

Konrad Marciniak

HUMANITARYZACJA KONFLIKTÓW ZBROJNYCH NA MORZU

WSTĘP

Konflikty zbrojne na morzu nie są zjawiskiem nowym. Już choćby Tukidydes w swojej „*Wojnie peloponeskiej*” opisał szereg bitew morskich (niejednokrotnie zresztą bardzo brutalnych)¹. Od czasów Tukidydesa, wojna morska, a także metody i strategię jej prowadzenia ulegają ciągłemu rozwojowi oraz znacznym przeobrażeniom. Niemniej jednak, współczesne, wiążące przepisy dotyczące wojny morskiej mają w dużej mierze ponad 100 lat, bowiem sięgają one konferencji haskiej z 1907 r. Częściowo, przepisy te zostały uzupełnione tzw. prawem genewskim z 1949 r. Ten stan rzeczy każe sobie zadać pytanie o adekwatność norm prawnych stworzonych przed ponad półwieczem, do współczesnych konfliktów zbrojnych.

¹ Tukidydes, *Wojna peloponeska* (tłum. A. Kumaniecka Wiśniewska, J. Szymańska-Kumaniecka), Czytelnik, Warszawa 2003. Zob. np. s. 129–137.

Należy także zwrócić uwagę, że w samym międzynarodowym prawie morza dokonał się znaczący postęp, ukoronowany przyjęciem *Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza* w 1982 r. (UNCLOS)². Konwencja ta, stanowiąc częściowo kodyfikację, a częściowo postępowy rozwój prawa międzynarodowego, m.in. ustanawia szereg stref morskich (jak morze terytorialne, wyłączna strefa ekonomiczna, szelf kontynentalny czy Obszar) określając prawa i obowiązki państw w każdej z nich. Taki „normatywny podział” mórz i oceanów powinien mieć wpływ na prawo konfliktów zbrojnych na morzu oraz, konsekwentnie, na metody prowadzenia takich konfliktów. Niemniej jednak, kolejne morskie konflikty zbrojne – w szczególności konflikt iracko – irański w latach 1980–1988, wojna o Falklandy/Malwiny z 1982 r., wojna w Zatoce Perskiej z 1991 r. – uwypukliły nieprzystawalność i nieaktualność międzynarodowego prawa morskich konfliktów zbrojnych.

Niniejszy artykuł stawia sobie za cel omówienie wybranych aspektów prowadzenia współczesnych operacji wojennych na morzu pod kątem istniejących bądź postulowanych norm międzynarodowego prawa humanitarnego. Innymi słowy, zostanie podjęta próba prześledzenia „aspektów humanitarnych” we współczesnym prawie konfliktów zbrojnych.

Dla tego opracowania szczególne znaczenie będzie miał *Podręcznik z San Remo dotyczący prawa międzynarodowego mającego zastosowanie do morskich konfliktów zbrojnych* z 1995 r.³ (dalej: *Podręcznik z San Remo*), jako odzwierciedlający najbardziej współczesne i całościowe opracowanie dotyczące morskich operacji wojennych. Został on opracowany przez prawników i ekspertów ds. zbrojnych działań morskich, pod auspicjami Międzynarodowego Instytutu Prawa Humanitarnego (ang. *International Institute of Humanitarian Law*). Jak wskazuje się we wstępie do *Podręcznika*, uznano, że jest on konieczny z uwagi na rozwój prawa od 1913 r., tj. od momentu w którym został opracowany *Oksfordzki Podręcznik dotyczący praw wojny morskiej regulujących stosunki między stronami wojującymi*⁴.

² *Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza*, sporządzona w Montego Bay, 10.12.1982 r. (Dz. U. z 2002 r., nr 59, poz. 543). Konwencja weszła w życie 16.11.1994 r., natomiast w stosunku do Polski 13.11.1998 r. Obecnie jej stronami jest 158 państw oraz Wspólnota Europejska.

³ L. Doswald-Beck (red.), *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, Cambridge University Press 2005.

⁴ *Ibidem*, s. 5.

W związku z powyższymi założeniami, przyjęto następującą strukturę pracy. Po pierwsze, konieczne jest przeprowadzenie podstawowych rozważań terminologicznych, a następnie przywołanie wiążących regulacji prawnych dotyczących morskich konfliktów zbrojnych (będzie to, jak już wskazano powyżej, głównie tzw. prawo haskie i genewskie). W następnej kolejności, należy wskazać na relacje normatywne pomiędzy międzynarodowym prawem morza a prawem konfliktów zbrojnych oraz na podstawowe reguły rządzące prawem morskich konfliktów zbrojnych. Po trzecie, przedstawione zostaną wybrane aspekty morskich konfliktów zbrojnych, zarówno jeśli chodzi o dozwolone cele ataku jak i metody prowadzenia walki.

1. UWAGI TERMINOLOGICZNE

W korpusie międzynarodowego prawa humanitarnego tradycyjnie wyróżnia się prawo haskie oraz prawo genewskie. To pierwsze, reguluje problematykę prowadzenia działań zbrojnych i zostało przyjęte podczas konferencji w Hadze w 1899 oraz 1907 r. Druga grupa przepisów, do której nawiązano powyżej, normuje zagadnienie ochrony ofiar konfliktów zbrojnych i wywodzi się z aktów prawnych przyjętych podczas konferencji w Genewie w 1949 r. (uzupełnionych w 1977 r.). Nie ulega wątpliwości, że obie grupy regulacji przenikają się i uzupełniają wzajemnie. Stwierdził to także Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości (MTS), argumentując, że:

Te dwie gałęzie prawa [tzn. prawo „haskie” i „genewskie” – przyp. KM] mające zastosowanie do konfliktów zbrojnych przenikają się wzajemnie i tworzą jeden, złożony system, obecnie nazywany międzynarodowym prawem humanitarnym. Postanowienia Protokołów Dodatkowych z 1977 r. dają wyraz jedności i kompleksowości tego prawa⁵.

Podobnym założeniem kierowali się twórcy Podręcznika z San Remo, przyjmując następującą definicję międzynarodowego prawa humanitarnego (pkt 13):

⁵ Opinia doradcza MTS z 8.07.1996 r. w sprawie legalności użycia broni jądrowej, ICJ Reports 1996, pkt 75.

międzynarodowe prawo humanitarne' oznacza międzynarodowe reguły, traktatowe bądź zwyczajowe, które ograniczają prawo stron do używania metod lub środków walki zbrojnej wedle swojego wyboru lub, które chronią państwa nie będące stroną konfliktu lub osoby i obiekty, które są bądź mogą być zagrożone przez konflikt⁶.

Wynika z niej, że prawo humanitarne jest traktowane jako termin ogólny, obejmujący zarówno prawo haskie, jak i genewskie, a także prawo zwyczajowe. Komentarz do Podręcznika z San Remo powołuje się także na analogiczne rozwiązanie przyjęte w Statucie Międzynarodowego Trybunału Karnego dla byłej Jugosławii, utworzonego na podstawie rezolucji Rady Bezpieczeństwa Narodów Zjednoczonych (RB NZ) nr 827⁷.

Należy przy tym stwierdzić, że część doktryny (zwłaszcza jej amerykańscy przedstawiciele) preferują termin „międzynarodowe prawo konfliktów zbrojnych” zamiast „międzynarodowe prawo humanitarne”. Wskazuje się w tym kontekście m.in. na fakt, że termin „prawo humanitarne” sugerowałby, w sposób nieuprawniony, że cała ta gałąź prawa poświęcona jest ochronie jednostek i odzwierciedla „podstawowe wymogi ludzkości”⁸ (ang. *elementary considerations of humanity*)⁹. W niniejszym opracowaniu oba sformułowania będą stosowane, co do zasady, zamiennie. Należy jednak podkreślić, że najczęściej bardziej właściwe będzie posługiwanie się w niej terminem „międzynarodowe prawo konfliktów zbrojnych” – z uwagi na chęć uwypuklenia w tej gałęzi prawa *humanitarnych* elementów.

⁶ L. Doswald-Beck (red.), *San Remo Manual...*, pkt 13, lit. a.

⁷ Rezolucja RB NZ nr S/RES/827 z 25 maja 1993 r. Zob. również Raport Sekretarza Generalnego NZ nr S/25704 z dnia 3 maja 1993 r. przygotowany na mocy rezolucji RB NZ nr 808 (1993), pkt. 33–49.

⁸ Sformułowanie zaczerpnięte z wyroku MTS z 9.04.1949 r. w sprawie Cieśniny Korfu (Wlk. Brytania v. Albania), ICJ Reports 1949, s. 22.

⁹ Szerzej na ten temat: Y. Dinstein, *The Conduct of Hostilities under the Law of International Armed Conflict*, Cambridge University Press 2007, s. 13–14. Zob. też: D.E. Graham, *The Law of Armed Conflict and the War on Terrorism*, „International Law Studies”, Vol. 80, Naval War College 2006, s. 321–322.

3. PODSTAWOWE REGULACJE NORMATYWNE DOTYCZĄCE PRAWA MORSKICH KONFLIKTÓW ZBROJNYCH

Najbardziej znanym, średniowiecznym dokumentem regulującym zachowanie statków na morzu był *Consolato del Mare*, rodzaj kodeksu praktyki morskiej (który zresztą nie zawsze był przestrzegany), zgodnie z którym prywatne statki nieprzyjacielskie oraz towary na ich pokładzie mogły być zajęte i zawłaszczone – w przeciwieństwie do statków i dóbr neutralnych, które powinny być zwrócone właścicielom¹⁰.

Za pierwszy współczesny dokument dotyczący prowadzenia morskich konfliktów zbrojnych uchodzi *Deklaracja paryska w przedmiocie wojny morskiej* z 16.04.1856 r.¹¹ Na jej mocy przyjęto cztery podstawowe reguły, obecnie uznawane za prawo zwyczajowe:

- a) zniesienie korsarstwa,
- b) bandera neutralna osłania towar nieprzyjacielski z wyjątkiem kontrabandy wojennej,
- c) towar neutralny, z wyjątkiem kontrabandy wojennej, nie może być zajęty przez banderę nieprzyjacielską oraz
- d) blokady morskie, aby były ważne, muszą być skuteczne.

W 1864 r. przyjęto z kolei *Konwencję w sprawie polepszenia losu rannych wojskowych w armiach w polu będących*¹², której zastosowanie – na mocy Konwencji z 1868 r. – próbowano rozciągnąć także na wojnę morską. Konwencja ta nie weszła jednak w życie¹³. Dopiero w 1899 r. (podczas pierwszej konferen-

¹⁰ N. Ronzitti, *The Law of Naval Warfare. A Collection of Agreements and Documents with Commentaries*, Martinus Nijhoff Publishers 1988, s. 66 i n.

¹¹ E. Gelberg, *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, PWN, Warszawa 1954, t. I, s. 60, dostępne na stronie: http://www.pck.pl/pages,16_91_95.html. Stronami Deklaracji były 52 podmioty. Co ciekawe, z uwagi na brak klauzuli dotyczącej depozytariusza, Wielka Brytania uważa się za depozytariusza Deklaracji, a z kolei Francja poinformowała, że to ona otrzymała niektóre dokumenty przystąpienia. Zob. N. Ronzitti, op. cit., s. 61.

¹² Konwencja w sprawie polepszenia losu rannych wojskowych w armiach w polu będących, sporządzona w Genewie, 22.08.1864 r. [w:] E. Gelberg, *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna...*, s. 105–106.

¹³ Zob. J.A. Roach, *The Law of Naval Warfare at the Turn of Two Centuries*, „American Journal of International Law”, Vol. 94, No 1, s. 65.

cji haskiej) przyjęto *Konwencję w sprawie zastosowania zasad Konwencji genewskiej z 1864 r. do wojny morskiej*¹⁴.

Następnym aktem prawnym dotyczącym morskich konfliktów zbrojnych była *Konwencja z 1904 r. w sprawie wyłączenia podczas wojny statków szpitalnych z opłat i innych obciążeń na rzecz państw*¹⁵.

Z kolei spośród konwencji przyjętych podczas drugiej konferencji w Hadze (1907 r.), należy wskazać na następujące: *Konwencja (Nr VII) o postępowaniu ze statkami handlowymi nieprzyjaciela na początku działań wojennych*¹⁶, *Konwencja (Nr VII) o przerabianiu statków handlowych na okręty wojenne*¹⁷, *Konwencja (Nr VIII) dotycząca układania podmorskich, kontaktowych min*¹⁸, *Konwencja (Nr IX) o bombardowaniu przez morskie siły zbrojne w czasie wojny*¹⁹, *Konwencja (Nr XI) o pewnych ograniczeniach w wykonywaniu prawa zdobyczy podczas wojny morskiej*²⁰, *Konwencja (Nr XIII) dotycząca praw i obowiązków państw neutralnych podczas wojny morskiej*²¹ oraz *Konwencja o przystosowaniu do wojny morskiej zasad Konwencji Genewskiej*²².

Następnym istotnym dokumentem, aczkolwiek niewiążącym prawnie, była tzw. Deklaracja londyńska z 1909 r.²³ Jej podstawowym celem było doprecyzowanie art. 7 *Konwencji haskiej (Nr XII) o utworzeniu Międzynarodowego Trybunału ds. Łupów*. Wskazany przepis normował, jakie prawo będzie stosował przed-

¹⁴ Konwencja w sprawie zastosowania zasad Konwencji genewskiej z 1864 r. do wojny morskiej, sporządzona 29.07.1899 r. Ibidem.

¹⁵ Konwencja w sprawie wyłączenia podczas wojny statków szpitalnych z opłat i innych obciążeń na rzecz państw, sporządzona 21.12.1904 r. (weszła w życie 26.03.1907 r.). Zob. N. Ronzitti, op. cit., s.77.

¹⁶ Konwencja o postępowaniu ze statkami handlowymi nieprzyjaciela na początku działań wojennych z 18.10.1907 r., Dz. U. z 1935 r., Nr 6, poz. 64.

¹⁷ Konwencja o przerabianiu statków handlowych na okręty wojenne z 18.10.1907, Dz. U. z 1935 r., Nr 6, poz. 65.

¹⁸ Zob. E. Ronzitti, op. cit., s. 129.

¹⁹ Konwencja o bombardowaniu przez morskie siły zbrojne w czasie wojny z 18.10.1907 r., Dz. U. z 1935 r., Nr 6, poz. 66.

²⁰ Konwencja o pewnych ograniczeniach w wykonywaniu prawa zdobyczy podczas wojny morskiej z 18.10.1907 r., Dz. U. z 1935 r., Nr 6, poz. 68.

²¹ Zob. E. Ronzitti, op. cit., s. 193.

²² Konwencja o przystosowaniu do wojny morskiej zasad Konwencji Genewskiej z 18.10.1907 r., Dz. U. z 1935 r., Nr 6, poz. 67.

²³ Deklaracja londyńska dotycząca praw wojny morskiej, 26.02.1909 r. E. Ronzitti, op. cit., s. 223 i n.

miotowy Trybunał. Posługiwał się on m.in. niejasną formułą „zasady prawa międzynarodowego” (ang. *rules of international law*) oraz dodatkowo stwierdzał, iż w braku takich zasad, Trybunał będzie stosował „ogólne zasady sprawiedliwości i słuszności” (ang. *general principles of justice and equity*). Z uwagi na niejasność tego przepisu, Konwencja z 1907 r. nie uzyskała wystarczającej ilości ratyfikacji i, w konsekwencji, nie weszła w życie. W związku z powyższym, z inicjatywy Wielkiej Brytanii zwołano konferencję międzynarodową w celu dookreślenia owych „zasad prawa międzynarodowego”. Efektem konferencji jest właśnie Deklaracja londyńska. Paradoksalnie jednak, to brytyjski Parlament odrzucił tekst Deklaracji, a pozostałe państwa – czekając na przykład Wielkiej Brytanii – również jej nie ratyfikowały.

Kolejna, skromna w swoim zakresie, grupa przepisów odnoszących się do prowadzenia morskich konfliktów zbrojnych wywodzi się z konferencji genewskiej z 1949 r. Jedyną konwencją, z 4 wówczas przyjętych, odnoszącą się omawianych konfliktów jest *Konwencja genewska (nr II) o polepszeniu losu rannych, chorych i rozbitków sił zbrojnych na morzu* (dalej cytowana jako: II Konwencja genewska)²⁴. Pozostałe trzy umowy międzynarodowe praktycznie nie mają zastosowania do konfliktów morskich²⁵.

Ostatnią kompleksową regulacją prawa humanitarnego była ta, która miała miejsce w 1977 r., kiedy przyjęto Protokoły dodatkowe do Konwencji genewskich z 1949 r. Pierwszy z nich dotyczy ochrony ofiar międzynarodowych konfliktów zbrojnych²⁶, drugi natomiast ochrony ofiar niemiędzynarodowych konfliktów zbrojnych²⁷. Należy jednak podkreślić, że wskazane Protokoły w bardzo ograniczonym zakresie odnoszą się do konfliktów morskich. Wprawdzie Protokół I odnosi się do problematyki ochrony i leczenia rozbitków czy ochrony formacji medycznych (w tym do statków i pojazdów sanitarnych)²⁸, ale jednak

²⁴ Konwencja o polepszeniu losu rannych, chorych i rozbitków sił zbrojnych na morzu, sporządzona w Genewie 12.08.1949 r., Dz. U. z 1956 r., Nr 56, poz. 175.

²⁵ Zob. jednak np. art. 21 Konwencji o ochronie osób cywilnych podczas wojny, sporządzonej w Genewie, 12.08.1949 r., Dz. U. z 1956 r., Nr 38, poz. 171, dotyczący m.in. transportu rannych i chorych osób cywilnych, kalek i położnic statkami.

²⁶ Protokół dodatkowy do Konwencji genewskich z 12.08.1949 r. dotyczący ochrony ofiar międzynarodowych konfliktów zbrojnych, sporządzony w Genewie, 8.06.1977 r., Dz. U. z 1992 r., Nr 41, poz. 175, Załącznik, s. 1 i n. (dalej cytowany jako Protokół D).

²⁷ Protokół dodatkowy do Konwencji genewskich z 12.08.1949 r. dotyczący ochrony ofiar niemiędzynarodowych konfliktów zbrojnych, sporządzony w Genewie, 8.06.1977 r., Dz. U. z 1992 r., Nr 41, poz. 175, Załącznik, s. 62 i n. (dalej cytowany jako Protokół II).

²⁸ Zob. m.in. art. 9, 10, 12 czy 22 Protokołu I.

cała jego Część IV (art. 48–79) reguluje morskie konflikty zbrojne tylko o tyle, o ile dotyczą one ludności cywilnej na lądzie.

W rezultacie należy stwierdzić, że współczesne morskie konflikty zbrojne są regulowane już dość wiekowymi aktami normatywnymi. Nawiązuje do tego faktu cytowany już powyżej Podręcznik z San Remo, podejmując próbę zebrania istniejących norm prawa międzynarodowego odnoszących się do omawianego rodzaju konfliktów, a także, w pewnym zakresie, postulując nowe rozwiązania. Stanowi on wobec powyższego dogodne narzędzie, aby porównać istniejące oraz postulowane normy dotyczące morskich konfliktów zbrojnych, wskazać na tendencje rozwojowe w poddawanej analizie dziedzinie prawa międzynarodowego oraz wykluć ewentualne aspekty humanitaryzacji prawa morskich konfliktów zbrojnych.

3. MIĘDZYNARODOWE PRAWO MORZA A PRAWO HUMANITARNE

Działania stron konfliktu zbrojnego na morzu podlegają ocenie z perspektywy dwóch głównych grup przepisów prawa międzynarodowego publicznego. Z jednej strony będzie to międzynarodowe prawo morza, z drugiej zaś – prawo morskich konfliktów zbrojnych. Niewątpliwie te dwie dziedziny prawa międzynarodowego wpływają na siebie wzajemnie, a część problemów prawnych (i praktycznych) odnoszących się do współczesnych morskich konfliktów zbrojnych ma związek z „normatywnym podziałem” mórz i oceanów, do którego nawiązywano już powyżej. Z jednej strony więc, konflikt będzie regulowany przez prawo humanitarne, z drugiej zaś, prawa i obowiązki stron konfliktu oraz państw trzecich zależne będą dodatkowo od lokalizacji teatru działań zbrojnych.

Rozważania te będą widoczne przy omawianiu konkretnych problemów – jak np. kładzenie min morskich czy tworzenie specjalnych stref wyłączenia, gdzie przenikanie to będzie szczególnie widoczne. Warto w tym kontekście ponownie podkreślić, że mimo faktycznej i prawnej współzależności obu grup przepisów, ich kodyfikacja miała miejsce w odległych od siebie momentach dziejowych. Należy tu zwłaszcza wskazać na fakt, że rozwój prawa morza związany z przyjęciem Konwencji z Montego Bay w 1982 r.²⁹ nie ma swojego odpowiednika w prawie morskich konfliktów zbrojnych³⁰.

²⁹ Zob. przypis nr 2.

W związku z powyższymi uwagami, należy także odwołać się do wyroku MTS w sprawie *Cieśniny Korfu*, gdzie Trybunał uznał, że:

Takie obowiązki [tj. notyfikacji istnienia morskich pól minowych – przyp. KM] wynikają nie z VII Konwencji haskiej z 1907 roku, która stosuje się podczas wojny, ale z pewnych ogólnych i uznanych zasad, a mianowicie: podstawowych wymogów humanizmu (ang. elementary considerations of humanity), tym bardziej aktualnych podczas pokoju, niż podczas wojny, zasady wolności komunikacji morskiej i obowiązku każdego państwa, aby świadomie nie zezwalać na swoim terytorium na działania sprzeczne z prawami innych państw³¹.

We wskazanym wyroku, sędziowie hascy uznali więc, że pewne fundamentalne zasady humanitarne, po pierwsze, obowiązują niezależnie od konkretnej podstawy traktatowej, a po drugie, że stosują się one zarówno podczas wojny, jak i w okresie pokoju. Znaczenie dla niniejszej pracy ma również to, że owe „wymogi humanizmu” są swojego rodzaju „wspólnym mianownikiem” zarówno dla międzynarodowego prawa morza jak i prawa konfliktów zbrojnych.

Z perspektywy niniejszej pracy interesujące są również kontrowersje dotyczące standardu poszanowania praw państw neutralnych, jaki powinien być przyjęty w Podręczniku z San Remo. Z jednej strony wskazywano, że międzynarodowe prawo morza balansuje prawa i obowiązki różnych państw oraz, że wyrazem tego kompromisowego podejścia jest standard „due regard” (uwzględnienie w należyty sposób). Z drugiej strony podkreślano, że specyfika prawa humanitarnego nakazywałaby jednak posługiwanie się wyższym standardem „respect” (poszanowanie, przestrzeganie). Zgodnie z tym drugim podejściem, państwa – strony konfliktu byłyby zobowiązane, aby przestrzegać praw państw neutralnych. Ostatecznie, zdecydowano, aby posługiwać się w Podręczniku z San Remo (Zasada 12) standardem właściwym dla prawa morza – „due regard”³². Takie rozwiązanie wynikało z dwóch podstawowych przyczyn. Po pierwsze, uznano, że w dokumencie tak ściśle związanym z prawem morza, należy posługiwać się standardami mu właściwymi. Po drugie, standard „respect” nie wydawał się uprawniony, gdyż powodowałby absolutny obowiązek ochrony obiek-

³⁰ Zob. też: H.B. Robertson Jr, *The 'New' Law of the Sea and the Law of Armed Conflict at Sea*, Naval War College Newport Paper No 3, October 1992.

³¹ Zob. przypis nr 8.

³² L. Doswald-Beck (red.), *San Remo Manual...*, s. 83–84.

tów lub osób państwa neutralnego, w sytuacji, gdy prawa tego państwa (zależnie od strefy morskiej) były balansowane z prawami innych państw. Inaczej bowiem przedstawiają się prawa państwa w obszarze morza otwartego (gdzie wszystkie państwa dysponują szeregiem wolności), inaczej w wyłącznej strefie ekonomicznej czy szelfie kontynentalnym (gdzie państwo nadbrzeżne dysponuje prawami suwerennymi i jurysdykcją), a jeszcze inaczej na morzu terytorialnym (na które rozciąga się suwerenność państwa nadbrzeżnego). W rezultacie, omawiana Zasada 12 Podręcznika brzmi następująco:

Podczas prowadzenia operacji [wojskowych – KM] w obszarach, gdzie państwa neutralne dysponują prawami suwerennymi, jurysdykcją lub innymi prawami wynikającymi z ogólnego prawa międzynarodowego, strony wojujące uwzględniają w należyty sposób (ang. *shall have due regard*) uzasadnione prawa i obowiązki tych państw neutralnych.

4. POKOJOWE WYKORZYSTANIE MÓRZ I OCEANÓW

Przed przystąpieniem do omówienia wybranych aspektów sposobów prowadzenia działań zbrojnych na morzu (*ius in bello*), należy także pokrótce scharakteryzować zagadnienie możliwości użycia siły zbrojnej na morzu (*ius ad bellum*).

Już preambuła *Konwencji o prawie morza* podkreśla, iż ustanowiony za jej pomocą porządek prawny ma ułatwić międzynarodową komunikację i ma sprzyjać pokojowemu wykorzystaniu z mórz i oceanów. Potwierdza tę zasadę, aczkolwiek w sposób lakoniczny, art. 88 *Konwencji*, zgodnie z którym:

Morze pełne jest wykorzystywane wyłącznie do celów pokojowych.

Bardziej obszerne rozwinięcie omawianej zasady znaleźć można w art. 301 *Konwencji o prawie morza* (znajdującym się w Części XVI *Konwencji „Postanowienia ogólne”*):

Korzystając ze swoich praw i wypełniając swe zobowiązania na podstawie niniejszej konwencji, Państwa – Strony powstrzymują się groźby użycia siły przeciwko integralności terytorialnej lub niezawisłości politycznej innego państwa, lub w jakikolwiek inny sposób niezgodny z zasadami prawa międzynarodowego zawartymi w Karcie Narodów Zjednoczonych.

W doktrynie wielokrotnie podejmowano problem użycia siły zbrojnej na morzu, a dominującą konkluzją tych rozważań było to, że międzynarodowe prawo morza nie zakazuje jej użycia³³. Najbardziej istotny w tym kontekście jest przytoczony powyżej art. 301 UNCLOS, zgodnie z którym, ewentualne użycie siły musi być zgodne z zasadami Karty Narodów Zjednoczonych. Należy z tego wnioskować, że może to być użycie siły bądź w samoobronie, bądź na mocy odpowiedniej decyzji Rady Bezpieczeństwa Narodów Zjednoczonych.

Warto wskazać zarazem, że praktyka państw w odniesieniu do użycia siły zbrojnej na morzu – co jest widoczne także na podstawie przykładów wykorzystanych w niniejszej pracy³⁴ – jest dość bogata i skłania raczej do przyjęcia wniosku, że powyżej przytoczone przepisy *Konwencji o prawie morza* są interpretowane dość liberalnie. Skłania do tego także ich dość „permisywny” charakter³⁵. Innymi słowy zasady ogólnego prawa międzynarodowego rządzące możliwością odwołania się do użycia siły zbrojnej przez państwa (*ius ad bellum*) nie są zmodyfikowane przez międzynarodowe prawo morza.

5. UREGULOWANIA OGÓLNE PRAWA KONFLIKTÓW ZBROJNYCH NA MORZU (W ASPEKcie HUMANITARNYM)

5.1. KLAUZULA MARTENSA

Jedną z podstawowych zasad przenikających prawo konfliktów zbrojnych, a więc także konfliktów morskich, jest ta, wynikająca z tzw. klauzuli Martensa³⁶.

³³ Zob. m.in. M.A. Becker, *The Shifting Public Order of the Oceans: Freedom of Navigation and the Interdiction of Ships at Sea*, „Harvard International Law Journal”, Vol. 46 (2005), No 1, m.in. s. 211 i n.; R.R. Churchill, A.V. Lowe, *The law of the sea*, Manchester University Press 1999, s. 421 i n.; J. Gilas, *Wojskowy aspekt Konwencji prawa morza 1982 roku*, „Prawo Morskie”, t. XIII, Gdańsk 2000, s. 65 i n.

³⁴ Szerzej na ten temat zob. np. R.R. Churchill, A.V. Lowe, *op. cit.*, s. 421–428; D.P. O’Connell, *The International Law of the Sea*, Vol. II, Clarendon Press, Oxford 1984, s. 1094 i n.

³⁵ J. Gilas, *op. cit.*, s. 66, gdzie cytowana jest opinia K. Hakapää: *In fact, the attitude of the document [tj. Konwencji o prawie morza – KM] towards military activities (provided they remain peaceful) is permissive rather than restrictive, or at least leaves room for permissive interpretations*. Podobne zdanie prezentuje M.A. Becker, *op. cit.*, s. 211.

³⁶ Szerzej na temat możliwych interpretacji i znaczenia klauzuli Martensa zob.: A. Cassese, *The Martens Clause: Half a Loaf or Simply Pie in the Sky?*, „European Journal of International

Ma ona szczególne znaczenia dla niniejszej pracy z uwagi na fakt, że jej istota odzwierciedla uniwersalność i powszechność humanitarnego aspektu prawa konfliktów zbrojnych. Klauzula ta została po raz pierwszy wpisana do preambuły *Konwencji dotyczącej praw i zwyczajów wojny lądowej* z 29.07.1899 r., a następnie została powtórzona w *Konwencji dotyczącej praw i zwyczajów wojny lądowej* z 18.10.1907 r.³⁷ Jej najbardziej aktualne brzmienie jest wyrażone w art. 1 ust. 2 Protokołu II z 1977 r.:

W przypadkach nie objętych niniejszym protokołem i innymi umowami międzynarodowymi osoby cywilne i kombatanci pozostają pod ochroną i władzą zasad prawa międzynarodowego wynikających z ustalonych zwyczajów, zasad humanizmu oraz wymagań powszechnego sumienia.

Zasada 2 Podręcznika z San Remo przejmuje dosłownie powyższą klauzulę. Jej podstawowe znaczenie sprowadza się w szczególności do zagwarantowania, że niezależnie od rozwiązań traktatowych (i czy dane państwo jest stroną określonego traktatu), osoby cywilne i kombatanci są w każdym przypadku objęci i chronieni fundamentalnymi normami dotyczącymi zasad i metod prowadzenia konfliktów zbrojnych.

Warto w tym kontekście podkreślić, że omawiana klauzula – choć kluczowa dla prawa humanitarnego – bynajmniej nie jest jasno i precyzyjnie sformułowana. Budzi to z jednej strony wątpliwości co do jej precyzyjnego zakresu, a z drugiej natomiast pozwala na bardziej dynamiczną interpretację. Jak podkreślił to sędzia Shahabuddeen w swoim zdaniu odrębnym do opinii doradczej MTS w *sprawie legalności użycia broni jądrowej* z 1996 r., podczas gdy klauzula Martensa jest „stała”, to jej treść będzie się zmieniać, zależnie od konkretnych okoliczności, rozwoju technologii wojskowej i świadomości społeczności międzynarodowej³⁸.

Law”, Vol. 11 (2000), No 1, s. 187 i n. oraz T. Meron, *Martens Clause, Principles of Humanity, and Dictates of Public Conscience*, American Journal of International Law, Vol. 94 (2000), No 1, s. 78 i n.; Ch. Greenwood, *Historical Development and Legal Basis* [w:] D. Fleck (red.), *The Handbook of International Humanitarian Law*, Second Edition, Oxford University Press 2009, s. 34.

³⁷ Dz. U. z 1927 r., Nr 21, poz. 160 i 161, s. 193.

³⁸ ICJ Reports 1996, s. 406–407.

5.2. ZASADY KONIECZNOŚCI I PROPORCJONALNOŚCI

Zasadę konieczności i proporcjonalności można rozpatrywać na dwóch płaszczyznach. Jako zasady rządzące możliwością użycia siły zbrojnej przez państwo w samoobronie (*ius ad bellum*) lub jako zasady regulujące sposób użycia siły zbrojnej w trakcie konfliktu zbrojnego (*ius in bello*). Podręcznik z San Remo odwołuje się do obu powyższych znaczeń.

Po pierwsze, w Zasadzie 3 Podręcznika, wskazuje się, że państwo działające w samoobronie jest zobowiązane przestrzegać ograniczeń wynikających z art. 51 Karty Narodów Zjednoczonych³⁹ oraz z ogólnego prawa międzynarodowego – w szczególności zasad konieczności i proporcjonalności. Zgodnie z nimi, państwo może skorzystać z prawa do samoobrony tylko używając środków proporcjonalnych do zbrojnej napaści oraz tylko w takim zakresie, w jakim jest to konieczne dla jej odparcia. Na potrzeby niniejszego artykułu nie jest konieczne szersze omówienie tego zagadnienia. Należy przy tym wskazać, że Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości w opinii doradczej w sprawie *legalności użycia broni jądrowej*⁴⁰ oraz wyroku w sprawie *Nikaragui*⁴¹, potwierdził zwyczajowy status zasady konieczności i proporcjonalności⁴².

Zasada 4 Podręcznika z San Remo⁴³ wskazuje na stosowalność zasad konieczności i proporcjonalności podczas morskiego konfliktu zbrojnego. Zgodnie z tymi zasadami, prowadzenie działań zbrojnych przez państwo nie powinno przekroczyć stopnia i rodzaju siły koniecznego do odparcia ataku przeciwko

³⁹ Dz. U. z 1947 r., Nr 23, poz. 90.

⁴⁰ ICJ Reports 1996, pkt 41.

⁴¹ Wyrok MTS z 27.06.1986 r. w sprawie militarnej i paramilitarnej działalności USA w i przeciwko Nikaragui (Nikaragua v. USA), ICJ Reports 1986, pkt 176.

⁴² Szerzej na ten temat zob. m.in.: Ch. Gray, *The Use of Force and the International Legal Order* [w:] M.D. Evans (red.), *International Law*, Oxford University Press 2003, s. 600 i n.; A. Cassese, *International Law*, Oxford University Press 2005, s. 355 i n.; A. Randelzhofer, Komentarz do art. 51 Karty Narodów Zjednoczonych [w:] B. Simma (red.), *The Charter of the United Nations. A Commentary*, Second Edition, Oxford University Press, s. 788 i n.

⁴³ *Zasady konieczności i proporcjonalności stosują się także do morskich konfliktów zbrojnych i wymagają, aby działania zbrojne państw nie przekraczały stopnia i rodzaju siły (które nie są zakazane przez prawo konfliktów zbrojnych), które są konieczne do odparcia ataku zbrojnego i przywrócenia bezpieczeństwa.*

temu państwu i do odzyskania bezpieczeństwa przez to państwo. Wobec powyższego, nawet jeśli państwo zastosuje odpowiedni stopień i rodzaj siły zgodny z prawem konfliktów zbrojnych (będzie ona skierowana przeciwko celom militarnym i nie zostaną użyte zakazane sposoby prowadzenia tych konfliktów), może to być bezprawne użycie siły, jeśli wykraczało ono poza to, co konieczne do osiągnięcia celów samoobrony (odparcie ataku, odzyskanie bezpieczeństwa narodowego).

Nie ulega wątpliwości, że powyższe zasady zakreślają ogólne ramy dla prowadzenia konfliktów zbrojnych i mają zapobiec zbyt ekstensywnemu użyciu siły zbrojnej podczas konfliktu morskiego, przyczyniając się tym samym do humanitaryzacji tychże konfliktów. Warto przy tym podkreślić, że art. 51 ust. 5 lit. 5 oraz art. 57 Protokołu I z 1977 r. sankcjonują omawianą zasadę, zakazując użycia siły zbrojnej, z którą wiązałyby się nadmierne straty w ludności cywilnej lub dobrach cywilnych. Ponadto, zasada proporcjonalności została także uznana za zasadę prawa zwyczajowego w studium Międzynarodowego Komitetu Czerwonego Krzyża (MKCK) dotyczącym prawa humanitarnego⁴⁴.

W pracach ekspertów przygotowujących Podręcznik z San Remo omawiane zagadnienie okazało się jednak dość kontrowersyjne. Mianowicie, część z nich stała na stanowisku, że zasady konieczności i proporcjonalności należą do sfery *ius ad bellum*. Po wybuchu konfliktu zbrojnego, sposób jego prowadzenia jest regulowany przez prawo konfliktów zbrojnych. Zgodnie z amerykańskim Podręcznikiem Morskich Operacji Wojennych⁴⁵:

Tylko ten stopień i rodzaj siły, nie zakazany przez prawo konfliktów zbrojnych, może być zastosowany, który jest konieczny dla spowodowania częściowej lub całkowitej kapitulacji przeciwnika, poświęcając w tym celu minimum czasu, życia i środków materialnych (podkreśl. – K.M.).

⁴⁴ J.-M. Henckaerts, L. Doswald-Beck (red.), *Customary International Humanitarian Law*, Cambridge University Press 2005, s. 46 i n. Pozycja USA wobec powyższego studium: *Letter from John Bellinger III, Legal Adviser, U.S. Dept. of State and William J. Haynes, General Counsel, U.S. Dept. of Defense, to Dr. Jakob Kellenberger, President, International Committee of the Red Cross, Regarding Customary International Law Study*, „International Legal Materials”, Vol. 46 (2007), s. 514 i n.

⁴⁵ *The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*, Department of the Navy, Office of the Chief of Naval Operations and Headquarters, U.S. Marine Corps, Department of Homeland Security and U.S. Coast Guard, July 2007, NWP 1-14M, Zasada 5.3.1.

Ten Podręcznik nie rozstrzyga więc, czy państwo w ogóle jest upoważnione do spowodowania częściowej lub całkowitej kapitulacji przeciwnika, tę kwestię pozostawiając normom *ius ad bellum*. W Zasadzie 4 Podręcznika z San Remo przyjęto jednak inne rozwiązanie, poddając omawianą kwestię zasadom konieczności i proporcjonalności. Innymi słowy, dążenie do kapitulacji przeciwnika nie zawsze będzie uzasadnione. Potwierdza ten wniosek Zasada 5, zgodnie z którą:

To, jak daleko państwo może się posunąć w swoich działaniach militarnych zależy od intensywności i skali ataku zbrojnego za który przeciwnik jest odpowiedzialny oraz od powagi zaistniałej groźby.

Zgodnie z ideą przyjętą w Podręczniku z San Remo, w szczególnych i wyjątkowych okolicznościach, działania państwa w konflikcie morskim będą mogły prowadzić do kapitulacji przeciwnika. Będzie to jednak zależało od oceny, czy takie działanie byłoby konieczne i proporcjonalne (te zasady bowiem należą do norm *ius in bello*). Warto też podkreślić, że część ekspertów uznała, iż współcześnie państwa w ogóle nie mogą dążyć do całkowitej kapitulacji przeciwnika⁴⁶.

6. WYBRANE UREGULOWANIA DOTYCZĄCE DOZWOLONYCH CELÓW W KONFLIKCIE ZBROJNYM

6.1. ZASADA ROZRÓŻNIENIA

Kluczową normą odnoszącą się do problematyki dozwolonych celów w konflikcie zbrojnym jest zasada rozróżnienia. Cytowane już powyżej studium MKCK dotyczące międzynarodowego prawa humanitarnego, jako pierwszą normę prawa zwyczajowego wskazuje właśnie tę zasadę⁴⁷. Obecnie jest ona skodyfikowana w art. 48 Protokołu I z 1977 r.:

⁴⁶ L. Doswald-Beck (red.), *San Remo Manual...*, s. 78.

⁴⁷ *Strony konfliktu powinny zawsze rozróżniać osoby cywilne i kombatanów. Ataki mogą być kierowane jedynie przeciwko kombatanom. Ataków nie wolno kierować przeciwko osobom cywilnym.* J.-M. Henckaerts, L. Doswald-Beck (red.), *op. cit.*, s. 3 i n.

W celu zapewnienia poszanowania i ochrony ludności cywilnej oraz dóbr o charakterze cywilnym strony konfliktu powinny zawsze odróżnić ludność cywilną od kombatantów oraz dobra o charakterze cywilnym od celów wojskowych i w związku z tym kierować swoje operacje jedynie przeciwko celom wojskowym.

Niemniej jednak, zgodnie z art. 49 ust. 3 Protokołu I, powyższa zasada w nim skodyfikowana stosuje się w dość ograniczonym zakresie do morskich konfliktów zbrojnych. Mianowicie, znajdzie ona zastosowanie wyłącznie do takiego konfliktu morskiego, który może dotyczyć ludności cywilnej, osób cywilnych lub dóbr o charakterze cywilnym na lądzie, zwłaszcza jeśli atak morski jest skierowany przeciwko celom na lądzie. W rezultacie więc, przedmiotowa zasada Protokołu I nie będzie miała zastosowania do „czystych” konfliktów morskich, pomiędzy statkami czy statkami a samolotami na morzu. Tak jak jednak wskazano, obecnie przedmiotową zasadę można postrzegać jako posiadającą status prawa zwyczajowego. Dodatkowo można przypomnieć, że rezolucja Zgromadzenia Ogólnego 2444 (XXIII)⁴⁸ odnosi się do omawianej zasady w sposób ogólny, jako mającej znaczenie dla wszystkich konfliktów zbrojnych⁴⁹.

Podręcznik z San Remo wyraźnie podkreśla stosowalność zasady rozróżnienia do morskich konfliktów zbrojnych w Zasadzie 39:

Strony konfliktu są zobowiązane zawsze odróżniać osoby cywilne oraz inne chronione osoby od kombatantów, a także odróżniać dobra cywilne oraz inne chronione dobra od celów wojskowych.

Przytoczona Zasada Podręcznika z San Remo jest sformułowana szerzej niż art. 48 Protokołu I, ponieważ odnosi się ona także do „innych osób chronionych” oraz do „innych chronionych dóbr”. Tym samym jest to sformułowanie bardziej kompletne, obejmujące nie tylko ludność lub dobra o charakterze cywilnym, ale także te cele, które cywilnymi nazwane zostać nie mogą, a na podstawie innych reguł prawa humanitarnego są mimo to chronione (jak np. statki szpitalne).

⁴⁸ Rezolucja Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych, A/RES/2444 z 19.12.1968 r., *Respect for human rights in armed conflicts*, pkt 1, lit. b.

⁴⁹ Zob. też na ten temat: A. Cassese, *International Law...*, s. 416–417; W. H. von Heinegg, *The Law of Armed Conflict at Sea* [w:] D. Fleck (red.), *op. cit.*, s. 491–493.

6.2. KATEGORIE OKRĘTÓW KTÓRYCH NIE MOŻNA ATAKOWAĆ

Zgodnie z zasadą rozróżnienia, nie każdy obiekt można stać się przedmiotem legalnego ataku. Podręcznik z San Remo zawiera listę kategorii okrętów (Zasada 47), które nie mogą być atakowane (pod warunkiem spełnienia przez nie pewnych warunków). Warto w tym kontekście zwrócić uwagę, że Podręcznik z San Remo oddzielnie traktuje kwestię możliwości zajęcia statku. Tej materii poświęcona jest inna reguła Podręcznika, ze zmodyfikowaną listą okrętów (Zasada 136).

Zasada 47 Podręcznika z San Remo zawiera następującą listę statków:

- Statki szpitalne;
- Małe statki wykorzystywane do poszukiwań nadbrzeżnych i inne statki wykorzystywane do transportów medycznych;
- Okręty, którym przyznano prawo bezpiecznego przepływu na mocy dwustronnych umów między państwami – stronami konfliktu, włączając w to: statki transportujące jeńców wojennych lub prowadzące misje humanitarne;
- Okręty transportujące dobra kulturowe o specjalnej wartości;
- Cywilne statki pasażerskie transportujące cywilów;
- Okręty wykonujące religijne, naukowe i niewojskowe oraz filantropijne misje. Statki zbierające dane naukowe, które mogą mieć zastosowanie wojskowe, nie są objęte wyłączeniem;
- Małe, przybrzeżne statki rybackie używane do lokalnego handlu. Są one jednak zobowiązane do przestrzegania zasad określonych przez dowódców wojskowych stron wojujących oraz do poddania się inspekcjom;
- Statki zaprojektowane lub zaadaptowane specjalnie do zwalczania zanieczyszczenia środowiska morskiego;
- Statki, które się poddały;
- Szalupy i łodzie ratunkowe.

Warto już na tym etapie rozważań wskazać, że wyłączenie powyższych kategorii statków z celów, które mogą być przedmiotem legalnego ataku, wiąże się z funkcją, którą one pełnią podczas morskich konfliktów zbrojnych. W przeważającej mierze są to bowiem statki wykonujące szeroko rozumianą działalność humanitarną, służącą kombatantom czy ludności cywilnej.

Przed przystąpieniem do krótkiej charakterystyki wybranych kategorii okrętów, na które atak jest zabroniony, warto wskazać na warunki, które muszą przedmiotowe okręty spełnić, aby były objęte ochroną prawa konfliktów zbrojnych. Zgodnie z Zasadą 48 Podręcznika z San Remo, okręty, o których mowa w Zasadzie 47, nie mogą być zaatakowane o ile:

- W sposób nieszkodliwy wykonują swoją funkcję;
- W razie potrzeby, poddają się identyfikacji i inspekcji;
- Nie zakłócają w sposób celowy swobody manewru kombatantów i, jeśli żąda się tego od nich, są posłuszne rozkazom zatrzymania się lub usunięcia z drogi.

Jednak sam jednak fakt, że dany okręt utracił swoją ochronę z uwagi na nieprzestrzeganie warunków Zasady 48, nie oznacza jeszcze, że może zostać zaatakowany. Podręcznik z San Remo przewiduje w tym przedmiocie specjalną procedurę, inną dla statków szpitalnych (ta zostanie przywołana podczas omawiania tej kategorii statków), a inną dla każdej innej kategorii statków. W tej drugiej sytuacji, zaatakowanie statku jest możliwe tylko wtedy, gdy (Zasada 52):

- Zawrócenie statku lub jego schwytywanie nie jest możliwe;
- Żadna inna metoda wykonania kontroli wojskowej nad takim statkiem nie jest możliwa;
- Okoliczności nieprzestrzegania warunków wyłączenia statku są wystarczająco poważne, że dany statek stał się celem wojskowym lub są powody do przypuszczenia że mógł się takim stać;
- Szkody lub straty uboczne związane z atakiem na taki statek nie będą nieproporcjonalne do przewidywanej korzyści wojskowej.

Jak można zaobserwować, powyższe zasady dotyczące utraty chronionego statusu przez różne kategorie okrętów oraz możliwości ich zaatakowania godzą konieczność wojskową z wymogami zasady proporcjonalności. Z jednej bowiem strony, szczególne rodzaje statków – jakkolwiek humanitarna nie jest ich ochrona – mogą swoim działaniem *de facto* wykonywać funkcje wojskowe (np. transport amunicji, utrudnianie manewrów okrętów wojennych). Z drugiej zaś strony, status wyłączonych okrętów wiąże się ze szczególną rolą jaką one spełniają podczas morskich działań wojskowych, wobec czego należy do minimum ograniczyć sytuacje, kiedy będą one mogły być zaatakowane.

6.3.1. STATKI SZPITALNE

Ta kategoria statków już od początku kształtowania się prawa konfliktów zbrojnych była postrzegana jako wyłączona z możliwości ataku na nie. Odpo-

wiednie przepisy znalazły się już w konwencjach haskich z 1899 r. i 1907 r. Obecnie, uregulowania ich dotyczące zawarte są w II Konwencji genewskiej z 1949 r. (art. 22 i n.) oraz Protokole I z 1977 r. (art. 21 i n.). Także studium MKCK zawiera uregulowania ich dotyczące, gdzie w szczególności wskazuje się na zwyczajowy status reguły, że jednostki medyczne wykonujące wyłącznie funkcje medyczne muszą być szanowane i chronione w każdych okolicznościach⁵⁰.

Zgodnie z przywołanymi powyżej aktami prawnymi, do kategorii statków szpitalnych należy zaliczyć w szczególności:

- a) Okręty zbudowane lub wyposażone przez państwa – strony konfliktu specjalnie i wyłącznie w celu niesienia pomocy rannym, chorym i rozbitkom;
- b) Okręty używane przez krajowe stowarzyszenia Czerwonego Krzyża, przez oficjalnie uznane towarzystwa ratownicze lub przez osoby prywatne, za upoważnieniem strony konfliktu, oraz
- c) Okręty określone w punkcie (b) należące do państwa neutralnego⁵¹.

Aby właściwa ochrona statków szpitalnych była możliwa, muszą one być prawidłowo oznaczone. Szczegółowe wymogi w tej mierze określa art. 43 II Konwencji genewskiej. Dodatkowo, zgodnie z art. 26 tej Konwencji, strony w konflikcie mają dołożyć starań (nie jest więc to zobowiązanie absolutne), aby statki szpitalne miały pojemność co najmniej 2.000 ton brutto. Ma to na celu również zapewnienie maksymalnie dobrej widoczności tych statków (nie wydaje się bowiem usprawiedliwione, aby traciły one ochronę przyznaną statkom szpitalnym w prawie humanitarnym tylko z powodu swojej wielkości; z drugiej jednak strony omyłkowy atak na taki statek jest bardziej prawdopodobny)⁵². W Protokole I wprowadzono także dodatkowe metody identyfikacji statków⁵³, jak: karty identyfikacyjne, znaki rozpoznawcze, sygnały świetlne i radiowe (art. 18

⁵⁰ J.-M. Henckaerts, L. Doswald-Beck (red.), *op. cit.*, s. 91 i n.

⁵¹ Zob. art. 22, 24, 25 II Konwencji genewskiej oraz art. 21 I Protokołu. Zob. też Zasadę 13 (e) Podręcznika z San Remo (definicja statku szpitalnego), W. H. von Heinegg, *The Law of Armed Conflict at Sea...*, s. 558 i n. oraz A. Makowski, M. Ilnicki, *Wojna na morzu we współczesnym prawie międzynarodowym*, Wyd. A. Marszałek, Warszawa–Toruń 1996, s. 78 i n.

⁵² Zob. też J.-M. Henckaerts, L. Doswald-Beck (red.), *op. cit.*, s. 127; M. Antoine A. Bouvier, *Humanitarian Protection and Armed Conflicts at Sea: Means and Methods of Identifying Protected Craft*, *Syracuse Journal of International and Comparative Law*, Vol. 14 (1987–1988), s. 761; W. H. von Heinegg, *The Law of Armed Conflict at Sea...*, s. 561 i n.

⁵³ Szerzej rzecz ujmując, Protokół I rozszerza zakres ochrony jednostek medycznych, w porównaniu do II Konwencji genewskiej, o: (a) statki na których pokładzie znajdują się ranni, chorzy bądź rozbitkowie (art. 22 ust. 1 lit. d Protokołu I); oraz (b) statki i łodzie sanitarne, inne niż te, określone w art. 22 (art. 23 Protokołu I).

oraz Załącznik I Protokołu I)⁵⁴. Do ich implementacji zachęca Podręcznik z San Remo w Zasadzie 172. Z uwagi na fakt, że właściwa identyfikacja statków szpitalnych jest kluczowa dla zapewnienia im ochrony, MKCK w 1990 r. wydało specjalny podręcznik temu poświęcony⁵⁵. Wreszcie, obowiązkiem stron konfliktu, także w celu ułatwienia innej stronie konfliktu identyfikacji statków szpitalnych, jest zakomunikowanie nazwy i cech charakterystycznych statku szpitalnego na co najmniej 10 dni przed użyciem tych statków.

Do podstawowych uprawnień statku szpitalnego należy zaliczyć (poza tym, że jest on wyłączony z możliwości atakowania go):

- Nie mogą być zajęte⁵⁶;
- Statek szpitalny, znajdujący się w porcie, który wpadł w ręce nieprzyjaciela, ma prawo port ten opuścić⁵⁷;
- Nie są one traktowane na równi z okrętami wojennymi co do ich pobytu w porcie neutralnym⁵⁸;
- Zabronione jest stosowanie wobec nich środków odwetowych⁵⁹.

Jak wskazano powyżej, statki szpitalne tracą ochronę im przyznaną, jeśli angażują się w działalność o charakterze militarnym. Tym niemniej, w Podręczniku z San Remo dla tej kategorii statków przewidziano specjalną procedurę notyfikacji, która wynika z brzmienia art. 34 II Konwencji genewskiej. Zgodnie z tym przepisem:

Ochrona, należna statkom szpitalnym i lazaretom wojskowym, może ustać tylko wówczas, gdy wbrew ich zadaniom humanitarnym używane są one do działań szkodliwych dla nieprzyjaciela. Jednak ochrona ustanie dopiero wtedy, gdy ostrzeżenie, udzielone we wszystkich odpowiednich przypadkach z podaniem słusznego terminu, pozostanie bez skutku...

Powyzszy wymóg udzielenia ostrzeżenia nie dotyczy utraty przywilejów przez inne kategorie okrętów, które nie mogą być – co do zasady – atakowane.

⁵⁴ Zob. M. Antoine A. Bouvier, *op. cit.*, s. 762 i n.

⁵⁵ *Manual for the use of technical means of identification by hospital ships, coastal rescue craft, other protected craft and medical aircraft*. Zob: <http://www.icrc.ch/web/eng/siteeng0.nsf/html/p0474>.

⁵⁶ Art. 22 II Konwencji genewskiej, Zasada 136 Podręcznika z San Remo; W. H. von Heinegg, *The Law of Armed Conflict at Sea...*, s. 558.

⁵⁷ Art. 29 II Konwencji genewskiej.

⁵⁸ Art. 32 II Konwencji genewskiej.

⁵⁹ Art. 47 II Konwencji genewskiej.

Interesującą kwestią dotyczącą statków szpitalnych jest rodzaj i charakter urządzeń komunikacyjnych, których mogą one używać. Zgodnie bowiem z trzecim zdaniem, cytowanego powyżej art. 34 II Konwencji genewskiej:

W szczególności nie wolno statkom szpitalnym posiadać i używać tajnego szyfru dla nadawania wiadomości przez radio lub w drodze jakiegokolwiek innego środka komunikowania się.

Z powyższego oraz z brzmienia art. 35 pkt 2 II Konwencji genewskiej można wysnuć wnioski, iż statki szpitalne są uprawnione do posiadania sprzętu przeznaczonego wyłącznie do nawigacji lub przesyłania wiadomości w sposób otwarty, niezasyfrowany. Można w tym kontekście wskazać, iż podczas I Wojny Światowej niemiecki statek szpitalny „*Ofelia*” został skazany m.in. z tego powodu, że przekazywał zasyfrowane wiadomości i był wyposażony w radio (w tym czasie nietypowe dla statków szpitalnych)⁶⁰. Tak jak jednak fakt, że statki szpitalne mogą się komunikować i korzystać z radia nie budzi obecnie wątpliwości, to kwestia używania przez nie szyfrów budzi więcej kontrowersji. Ma to związek z tym, że strony wojujące, komunikując się ze swoimi statkami szpitalnymi w sposób otwarty zdradzają tym samym swoje położenie czy miejsce, gdzie ma nastąpić atak. Takie wątpliwości podnosiły Stany Zjednoczone Ameryki podczas konfliktu w Wietnamie⁶¹ czy Wielka Brytania w sporze o Falklandy/Malwinę⁶². Podręcznik z San Remo przyjmuje w tym względzie rozwiązanie odmienne niż w II Konwencji genewskiej, aczkolwiek czyni to *de lege ferenda*. Zgodnie z Zasadą 171 Podręcznika:

W celu wypełniania swej humanitarnej misji w sposób najbardziej efektywny, statkom szpitalnym należy pozwolić na korzystanie z urządzeń szyfrujących. Takie urządzenia nie mogą, w żadnych okolicznościach, być użyte w celu przekazywania informacji wywiadowczych lub w żadnym innym celu zmierzającym do uzyskania przewagi militarnej.

Autorzy Podręcznika z San Remo stanęli więc na stanowisku, iż w celu zapewnienia maksymalnej skuteczności (w aspekcie humanitarnym) statkom

⁶⁰ Zob. W. H. von Heinegg, *The Law of Armed Conflict at Sea...*, s. 563; D.P. O'Connell, *op. cit.*, s. 1120.

⁶¹ D.P. O'Connell, *op. cit.*, s. 1120–1121.

⁶² L. Doswald-Beck (red.), *op. cit.*, s. 236.

szpitalnym i zmniejszenia ilości ofiar konfliktów morskich, należy umożliwić tym statkom korzystanie z urządzeń szyfrujących. Należy jednak podkreślić, iż takie rozwiązanie nie odzwierciedla obecnego stanu prawa traktatowego czy zwyczajowego. Taki stan rzeczy mógłby ulec zmianie w trybie zmiany II Konwencji genewskiej lub, jak sugerują niektórzy autorzy⁶³, poprzez „późniejszą praktykę stosowania traktatu, ustanawiającą porozumienie stron co do jego interpretacji” – czyli w związku z art. 31 ust. 3 lit b *Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów* z 23.05.1969 r.⁶⁴ Wydaje się jednak, z uwagi na funkcję przytoczonego przepisu Konwencji wiedeńskiej, że taka interpretacja art. 34 II Konwencji genewskiej – *contra legem* – nie byłaby usprawiedliwiona na jego mocy. Raczej, należałoby argumentować, że możliwe jest doprowadzenie przez państwa do powstania nowej normy zwyczajowej (przy zagwarantowaniu odpowiedniej praktyki i *opinio iuris*).

Kolejnym problematycznym zagadnieniem jest możliwość posiadania przez statki szpitalne (lub ich załogę) uzbrojenia. Zgodnie z art. 35 pkt 1 II Konwencji genewskiej, personel statku szpitalnego może posiadać uzbrojenie i używać broni dla utrzymania porządku, dla własnej obrony lub dla obrony rannych i chorych. W związku z powyższym, należałoby uznać, że sam statek szpitalny nie może posiadać uzbrojenia⁶⁵. Zgodnie jednak z Zasadą 170 Podręcznika z San Remo – którego autorzy wyszli z założenia, że II Konwencja milczy w tej mierze⁶⁶ – statki szpitalne mogą być wyposażone w czysto odpierające środki obronne, jak odbijacze dipolowe czy flary. Posiadanie takiego sprzętu powinno być notyfikowane stronom konfliktu.

Warto w tym kontekście zwrócić uwagę, że Wielka Brytania, podczas konfliktu iracko – kuwejckiego uznała, że nie jest w stanie zapewnić ochrony statkom szpitalnym, więc zrezygnowała z przywilejów ich dotyczących. Zamiast tego, w celach humanitarnych wykorzystywała okręt „*RFA Argus*”, wyposażony

⁶³ D.L. Grimord, G.W. Riggs, *The Unique and Protected Status of Hospital Ships under the Law of Armed Conflict* [w:] R.B. Jaques (red.), *International Law Studies*, Vol. 80, *Issues in International Law and Military Operations*, Naval War College Newport 2006, s. 264–266. Szerzej na temat tej problematyki zob. też: W. H. von Heinegg, *Current Legal Issues in Maritime Operations: Maritime Interception Operations in the Global War on Terrorism, Exclusion Zones, Hospital Ships and Maritime Neutrality* [w:] R.B. Jaques (red.), *op. cit.*, s. 219 i n.

⁶⁴ Dz. U. z 1990 r., Nr 74, poz. 439.

⁶⁵ W. H. von Heinegg, *Current Legal Issues in Maritime Operations...*, s. 221.

⁶⁶ L. Doswald-Beck (red.), *op. cit.*, s. 235.

w lekką broń obronną i który był wykorzystywany nie jako statek szpitalny, a „statek przeznaczony głównie do odbioru rannych”, używany także do transportu oddziałów wojskowych⁶⁷. Takie jednak tendencje w prowadzeniu konfliktów zbrojnych (gdyby były utrzymane) byłyby niekorzystne, gdyż humanitarna misja (i ochrona z tym związana) statków szpitalnych stanęłaby pod znakiem zapytania.

6.3.2. MAŁE STATKI WYKORZYSTYWANE DO POSZUKIWAŃ NADBRZEŻNYCH I INNE STATKI WYKORZYSTYWANE DO TRANSPORTÓW MEDYCZNYCH

W odniesieniu do tej kategorii statków należy zwrócić uwagę na art. 27 II Konwencji genewskiej, zgodnie z którym statki te:

...będą szanowane i chronione w takiej mierze, na jaką pozwolą konieczności operacyjne.

Jak można zauważyć, sformułowanie to nie jest kategoryczne. Wynika to z tego, że – jak już wskazywano powyżej w kontekście przepisu zachęcającego do tego, aby państwa wykorzystywały jako statki szpitalne, statki o pojemności minimum 2.000 ton brutto – są one trudne do zidentyfikowania i łatwiej mogą stać się ofiarą przypadkowego ataku. Naturalnie, powinny one (tym bardziej) być prawidłowo oznaczone (art. 43 II Konwencji genewskiej), a także posiadać odpowiednie dokumenty (art. 27 II Konwencji genewskiej w zw. z art. 24). Omawiana kategoria statków również (jak statki szpitalne) nie może być zajęta, a także nie można wobec nich stosować środków odwetowych (art. 26 i 47 II Konwencji genewskiej).

W odniesieniu do „innych statków wykorzystywanych do transportów medycznych” – zgodnie z art. 23 Protokołu I (który mówi o „statkach i łodziach sanitarnych”) – Podręcznik z San Remo przyjął zasadę, iż są one także wyłączone z możliwości atakowania ich, a także podejmowania wobec nich środków odwetowych. W przeciwieństwie jednak do innych kategorii statków, mogą być one zajęte, chyba że są one potrzebne dla transportu rannych, chorych i rozbitków znajdujących się na pokładzie (Zasada 136 lit. b Podręcznika z San Remo).

⁶⁷ W. H. von Heinegg, *Current Legal Issues in Maritime Operations...*, s. 222.

6.3.3. STATKI ZAPROJEKTOWANE LUB ZAADAPTOWANE SPECJALNIE DO ZWALCZANIA ZANIECZYSZCZENIA ŚRODOWISKA MORSKIEGO

Warto odnotować, że w Podręczniku z San Remo (Zasada 47 lit. h) zamieszczono te kategorie okrętów, z dwóch przyczyn. Po pierwsze, zgodnie ze znanym stwierdzeniem sędziów haskich w opinii doradczej w *sprawie legalności użycia broni jądrowej*:

Środowisko nie ma charakteru abstrakcyjnego, lecz jest żywą przestrzenią, w której wyraża się jakość życia i zdrowie ludzi, włączając w to nienarodzone ich pokolenia [...]. Państwa są zobowiązane do wzięcia pod uwagę kwestii ochrony środowiska podczas oceny co jest konieczne i proporcjonalne dla osiągnięcia, zgodnych z prawem, celów wojskowych. Poszanowanie środowiska jest jednym z uwzględnianych elementów przy ocenie danego działania jako zgodnego z zasadami konieczności i proporcjonalności⁶⁸.

Środowisko naturalne jest więc także jednym z wyznaczników legalności podejmowanych działań, zgodnie z prawem konfliktów zbrojnych. Słuszne więc wydaje się zamieszczenie okrętów, których zadaniem jest ochrona środowiska, w liście statków, które nie mogą być atakowane. Wniosek ten tylko potwierdzają choćby dane, zgodnie z którymi podczas wojny iracko-irańskiej w Zatoce Perskiej, w samym 1984 r. ponad 2 miliony ton ropy dostało się do morza⁶⁹.

Po drugie wreszcie, włączenie tej kategorii okrętów stanowi *novum* w prawie morskich konfliktów zbrojnych. Zgodnie z autorami Podręcznika z San Remo, ma to być wkład w postępowy rozwój prawa międzynarodowego⁷⁰. Rozwiązanie to w pewnej mierze odzwierciedla postanowienia Protokołu I (art. 35 ust. 3, 55 i 56). Należy także wskazać, iż omawiana zasada Podręcznika z San Remo jest, w sposób zamierzony, ogólnie sformułowana. Nie określa ona w szczególności typu i źródła zanieczyszczenia (może ono być zlokalizowane zarówno na morzu, jak i na lądzie). Ponadto, nie jest ważna skala zanieczysz-

⁶⁸ ICJ Reports 1996, s. 241–242. Zob. też: Y. Dinstein, *op. cit.*, s. 176 i n.

⁶⁹ Y. Dinstein, *op. cit.*, s. 176.

⁷⁰ L. Doswald-Beck (red.), *op. cit.*, s. 135.

czenia oraz to, czy statki objęte ochroną na mocy omawianej zasady są cywilne czy wojskowe. Muszą one być jedynie specjalnie zaprojektowane lub zaadoptowane do zwalczania zanieczyszczeń⁷¹.

6.3.4. SZALUPY I ŁODZIE RATUNKOWE

Z uwagi na temat niniejszej pracy, należy przypomnieć, iż szalupy ratunkowe są chronione zarówno na mocy prawa zwyczajowego⁷² jak i traktatowego. Rozwiązanie to opiera się na zakazie atakowania rozbitków i obowiązku niesienia im pomocy, wyrażonym m.in. w art. 12 i n. II Konwencji genewskiej. Zgodnie z tym przepisem, rozbitków należy szanować i chronić, a także traktować w sposób humanitarny i bez dyskryminacji. Zasada 47 lit. j Podręcznika z San Remo przejmuje te rozwiązanie i zakazuje atakowania łodzi oraz szalup ratunkowych.

Warto w tym kontekście wskazać, że obowiązek niesienia pomocy osobom w potrzebie na morzu należy także do korpusu międzynarodowego prawa morza i nie wynika wyłącznie z prawa konfliktów zbrojnych. Art. 98 *Konwencji o prawie morza* także przewiduje obowiązek niesienia pomocy m.in. każdej osobie na morzu, znajdującej się w niebezpieczeństwie, o ile kapitan statku może to uczynić bez narażenia na poważne niebezpieczeństwo statku, załogi lub pasażerów.

7. WYBRANE UREGULOWANIA DOTYCZĄCE METOD I ŚRODKÓW PROWADZENIA KONFLIKTÓW ZBROJNYCH NA MORZU

7.1. MINY MORSKIE

Jak wskazano powyżej, jedną z podstawowych zasad międzynarodowego prawa konfliktów zbrojnych jest zasada rozróżnienia. Z kolei z perspektywy międzynarodowego prawa morza, jedną z ważniejszych zasad jest wolność żeglugi. Miny morskie jednak – zwłaszcza starszego typu – uszkadzają statki, niezależnie od tego jaką flagę one podnoszą, co pozostaje w sprzeczności z obiema

⁷¹ *Ibidem*.

⁷² Zob. L. Doswald-Beck (red.), *op. cit.*, s. 136 i przytoczone tam orzecznictwo.

przywołanymi powyżej zasadami. Zwłaszcza zakrojone na szeroką skalę użycie min morskich podczas wojny rosyjsko – japońskiej (1904–1905) uświadomiło społeczności międzynarodowej ten problem⁷³. Doprowadziło to do przyjęcia *Konwencji (Nr VIII) dotyczącej układania podmorskich, kontaktowych min* w 1907 r. Zgodnie z jej postanowieniami (art. 1) zakazano: (a) kładzenia niezakotwiczonych, kontaktowych min morskich, chyba że stają się one nieszkodliwe najdalej po upływie godziny od ich położenia; (b) kładzenia zakotwiczonych min kontaktowych, jeśli nie stają się nieszkodliwe zaraz po tym, jak zerwą się z kotwicy; oraz (c) używania torped, które nie stają się nieszkodliwe po tym, jak chybią celu. Przedmiotowa Konwencja spotkała się z krytyką z dwóch głównych przyczyn. Po pierwsze, nie wynika z niej zakaz kładzenia min morskich niezakotwiczonych nawet na morzu otwartym (wystarczy, że spełnią określone warunki), co spotkało się ze szczególnym protestem Wielkiej Brytanii. Państwo to dodatkowo złożyło zastrzeżenie, zgodnie z którym, nawet jeśli Konwencja nie zakazuje kładzenia określonego rodzaju min, nie oznacza to, że takie działanie jest legalne. Po drugie zaś, dotyczy ona wyłącznie min kontaktowych, poza zakresem regulacji pozostawiając miny niekontaktowe (uruchamiane np. przez pole magnetyczne lub akustyczne okrętu, czy określone ciśnienie) oraz odpalane zdalnie⁷⁴.

Warto w tym kontekście przypomnieć, że Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości – w cytowanym powyżej wyroku w *sprawie Cieśniny Korfu* – wyraźnie stwierdził (co zresztą nie było kontestowane przez Albanie), że państwa mają obowiązek notyfikacji istnienia pól minowych ku korzyści całej żeglugi morskiej. Taki obowiązek wynika z:

...podstawowych wymogów humanizmu, tym bardziej aktualnych podczas pokoju, niż podczas wojny, zasady wolności komunikacji morskiej i obowiązku każdego państwa, aby świadomie nie zezwalać na swoim terytorium na działania sprzeczne z prawami innych państw⁷⁵.

Z kolei w wyroku w *sprawie Nikaragui*, MTS zwrócił też uwagę na inny aspekt problematyki kładzenia min morskich. Wskazał mianowicie, że zami-

⁷³ D.P. O'Connell, op. cit., s. 138; T.A. Clingan Jr., *Submarine Mines in International Law* [w:] H.B. Robertson Jr. (red.), *The Law of Naval Operations*, International Law Studies 1991, Vol. 64, s. 351; A. Makowski, M. Ilnicki, op. cit., s. 137.

⁷⁴ A. Makowski, A. Ilnicki, op. cit., s. 137; D.P. O'Connell, op. cit., s. 1138.

⁷⁵ Zob. przypis nr 32.

nowanie portów innego państwa – z uwagi na fakt, że ma to miejsce na jego wodach wewnętrznych i/lub morzu terytorialnym – narusza integralność terytorialną tego państwa⁷⁶. Ponadto, sędziowie hascy zwrócili uwagę, że zaminowanie portu narusza (zwyczajowe i konwencyjne) prawo państw trzecich nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne a także – w konsekwencji – wolność żeglugi morskiej oraz swobodę handlu⁷⁷. Wreszcie, wskazali oni, że kładzenie min (niezależnie od tego w jakiej strefie morskiej, o ile statki państw trzecich mogłyby – korzystając z wolności żeglugi – mieć do nich dostęp) i nienotyfikowanie tego faktu, z narażeniem dla bezpieczeństwa żeglugi morskiej, stanowi naruszenie zasad prawa humanitarnego, które legły u podstaw VII Konwencji haskiej⁷⁸.

W odniesieniu do problematyki kładzenia min morskich, na pierwszy plan wysuwają się zasady leżące u podstaw prawa konfliktów zbrojnych (podstawowe wymogi humanizmu) oraz prawa morza (wolność żeglugi). Tak jak jednak powyższe zasady pozostają bezsprzeczne, a użycie min morskich może w sposób wyraźny z nimi konfliktować, międzynarodowe uregulowania dotyczące min morskich są skąpe i nieaktualne. Należy w tym kontekście wskazać, że *Poprawiony II Protokół w sprawie zakazów lub ograniczeń użycia min, min-pułapek i innych urządzeń*⁷⁹ z 1996 r. – zgodnie ze swoim art. 1 (zakres zastosowania) i 2 (definicje) – nie ma zastosowania do min morskich.

Podręcznik z San Remo stawia sobie za zadanie zebranie podstawowych zasad, które można współcześnie sformułować w odniesieniu do min morskich. W pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę, że przyjęta definicja „min” w Podręczniku jest szersza niż ta, z VII Konwencji haskiej:

Miną jest środek wybuchowy, umieszczony w wodzie, dnie morskim lub pod nim, z zamiarem zniszczenia lub zatopienia statku, bądź odstręczenia go od wejścia na dany obszar⁸⁰.

⁷⁶ ICJ Reports 1986, pkt 213.

⁷⁷ *Ibidem*, pkt 214.

⁷⁸ *Ibidem*, pkt 215.

⁷⁹ Poprawiony II Protokół w sprawie zakazów lub ograniczeń użycia min, min-pułapek i innych urządzeń zgodnie z poprawkami z 3.05.1996 r. załączony do Konwencji o zakazie lub ograniczeniu użycia pewnych broni konwencjonalnych, które mogą powodować nadmierne cierpienia lub mające niekontrolowane skutki, sporządzonej w Genewie 10.10.1980 r., Dz. U. z 2005 r., Nr 125, poz. 1047 i 1048.

⁸⁰ L. Doswald-Beck (red.), *op. cit.*, s. 169. Warto przy tym wskazać, że definicja miny nie znajduje się w jednej z zasad Podręcznika, ale tylko w komentarzu do niego. Należy więc przypuszczać, że kwestia ta okazała się kontrowersyjna podczas prac ekspertów.

Zgodnie z Zasadą 80 Podręcznika, miny mogą być tylko używane przeciwko dozwolonym celom wojskowym, co obejmuje także uniemożliwienie dostępu do morza przeciwnikowi. Pierwsza część omawianej Zasady jest naturalną konsekwencją zasady rozróżnienia. Jeśli miny mają być legalnie użyte, nie mogą one być skierowane przeciwko obiektom, które – zgodnie z prawem humanitarnym – nie mogą być atakowane (tj. np. przeciwko statkom szpitalnym czy statkom państw neutralnych). W odniesieniu do drugiej części Zasady 80, należy wskazać, że zablokowanie dostępu do morza przeciwnikowi nie może mieć tego skutku, że uniemożliwi przejście morskie między wodami neutralnymi i międzynarodowymi (Zasada 87). Dodatkowo, położenie min należy notyfikować, chyba że miny mogą ulec detonacji tylko przeciwko celom, które są dozwolonymi celami wojskowymi (Zasada 83). Tu warto wskazać, że współczesna technologia militarna pozwala na zaprojektowanie tego typu min. Z tej choćby przyczyny, zablokowanie dostępu do morza przeciwnikowi, niekoniecznie oznacza zablokowanie portów tego państwa w ogóle. Taki stan rzeczy – zgodnie z zasadami prawa humanitarnego i prawa morza w wyroku MTS w sprawie *Nikaragui* – byłby niedozwolony. Co więcej, zgodnie z Zasadą 85 Podręcznika, w przypadku zaminowania wód wewnętrznych, archipelagowych czy morza terytorialnego strony konfliktu, należy zapewnić możliwość wyjścia z tych wód statków państw neutralnych. To rozwiązanie jest postrzegane przez autorów Podręcznika z San Remo za nowe w prawie morskich konfliktów zbrojnych, aczkolwiek posiadające już status prawa zwyczajowego⁸¹.

Co już widać na podstawie powyższych uwag, Podręcznik z San Remo uwzględnia rozwój międzynarodowego prawa morza, odnosi się bowiem do „nowych” stref morskich (przewidzianych w UNCLOS) – jak wody archipelagowe. Do takich nowych rozwiązań należy również zaliczyć Zasadę 89, zgodnie z którą nie można naruszyć przejścia tranzytowego przez cieśniny międzynarodowe, a także przejścia archipelagowe, nie zapewniając tras alternatywnych. Podobnie, w przypadku kładzenia min na morzu otwartym, państwa powinny uwzględnić w należyty sposób⁸² zgodne z prawem sposoby korzystania z morza otwartego, m.in. poprzez wskazanie alternatywnych tras żeglugi (Zasada 88). Uregulowanie to także zmierza do zabezpieczenia interesów państw trzecich

⁸¹ *Ibidem*, s. 172–173. Podany jest jednakże tylko jeden przypadek praktyki państw – zaminowania przez USA portu w Haiphong w 1972 r.

⁸² Zob. przypis nr 31.

i ich interesów w korzystanie z wolności morza otwartego, w szczególności wolności żeglugi. Interesu mogą być również uwzględnione w inny sposób, jak np. zapewnienie usług pilotażowych⁸³.

Podręcznik z San Remo przyjmuje także regułę, bardziej rygorystyczną niż VII Konwencja haska, że po ustaniu działań zbrojnych belligerenci powinni dołożyć wszelkich starań, aby usunąć lub uczynić nieszkodliwymi położone podczas działań zbrojnych miny (Zasada 90). Jest to rozwiązanie kompromisowe, nie wymagające zawsze usunięcia min, a umożliwiające tylko ich unieszkodliwienie (pozostawiając je w wodzie).

7.2. BLOKADA MORSKA

Początkowo, blokada morska kojarzona była z rodzajem oblężenia różnego rodzaju fortyfikacji, tyle że prowadzonego z morza, a nie z lądu. Tym samym, nie była stosowana wobec nieufortyfikowanych portów, nie wspominając o zablokowaniu dostępu do całego wybrzeża. Jednak praktyka państw (m.in. Danii podczas wojny 30-letniej) spowodowała, że blokada zaczęła być postrzegana jako efektywne odcięcie dostępu do i od morza danego państwa⁸⁴. Aczkolwiek współcześnie wyróżnia się rozmaite znaczenia i definicje „blokady”⁸⁵, wydaje się, że istnieje zgodność co do tego, iż jej istota polega na izolacji państwa nadbrzeżnego, poprzez odcięcie dostępu drogą morską do tego państwa (i w ten sposób uniemożliwienie m.in. transportowania do niego ładunków gospodarczo – militarnych lub uniemożliwienie transportowania towarów z tego państwa). Jak więc widać, w przypadku blokady morskiej, uprawnione jest naruszenie zasad wolności żeglugi – nawet w stosunku do państw neutralnych.

⁸³ L. Doswald-Beck (red.), *op. cit.*, s. 173.

⁸⁴ Zob. D.P. O’Connell, *op. cit.*, s. 1150; W.H. von Heinegg, *Naval Blockade* [w:] N.M. Schmitt (red.), *International Law Across the Spectrum of Conflict: Essays in Honour of Professor L.C. Green On the Occasion of His Eighties Birthday*, „International Law Studies”, Vol. 75, Naval War College Newport 2000, s. 205 i n.

⁸⁵ A. Makowski i A. Ilnicki wskazują m.in. na blokadę rzeczywistą, papierową i gabinetową (kryterium efektywności), strategiczną, operacyjną i taktyczną (wg. kryterium sztuki wojennej) oraz powietrzną, minową i podwodną (wg. kryterium sił i środków, według których blokada jest realizowana), a także pokojową (czyli blokadę, która formalnie nie stanowi działań wojennych). A. Makowski, A. Ilnicki, *op. cit.*, s. 107.

Prawne uwarunkowania dotyczące blokad morskich zawsze budziły pewne kontrowersje. Już więc na wczesnym etapie rozwoju międzynarodowego prawa konfliktów zbrojnych, tj. w Deklaracji paryskiej z 1856 r.⁸⁶, zawarto pierwsze unormowania jej dotyczące. Zgodnie z Deklaracją:

Blokady, aby były ważne, muszą być skuteczne, tj. być przeprowadzone przez siły zbrojne wystarczające do skutecznej obrony dostępu do wybrzeża nieprzyjacielskiego.

Prace dotyczące kodyfikacji prawa dotyczącego blokady morskiej były także podejmowane podczas konferencji haskiej w 1907 r. oraz podczas przygotowywania tekstu Deklaracji londyńskiej z 1909 r.⁸⁷

Mimo pewnych dyskusji w łonie ekspertów przygotowujących Podręcznik z San Remo, czy na obecnym etapie rozwoju strategii i technologii wojkowej, zasadne jest jeszcze rozpatrywanie prawa blokady morskiej, zdecydowano, że rozważania takie są nadal aktualne. W tej mierze warto wskazać, że art. 42 *Karty Narodów Zjednoczonych* wprost odwołuje się do koncepcji blokady, jako jednego z środków, o którym może zadecydować Rada Bezpieczeństwa, w celu utrzymania albo przywrócenia międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa. Ponadto, praktyka państw po 1945 r. dowodzi, że blokada morska jest nadal wykorzystywana w działaniach wojennych⁸⁸.

Unormowania prawne dotyczące blokady są do pewnego stopnia kontrowersyjne, ale niewątpliwie do podstawowych reguł prawnych jej dotyczących można zaliczyć:

- Blokada musi być efektywna i rzeczywista (tzn. nie może być jedynie zadeklarowana „na papierze”);
- Ustanowienie blokady musi być zadeklarowane i notyfikowane wszystkim stronom wojującym oraz państwu neutralnym;
- Blokada musi być stosowana w sposób niedyskryminacyjny, bez wyjątków, na statki wszystkich państw⁸⁹.

⁸⁶ Zob. przypis nr 11.

⁸⁷ Szerzej na ten temat: W.H. von Heinegg, *Naval Blockade...*, s. 207 i n.

⁸⁸ Wskazuje się w tym zakresie na konflikt w Wietnamie, Zatoce Perskiej czy indyjsko-pakistański. A. Makowski, A. Ilnicki, *op. cit.*, s. 108, Y. Dinstein, *op. cit.*, s. 105.

⁸⁹ Zob. Zasady 93, 95 i 100 Podręcznika z San Remo, W.H. von Heinegg, *Naval Blockade...*, s. 214; Y. Dinstein, *op. cit.*, s. 105–106,

Państwo notyfikujące istnienia blokady, zobowiązane jest również – zgodnie z Zasadą 94 Podręcznika z San Remo⁹⁰ – do poinformowania o dacie rozpoczęcia, trwaniu, lokalizacji oraz zakresie blokady. Powinno także wskazać okres czasu, jaki mają statki państw neutralnych na opuszczenie zablokowanego wybrzeża.

Kwestią budzącą wiele wątpliwości było zawsze kryterium efektywności blokady morskiej. Musi być ona niewątpliwie utrzymywana za pomocą siły zbrojnej. Nie muszą to być jedynie okręty wojenne (w tym łodzie podwodne), ale także inne dopuszczalne środki – jak samoloty czy miny (aczkolwiek – zgodnie z powyższymi rozważaniami – użycie tylko min morskich dla blokady byłoby nielegalne). Nie uznaje się jednak, że blokada przestaje być efektywna, gdy pojedyncze statki czy samoloty dostaną się do „blokowanego” państwa, a także, gdy państwo „blokujące” wycofa chwilowo swoje siły zbrojne z blokady (np. z uwagi na warunki pogodowe). Podręcznik z San Remo, w Zasadzie 96, przyjmuje rozwiązanie, zgodnie z którym siły zbrojne utrzymujące blokadę muszą stacjonować w odległości wynikającej z wymogów wojskowości. Stanowi to rozwiązanie kompromisowe, wobec tradycyjnego poglądu, że siły te, muszą znajdować się w bezpośredniej odległości od wybrzeża. Spotyka się jednak także pogląd, że także blokada oddalona na znaczny dystans od wybrzeża jest legalna⁹¹. W rezultacie, należy wskazać na stwierdzenie – przyjęte już w Deklaracji londyńskiej, a powtórzone w Zasadzie 95 Podręcznika z San Remo – że istnienie blokady jest kwestią faktu.

Specyfika blokady morskiej powoduje, że nie tylko pozwala ona na zgodne z prawem międzynarodowym uchylenie wolności żeglugi, ale także na zatrzymanie statków handlowych państw neutralnych, które, zgodnie ze wszelkim prawdopodobieństwem, usiłują złamać blokadę. Jeśli takie statki, po skierowaniu do nich odpowiedniego ostrzeżenia, nadal unikają zatrzymania, możliwe jest także ich zaatakowanie (Zasada 98 Podręcznika z San Remo)⁹².

Z perspektywy niniejszej pracy, szczególnie istotne są sytuacje, kiedy możliwe jest przekroczenie linii blokady przez statki państw trzecich. Po pierwsze więc, mogą to uczynić statki znajdując się w niebezpieczeństwie. Drugi

⁹⁰ Niemniej jednak takie wymogi związane z notyfikacją przewidziane były także w Deklaracji londyńskiej z 1909 r. Zob. też W.H. von Heinegg, *Naval Blockade...*, s. 208.

⁹¹ Zob. D.P. O’Connell, *op. cit.*, s. 1151 i n.; L. Doswald-Beck (red.), *op. cit.*, s. 177; W.H. von Heinegg, *Naval Blockade...*, s. 214.

⁹² Zob. też: W.H. von Heinegg, *Naval Blockade...*, s. 215.

przypadek wiąże się z ogólną zasadą, że blokada nie może prowadzić do celowego zagłodzenia ludności cywilnej państwa „blokowanego” lub korzyść wojskowa z blokady będzie nieproporcjonalna w stosunku do strat, które poniesie ludność cywilna (Zasada 102 Podręcznika z San Remo)⁹³. Jest to jedno z niewielu rozwiązań, które zostały zainspirowane Protokołem I z 1977 r., który wprowadza analogiczną zasadę w art. 54⁹⁴. W związku z powyższym rozwiązaniem, Zasada 103 Podręcznika z San Remo (która opiera się na rozwiązaniach przyjętych w art. 70 Protokołu I) zobowiązuje państwo „blokujące” do zapewnienia swobodnego przepływu okrętom z żywnością lub innymi środkami niezbędnymi do życia dla ludności cywilnej. Taki przepływ państwo „blokujące” może poddać dwóm warunkom. Po pierwsze, może ono stawiać pewne techniczne wymogi – jak prawo do przeszukania i inspekcji statków z pomocą. Po drugie, może się ono domagać, że dystrybucja środków żywnościowych i innych odbędzie się pod jego nadzorem lub nadzorem organizacji humanitarnej – jak Międzynarodowy Komitet Czerwonego Krzyża. Z oczywistych względów humanitarnych, należy również przepuścić przez blokadę morską statki niosące środki medyczne zarówno dla ludności cywilnej, jak i rannych oraz chorych członków sił zbrojnych państwa „blokowanego” (Zasada 104 Podręcznika).

7.3. STREFY ZAMKNIĘTE

Strefę zamkniętą można zdefiniować jako obszar wody i słup powietrza nad nią, w której państwo ustanawiające strefę sprawuje kontrolę i odmawia dostępu do niej jakimkolwiek statkom⁹⁵. Wszelkie statki lub samoloty wkraczające w taką strefę robią to, ryzykując, że państwo ustanawiające taką strefę użyje wobec nich siły, nie respektując przywilejów takich statków czy samolotów, które im przysługują poza strefą.

⁹³ Zob. też: W.H. von Heinegg, *Naval Blockade...*, s. 216 i n.; W.H. von Heinegg, *The Law of Armed Conflict at Sea...*, s. 554 i n. W szczególności, praktykę stosowania tzw. „blokady głodowej” zarzucano Wielkiej Brytanii podczas I Wojny Światowej.

⁹⁴ L. Doswald-Beck (red.), *op. cit.*, s. 179.

⁹⁵ Ch. Michaelsen, *Maritime Exclusion Zones in Times of Armed Conflict at Sea: Legal Controversies Still Unresolved*, „Journal of Conflict & Security Law”, Vol. 8 (2003), No 2, s. 366; A. Makowski, M. Ilnicki, *op. cit.*, s. 93.

Geneza stref zamkniętych⁹⁶ wywodzi się z wojny rosyjsko-japońskiej (1904–1905), kiedy to strona japońska ustanowiła „defensywną strefę wojenną”. Na szerszą skalę tego typu strefy zostały użyte przez Niemcy (ale też Wielka Brytanię) podczas I Wojny Światowej, kiedy to ekstensywne użycie tej metody prowadzenia działań wojennych wzbudziły dużo kontrowersji. Spotkały się też, już wówczas, z protestami innych państw, które uznawały takie strefy za nielegalne. Zwłaszcza początkowo, omawiane strefy przyrównywano do blokad morskich. Należy jednak wskazać, iż były one ustanawiane nierzadko daleko od brzegu, a także bez przestrzegania innych zasad dotyczących blokad. Również ich skala potrafiła też być imponująca. Przykładowo, Stany Zjednoczone, po ataku na Pearl Harbor, ogłosiły cały Pacyfik (1/3 powierzchni Ziemi) strefą wojenną, w której każdy statek japoński (wojenny czy handlowy) miał być atakowany bez ostrzeżenia.

Co widać już na powyższych przykładach, ekstensywne stosowanie stref zamkniętych kłóci się z podstawowymi zasadami międzynarodowego prawa morza i prawa humanitarnego. Po pierwsze, w sposób oczywisty stoją one w sprzeczności z wolnością handlu i żeglugi (co zresztą jest często celem takich stref, tj. odcięcie wszelkiego transportu i dróg komunikacji od danego terenu). Po drugie, najczęściej w sposób istotny naruszają one prawa państw neutralnych, gdyż także statki tych państw, o ile znalazły się w strefie, mogły być atakowane. Po trzecie wreszcie, ustanowienie takich stref może być postrzegane jako „ominięcie” prawa konfliktów zbrojnych, poprzez ustanowienie obszaru, gdzie wszystko jest dozwolone. W takim stanie rzeczy, bezwarunkowe i nieograniczone ustanawianie stref zamkniętych podczas obu Wojen Światowych jest dość powszechnie postrzegane za nielegalne. Warto w tym kontekście odwołać się do wyroku Międzynarodowego Trybunału w Norymberdze w sprawie admirałów K. Dönitza i E. Readera, który orzekł, iż:

Proklamowanie stref operacyjnych oraz zatapianie statków handlowych wchodzących do tych stref stanowi odrębny problem. Praktyka ta była stosowana w wojnie 1914–1918 przez Niemcy jako odpowiedź na działania Wielkiej

⁹⁶ Nie ma jednolitej terminologii w odniesieniu do nich. Mówi się o: strefach zamkniętych, wyłączenia, wojennych, defensywnych, operacyjnych. A. Makowski, M. Ilnicki, *op. cit.*, s. 93; L.F.E. Goldie, *Maritime War Zones & Exclusion Zones*, [w:] H.B. Robertson (red.), *op. cit.*, s. 156 i n.; Ch. Michaelsen, *op. cit.*, s. 363 i n.

Brytanii. Konferencja Waszyngtońska z 1922 r., Porozumienie Londyńskie w sprawie sił morskich z 1930 r. oraz Protokół z 1936 r. wszedł w życie po uwzględnieniu faktu wprowadzenia takich stref podczas I Wojny Światowej. Jednak w Protokole nie poczyniono żadnego wyjątku w stosunku do stref zamkniętych. W związku z tym rozkaz Dönitza o zatopianiu statków neutralnych bez ostrzeżenia po ich wyrzyciu w granicach wymienionych stref został uznany przez Trybunał za pogwałcenie Protokołu...⁹⁷

Jednocześnie należy zauważyć, że Trybunał zaakceptował stosowanie stref zamkniętych, na zasadzie efektywności, i tylko w takim zakresie, w jakim dotyczyły one statków stron wojujących, a nie utrudniają żeglugi statków państw neutralnych⁹⁸.

Historia konfliktów morskich po zakończeniu II Wojny Światowej również zna przypadki stosowania stref zamkniętych. Należy do nich w szczególności zaliczyć konflikt o Falklandy/Malwiny w 1982 r. oraz irańsko-iracki w Zatoce Perskiej (1980–1988). Podczas tego pierwszego konfliktu ustanowiono aż siedem stref zamkniętych. Początkowo, 12.04.1982 r. Wielka Brytania ustanowiła morską strefę zamkniętą (ang. *maritime exclusion zone*, MEZ) rozciągającą się na obszar o średnicy 200 mil morskich licząc od Wysp Falklandzkich. Zgodnie z obwieszczeniem tego państwa, każdy okręt wojenny, podwodny czy samolot Argentyny, który znajdzie się w MEZ spotka się z „właściwą odpowiedzią”.

W maju 1982 r. brytyjski okręt podwodny „*Conqueror*” zatopił argentyński krążownik „*General Belgrano*”. Fakt ten miał miejsce ok. 30 mil morskich poza MEZ, co naraziło Wielką Brytanię na międzynarodową i wewnątrz krajową krytykę. Jednakże należy zwrócić uwagę, że celem MEZ nie było ograniczenie działań wojennych do tego obszaru. W związku z powyższym, zatopienie argentyńskiego okrętu było legalnym działaniem wojennym⁹⁹.

Wielka Brytania, 28.04.1982 r. (ze skutkiem od 30.04.1982 r.), ogłosiła ustanowienie strefy całkowicie zamkniętej (ang. *total exclusion zone*, TEZ)¹⁰⁰, która obejmowała ten sam obszar co MEZ. Jednak zasady obowiązujące w TEZ były zdecydowanie inne. Zgodnie z obwieszczeniem Ministra Obrony Narodowej Wielkiej Brytanii, każdy statek cywilny lub wojskowy, który znalazł się

⁹⁷ Cytat za: A. Makowski, M. Ilnicki, *op. cit.*, s. 98.

⁹⁸ Ibidem; Ch. Michaelsen, *op. cit.*, s. 371–372.

⁹⁹ Zob. Ch. Michaelsen, *op. cit.*, s. 372 i n.; L.F.E. Goldie, *op. cit.*, s. 172 i n.

¹⁰⁰ L.F.E. Goldie, *op. cit.*, s. 173 i n.

w przedmiotowej strefie, miał być potraktowany jako wspomagający nielegalną okupację Wysp Falklandzkich. Ustanowienie tej strefy wydaje się bardziej kontrowersyjne i było postrzegane jako nielegalne przez Argentynę i ZSRR¹⁰¹, z uwagi na fakt, że godziła ona w interesy i statki wszystkich państw, w tym neutralnych. W doktrynie, opinie w tym zakresie są zróżnicowane, warto jednak zwrócić uwagę, że jej część postrzega TEZ jako legalną. W szczególności, argument ZSRR zgodnie z którym TEZ stanowiło naruszenie zasady wolności żeglugi – wyrażonej m.in. w art. 87 UNCLOS – spotyka się z kontrargumentem, że przepis ten stanowi, iż wolności w nim ustanowione wykonuje się zgodnie z warunkami określonymi w samej Konwencji oraz innymi normami prawa międzynarodowego. Ostatnia część przepisu, wraz z założeniem, że strefy zamknięte są dozwolone w prawie międzynarodowym humanitarnym, może być użyta w celu uzasadnienia legalności TEZ¹⁰².

W odniesieniu do konfliktu iracko – irańskiego wystarczy wskazać, że specyfiką stref zamkniętych ustanawianych w Zatoce Perskiej jest to, że znajdowały się one w silnie uczęszczanych, ważnych szlakach morskich. Dodatkowo, celem obu stron konfliktu było osłabienie gospodarki przeciwnika poprzez zatapanie wszelkich statków, w tym zwłaszcza tankowców. Miało to miejsce, niezależnie od flagi podnoszonej przez te tankowce.

Nie jest jasne, czy można współcześnie mówić o kształtującej się normie prawa zwyczajowego pozwalającej na ustanawianie stref zamkniętych. Wydaje się jednak, że praktyka, cele i różnorodność ustanawianych stref przez państwa, reakcje innych państw i uzasadnienia przytaczane w celu usprawiedliwienia stosowania takich stref, nie pozwalają na akceptację takiego stanowiska¹⁰³. Niewątpliwie jednak, ustanawianie stref zamkniętych podczas morskich konfliktów zbrojnych jest faktem. Z tego założenia wyszli autorzy Podręcznika z San Remo, dostrzegając brak norm prawnych regulujących ustanawianie stref i, konsekwentnie, konieczność stworzenia pewnych wytycznych w tej mierze.

W Zasadzie 105 Podręcznika z San Remo przyjęto podstawowe rozwiązania, zgodnie z którym, ustanawiając strefę zamkniętą, państwo nie może wykluczyć stosowania norm prawa humanitarnego w jej obrębie. Strefy zamknięte nie mogą być więc obszarem „bez zasad”, gdzie państwa je ustanawiające mogą

¹⁰¹ *Ibidem*, s. 173.

¹⁰² Zob. na ten temat: Zob. Ch. Michaelsen, *op. cit.*, s. 374 i literatura tam przytoczona.

¹⁰³ Zob. Ch. Michaelsen, *op. cit.*, s. 376; L.F.E. Goldie, *op. cit.*, s. 192 i n.

podejmować działania w ten sposób, jakby nie były związane prawem konfliktów zbrojnych¹⁰⁴.

Po drugie, zgodnie z Zasadą 106, ustanowienie strefy zamkniętej może dojść do skutku tylko w wyjątkowej sytuacji i tylko pod pewnymi warunkami. Zaliczono do nich: (a) takie samo prawo stosuje się wewnątrz i na zewnątrz strefy; (b) zasięg, lokacja i trwanie w czasie strefy muszą wynikać z ściśle rozumianej konieczności wojskowej; (c) należy mieć wzgląd na prawa państw neutralnych w odniesieniu do korzystania przez nie z mórz; (d) należy zapewnić bezpieczny przepływ statkom, gdy strefa zakłóca w sposób istotny żeglugę do portów państwa neutralnego lub w innych sytuacjach, gdy tradycyjne linie żeglugi są zagrożone; oraz (e) rozpoczęcie, czas trwania, lokalizacja i zasięg strefy muszą być publicznie obwieszczone.

Podręcznik z San Remo akceptuje więc rzeczywistość i stara się ją ująć w ramy prawne. Z jednej strony, wyklucza możliwość zwolnienia się państw ze swoich zobowiązań humanitarnych przez sam fakt ustanowienia strefy, z drugiej jednak akceptuje, że państwa będą mogły z większą łatwością założyć, że obiekt znajdujący się w strefie jest celem wrogiem¹⁰⁵.

7.4. TWORZENIE SPECJALNYCH STREF HUMANITARNYCH

Interesującym zagadnieniem dla współczesnego prawa konfliktów zbrojnych jest ustanawianie specjalnych stref humanitarnych (zwanych też strefami Czerwonego Krzyża, ang. *Red Cross Box*)¹⁰⁶. Tego typu strefa humanitarna została ustanowiona podczas konfliktu o Falklandy/Malwiny na podstawie ustnej umowy między Wielką Brytanią a Argentyną. Miała ona średnicę ok. 20 mil morskich i była zlokalizowana na morzu otwartym w celu bezpiecznej wymiany rannych i chorych między stronami konfliktu.

Podręcznik z San Remo zawiera Zasadę 160, która wskazuje, iż państwa – strony konfliktu mogą się umówić na ustanowienie takiej strefy w określonym obszarze na morzu, w której dozwolone są jedynie działania zgodne z hu-

¹⁰⁴ Podobne założenie przyjmuje W.H. von Heinegg, *The Law of Armed Conflict at Sea...*, s. 547–549.

¹⁰⁵ L. Doswald-Beck (red.), *op. cit.*, s. 181.

¹⁰⁶ J.A. Roach, *The Law of Naval Warfare at the Turn of Two Centuries*, „*American Journal of International Law*”, Vol. 94 (2000), No 1, s. 76.

manitarnym przeznaczeniem strefy. Autorzy podręcznika zdecydowali, że korzystne byłoby utrwalenie praktyki z wojny 1982 r. Nie jest jasne, jakie dokładnie działania można w niej podejmować. Naturalne wydaje się, że prowadzenie działań wojennych w pełnej skali w jej obrębie sprawi, iż *ratio legis* ustanowienia strefy zostanie narażone. Co więcej, skupienie wielu rannych na relatywnie małym obszarze w sytuacji, gdy blisko odbywają się działania zbrojne, może być paradoksalnie groźniejsze dla samych rannych¹⁰⁷.

ZAKOŃCZENIE

Na podstawie powyższych rozważań można wysunąć następujące wnioski. Prawo morskich konfliktów zbrojnych zostało skodyfikowane w największej mierze przed co najmniej półwieczem. Od tego czasu, po pierwsze, poważnym przeobrażeniem uległo międzynarodowe prawo morza. Po drugie, prawo (lądowych) konfliktów zbrojnych zostało zaktualizowane, a także można zaobserwować rozwój prawa traktatowego w tym zakresie. Po trzecie, w sposób istotny zmieniła się technologia i strategia wojskowości w odniesieniu do morskich działań wojennych. Mimo powyższego, prawo morskich konfliktów zbrojnych – przynajmniej jeśli chodzi o prawo traktatowe – nie odzwierciedla zarysowanych tendencji rozwojowych.

W największym stopniu, współczesną rekapitulacją aktualnego stanu prawa morskich konfliktów zbrojnych jest Podręcznik z San Remo. Jest to oczywiście, w sensie formalnym, akt nie mający mocy prawnej. Niewątpliwie jednak może wpływać na praktykę państw bezpośrednio lub poprzez przejęcie jego rozwiązań do narodowych podręczników morskich działań wojennych. Za jego wartość dodaną należy uznać ponadto fakt, że nie tylko zbiera możliwie najbardziej współczesne reguły prawne dotyczące morskich konfliktów zbrojnych, ale także proponuje – na zasadzie postępowego rozwoju prawa międzynarodowego – pewne nowe rozwiązania.

Na podstawie pewnych wybranych zagadnień z dziedziny prawa morskich konfliktów zbrojnych, konfrontując stare rozwiązania, z współczesną prak-

¹⁰⁷ Zob. L. Doswald-Beck (red.), *op. cit.*, s. 223–224; W.H. von Heinegg, *The Law of Armed Conflict at Sea...*, s. 547.

tyką i rozwiązaniami przyjętymi właśnie w Podręczniku z San Remo, możliwe jest zadanie sobie pytania, czy prawo to „humanitaryzuje się”. Innymi słowy, czy można zaobserwować tendencję w omawianej dziedzinie prawa, zgodnie z którą coraz więcej jego norm ogranicza działania państw, które mogłyby powodować znaczne i nieproporcjonalne straty w ludności cywilnej, czy w stosunku do państw neutralnych.

Niewątpliwie, zarówno prawa morza jak i prawo konfliktów zbrojnych zasadzają się na pewnych fundamentalnych przesłankach, do których można zaliczyć „podstawowe wymogi humanizmu”. *Konwencja o prawie morza* nie stawia jednak wielu przeszkód, przynajmniej nie wprost, jeśli chodzi o sposób prowadzenia działań wojennych. Z tej perspektywy, pożądanym byłoby dokonanie modernizacji prawa morskich konfliktów zbrojnych poprzez np. przyjęcie umowy międzynarodowej, na kształt Protokołów z 1977 r.

Na podstawie powyższych rozważań, trudno wskazać na jednoznaczne tendencje w odniesieniu do ewentualnej humanitaryzacji morskich konfliktów zbrojnych. Z pewnością, do pozytywnych elementów w tej mierze można zaliczyć tworzenie specjalnych stref humanitarnych, dalsze (choć nadal niepełne) uregulowanie kwestii stosowania min morskich czy ochronę pewnych kategorii statków. Z drugiej jednak strony, co jest również widoczne, konieczna jest akceptacja rzeczywistości, dyktowanej przez wymogi prowadzenia konfliktów zbrojnych – czyli innymi słowy przez chęć zapewnienia sobie przez państwa maksymalnej skuteczności w prowadzeniu konfliktów zbrojnych (co z oczywistych przyczyn łatwo może stać w sprzeczności z zachowaniami, które można określić jako „humanitarne”). Z tej perspektywy, utrzymuje się tendencja tworzenie stref zamkniętych czy stosowania blokad morskich. Obie metody mogą nie tylko zakłócać handel, ale również prowadzić do poniesienia strat przez statki, w tym także neutralne.

Wydaje się więc, że humanitaryzacja, jeśli się dokonuje, to głównie w sferze *soft law* i teorii prawa konfliktów zbrojnych. Praktyka państw (i prawo międzynarodowe) pozostają bardziej „konserwatywne” w tej mierze.