

## Rozdział 5

### Prawo morza

#### I. Wprowadzenie

§1. Prawo morza to gałąź prawa międzynarodowego publicznego, zajmująca się regulacją stref morskich i kompetencjami państw na tych strefach, a także jurysdykcją państw na obszarach morskich oraz regulacją statusu prawnego obszarów wyłączonych spod jurysdykcji państw. Prawo morza należy odróżnić od prawa morskiego, które, jako część prawa wewnętrznego, reguluje kwestie dotyczące administracji strefamiorskimi pod jurysdykcją państwa, portami, redami, połowami w wyłącznej strefie ekonomicznej, warunkami rejestracji statków, zatrudnieniem marynarzy itd.

Prawo morza pozostaje w dużej mierze prawem zwyczajowym. Pierwsza próba konwencyjnego uregulowania prawa morza w czterech Konwencjach Genewskich z 1958 roku nie spotkała się z szerokim przyjęciem. Przygotowana w 1982 roku pod auspicjami Narodów Zjednoczonych Konwencja o prawie morza (UNCLOS) w znacznej mierze kodyfikowała istniejące normy zwyczajowe (m.in. przepisy dotyczące morza terytorialnego, morza otwartego), ale również proponowała nowe rozwiązania (wyłączna strefa ekonomiczna, ochrona środowiska morskiego, dno mórz i oceanów). W chwili obecnej (kwiecień 2008) stroną UNCLOS pozostaje 155 państw. Prawo morza jest również dziedziną, w której ogromne znaczenie odgrywają zasady słuszności (*equity*).

§2. Regulacja uprawnień władczych państw na obszarach morskich opiera się na założeniu, że Ocean Światowy podzielony jest na strefy, a w każdej strefie uprawnienia państw są skonstruowane są odmiennie. Obszary morskie, pod względem prawnym, można podzielić na:

- 1/ Obszary wchodzące w skład terytorium państwa:
  - a/ morskie wody wewnętrzne
  - b/ morze terytorialne
- 2/ Obszary znajdujące się poza terytorium państwa, na których państwo może wykonywać **ograniczoną jurysdykcję** (określone prawa suwerenne):
  - a/ strefa przyległa
  - b/ wyłączna strefa ekonomiczna
  - c/ szelf kontynentalny
- 3/ Obszary znajdujące się poza terytorium państwa, **nie podlegające jego jurysdykcji**:
  - a/ morze otwarte
  - b/ dno mórz i oceanów.

Uzależnienie jurysdykcji państw w danej przestrzeni od tego, do jakiej kategorii zostanie ona zaliczona powoduje, że kluczowe znaczenie ma precyzyjne wyznaczenie granic stref morskich.

**§3.** Granice stref morskich wyznacza się w oparciu o tzw. **linie podstawowe**. Linią podstawową jest linia najniższego stanu wody wzdłuż wybrzeża, oznaczona na mapach o dużej skali uznanych oficjalnie przez państwo nadbrzeżne (por. art. 5 UNCLOS). W przypadkach, gdy linia brzegowa jest urozmaicona, państwo może wyznaczyć tzw. proste linie podstawowe. Przyjmuje się, że państwo może wyznaczyć proste linie podstawowe w przypadku występowania na jego wybrzeżu:

a/ ujścia rzek – jeśli rzeka wpada bezpośrednio do morza, linię podstawową stanowi linia prosta poprowadzona w poprzek ujścia rzeki między punktami wytyczającymi to ujście na jej brzegach przy najniższym stanie wody;

b/ wyspy – jeśli są one położone w bliskości wybrzeża, wtedy można objąć liniami podstawowymi (np. Lofoty), jeżeli wyspy leżą dalej od brzegu, mogą posiadać własne morze terytorialne, o ile są zamieszkałe (np. Jan Mayen). Osuchy (obszary położone w pobliżu wybrzeża, które są odsłaniane tylko podczas odpływu, czyli przy najniższym poziomie morza) nie wpływają na przebieg linii podstawowej;

c/ zatok – jeżeli brzegi zatoki należą do jednego państwa, a odległość między punktami wyznaczającymi naturalne wejście do zatoki przy najniższym stanie wody nie przekracza 24 mil morskich, państwo nadbrzeżne może zamknąć zatokę za pomocą linii podstawowej. Granica 24 mil morskich nie dotyczy tzw. zatok historycznych, które mogą być szersze (np. Morze Białe, Zatoka Hudsona);

d/ porty - za część wybrzeża uważa się wysunięte najdalej w morze stałe urządzenia portowe stanowiące integralną część systemu portowego (ale nie redy, które – co do zasady, należą do morza terytorialnego);

e/ kanały – można zamknąć kanał (tzn. zaliczyć go w całości do morskich wód wewnętrznych), ale jeżeli dotychczas przejście takim kanałem było otwarte dla statków innych państw, to należy je zapewnić (przejście tranzytowe);

f/ cieśniny – w przeciwieństwie do kanałów, nie można zaliczyć cieśniny do wód wewnętrznych, jest to zawsze obszar morza terytorialnego państwa (państw) nadbrzeżnego. Wyjątek można „zamknąć” cieśninę między wyspą a lądem, jeśli istnieje możliwość żeglugi wokół wyspy;

g/ morza archipelagowe – jest to szczególny przypadek morza ograniczonego wyspami państwa archipelagowego – w tym wypadku proste linie podstawowe wyznaczane są według zewnętrznych granic wysp wchodzących w skład archipelagu.

**§4. Morskie wody wewnętrzne** rozciągają się od rzeczywistego brzegu lądu do wytyczonych linii podstawowych i zaliczane są w całości do terytorium państwa nadbrzeżnego. W pasie morskich wód wewnętrznych państwo ma więc pełną jurysdykcję zarówno nad wodą, przestrzenią powietrzną, jak i dnem i podziemiem morskim. Państwo nadbrzeżne reguluje dostęp do swoich wód wewnętrznych obcych statków i okrętów, określa warunki ich przebywania na tych wodach, określa status

portów. Może zamknąć morskie wody wewnętrzne bez podania powodów. Na morskich wodach wewnętrznych nie obowiązuje prawo nieszkodliwego przepływu.

Jedynym ograniczeniem jurysdykcji państwa nadbrzeżnego nad morskimi wodami wewnętrznymi jest prawo przejścia tranzytowego szlakiem archipelagowym - jeżeli przed wyznaczeniem granic morza archipelagowego istniał na tych wodach szlak żeglowny, to państwo archipelagowe ma obowiązek udostępnić ten szlak dla dalszej żeglugi i znieść wykorzystywanie go (ale wyłącznie wyznaczoną trasą).

**§5. Morze terytorialne** państwa nadbrzeżnego rozciąga się maksymalnie do 12 mil morskich od linii podstawowej. Pas morza terytorialnego jest zaliczany do terytorium państwa, a co za tym idzie podlega suwerennej władzy państwa nadbrzeżnego (przestrzeń powietrzna nad morzem terytorialnym, samo morze, a także dno i podziemie morskie). Państwo nadbrzeżne reguluje zatem w swym ustawodawstwie wszystkie kwestie związane z uprawianiem żeglugi po morzu terytorialnym, z uwzględnieniem norm prawa międzynarodowego, które przyznają statkom i okrętom innych państw **prawo nieszkodliwego przepływu** przez morze terytorialne państwa nadbrzeżnego.

Zgodnie z ustalonym zwyczajem, przepływ jest nieszkodliwy, dopóki nie narusza pokoju, porządku publicznego lub bezpieczeństwa państwa nadbrzeżnego. Przepływ powinien być nieprzerwany i szybki, obejmować może jednak zatrzymanie się i zarzucenie kotwicy, ale tylko wówczas, gdy jest to związane ze zwyczajną żeglugą albo jest konieczne z powodu siły wyższej lub niebezpieczeństwa, albo w celu udzielenia pomocy ludziom, statkom morskim lub powietrznym, znajdującym się w niebezpieczeństwie lub krytycznym położeniu. 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 Karcie 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;
- 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.

Państwo nadbrzeżne nie powinno przeszkadzać obcym statkom w wykonywaniu prawa nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne. W szczególności nie może nakładać opłat ani stosować przepisów dyskryminacyjnych. Może natomiast nakładać opłaty na obce statki przepływające przez morze terytorialne za konkretne usługi świadczone na rzecz tych statków (zarówno na obszarze morza terytorialnego jak i morskich wód wewnętrznych).

Z prawa nieszkodliwego przepływu, obok statków handlowych, niehandlowych i rządowych mogą korzystać również okręty wojenne i łodzie podwodne, jednakże pod warunkiem uprzedniego powiadomienia o tym fakcie właściwych władz państwa nadbrzeżnego. Ponadto łodzie podwodne mają obowiązek przepływania przez morze terytorialne na powierzchni i z podniesioną banderą.

Statki znajdujące się na morzu terytorialnym państwa nadbrzeżnego podlegają jego jurysdykcji administracyjnej, cywilnej i karnej, z zastrzeżeniem, że wykonując jurysdykcję względem statków podnoszących obcą banderę państwo nadbrzeżne uwzględnia interesy żeglugi, charakter statku oraz rodzaj przepływu. Oznacza to, że w praktyce pełnej jurysdykcji państwa nadbrzeżnego podlegają statki podnoszące jego banderę, a także nad statkami, które nie mają przynależności państwowej. Wobec statków obcych, w przypadku jurysdykcji karnej państwo nie powinno wykonywać jurysdykcji karnej na pokładzie obcego statku przepływającego przez morze terytorialne, w celu aresztowania jakiejś osoby lub przeprowadzenia dochodzenia w związku z jakimkolwiek przestępstwem popełnionym na pokładzie tego statku podczas jego przepływu, z wyjątkiem następujących przypadków:

- a) jeżeli skutki przestępstwa rozciągają się na państwo nadbrzeżne;
- b) jeżeli przestępstwo jest tego rodzaju, że zakłóca spokój kraju lub porządek publiczny na morzu terytorialnym;
- c) jeżeli kapitan statku, przedstawiciel dyplomatyczny lub urzędnik konsularny państwa bandery statku zwraca się do miejscowych organów z prośbą o pomoc; lub
- d) jeżeli podjęcie takich działań jest konieczne do zwalczania nielegalnego handlu narkotykami lub substancjami psychotropowymi.

Państwo nadbrzeżne może jednak wykonywać wszelkie czynności dochodzeniowe, jeśli statek przepływa przez morze terytorialne po opuszczeniu jego wód wewnętrznych, może również składać wizytę na każdym statku, który przepływa przez morze terytorialne.

W zakresie jurysdykcji cywilnej państwo nadbrzeżne nie powinno zatrzymywać obcego statku przepływającego przez morze terytorialne ani zmieniać jego kursu w celu wykonania jurysdykcji cywilnej wobec osoby znajdującej się na pokładzie statku. Państwo nadbrzeżne nie może prowadzić egzekucji ze statku ani dokonać jego zajęcia w związku z jakimkolwiek postępowaniem cywilnym, chyba że chodzi wyłącznie o

zobowiązania podjęte przez statek lub zobowiązania, za które statek ten stał się odpowiedzialny podczas jego przepływu przez wody państwa nadbrzeżnego, lub w celu dokonania tego przepływu.

**§6.** Zewnętrzna granica morza terytorialnego stanowi zewnętrzną granicę morskiego terytorium państwa. Poza tą granicą leży **strefa przyległa**, pas wód rozciągający się do 24 mil morskich od linii podstawowej. W strefie przyległej państwo nadbrzeżne może wykonywać kontrolę konieczną do:

- a) zapobiegania naruszaniu jego ustaw i innych przepisów celnych, skarbowych, imigracyjnych lub sanitarnych na jego terytorium lub morzu terytorialnym;
- b) karania naruszeń takich ustaw i innych przepisów, dokonanych na jego terytorium lub morzu terytorialnym.

Jurysdykcja państwa nadbrzeżnego ma więc charakter funkcjonalny, w pozostałym zakresie obszar strefy przyległej objęty jest reżimem analogicznym do reżimu obowiązującego na wyłącznej strefie ekonomicznej.

**§7. Wyłączna strefa ekonomiczna (WSE)** jest to obszar znajdujący się poza granicami morza terytorialnego i przylegający do tego morza, który podlega specjalnemu reżimowi, zgodnie z którym prawa i jurysdykcja państwa nadbrzeżnego oraz prawa i wolności innych państw regulowane są przez prawo międzynarodowe. WSE rozciąga się maksymalnie do 200 mil morskich od linii podstawowej. WSE, podobnie jak strefa przyległa, nie obejmuje dna i podziemia morskiego pod strefą, ani przestrzeni powietrznej ponad nią.

Na obszarze WSE państwu nadbrzeżnemu przysługują:

- a) suwerenne prawa w celu badania, eksploatacji i ochrony zasobów naturalnych, zarówno żywych, jak i nieożywionych, wód morskich pokrywających dno, a także dna morskiego i jego podziemia oraz w celu gospodarowania tymi zasobami, jak również w odniesieniu do innych przedsięwzięć w zakresie gospodarczego badania i eksploatacji strefy, takich jak wytwarzanie energii poprzez wykorzystanie wody, prądów i wiatrów;
- b) jurysdykcję w odniesieniu do budowania i wykorzystywania sztucznych wysp, instalacji i konstrukcji, prowadzenia badań naukowych morza oraz ochrony i zachowania środowiska morskiego.

Wszystkie państwa, zarówno nadbrzeżne, jak i śródlądowe, korzystają w wyłącznej strefie ekonomicznej z wolności żeglugi i przelotu, układania podmorskich kabli i rurociągów oraz innych, zgodnych z prawem międzynarodowym, sposobów korzystania z morza, jakie wiążą się z tymi wolnościami w związku z używaniem statków morskich i powietrznych oraz podmorskich kabli i rurociągów. W przypadku wykonywania prawa układania podmorskich kabli i rurociągów państwo prawo to wykonujące musi jednak ustalić przebieg instalacji z państwem nadbrzeżnym w taki sposób, by nie naruszać praw państwa do korzystania ze swojej WSE.

**§8. Szelf kontynentalny** państwa nadbrzeżnego obejmuje dno morskie i podziemie obszarów podmorskich, które rozciągają się poza jego morzem terytorialnym na całej długości naturalnego przedłużenia jego terytorium lądowego aż do zewnętrznej krawędzi obrzeża kontynentalnego albo na odległość 200 mil morskich od linii

podstawowych, od których mierzy się szerokość morza terytorialnego, jeżeli zewnętrzna krawędź obrzeża kontynentalnego nie sięga do tej odległości. Granice szelfu kontynentalnego wyznaczone są zgodnie z zasadami zawartymi w art. 76 ust. 4-6 UNCLOS. Jako podstawową Konwencja wskazuje granicę 200 mil morskich od linii podstawowej, jednakże jeśli obrzeże kontynentalne rozciąga się poza tę granicę, możliwe jest przesunięcie zewnętrznej granicy szelfu kontynentalnego do linii znajdującej się albo w odległości nieprzekraczającej 350 mil morskich od linii podstawowej, albo w odległości nieprzekraczającej 100 mil morskich od izobaty 2.500 metrów. Na obszarach, gdzie występują podmorskie wzniesienia będące naturalnymi składnikami obrzeża kontynentalnego (np. płaskowyże, progi, wierzchołki, ławice i odnogi) możliwe jest dalsze przesunięcie granic szelfu (poza linię 350 mil morskich), jednakże wymaga to zgody Komisji Granic Szelfu Kontynentalnego.

Państwo nadbrzeżne wykonuje suwerenne prawa w odniesieniu do szelfu kontynentalnego w celu jego badania i eksploatacji jego zasobów naturalnych. Prawa te są wyłączne w tym znaczeniu, że jeżeli państwo nadbrzeżne nie prowadzi badań szelfu kontynentalnego ani nie eksploatuje jego zasobów naturalnych, nikt nie może podejmować takich działań bez wyraźnej zgody państwa nadbrzeżnego. Prawa te nie są więc uzależnione od rzeczywistego lub formalnego zawładnięcia ani od jakiegokolwiek wyraźnego oświadczenia na ten temat. Podkreślić należy, że prawa państwa nadbrzeżnego w odniesieniu do szelfu kontynentalnego nie wpływają na status prawny wód pokrywających szelf ani przestrzeni powietrznej ponad tymi wodami (w zależności od odległości od linii podstawowej, wody pokrywające szelf kontynentalny będą albo wyłączną strefą ekonomiczną, albo morzem otwartym). Wykonywanie wyłącznych praw państwa nadbrzeżnego do szelfu kontynentalnego nie może naruszać ani powodować nieuzasadnionego zakłócenia żeglugi oraz praw i wolności innych państw, w szczególności prawa układania kabli i rurociągów podmorskich (wytyczenie trasy dla układania takich rurociągów na szelfie kontynentalnym wymaga jednak zgody państwa nadbrzeżnego). Również państwu nadbrzeżnemu przysługuje wyłączne prawo do wyrażania zgody i regulowania wierceń na szelfie kontynentalnym, niezależnie od ich celu.

Ze względu na to, że strefa szelfu kontynentalnego państwa nadbrzeżnego może rozciągać się na znaczną odległość, UNCLOS wskazuje również zasady, na jakich ma być przeprowadzona delimitacja szelfu kontynentalnego między państwami, których wybrzeża leżą naprzeciw siebie lub sąsiadują ze sobą, następuje w drodze umowy na podstawie prawa międzynarodowego, w celu osiągnięcia sprawiedliwego rozwiązania.

**§9.** Wszystkie części Oceanu Światowego, które nie należą ani do wyłącznej strefy ekonomicznej, morza terytorialnego, ani do wód wewnętrznych państwa, ani też do wód archipelagowych państwa archipelagowego stanowią **morze otwarte**. Morze otwarte jest dostępne dla wszystkich państw, zarówno nadbrzeżnych jak i śródlądowych. Morze otwarte może być wykorzystywane wyłącznie do celów pokojowych. Korzystanie z morza otwartego oparte jest na przysługującej wszystkim państwom tzw. **wolności mórz**, która obejmuje:

- a) wolność żeglugi;
- b) wolność przelotu;

- c) wolność układania podmorskich kabli i rurociągów;
- d) wolność budowania sztucznych wysp oraz innych instalacji;
- e) wolność łowienia;
- f) wolność badań naukowych.

Morze otwarte wolne jest od jurysdykcji któregośkolwiek państwa, co oznacza, że żadne państwo nie może w sposób ważny zgłaszać roszczeń do poddania swej suwerenności jakiegokolwiek części morza otwartego. Nie oznacza to jednak, że państwo nie może wykonywać na tym obszarze żadnych przejawów jurysdykcji. W szczególności państwo sprawuje jurysdykcję nad statkami własnej bandery. Co do zasady statki pływają pod banderą tylko jednego państwa i podlegają jego wyłącznej jurysdykcji (karnej, cywilnej i administracyjnej). Statek nie może zmieniać swojej bandery podczas podróży lub postoju w porcie, poza przypadkami rzeczywistego przeniesienia własności lub zmiany rejestracji. Statek, który pływa pod banderami dwóch lub więcej państw, których używa według własnego uznania, nie może wobec jakiegokolwiek innego państwa powoływać się na żadną z tych przynależności i może być traktowany na równi ze statkiem nieposiadającym żadnej przynależności państwowej.

Odrębną kategorię jednostek pływających stanowią **okręty wojenne**, które na morzu pełnym korzystają z pełnego immunitetu jurysdykcyjnego wobec każdego państwa innego niż państwo bandery. Z podobnego immunitetu korzystają również statki będące własnością państwa lub przez nie eksploatowane, a używane wyłącznie do służby rządowej niehandlowej (niehandlowe statki rządowe).

W określonych prawem międzynarodowym przypadkach państwo może wykonywać jurysdykcję również wobec statków niepodnoszących jego bandery. Każde państwo może sprawować swoją jurysdykcję w odniesieniu do statków, które na morzu pełnym popełniają jedno z czterech przestępstw (tzw. **represja wszechświatowa**):

- a) handel niewolnikami;
- b) handel narkotykami i substancjami psychotropowymi;
- c) piractwo;
- d) nadawanie nielegalnych audycji z morza otwartego.

Na morzu otwartym przysługuje państwu również **prawo wizyty-rewizji** każdego statku innego, niż statek korzystający z pełnego immunitetu, o ile istnieje uzasadnione podejrzenie:

- a) że statek zajmuje się piractwem;
- b) że statek zajmuje się handlem niewolnikami;
- c) że statek zajmuje się nadawaniem nielegalnych audycji;
- d) że statek nie posiada przynależności państwowej lub
- e) że statek, chociaż podnosi obcą banderę lub odmawia pokazania swojej bandery, posiada w rzeczywistości tę samą przynależność państwową co okręt wojenny.

Prawo wizyty-rewizji wykonuje zawsze okręt wojenny lub wojskowy statek powietrzny. Te same jednostki mogą wykonywać **prawo pościgu** na morzu otwartym. Zgodnie z prawem międzynarodowym, można wszcząć pościg za obcym statkiem, jeżeli właściwe władze państwa nadbrzeżnego mają dostateczne podstawy, aby

podejrzewać, że statek ten naruszył ustawy i inne przepisy prawne tego państwa. Pościg musi się rozpocząć, gdy obcy statek lub jedna z jego łodzi znajduje się na wodach wewnętrznych, na wodach archipelagowych, morzu terytorialnym lub w strefie przyległej państwa ścigającego i może być kontynuowany poza morzem terytorialnym lub strefą przyległą, pod warunkiem że pościg nie został przerwany. W każdym przypadku prawo pościgu ustaje z chwilą wejścia ściganego statku na morze terytorialne własnego państwa lub państwa trzeciego.

Szczególnym przypadkiem wykonywania jurysdykcji na morzu otwartym jest kompetencja państwa do sądenia osób winnych zderzeniu lub innemu wypadkowi w żegludze. W przypadku **zderzenia dotyczącego statku na morzu pełnym**, powodującego odpowiedzialność karną lub dyscyplinarną kapitana lub każdej innej osoby zatrudnionej na statku, postępowanie karne lub dyscyplinarne przeciwko takiej osobie może być wszczęte wyłącznie przed władzami sądowymi lub administracyjnymi państwa bandery albo państwa, którego obywatelstwo posiada ta osoba. Żadne inne władze, poza władzami państwa bandery, nie mogą zarządzić zajęcia ani zatrzymania statku, nawet dla celów dochodzenia (*uwaga: obecna zasada jest odwróceniem zasady przyjętej przez Stały Trybunał Sprawiedliwości Międzynarodowej w sprawie statku Lotus*).

**§10. Dno mórz i oceanów** nosi miano **Obszaru** i, wraz ze swoimi zasobami, stanowi wspólne dziedzictwo ludzkości. Status ten oznacza, że żadne państwo nie może zgłaszać roszczeń ani wykonywać suwerenności lub suwerennych praw nad jakąkolwiek częścią Obszaru lub jego zasobów ani też żadne państwo lub osoba fizyczna albo prawna nie może zawłaszczyć jakiegokolwiek jego części, bowiem wszelkie prawa do zasobów Obszaru przysługują ludzkości jako całości, w której imieniu działa Organizacja Dna Morskiego. Obszar jest dostępny dla wszystkich państw, zarówno nadbrzeżnych, jak i śródlądowych, dla wykorzystania wyłącznie w celach pokojowych. Status wspólnego dziedzictwa ludzkości (ani jakiegokolwiek działalność podejmowana w Obszarze) nie wpływa jednak na status wód nad dnem mórz i oceanów, które stanowią morze otwarte.

## II. Dokumenty

### 1. Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 10 grudnia 1982 r. (Dz.U. z 2002 r., nr 59, poz. 543)

- Art. Art. 2.** 1. Suwerenność państwa nadbrzeżnego rozciąga się poza jego terytorium lądowe i wody wewnętrzne, a w przypadku państwa archipelagowego poza jego wody archipelagowe, na przyległy pas morza zwany morzem terytorialnym.
2. Suwerenność ta rozciąga się na przestrzeń powietrzną nad morzem terytorialnym, jak również na jego dno i podziemie.
3. Suwerenność nad morzem terytorialnym jest wykonywana zgodnie z niniejszą konwencją oraz innymi normami prawa międzynarodowego.



**Art. 3.** Każde państwo ma prawo do ustalania szerokości swojego morza terytorialnego do granicy nieprzekraczającej 12 mil morskich, odmierzanych od linii podstawowych wytyczonych zgodnie z niniejszą konwencją.

**Art. 17.** Z zastrzeżeniem postanowień niniejszej konwencji statki wszystkich państw, zarówno nadbrzeżnych, jak i śródlądowych, korzystają z prawa nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne.

**Art. 19.** 1. Przepływ jest nieszkodliwy dopóty, dopóki nie narusza pokoju, porządku publicznego lub bezpieczeństwa państwa nadbrzeżnego. Taki przepływ powinien odbywać się zgodnie z niniejszą konwencją oraz innymi normami prawa międzynarodowego.

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 Karcie 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;

(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.

**Art. 24.** 1. Państwo nadbrzeżne nie powinno przeszkadzać w wykonywaniu prawa nieszkodliwego przepływu obcych statków przez morze terytorialne, chyba że postępuje zgodnie z niniejszą konwencją. W szczególności, stosując niniejszą konwencję lub ustawy i inne przepisy prawne przyjęte zgodnie z niniejszą konwencją, państwo nadbrzeżne nie powinno:

(a) nakładać na obce statki takich obowiązków, które w praktyce oznaczałyby pozbawienie ich prawa nieszkodliwego przepływu lub ograniczenia tego prawa; lub

(b) stosować formalnej lub faktycznej dyskryminacji wobec statków jakiegokolwiek państwa lub wobec statków przewożących ładunki do, z lub w imieniu jakiegokolwiek państwa.

2. Państwo nadbrzeżne podaje w należyty sposób do publicznej wiadomości informacje o wszelkim znanym mu niebezpieczeństwie zagrażającym żegludze na jego morzu terytorialnym.

**Art. 27.** 1. Państwo nadbrzeżne nie powinno wykonywać jurysdykcji karnej na pokładzie obcego statku przepływającego przez morze terytorialne, w celu aresztowania jakiejś osoby lub przeprowadzenia dochodzenia w związku z jakimkolwiek przestępstwem popełnionym na pokładzie tego statku podczas jego przepływu, z wyjątkiem następujących przypadków:

(a) jeżeli skutki przestępstwa rozciągają się na państwo nadbrzeżne;

(b) jeżeli przestępstwo jest tego rodzaju, że zakłóca spokój kraju lub porządek publiczny na morzu terytorialnym;

(c) jeżeli kapitan statku, przedstawiciel dyplomatyczny lub urzędnik konsularny państwa bandery statku zwraca się do miejscowych organów z prośbą o pomoc; lub

(d) jeżeli podjęcie takich działań jest konieczne do zwalczania nielegalnego handlu narkotykami lub substancjami psychotropowymi.

2. Powyższe postanowienia nie naruszają prawa państwa nadbrzeżnego do podejmowania wszelkich działań przewidzianych przez jego prawo w celu dokonania aresztowania lub przeprowadzenia dochodzenia na pokładzie obcego statku przepływającego przez morze terytorialne po opuszczeniu wód wewnętrznych.

3. W przypadkach przewidzianych w ustępach 1 i 2 państwo nadbrzeżne powinno, jeżeli kapitan tego żąda, powiadomić przedstawiciela dyplomatycznego lub urzędnika konsularnego państwa bandery przed podjęciem jakichkolwiek działań oraz powinno ułatwić kontakt między tym przedstawicielem lub urzędnikiem a załogą statku. W nagłych wypadkach takie powiadomienie może być dokonane już w czasie podejmowania wspomnianych działań.

4. Przy podejmowaniu decyzji, czy lub w jaki sposób należy dokonać aresztowania, władze lokalne uwzględniają w należyty sposób interesy żeglugi.

5. Z wyjątkiem przypadków przewidzianych w części XII lub związanych z naruszeniem ustaw i innych przepisów prawnych wydanych zgodnie z częścią V, państwo nie może podejmować na pokładzie obcego statku, przepływającego przez morze terytorialne, żadnych działań w celu aresztowania jakiejś osoby lub przeprowadzenia dochodzenia w związku z jakimkolwiek przestępstwem popełnionym przed wpływieniem statku na morze terytorialne, jeżeli statek ten, płynąc z obcego portu, przepływa jedynie przez morze terytorialne, bez wpływania na wody wewnętrzne.

**Art. 28.** 1. Państwo nadbrzeżne nie powinno zatrzymywać obcego statku przepływającego przez morze terytorialne ani zmieniać jego kursu w celu wykonania jurysdykcji cywilnej wobec osoby znajdującej się na pokładzie statku.

2. Państwo nadbrzeżne nie może prowadzić egzekucji ze statku ani dokonać jego zajęcia w związku z jakimkolwiek postępowaniem cywilnym, chyba że chodzi wyłącznie o zobowiązania podjęte przez statek lub zobowiązania, za które statek ten stał się odpowiedzialny podczas jego przepływu przez wody państwa nadbrzeżnego, lub w celu dokonania tego przepływu.

3. Ustęp 2 nie narusza prawa państwa nadbrzeżnego do dokonania egzekucji z obcego statku lub zajęcia takiego statku, zgodnie ze swym prawem wewnętrznym, w związku z jakimkolwiek postępowaniem cywilnym, jeżeli obcy statek stoi na kotwicy na morzu terytorialnym lub przepływa przez morze terytorialne po opuszczeniu wód wewnętrznych.

**Art. 33. 1.** W strefie przyległej do swojego morza terytorialnego, zwanej strefą przyległą, państwo nadbrzeżne może wykonywać kontrolę konieczną do:

- (a) zapobiegania naruszaniu jego ustaw i innych przepisów celnych, skarbowych, imigracyjnych lub sanitarnych na jego terytorium lub morzu terytorialnym;
- (b) karania naruszeń takich ustaw i innych przepisów, dokonanych na jego terytorium lub morzu terytorialnym.

2. Strefa przyległa nie może sięgać dalej niż 24 mile morskie od linii podstawowych, od których mierzy się szerokość morza terytorialnego.

**Art. 56. 1.** Państwo nadbrzeżne ma w wyłącznej strefie ekonomicznej:

- (a) suwerenne prawa w celu badania, eksploatacji i ochrony zasobów naturalnych, zarówno żywych, jak i nieożywionych, wód morskich pokrywających dno, a także dna morskiego i jego podziemia oraz w celu gospodarowania tymi zasobami, jak również w odniesieniu do innych przedsięwzięć w zakresie gospodarczego badania i eksploatacji strefy, takich jak wytwarzanie energii poprzez wykorzystanie wody, prądów i wiatrów;
- (b) jurysdykcję przewidzianą w odpowiednich postanowieniach niniejszej konwencji w odniesieniu do:
  - (i) budowania i wykorzystywania sztucznych wysp, instalacji i konstrukcji;
  - (ii) badań naukowych morza;
  - (iii) ochrony i zachowania środowiska morskiego;
- (c) inne prawa i obowiązki przewidziane w niniejszej konwencji.

2. Korzystając ze swoich praw i wypełniając swoje obowiązki w wyłącznej strefie ekonomicznej na podstawie niniejszej konwencji, państwo nadbrzeżne uwzględnia w należyty sposób prawa i obowiązki innych państw i postępuje w sposób zgodny z postanowieniami niniejszej konwencji.

3. Prawa wymienione w niniejszym artykule w odniesieniu do dna morskiego i jego podziemia są wykonywane zgodnie z częścią VI.

**Art. 76. 1.** Szelf kontynentalny państwa nadbrzeżnego obejmuje dno morskie i podziemie obszarów podmorskich, które rozciągają się poza jego morzem terytorialnym na całej długości naturalnego przedłużenia jego terytorium lądowego aż do zewnętrznej krawędzi obrzeża kontynentalnego albo na odległość 200 mil morskich od linii podstawowych, od których mierzy się szerokość morza terytorialnego, jeżeli zewnętrzna krawędź obrzeża kontynentalnego nie sięga do tej odległości.

**Art. 77. 1.** Państwo nadbrzeżne wykonuje suwerenne prawa w odniesieniu do szelfu kontynentalnego w celu jego badania i eksploatacji jego zasobów naturalnych.

2. Prawa przewidziane w ustępie 1 są wyłączne w tym znaczeniu, że jeżeli państwo nadbrzeżne nie prowadzi badań szelfu kontynentalnego ani nie eksploatuje jego zasobów naturalnych, nikt nie może podejmować takich działań bez wyraźnej zgody państwa nadbrzeżnego.

3. Prawa państwa nadbrzeżnego w odniesieniu do szelfu kontynentalnego nie są uzależnione od rzeczywistego lub formalnego zawładnięcia ani od jakiegokolwiek wyraźnego oświadczenia na ten temat.

4. Zasoby naturalne, o których mowa w niniejszej części, obejmują zasoby mineralne oraz inne nieożywione zasoby dna morskiego i jego podziemia, jak również organizmy żywe należące do gatunków osiadłych, to znaczy organizmy, które w stadium, gdy nadają się do połowu, albo pozostają nieruchome na dnie morskim lub pod nim, albo nie są zdolne do poruszania się inaczej, niż pozostając w stałym fizycznym kontakcie z dnem morskim lub jego podziemiem.

**Art. 78.** 1. Prawa państwa nadbrzeżnego w odniesieniu do szelfu kontynentalnego nie wpływają na status prawny wód pokrywających szelf ani przestrzeni powietrznej ponad tymi wodami.

2. Wykonywanie przez państwo nadbrzeżne jego praw w odniesieniu do szelfu kontynentalnego nie powinno naruszać ani powodować nieuzasadnionego zakłócenia żeglugi oraz innych praw i wolności innych państw przewidzianych w niniejszej konwencji.

**Art. 83.** 1. Delimitacja szelfu kontynentalnego między państwami, których wybrzeża leżą naprzeciw siebie lub sąsiadują ze sobą, następuje w drodze umowy na podstawie prawa międzynarodowego w rozumieniu artykułu 38 Statutu Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości, w celu osiągnięcia sprawiedliwego rozwiązania.

2. Jeżeli w rozsądnym czasie nie udaje się zawrzeć umowy, zainteresowane państwa korzystają z procedur przewidzianych w części XV.

3. Do czasu zawarcia umowy przewidzianej w ustępie 1 zainteresowane państwa podejmują wszelkie starania, w duchu zrozumienia i współpracy, aby doprowadzić do zawarcia tymczasowych układów o charakterze praktycznym oraz aby w takim okresie przejściowym nie utrudniać ani nie udaremniać zawarcia ostatecznej umowy. Układy takie nie powinny przesądzać ostatecznej delimitacji.

4. Jeżeli istnieje umowa obowiązująca zainteresowane państwa, to zagadnienia dotyczące delimitacji szelfu kontynentalnego są rozstrzygane zgodnie z postanowieniami takiej umowy.

**Art. 87.** 1. Morze pełne jest otwarte dla wszystkich państw, zarówno nadbrzeżnych, jak i śródlądowych. Korzystanie z wolności morza pełnego odbywa się zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej konwencji i w innych normach prawa międzynarodowego. Wolność ta obejmuje między innymi, zarówno dla państw nadbrzeżnych, jak i śródlądowych:

(a) wolność żeglugi;

(b) wolność przelotu;

(c) wolność układania podmorskich kabli i rurociągów, z zastrzeżeniem części VI;

(d) wolność budowania sztucznych wysp oraz innych instalacji dozwolonych przez prawo międzynarodowe, z zastrzeżeniem części VI;

(e) wolność łowienia, z zastrzeżeniem warunków określonych w rozdziale 2,

(f) wolność badań naukowych, z zastrzeżeniem postanowień części VI i XIII.

2. Wszystkie państwa korzystają z tych wolności, uwzględniając należycie fakt, że inne państwa są również zainteresowane korzystaniem z wolności morza pełnego, jak

również uwzględniając należycie prawa przewidziane w niniejszej konwencji w odniesieniu do działalności w Obszarze.

**Art. 88.** Morze pełne jest wykorzystywane wyłącznie do celów pokojowych.

**Art. 89.** Żadne państwo nie może w sposób ważny zgłaszać roszczeń do poddania swej suwerenności jakiegokolwiek części morza pełnego.

**Art. 90.** Każde państwo, zarówno nadbrzeżne, jak i śródlądowe, ma prawo do tego, aby statki podnosząc jego banderę, żeglowały po morzu pełnym.

**Art. 95.** Okręty wojenne na morzu pełnym korzystają z pełnego immunitetu jurysdykcyjnego wobec każdego państwa innego niż państwo bandery.

**Art. 96.** Statki będące własnością państwa lub przez nie eksploatowane, a używane wyłącznie do służby rządowej niehandlowej, korzystają na morzu pełnym z pełnego immunitetu jurysdykcyjnego wobec każdego państwa innego niż państwo bandery.

**Art. 97.** 1. W przypadku zderzenia lub innego wypadku w żegludze dotyczącego statku na morzu pełnym, powodującego odpowiedzialność karną lub dyscyplinarną kapitana lub każdej innej osoby zatrudnionej na statku, postępowanie karne lub dyscyplinarne przeciwko takiej osobie może być wszczęte wyłącznie przed władzami sądowymi lub administracyjnymi państwa bandery albo państwa, którego obywatelstwo posiada ta osoba.

2. W sprawach dyscyplinarnych wyłącznie państwo, które wydało dyplom kapitański lub świadectwo kwalifikacyjne albo licencję, ma prawo, po przeprowadzeniu określonego prawem postępowania, do odebrania tych dokumentów, nawet wówczas, gdy ich posiadacz nie jest obywatelem państwa, które je wydało.

3. Żadne inne władze, poza władzami państwa bandery, nie mogą zarządzić zajęcia ani zatrzymania statku, nawet dla celów dochodzenia.

**Art. 99.** Każde państwo stosuje skuteczne środki dla zapobiegania i karania przewozu niewolników na statkach uprawnionych do podnoszenia jego bandery oraz dla zapobiegania bezprawnemu używaniu jego bandery w tym celu. Każdy niewolnik, który znajdzie schronienie na statku, niezależnie od tego, pod jaką banderą pływa ten statek, staje się wolny *ipso facto*.

**Art. 100.** Wszystkie państwa współdziałają w możliwie najszerszym zakresie w zwalczaniu piractwa na morzu pełnym lub w jakimkolwiek innym miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa.

**Art. 101.** Każdy z następujących czynów stanowi piractwo:

(a) wszelki bezprawny akt gwałtu, zatrzymania lub grabieży popełniony dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu i wymierzony:

(i) na morzu pełnym przeciwko innemu statkowi morskemu lub powietrznemu albo przeciwko osobom lub mieniu na pokładzie takiego statku morskogo lub powietrznego;

(ii) przeciwko statkowi morskemu lub powietrznemu, osobom lub mieniu w miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa;

(b) wszelki akt dobrowolnego udziału w korzystaniu ze statku morskogo lub powietrznego, jeżeli jego sprawca wiedział o okolicznościach nadających takiemu statkowi charakter pirackiego statku morskogo lub powietrznego;

(c) wszelki akt podżegania do popełnienia czynów określonych w punktach (a) i (b) lub wszelki akt celowego ułatwienia popełnienia takich czynów.

**Art. 110.** 1. Z wyjątkiem przypadków, gdy akty ingerencji wynikają z uprawnień przyznanych w umowie międzynarodowej, okręt wojenny, który spotyka na morzu pełnym obcy statek, inny niż statek korzystający z pełnego immunitetu przewidzianego w artykułach 95 i 96, nie ma prawa poddawać go rewizji, chyba że istnieje uzasadnione podejrzenie:

(a) że statek zajmuje się piractwem;

(b) że statek zajmuje się handlem niewolnikami;

(c) że statek zajmuje się nadawaniem nielegalnych audycji i państwu bandery okrętu wojennego przysługuje jurysdykcja zgodnie z artykułem 109;

(d) że statek nie posiada przynależności państwowej lub

(e) że statek, chociaż podnosi obcą banderę lub odmawia pokazania swojej bandery, posiada w rzeczywistości tę samą przynależność państwową co okręt wojenny.

2. W wypadkach przewidzianych w ustępie 1 okręt wojenny może przystąpić do sprawdzania, czy statek ma prawo podnoszenia swojej bandery. W tym celu może on wysłać do podejrzanego statku łódź pod dowództwem oficera. Jeżeli po sprawdzeniu dokumentów nadal istnieją podejrzenia, może on przeprowadzić dalszą kontrolę na statku, która powinna zostać dokonana z możliwie największą rozwagą.

3. Jeżeli podejrzenia okażą się nieuzasadnione i jeżeli zatrzymany statek nie popełnił żadnego czynu, który by te podejrzenia usprawiedliwiał, należy wynagrodzić mu wszelkie wyrządzone straty lub szkody.

4. Niniejsze postanowienia mają zastosowanie *mutatis mutandis* do wojskowych statków powietrznych.

5. Niniejsze postanowienia mają również zastosowanie do wszelkich innych należycie upoważnionych statków morskich lub powietrznych, posiadających wyraźne znaki rozpoznawcze świadczące o tym, że pozostają one w służbie rządowej.

**Art. 111.** 1. Można wszcząć pościg za obcym statkiem, jeżeli właściwe władze państwa nadbrzeżnego mają dostateczne podstawy, aby podejrzewać, że statek ten naruszył ustawy i inne przepisy prawne tego państwa. Taki pościg musi się rozpocząć, gdy obcy statek lub jedna z jego łodzi znajduje się na wodach wewnętrznych, na wodach archipelagowych, morzu terytorialnym lub w strefie przyległej państwa ścigającego, i może być kontynuowany poza morzem terytorialnym lub strefą przyległą, pod warunkiem że pościg nie został przerwany. Nie jest konieczne, aby statek wydający rozkaz zatrzymania się obcemu statkowi, płynącemu przez morze terytorialne lub strefę przyległą, również tam się znajdował w chwili odbioru tego rozkazu przez statek wezwany. Jeżeli obcy statek znajduje się w strefie przyległej określonej w artykule 33, pościg można wszcząć tylko w związku z naruszeniem praw, dla których ochrony została ustanowiona ta strefa.

2. Prawo pościgu stosuje się *mutatis mutandis* do naruszeń w wyłącznej strefie ekonomicznej lub na szelfie kontynentalnym, łącznie ze strefami bezpieczeństwa wokół instalacji na szelfie kontynentalnym, ustaw i innych przepisów prawnych państwa nadbrzeżnego, mających zastosowanie zgodnie z niniejszą konwencją do wyłącznej strefy ekonomicznej lub szelfu kontynentalnego, łącznie z takimi strefami bezpieczeństwa.

3. Prawo pościgu ustaje z chwilą wejścia ściganego statku na morze terytorialne własnego państwa lub państwa trzeciego.

3. Pościg uważa się za wszczęty tylko pod warunkiem, że ścigający statek upewnił się za pomocą możliwych do zastosowania środków, jakimi dysponuje, że ścigany statek lub jedna z jego łodzi bądź też inne jednostki wspólnie z nim działające i używające ściganego statku jako swej bazy znajdują się w granicach morza terytorialnego albo, stosownie do okoliczności, w strefie przyległej lub w wyłącznej strefie ekonomicznej, lub nad szelfem kontynentalnym. Pościg można wszcząć wyłącznie po podaniu wizualnego lub dźwiękowego sygnału do zatrzymania się, z odległości pozwalającej na jego odbiór przez obcy statek.

5. Prawo pościgu może być wykonywane tylko przez okręty wojenne lub samoloty wojskowe albo przez inne statki morskie lub powietrzne, które posiadają wyraźne znaki rozpoznawcze świadczące o tym, że pozostają one w służbie rządowej i że są upoważnione do takich działań.

6. W przypadku gdy pościg dokonywany jest przez statek powietrzny:

(a) postanowienia ustępów od 1 do 4 mają zastosowanie *mutatis mutandis*;

(b) statek powietrzny, który wydaje polecenie zatrzymania się, sam powinien aktywnie ścigać statek, dopóki statek morski lub inny statek powietrzny państwa nadbrzeżnego, wezwany przez ten statek powietrzny, nie przybędzie, aby przejąć pościg, chyba że ten statek powietrzny jest w stanie samodzielnie zatrzymać statek morski. Dla usprawiedliwienia zatrzymania statku poza morzem terytorialnym nie wystarcza fakt dostrzeżenia przez statek powietrzny, że statek morski narusza prawo lub jest podejrzany o popełnienie przestępstwa, jeśli nie był on równocześnie wezwany do zatrzymania się i ścigany przez ten sam statek powietrzny lub przez inne statki morskie lub powietrzne, które kontynuowały pościg bez przerwy.

7. Zwolnienia statku zatrzymanego w miejscu podlegającym jurysdykcji państwa i eskortowanego do portu tego państwa w celu przeprowadzenia dochodzenia przez kompetentne władze nie można żądać tylko z tego powodu, że statek podczas tej podróży był eskortowany przez część wyłącznej strefy ekonomicznej lub morza pełnego, jeżeli okoliczności tego wymagały.

8. Jeżeli statek został zatrzymany poza morzem terytorialnym w okolicznościach, które nie usprawiedliwiały wykonywania prawa pościgu, należy mu wynagrodzić wszelkie wyrządzone straty i szkody.

**Art. 136.** Obszar i jego zasoby stanowią wspólne dziedzictwo ludzkości.

**Art. 137.** 1. Żadne państwo nie może zgłaszać roszczeń ani wykonywać suwerenności lub suwerennych praw nad jakąkolwiek częścią Obszaru lub jego zasobów ani też żadne państwo lub osoba fizyczna albo prawna nie może zawłaszczyć jakiegokolwiek jego części. Nie uznaje się żadnego takiego roszczenia lub wykonywania suwerenności albo suwerennych praw ani takiego zawłaszczenia.

2. Wszelkie prawa do zasobów Obszaru przysługują ludzkości jako całości, w której imieniu działa Organizacja. Zasoby te są niezbywalne. Jednakże minerały uzyskiwane z Obszaru mogą być zbywane, ale wyłącznie zgodnie z niniejszą częścią oraz z normami, przepisami i procedurami Organizacji.

3. Żadne państwo, osoba fizyczna lub osoba prawna nie mogą występować z roszczeniami w zakresie praw do minerałów uzyskiwanych z Obszaru, nie mogą

nabywać takich praw lub korzystać z nich inaczej niż zgodnie z niniejszą częścią. W przeciwnym wypadku nie uznaje się żadnego roszczenia do takich praw ani ich nabycia lub ich wykonywania.

**Art. 141.** Obszar jest dostępny dla wszystkich państw, zarówno nadbrzeżnych, jak i śródlądowych, dla wykorzystania wyłącznie w celach pokojowych, bez dyskryminacji i uszczerbku dla innych postanowień niniejszej części.

## **2. Ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej z dnia 21 marca 1991 r..**

*(Dz.U. z 2003 r., nr 153 poz. 1502 z późn. zm.)*

**Art. 2.** 1. Obszarami morskimi Rzeczypospolitej Polskiej są:

- 1) morskie wody wewnętrzne,
  - 2) morze terytorialne,
  - 3) wyłączna strefa ekonomiczna
- zwane dalej "polskimi obszarami morskimi".

2. Morskie wody wewnętrzne i morze terytorialne wchodzi w skład terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

3. Zwierzchnictwo terytorialne Rzeczypospolitej Polskiej nad morskimi wodami wewnętrznymi i morzem terytorialnym rozciąga się na wody, przestrzeń powietrzną nad tymi wodami oraz na dno morskie wód wewnętrznych i morza terytorialnego, a także na wnętrze ziemi pod nimi.

**Art. 5.** 1. Morzem terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej jest obszar wód morskich o szerokości 12 mil morskich (22.224 m), liczonych od linii podstawowej tego morza.

2. Linie podstawową morza terytorialnego stanowi linia najniższego stanu wody wzdłuż wybrzeża lub zewnętrzna granica morskich wód wewnętrznych.

3. Zewnętrzną granicę morza terytorialnego stanowi linia, której każdy punkt jest oddalony o 12 mil morskich od najbliższego punktu linii podstawowej, z zastrzeżeniem ust. 4.

4. Redy, na których odbywa się normalnie załadunek, wyładunek i kotwiczenie statków, położone całkowicie lub częściowo poza obszarem wód morskich określonym zgodnie z ust. 1 i 3, są włączone do morza terytorialnego.

5. Granice red, o których mowa w ust. 4, określa Rada Ministrów w drodze rozporządzenia.

**Art. 6.** 1. Obce statki, z zastrzeżeniem przepisów ust. 3, korzystają z prawa nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Nieszkodliwy przepływ oznacza żeglugę przez morze terytorialne w celu:

1) przejścia przez nie bez wchodzenia na morskie wody wewnętrzne lub bez dobijania do urządzeń portowych albo znajdujących się poza morskimi wodami wewnętrznymi urządzeń redowych;

2) wejścia lub opuszczenia morskich wód wewnętrznych;

3) dobijania lub opuszczania urządzeń portowych albo redowych, o których mowa w pkt 1.



3. Minister Obrony Narodowej, w drodze rozporządzenia, określa przepływ okrętów wojennych obcych państw przez polskie morze terytorialne oraz warunki ich wejścia na polskie morskie wody wewnętrzne.

**Art. 7.** Przepływ powinien być nieprzerwany i szybki. Zatrzymanie się lub kotwiczenie jest dozwolone wyłącznie, jeżeli wiąże się ze zwyczajną żeglugą lub jest konieczne ze względu na siłę wyższą albo inne niebezpieczeństwo lub też w celu udzielenia pomocy ludziom, jak również statkom morskim bądź powietrznym znajdującym się w niebezpieczeństwie. Obce statki rybackie podczas przepływu są obowiązane usunąć z pokładu sprzęt rybacki lub złożyć go w sposób wyłączający użycie.

**Art. 8.** Przepływ uważa się za nieszkodliwy dopóty, dopóki nie zagraża pokojowi, porządkowi publicznemu lub bezpieczeństwu Rzeczypospolitej Polskiej.

**Art. 11.** Obce statki korzystające z prawa nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne są obowiązane do przestrzegania prawa polskiego oraz przepisów międzynarodowych dotyczących zapobiegania zderzeniom na morzu i ochrony środowiska morskiego.

**Art. 12. 1.** Polskiej jurysdykcji karnej nie stosuje się odnośnie do przestępstw popełnionych na obcych statkach podczas przepływu przez morze terytorialne, chyba że:

- 1) skutki przestępstwa rozciągają się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) przestępstwo narusza spokój lub porządek publiczny na morzu terytorialnym;
- 3) kapitan statku, przedstawiciel dyplomatyczny lub konsularny państwa bandery statku zwróci się do właściwych polskich organów o pomoc;
- 4) jest to konieczne do zwalczania nielegalnego handlu narkotykami lub substancjami psychotropowymi.

2. Przepisy ust. 1 nie ograniczają wykonywania polskiej jurysdykcji karnej, jeżeli obcy statek przepływa przez morze terytorialne po opuszczeniu polskich morskich wód wewnętrznych.

3. W stosunku do obcego statku przepływającego przez morze terytorialne nie podejmuje się żadnych czynności w związku z przestępstwem popełnionym przed wejściem statku na polskie morze terytorialne, jeżeli statek, płynąc z obcego portu, przepływa jedynie przez to morze, nie wchodząc na morskie wody wewnętrzne.

4. Przepisu ust. 3 nie stosuje się, jeżeli czyn naruszył prawa Rzeczypospolitej Polskiej określone w art. 17, jak również w wypadku ścigania sprawców zanieczyszczeń środowiska morskiego.

5. Organy podejmujące czynności z zakresu jurysdykcji karnej, na wniosek kapitana statku, są obowiązane powiadomić przedstawicielstwo dyplomatyczne lub właściwy urząd konsularny państwa bandery.

**Art. 13. 1.** Nie można zatrzymać obcego statku przepływającego przez polskie morze terytorialne, w celu dokonania jakiegokolwiek czynności w postępowaniu cywilnym w stosunku do osoby fizycznej znajdującej się na statku.

2. W stosunku do obcego statku przepływającego przez polskie morze terytorialne nie można prowadzić egzekucji ani dokonywać zajęcia statku w związku z jakimkolwiek postępowaniem cywilnym, chyba że dotyczy ono roszczeń wynikających ze

zobowiązań powstałych podczas lub w związku z przepływem statku przez polskie morskie wody wewnętrzne lub polskie morze terytorialne.

3. Przepisu ust. 2 nie stosuje się, gdy obcy statek stoi na polskim morzu terytorialnym lub przepływa przez to morze po opuszczeniu polskich morskich wód wewnętrznych.

### **III. Kazusy**

#### Kazus 1

Dnia 19 stycznia 2005 roku na Morzu Beringa (w strefie morza otwartego) doszło do kolizji japońskiego kontenerowca „Makugonagaru” z rosyjskim żaglowcem szkolnym „Tawariszcz”. Wskutek zderzenia na żaglowiec rosyjski zatonął, zginęło też dwunastu członków jego załogi, w tym dziewięciu kadetów Wyższej Szkoły Morskiej w Kaliningradzie. Prowadząca akcję ratunkową rosyjska marynarka wojenna zatrzymała statek japoński, odprowadziła do portu w Anadyrze (Czukotka), gdzie, ze względu na zniszczenia w poszyciu kadłuba, umieszczono go w suchym doku. W toku śledztwa prowadzonego przez rosyjsko-japońską komisję mieszaną ustalono, że do zderzenia na morzu otwartym doszło z winy pełniącego wachtę w chwili zdarzenia pierwszego oficera statku japońskiego. Na podstawie raportu komisji mieszanej władze rosyjskie aresztowały pierwszego oficera oraz kapitana „Makugonagaru”. Po stanowczym proteście złożonym przez Japonię sąd rosyjski zwolnił z aresztu japońskiego kapitana, odmówił natomiast zwolnienia pierwszego oficera, którego proces rozpoczął się. W wyroku sąd rosyjski skazał pierwszego oficera na karę dziesięciu lat pozbawienia wolności.

***Oceń postępowanie strony rosyjskiej z punktu widzenia Konwencji z Montego Bay (UNCLOS 1982).***

#### Kazus 2

W lutym 2003 roku lotniskowiec amerykański „Nimitz”, w drodze do Zatoki Perskiej, przepływał przez morze terytorialne Zjednoczonych Emiratów Arabskich. Ministerstwo Spraw Zagranicznych Zjednoczonych Emiratów Arabskich złożyło notę protestacyjną Sekretarzowi Stanu USA domagając się zaprzestania przepływu jako szkodliwego argumentując, że w trakcie przepływu z lotniskowca startowały samoloty. USA odpięrało zarzuty dowodząc, że miał miejsce tylko jeden przypadek startu i że był to samolot sanitarny, który transportował rannego w wypadku na pokładzie żołnierza do szpitala w Rijadzie (Arabia Saudyjska), w żadnym wypadku nie był to myśliwiec.

***Proszę ocenić z punktu widzenia postanowień Konwencji prawa morza z Montego Bay (UNCLOS 1982), czy zachowane zostały warunki nieszkodliwego przepływu.***

#### Kazus 3

Dnia 22 stycznia 2008 roku na Morzu Karaibskim, w odległości 42 mil morskich od wybrzeży Dominiki, brytyjski kontenerowiec „Mary Sue” został napadnięty przez nieposiadający bandery statek piracki. Odpowiadając na wezwanie o pomoc wysłane

przez kapitana „Mary Sue” z Fort Saint-Louis, francuskiej bazy wojskowej na Martynice wypłynęła kanonierka, która dotarwszy na miejsce ataku zatrzymała statek piracki, a jego załogę aresztowała. Zarówno statek jak i załoga zostali eskortowani do Fort de France na Martynice, gdzie władze francuskie rozpoczęły postępowanie karne przeciwko załodze pirackiej jednostki. W toku postępowania okazało się, że większość załogi zatrzymanego statku posiada obywatelstwo Dominiki. Zawiadomione o tym fakcie (na podstawie Konwencji Wiedeńskiej o stosunkach konsularnych z 1963 roku) władze w Rosseau zażądały natychmiastowego uwolnienia załogi i statku. Podnosiły, że do zatrzymania doszło na wodach wyłącznej strefy ekonomicznej Dominiki, co stanowi pogwałcenie jej jurysdykcji i jest naruszeniem prawa międzynarodowego.

### ***Czy Dominika ma rację?***

#### Kazus 4

Do jednostki hondureńskiej straży przybrzeżnej w Puerto Cortes wpłynęła skarga od miejscowych rybaków, że od jakiegoś czasu podnoszący nikaraguańską banderę trawler prowadzi połowy w odległości 14 mil morskich od wybrzeży Hondurasu. Kapitan straży przybrzeżnej wysłał niezwłocznie kuter patrolowy w celu zbadania doniesienia i ewentualnego dokonania zajęcia trawlera. Po przybyciu na miejsce hondureński kuter stwierdził, że istotnie jednostka pływająca, oznaczona jako państwowy statek szkolny zarejestrowany w Puerto Cabezas (Nikaragua) i podnosząca banderę nikaraguańską rozstawia sieci. Straż przybrzeżna Hondurasu wezwała więc statek do zatrzymania się, nikaraguański trawler jednak, po odebraniu wezwania, zaczął uciekać. Straż przybrzeżna rozpoczęła pościg. Wkrótce ścigany trawler wpłynął na obszar morza terytorialnego Belize. Hondureński kuter patrolowy nie przerwał jednak pościgu i ostatecznie dokonał zajęcia trawlera na redzie portu w Punta Gorda (Belize).

### ***Czy doszło do naruszenia prawa pościgu w rozumieniu Konwencji z Montego Bay (UNCLOS 1982)?***

#### Kazus 5

W nocy z 26 na 27 stycznia 2006 roku na Morzu Arabskim (morze otwarte) rosyjski statek handlowy „Ural” został zaatakowany przez niepodnoszący bandery bryg, którego załoga dokonała abordażu i splądrowała statek. Pierwszy oficer zaatakowanej jednostki zdołał nawiązać kontakt z przepływającym w pobliżu ukraińskim krążownikiem „Bohdan Chmielnicki”. Gdy ukraiński okręt dopłynął na pozycję podaną przez „Ural”, piratów już nie było, na pokładzie zaś znaleziono tylko resztki ładunku oraz ciała osiemnastoosobowej załogi rosyjskiej. „Bohdan Chmielnicki” wszczął pościg za statkiem pirackim, który zakończył się w odległości 212 mil morskich od wybrzeży Somalii. Okręt ukraiński nawiązał kontakt ze ściganą jednostką, wzywając kapitana do zatrzymania statku, a następnie do ujawnienia bandery oraz przygotowania się do wizyty-rewizji. Statek piracki nie zareagował. Wobec próby odplynięcia przez ściganą jednostkę, „Chmielnicki” otworzył doń ogień. W wyniku ataku statek piracki zatonął.

Czy działanie ukraińskiego okrętu wojennego było zgodne z prawem międzynarodowym?

Kazus 6

Przy założeniu, że wybrzeże państwa wygląda następująco, oraz, że państwo to ustala szerokość swoich stref morskich w oparciu o UNCLOS, wyznacz strefy należące do terytorium morskiego państwa oraz te, nad którymi może ono sprawować ograniczoną jurysdykcję:

