

I. ARTYKUŁY

JANUSZ GILAS

ZAGADNIENIE TRANZYTU W ZWIĄZKU Z DOSTĘPEM PAŃSTW ŚRÓDLĄDOWYCH DO MORZA

Używa się różnych terminów: państwa kontynentalne, państwa nie nadbrzeżne, państwa nie mające wybrzeża morskiego, państwa pozbawione wybrzeża lub dostępu do morza. W projekcie konwencji w przedmiocie handlu tranzytowego, a następnie w konwencji nowojorskiej 1965 r. przyjęto termin „państwa śródlądowe”. Ze względu na pewną jego wieloznaczność wyjaśniono, że państwami śródlądowymi są państwa w ogóle nie posiadające wybrzeża morskiego¹.

Na problem dostępu państw śródlądowych do morza składa się kilka zagadnień. Istotę problemu najlepiej określa ich wyliczenie: 1. kwestia uprawnień do bandery; 2. kwestia korzystania z wolności morza pełnego; 3. kwestia korzystania z nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne; 4. kwestia dostępu do portów; 5. kwestia równego traktowania w portach; 6. zagadnienie tranzytu z portów i do portów². Większość zagadnień uregulowały już powszechne normy prawa międzynarodowego lub też powstanie takich norm zapowiadają tendencje prawotwórcze. Gdyby więc zostało jeszcze unormowane zagadnienie tranzytu do portów i z portów w umowie prawdziwie wielostronnej, państwa śródlądowe mogłyby liczyć na ostateczne rozwiązanie całości problemu. Z tych względów państwa śródlądowe w okresie ostatnich dziesięciu lat występowały niejednokrotnie z propozycjami zmierzającymi do zawarcia umowy międzynarodowej poświęconej tranzytowi. W konsekwencji sprawą tranzytu interesowało się szereg organów międzynarodowych i kilka konferencji dyplomatycznych.

¹ Projekt konwencji (Doc. A/5906 z dnia 12 III 1965 r.) i tekst konwencji (Doc. TD/TRANSIT/9/Corr. 1 z dnia 9 VII 1965 r., art. 1). O wieloznaczności terminu świadczyć może spór między Niemcami a Wenezuelą co do żeglugi rzeką Caturumbo i na jej dopływie Zulu (*The Faber Case*, Reports of International Arbitral Awards, t. X, s. 461).

² W nieco innym ujęciu zakres pojęcia dostępu państw śródlądowych do morza ustalił dokument czechosłowacki: *Mémoire soumis par la Conférence préliminaire des Etats sans littoral...* Addendum, s. 18—19, Doc. A/CONF. 13/C. 5/L. 1/Add. 1 z dnia 1(1) III 1958 r.

Zagadnienie tranzytu w związku z dostępem państw śródlądowych do morza stanowiło dawniej w nauce prawa międzynarodowego klasyczną dziedzinę dla studiowania umów dwustronnych. Niewątpliwie podejście takie stanowić mogło jedyną solidną podstawę dla jakiegoś generalnego ujęcia problemu także po zawarciu genewskiej konwencji w sprawie morza pełnego. Powstawać jednak może wątpliwość, czy właśnie takie rozwiązanie obowiązuje lub będzie obowiązywać wobec przyjęcia w 1964 r. zasad w sprawie handlu tranzytowego państw śródlądowych³, a co najważniejsze, znegocjowania w 1965 r. konwencji poświęconej prawdziwie wielostronnemu uregulowaniu zagadnień tranzytu⁴. Rozwiązanie tak ujętego problemu stanowi zasadniczy motyw niniejszego artykułu.

I

Nie istnieje w powszechnym prawie międzynarodowym norma, na podstawie której państwa nadbrzeżne byłyby zobowiązane do udzielania państwom śródlądowym dostępu do morza. Art. 3 konwencji genewskiej w sprawie morza pełnego nie stworzył również takiej normy, lecz wyraził jedynie życzenie, aby państwa nadbrzeżne i tranzytowe umożliwiły państwom śródlądowym dostęp do morza⁵. Wynik interpretacji gramatycznej przesądza wszelkie spory, zwłaszcza zaś staje się argumentem przeciwko poglądom dostrzegającym w konwencji genewskiej źródło prawa państw śródlądowych do dostępu. Konwencja nie tworzy obowiązku udzielenia dostępu ani też prawa, które — jak się dowodzi —

³ *Proceedings of the United Nations Conference on Trade and Development, Geneva, 23 March- 16 June 1964*, t. I, New York 1964, Final Act. Second Part — A. Consolidation of the Recommendations of the Conference, s. 11 i n. Uchwały konferencji posiadają charakter zaleceń. Tego zdania podczas konferencji nowojorskiej: Glaser (Rumunia), Julien (Francja), Naik (Pakistan), Pachariyangkun (Syjam) i Waldron-Ramsey (Tanzania). Odmiennej opinii Tabibi (Doc. TD/TRANSIT/SR. 17, s. 6); R. Bystricky, *Les principes d'une nouvelle politique commerciale internationale*, Revue de droit contemporain 1964, nr 2, s. 107.

⁴ Konwencję zawiera wspomniany już Doc. TD/TRANSIT/9/Corr. 1, z dnia 9 VII 1965 r.

⁵ Art. 3 genewskiej konferencji o morzu pełnym używa w tekście angielskim „should have” zamiast imperatywnego „shall” („States having no sea-coast should have free access to the sea”). W hiszpańskim tekście posłużono się formą „deberán tener”, z objaśnieniem, że jest to odpowiednik angielskiego „should have”. We francuskim użyto „devraient”. Sens takiej terminologii objaśniają: O. de Ferron, *Le droit international de la mer*, t. I, Genève—Paris 1958, s. 86; E. Jimenez de Arechaga, *Curso de derecho internacional publico*, t. II, Montevideo 1961, s. 650—651; Pachariyangkun (Syjam) w dniu 18 VI 1965 r. (Doc. TD/TRANSIT/SR. 17, s. 8); J. Pâtey, *La Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer (Genève, 24 février—27 avril 1958)*, RGDIP 1958, nr 3, s. 458; M. R. Sherzo, *Les Etats enclavés et le libre accès à la mer*, Warszawa 1964, s. 121 (maszynopis).

byłoby uzależnione od określonych działań państwa nadbrzeżnego i tranzytowego. Druga opinia, niewątpliwie znacznie ciekawsza z teoretycznego punktu widzenia, nie jest jednak prawdziwa, gdyż jak dowodzone w związku ze sporem między Portugalią a Indią odnośnie do prawa przejścia między Damanem a Nagar Haveli i Dadrâ, prawo uzależnione od każdorazowego upoważnienia drugiego państwa lub zależne od wyrażenia zgody przez państwo tranzytowe przestaje być prawem, staje się przywilejem lub koncesją, w zależności od tego, co będzie właściwe⁶.

W tej sytuacji nie można również dowodzić, aby obowiązek udzielania tranzytu państwom śródlądowym stanowił konsekwencję normy bardziej ogólnej, której przestrzeganie lub wykonywanie zależne jest, zgodnie z zasadą umożliwienia wykonania (zasada skuteczności) od istnienia wolności tranzytu. Podobnie prawa do tranzytu państw śródlądowych nie można również wyprowadzić z normy jeszcze bardziej ogólnej, jaką stanowi wolność morza pełnego. W art. 2 konwencji genewskiej w sprawie morza pełnego stwierdzono, że zasada wolności mórz obowiązuje zarówno w odniesieniu do państw, które posiadają wybrzeże morskie, jak i do tych, które go nie posiadają i sprowadza się, prócz wolności żeglugi, także inter alia do wolności rybołówstwa, wolności zakładania kabli i rurociągów podmorskich, wolności dokonywania lotów nad morzami pełnymi. Równe prawa w zakresie korzystania z wolności morza pełnego, przyznane państwom nadbrzeżnym i państwom śródlądowym, nie tworzą jednak równości faktycznej obydwu grup państw. Państwa posiadające wybrzeże morskie będą mogły korzystać ze wszystkich wolności z własnej woli, bez odwoływania się do pomocy innych państw. Państwa nie posiadające wybrzeża morskiego muszą, by korzystać z tych wolności, zabezpieczyć sobie pomoc państw oddzielających je od wybrzeża morskiego. Przelot samolotów państw śródlądowych nad morzem pełnym wtedy tylko mieć będzie znaczenie dla państw śródlądowych, gdy wobec rozciągania się suwerenności państwowej na obszar powietrzny dzielący te państwa od morza pełnego, właściwie terytorialnie państwo udzieli tym samolotom zezwolenia na uprzedni przelot przez swe terytorium. Podobnie rzecz ma się także z wolnością kładzenia kabli

⁶ Sędzia Moreno Quintana w odrębnej opinii stwierdził: „... a right that is on each occasion made conditional upon the judgment of the local authority in the place where it is exercised is a right in name only. It does not constitute a legal right; rather it is a faculty tolerated by the territorial sovereign”. Por. ICJ, Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders. Case concerning Rights of Passage over Indian Territory (Portugal v. India), Merits. Judgment of 12 April 1960, s. 89. Rozróżnienie między *lex perfecta* i *lex imperfecta* jest szkodliwe i niezasadnione. Tej opinii: G. Schwarzenberger, *International Law. 1. International Law as applied by International Courts and Tribunals*: I, London 1957, s. 208—209* dawniej H. S. Maine, *International Law*, London 1888, s. 83 i n.

i rurociągów⁷. Wszystkie te zagadnienia muszą jednak być rozwiązywane za wzajemną zgodą państw zainteresowanych, oczywiście pod warunkiem, że wykażą one zainteresowanie dla takiego uregulowania.

Nie można wyprowadzić obowiązku udzielenia wolności tranzytu państwom śródlądowym również z normy prawnej zezwalającej państwom śródlądowym na posiadanie własnej bandery morskiej⁸. Zaznaczyć należy, że już w trakcie konferencji barcelońskiej prawo to nie budziło żadnych wątpliwości, tekst zaś właściwej deklaracji został uchwalony 34 głosami, bez sprzeciwu, pod nieobecność 6 państw w tym nawet 2 państw śródlądowych (Boliwia i Paragwaj)⁹. Przejawem jednomyślności uczestników konferencji był fakt, iż zaniechano zamieszczenia właściwej normy w konwencji, a dokumentowi nadano postać deklaracji, ponieważ, jak to sformułował Valloton, „forma deklaracji międzynarodowej o bezterminowym charakterze zapewnia najwyższy walor prawny uznaniu prawa państw nie mających wybrzeża morskiego do bandery”¹⁰. Uznanie bezterminowego charakteru prawa państw śródlądowych do własnej bandery morskiej nie stworzyło jednak automatycznie obowiązku udzielania tranzytu statkom państw śródlądowych na rzekach międzynarodowych, jak również prawa wolnego tranzytu dla towarów i osób tych państw, mimo iż taki bezterminowy czy też trwały charakter prawa do bandery morskiej mógłby być zniesiony poprzez odmowę wolności tranzytu.

Podobnie jak nie można wyprowadzić wolności tranzytu państw śródlądowych na podstawie prawa dostępu państw śródlądowych do morza, gdyż prawo takie nie zostało stworzone przez konwencję w sprawie morza pełnego, nie można dowodzić jego istnienia na podstawie zasady wolności morza pełnego, czy też na podstawie prawa państw do bandery morskiej. Jak wskazywano, powołane zasady nie są również argumentem na rzecz istnienia prawa przepływu statków państw śródlądowych lub wykorzystywanych dla celów handlu tranzytowego przez morskie wody wewnętrzne. Zasady te nie stanowią także podstawy dla

⁷ H. Thierry, *Les Etats privés de littoral maritime*, RGDIP 1958, nr 4, s. 614—615.

⁸ Tekst deklaracji barcelońskiej: Dz. U. R.P. 1925, nr 47, poz. 328, 329. Omówienie m. in. R. Bierzanek, *Morze otwarte ze stanowiska prawa międzynarodowego*, Warszawa 1960, s. 157—158; F. O. de Guinea, *Suiza y la ley del mar*, Revista de derecho internacional y ciencias diplomáticas 1958, nr 14, s. 27—57; B. Sambraileo, *Landlocked Countries and Free Access, to the Sea*, Annuaire de l'AAA 1959, s. 29; R. Zaorski, *Konwencje genewskie o prawie morza*, Gdynia 1962, s. 69.

⁹ *Société des Nations. Conférence de Barcelone. Comptes rendus et textes relatifs a la convention sur le régime des voies navigables d'intérêt international et a la declaration portant reconnaissance du droit au pavillon des États dépourvus de littoral maritime*, Genève 1921, s. 385—389.

¹⁰ *Ibidem*, s. 388.

udzielenia wolnego dostępu do portów i równego w nich traktowania¹¹.

Przedstawienie szerszego kontekstu, w jakim występuje problematyka tranzytu w związku z dostępem państw śródlądowych do morza umożliwia także ocenę projektów w sprawie tranzytu z punktu widzenia ich roli dla ostatecznego uregulowania całokształtu problematyki dostępu do morza. Podkreślić należy, że projekty składane w latach 1955—1965 w przedmiocie tranzytu zmierzały równocześnie do uregulowania także tych zagadnień, które z tranzytem pozostają w luźnym tylko związku. Państwa śródlądowe uznały bowiem, że rokowania międzynarodowe co do tranzytu, a później odnośnie do handlu tranzytowego stanowią dogodną sposobność, aby równocześnie uregulować zagadnienie dostępu do portów oraz kwestię przepływu przez morskie wody wewnętrzne. Znalazło to m. in. wyraz w tendencji do rozszerzania definicji tranzytu również na część przewozu morskiego. Wychodząc bowiem z założenia ciągłości przewozu tranzytowego, niezależnie od środka transportu, dowodzono, że składałby się nań w pewnej części tzw. tranzyt lądowy, w innej natomiast tzw. tranzyt morski. Odmienne jednak niż w związku z przewozem przesyłek pocztowych¹², tranzyt morski nie byłby przewozem morskim w ogóle, lecz tylko jego fragmentem, tj. przez wody terytorialne¹³.

Propozycja rozciągnięcia pojęcia przewozu tranzytowego także na przewóz przez morze terytorialne obejmuje zagadnienie wzajemnego stosunku między prawem nieszkodliwego przepływu a prawem wolnego tranzytu. Zagadnienie to różnie było rozwiązywane w doktrynie prawa międzynarodowego już w związku z art. 2 statutu o wolności tranzytu 1921 r.¹⁴ J. Hostie był zdania, że nie stanowi tranzytu w odniesieniu do samego statku taki przepływ przez morze terytorialne, kiedy statek nie płynie z portów lub do portów państwa nadbrzeżnego¹⁵. M. Bourquin dowodził natomiast, że prawo nieszkodliwego przepływu jako takie stanowi przypadek zwykłego tranzytu. Tranzytem byłby zatem także przepływ polegający na przecięciu morza terytorialnego w celu przepłynięcia z jednego do drugiego punktu morza pełnego. Bourquin przypisywał w konsekwencji nieszkodliwemu przepływowi cechy serwitutu ergo

¹¹ M. Iwanejko, *Stanowisko portów morskich w świetle prawa międzynarodowego*, Kraków 1963, passim; O. W. Bozrikow, *Prawowej reżim dopuska inostrannykh sudow w nacionalnyje morskije porty*, Wiestnik Moskowskiego Uniwersitetu 1965, nr 3, s. 65—75.

¹² Światowa konwencja pocztowa z 3 października 1957 r. w części II, rozdz. III, art. 79 § 4.

¹³ Byłoby to zgodne z definicją przyjętą w Hiszpanii: *Diccionario Enciclopédico Salvat*, t. XII, Barcelona 1955, s. 169.

¹⁴ Dz. U. R.P. 1925, nr 34, poz. 236.

¹⁵ J. Hostie, *Examen de quelques règles du droit international dans le domaine des communications et du transit*, RCADI 1932, (II), t. 40, s. 412 (w przypisie 5).

omnes, a morze terytorialne charakteryzował jako „drogę tranzytową w stosunku do morza pełnego”¹⁶.

Problem współzależności między zasadą nieszkodliwego przepływu a postulowanym rozszerzeniem zasięgu wolności tranzytu także na morze terytorialne został również podniesiony na nowojorskiej konferencji 1965 r. W związku z propozycją potwierdzenia zasady nieszkodliwego przepływu w nawiązaniu do tranzytu wywiązała się szersza dyskusja. W trakcie jej Holandia przedstawiła poprawkę wzywającą do opuszczenia samego postanowienia, ponieważ sugerowałoby ono, że zasada nieszkodliwego przepływu dotyczy jedynie takiego przepływu, kiedy w grę wchodzi tranzyt międzynarodowy¹⁷.

W wyniku dyskusji konwencja nowojorska zawarła w art. 2 § 4 stwierdzenie zobowiązujące strony do podjęcia działań mających na celu umożliwienie przejścia tranzytu przez wody terytorialne według zasad prawa międzynarodowego i przepisów prawa wewnętrznego. Postanowienie konwencji nowojorskiej nie różni się zatem od normy barcelońskiej. Nawiązując natomiast do dyskusji nad obydwoma konwencjami podkreślić należy, że odrzucona została koncepcja, aby przepływ przez wody terytorialne był traktowany jako część ogólnego tranzytu przez terytorium¹⁸. W art. 1 pkt b konwencji nowojorskiej przyjęto bowiem definicję przewozu tranzytowego wykluczającą, aby pojęcie obejmowało także część przewozu morskiego. Jak stwierdza się w tym artykule, przewóz tranzytowy będzie oznaczać tylko część ogólnego przewozu rozpoczynającego się lub kończącego na terytorium państwa śródlądowego, pod warunkiem jednak, że przewóz obejmuje transport morski bezpośrednio poprzedzający przewóz tranzytowy lub następujący po nim.

Postanowienia konwencji nowojorskiej nasuwać mogą szereg refleksji. Rozwinąć można byłoby w szczególności myśl, jak dalece przewidująco postąpiła konferencja odrzucając koncepcję rozciągania się przewozu tranzytowego także na część przewozu morskiego. Wskazać wówczas należałoby, że pojęcia tranzytu i nieszkodliwego przepływu wykształciły się jako dwie odrębne instytucje i nie ma potrzeby ograniczania jednej z nich w imię rozszerzania drugiej. Takie postępowanie podważałoby bowiem podstawy funkcjonowania zasady nieszkodliwego przepływu. Z drugiej strony podkreślić należy, że nieszkodliwy przepływ jest instytucją prawa zwyczajowego, a wolność tranzytu pocho-

¹⁶ M. Bourquin, *Vorganisation internationale des voies de communication*, RCADI 1924 (IV), t. V, s. 170.

¹⁷ Doc. TD/TRANSIT/L. 13. Wniosek Holandii poparli delegaci Hiszpanii i Włoch. Delegaci Zjednoczonego Królestwa i Belgii wskazywali, że powinien być sprecyzowany termin „wody terytorialne”.

¹⁸ w projekcie konwencji przygotowywanych przez Komisję Studiów nad Wolnością Komunikacji i Tranzytu z dnia 30 XII 1919 r. w art. 1 (*Société des Nations. Conférence de Barcelone. Comptes rendus et textes...*, op. cit., s. 271, 277).

dzenia traktatowego. Odmienność źródeł decyduje o różnicach między nimi, czego nie mogłoby usunąć jakieś ogólne unormowanie traktatowe, nie będące kodyfikacją właściwego działu prawa międzynarodowego. Wreszcie zaznaczyć należy, że przyjęcie szerokiej definicji tranzytu powodowałoby szereg trudności, podobnych zresztą do tych, jakie pojawiły się w związku z normami barcelońskimi w przedmiocie tranzytu rzeczno¹⁹. Z konieczności należałoby bowiem ściśle zróżnicować tranzyt środków transportu i tranzyt towarów, bagażu i osób. W wyjątkowych tylko sytuacjach przepływ statku pełnomorskiego mógłby spełniać konieczne warunki komunikacyjno-geograficzne, tak aby był traktowany jako tranzyt. Konwencja nowojorska mimo szeregu uwag wypowiedzianych w dyskusji na rzecz zróżnicowania norm w zależności od tego, czy występuje tranzyt środków transportowych, czy też jedynie towarów i bagażu, lub też zrezygnowania z unormowania zagadnień tranzytu środków transportowych, łącznie ujmuje obydwie zagadnienia.

Uwagi powyższe nie wyczerpują wszystkich powiązań między zagadnieniem tranzytu państw śródlądowych a innymi zespołami zagadnień dostępu państw śródlądowych do morza. Z konieczności więc również w dalszych wywodach występować będą takie zagadnienia, jak kwestia równego traktowania statków państw śródlądowych w portach, na wodach wewnętrznych itp.

II

Pierwszymi prawdziwie wielostronnymi umowami międzynarodowymi, które mogły stać się podstawą uregulowania tranzytu państw śródlądowych, były konwencje barcelońskie w sprawie wolności tranzytu i w sprawie żeglugi na rzekach o znaczeniu międzynarodowym²⁰. Konwencje te w określonym tylko stopniu spełniły związane z nimi nadzieje, bowiem tylko niewielka liczba państw stała się stroną wspomnianych umów²¹, a ponadto uregulowano w tych umowach jedynie ogólną problematykę tranzytu. Wprawdzie rozwiązania te mogły w połączeniu z równoległymi konwencjami w sprawie portów morskich, tranzytu elektryczności i wykorzystania sił hydraulicznych rzek stać się wartościową podstawą rozwiązywania problemów dostępu państw śródlądowych do morza, ale jednak w okresie po drugiej wojnie światowej

¹⁹ J. Cùth, *Medzinárodné rieky*, Bratislava 1964, s. 179; B. Winiarski, *Rzeki polskie ze stanowiska prawa międzynarodowego*, Poznań 1922, s. 113.

²⁰ Tekst konwencji rzecznej: *Société des Nations. Conférence de Barcelone. Comptes rendus et textes...*, op. cit., s. 308 i n.

²¹ Konwencję tranzytową ratyfikowały 32 państwa, rzeczną natomiast 21 państw.

uznano potrzebę osiągnięcia norm regulujących generalnie problematykę dostępu państw śródlądowych do morza²².

W art. 3 konwencji w sprawie morza pełnego powołano się na „specjalną sytuację, w jakiej znajduje się państwo nie mające wybrzeża morskiego”. W rekomendacjach konferencji genewskiej 1964 r. natomiast dowodzono, że społeczność międzynarodowa powinna dążyć do stworzenia państwom śródlądowym „warunków, które umożliwiłyby im przezwycięzenie ujemnych skutków, jakie wywiera na ich handel odcięcie od morza”. O specyficznym położeniu geograficznym państw śródlądowych mówiła również zasada VII, stwierdzająca, że wobec powyższego specjalne ulgi i prawa państwom tym przysługujące wyłączone są spod działania klauzuli największego uprzywilejowania. Podobną myśl zawiera również art. 10 § I konwencji nowojorskiej. Podkreślić zresztą należy, że już sformułowanie „państwa śródlądowe” lub jeszcze wyrażniej „państwa pozbawione wybrzeża”, zawiera określoną geopolityczną treść²³. W konsekwencji w cytowanych postanowieniach umownych lub zasadach, a jeszcze mocniej w dokumentach przedkładanych społeczności międzynarodowej przez państwa śródlądowe znajdowała wyraz tendencja do traktowania dostępu państw śródlądowych do morza jako serwitutu międzynarodowego. Uznanie specjalnej sytuacji geograficznej państw śródlądowych i wynikających konieczności stanowi fundament argumentacji na rzecz przyjęcia teorii serwitutu międzynarodowego²⁴.

²² Nie przekonuje krytyka konwencji barcelońskiej w sprawie tranzytu, przeprowadzona przez dyplomację państw śródlądowych. Np. wystąpienie Sarvar Omara (Afganistan) — (*Proceedings of the United Nations Conference on Trade and Development, Geneva, 23 March—16 June 1964*, t. II, s. 88, oraz wystąpienie Tabiego (Afganistan), — Doc. E/CONF. 46/C. 5/SR. 10, s. 3.

²³ Zagadnienia te mają już szereg opracowań w nauce geografii politycznej. Np. N. J. G. Pounds, *A Free and Secure Access to the Sea, Politics and Geographic Relationships*, pod red. W. A. Jacksona, Englewood Cliffs 1964. Zdaniem Poundsa, z sytuacji państw śródlądowych wynika bądź roszczenie do posiadania własnego wybrzeża morskiego, a więc do zmian mapy politycznej, bądź przynajmniej roszczenie uzyskania prawa tranzytu i pokrewnych ułatwień. Porównując obydwie rozwiązania geograf dochodzi do wniosku, że „territorial corridors are seen to have greater value than simple rights of transit” (s. 256).

²⁴ Teorię serwitutu międzynarodowego w związku z zagadnieniami komunikacji akceptowała Portugalia i India w sporze odnośnie do prawa przejścia między Daman a Nagar Haveli i Dadrā (ICJ. Pleadings ... 1960, t. I, s. 26, 116; t. II, s. 118, t. IV, s. 702). Teorią tą Francja objaśniała zagadnienie dostępu do enklawy Llivia (ibidem, t. I, s. 758). W doktrynie prawa międzynarodowego teorię serwitutu międzynarodowego dla objaśnienia prawa dostępu i tranzytu oraz w ogóle praw komunikacyjnych przyjmowali: W. N. Durdieniewski, S. B. Kryłow, *Podręcznik prawa międzynarodowego*, Warszawa 1950, s. 254—256; F. Ialomiteanu, *La liberté du transit dans les conférences des communications a l'exclusion du transit fluvial et routier*, Paris 1933, s. 2; L. Oppenheim, *International Law. A Treatise*, wyd. 7, t. I, London 1948, s. 487—493; H. D. Reid, *International Servitudes in Law and*

W teorii tej dostrzec można doskonale konstrukcję geopolityczną i wynika z niej szereg zaleceń politycznych godzących w suwerenność państw lub istnienie niezależne państw obciążonych serwitutem międzynarodowym²⁵. Z tych względów zarówno konferencja genewska 1958 r., jak również konferencja genewska z 1964 r. i konferencja nowojorska z 1965 r. nie zaakceptowały teorii serwitutów międzynarodowych²⁶, a uznanie wyjątkowej sytuacji geograficznej państw śródlądowych zrównoważono przyjęciem norm lub zasad mających na celu ochronę suwerenności państw nadbrzeżnych lub tranzytowych²⁷.

Geopolityczny charakter teorii serwitutów międzynarodowych w zakresie dostępu i tranzytu państw śródlądowych do morza staje się jeszcze bardziej wyraźny wtedy, gdy przyjmiemy się tezę o istnieniu w prawie międzynarodowym serwitutów międzynarodowych *iuris gentium naturales*²⁸. Nie jest przypadkiem, że właśnie politycy powoływali się na teorię serwitutów międzynarodowych i prawo natury dla dowodzenia praw dostępu do morza, podczas gdy prawnicy w większości odrzucali tę teorię. Wskazać również należy, że nieliczni prawnicy, którzy teorię tę przyjęli, ustosunkowywali się do tych zagadnień kilka wieków temu.

Practice, Chicago 1932, rozdz. 10; tejsze *Les servitudes internationales*, RCADI 1933 (III), t. 45, zwłaszcza s. 5—6; B. Sambrailo, op. cit., s. 31 (koncepcja serwitutu sui generis); G. Scelle, *Manuel de droit international public*, Paris 1941, s. 389; A. Ulloa, *Derecho internacional publico*, t. I, Madrid 1957, s. 497—505.

²⁵ Krytyka serwitutów międzynarodowych z punktu widzenia suwerenności. Z. Barański, *Niemiecki tranzyt kolejowy przez Polskę w latach 1919—1939*, Poznań 1957, s. 41—53; G. Crusen, *Les servitudes internationales*, RCADI 1928 (II), t. 22, s. 71; B. M. Klimienko, *Kritika burżuaznoj teorii iniezdunarodnych sierwitutov*, SJMP 1963, s. 231—233; W. J. Piasecki, *Tranzyt niemiecki przez Polskę*, Toruń 1935, s. 117—138; G. Schwarzenberger, op. cit., s. 210—213.

²⁶ O. de Ferron (op. cit., s. 83) charakteryzował projekt konferencji preliminarnej państw śródlądowych przed konferencją genewską w sprawie międzynarodowego prawa morza (Doc. A/CONF. 13/C. 13/L. 1) jako propozycję serwitutu międzynarodowego. Poglądy państw nie zmieniły się po dziś dzień i na konferencji nowojorskiej również dążyły one do stworzenia serwitutu międzynarodowego. Np. wystąpienie delegata Paragwaju na konferencji 1964 r., który zwracał uwagę, że jego państwo dąży do uzyskania wolności tranzytu, a nie zmniejszenia ceł i opłat (Doc. E/CONF. 46/C. 5/SR. 31, s. 4). Także M. R. Sherzoy, op. cit., s. 122—123.

²⁷ Zagadnienie dostępu i tranzytu państw śródlądowych do morza ma być uregulowane na zasadzie wzajemności (art. 15 konwencji nowojorskiej). Państwo śródlądowe nie może domagać się takiego uregulowania zagadnień tranzytu, które naruszałoby suwerenność państwa tranzytowego (zasada V z 1964 r., art. 10, 11 § 2, 4 konwencji nowojorskiej).

²⁸ Doskonałe opracowanie wykonane przez Sekretariat ONZ, które często w literaturze zagadnienia jest uwzględniane, wymienia jako zwolenników tego poglądu Jeffersona, a wśród prawników Grocjusza, G. Scella i Ch. de Visschera (*United Nations Conference on the Law of the Sea. Official Records*, t. I, s. 306—335). Te same informacje O. de Ferron, op. cit., s. 81—82. Liczne wypowiedzi polityków tej treści podaje także N. J. G. Pounds, op. cit., s. 241—243.

Istniejące wówczas prawo przejścia niewątpliwie mogło prowadzić do takiego wniosku, zwłaszcza na terenie Niemiec, w których wskutek rozdrobnienia feudalnego stosunki wewnętrzne stały się stosunkami o charakterze quasi-międzynarodowym. Znamienne jest jednak, że wartościowe opracowanie zagadnienia dostępu wykonane na konferencję geneńską nie mogło przytoczyć większej liczby autorów współczesnych, którzy dowodziliby istnienia obowiązku udzielenia dostępu państwom śródlądowym do morza na podstawie naturalistycznej teorii serwitutów międzynarodowych.

Nie można dowieść istnienia wolności tranzytu w charakterze powszechnej normy zwyczajowej lub na podstawie zasad ogólnych prawa, czy też jako konsekwencji uznanych zasad prawa międzynarodowego.

Nie istnieje samodzielna norma prawa zwyczajowego, przewidująca wolność tranzytu w związku z dostępem państw śródlądowych do morza. Instytucja wolnego tranzytu, generalnie rzecz biorąc, jest bowiem pochodzenia traktatowego i wyłoniła się w ogólnym procesie zastępowania obowiązującego dawniej prawa przejścia²⁹. Istnienia powszechnej normy zwyczajowej, przewidującej wolność tranzytu, nie można również dowodzić jako skutku jednolitych klauzul występujących w umowach dwustronnych, poświęconych zagadnieniom tranzytu w związku z dostępem państw śródlądowych do morza³⁰. Umowy takie najczęściej poświęcano określonemu rodzajowi tranzytu lub nawet użytkowaniu jednej linii komunikacyjnej dla celów tranzytowych. Łatwiej wobec powyższego stwierdzić, że jednolite klauzule występują w ramach jednego rodzaju tranzytu niżli w zakresie ogólnego uregulowania zagadnień do-

²⁹ Pamiętać należy, że MTS w sporze między Portugalią a Indią wypowiedział się właśnie na temat prawa przejścia trwającego od końca XVIII w., a nie prawa tranzytu między nadmorskim Daman a enklawami Nagar Haveli i Dadrâ. Wskutek sprowadzenia tego prawa do współczesnego mianownika i chyba jedynie na podstawie podobieństwa geograficzno-komunikacyjnego a nie prawnego Portugalia określała prawo przejścia jej przysługujące jako tranzyt (ICJ. Pleadings ..., op. cit., t. I, s. 26). Przeciwwstawić się należy dowodzeniu obowiązku udzielania tranzytu państwom śródlądowym na podstawie prawa nieszkodliwego przejścia. Por. A. H. Tabibi, *The Rights of Free Access to the Sea for Countries without Sea-Coast*, Casopis... 1961, nr 4, s. 318. Z tych względów całkowicie nie podzielamy tezy pracy E. Lauterpachta, *Freedom of Transit in International Law*, The Grotius Society Transactions for the Year 1957, t. 44, London 1962. W pracy tej prawo przejścia, wolność żeglugi i wolność tranzytu potraktowano jako synonimy.

³⁰ Dokument przygotowany na konferencję nowojorską wyliczał 74 umowy dwustronne poświęcone zagadnieniom tranzytu państw śródlądowych. Listę umów rozpoczyna traktat między Sycylią a Konfederacją Szwajcarską i Kantonem Geneńskim z 16 III 1816 r., kończy zaś porozumienie między Afganistanem a Pakistanem z 2 III 1965 r. List of Conventions and International Agreements (Multi-partite and Bilateral) Relating to Questions of Transit (Doc. TD/TRANSIT/6 z dnia 15 VI 1965 r., s. 5—11).

stępu państw śródlądowych do morza. Zwrócić także można uwagę, że umowy dwustronne regulowały nie tylko sytuację tranzytu państw śródlądowych na terytorium państw nadbrzeżnych, lecz także odwrotną sytuację. Z tych względów trudno oddzielić klauzule regulujące zagadnienie tranzytu państw śródlądowych od klauzul dotyczących tranzytu państw nadbrzeżnych.

Mimo wszystko jednak napotykać się będzie w umowach dwustronnych jednolicie brzmiące klauzule w zakresie poszczególnych zagadnień dostępu państw śródlądowych do morza. Nie wynika stąd jednak, aby taka jednolitość była skutkiem uformowania się normy zwyczajowej i dowodziła jej istnienia. Jak wskazywał M. Iwanejko, moc obowiązująca instytucji tworzonych na podstawie klauzul jednolitych „zależy nadal od ich zastosowania w umowach” i służyć mogą one nie tyle jako „stwierdzenie istnienia powszechnych norm prawnych”, ale za podstawę „stopniowego rozwoju” prawa międzynarodowego; regulowały więc zagadnienia *de lege ferenda*³¹.

Istnienia wolności tranzytu w związku z dostępem państw śródlądowych do morza nie można dowodzić na podstawie zasad ogólnych prawa, które mogą być rozumiane — z punktu widzenia poprawnej interpretacji art. 38 Statutu MTS — jako zasady wspólne ustawodawstwu większości państw. W prawie krajowym został zaś przyjęty ustawowy obowiązek udzielania dostępu każdorazowemu użytkownikowi nieruchomości stanowiącej enklawę do drogi publicznej lub rzeki w celu korzystania z nich³². Niemniej jednak taki stan prawa krajowego nie stanowi wystarczającej podstawy, aby dowodzić obowiązku udzielenia tranzytu państwu śródlądowym w związku z dostępem do morza. Możliwość przeprowadzenia analogii do uregulowania w prawie krajowym nie może sama w sobie tworzyć ogólnej zasady prawa³³. Tylko taka analogia może stanowić podstawę ukształtowania się zasady ogólnej prawa w rozumieniu art. 38 § 1 pkt c Statutu MTS, która nie znajduje się w kolizji z dobrze utrwalonymi zasadami prawa międzynarodowego. W przypadku wolności tranzytu konstruowanej na podstawie analogii do prawa wewnętrzznego naruszona zostałaby zasada suwerenności. Między zwierzchnictwem terytorialnym, stanowiącym konsekwencję suwerenności pań-

³¹ M. Iwanejko, *Ejekty jednolitych klauzul traktatowych*, Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny 1961, z. 3, s. 114—115; B. Sambrailo, *op. cit.*, s. 33; F. Vali, *Servitudes of International Law*, London 1958, s. 301—302.

³² ICJ. *Pleadings...*, *op. cit.*, t. I, s. 714—752 (załącznik 20), także t. II, s. 853—861 (załącznik 194). Załączniki zawierają ekspertyzę prof. Rheinsteina z Uniwersytetu Chicago, wydaną na zamówienie Portugalii, w której omówiono 67 ustawodawstw pod kątem widzenia uregulowania dostępu do nieruchomości będących enklawami.

³³ J. S. Bains, *India's International Disputes. A Legal Study*, London 1962, s. 42.

stwa, a własnością występują poważne różnice, a ograniczenie suwerenności, odmiennie niż własności, może być dokonane jedynie na podstawie wyraźnego aktu strony zainteresowanej³⁴.

Wolności tranzytu w związku z dostępem państw śródlądowych nie można dowodzić również na podstawie powołania się na zasady ogólne prawa międzynarodowego. Zasady prawa międzynarodowego nie są źródłem tego systemu prawa, lecz rozumiane jako ogólne reguły przewodnie w stosunku do pewnych zespołów norm prawa międzynarodowego dotyczących określonych zakresów stosunków międzynarodowych stanowią jedynie wskazówkę normotwórczą, głównie zaś interpretacyjną, w odniesieniu do norm podporządkowanych danej zasadzie. Zwrócić należy również uwagę, że jedna i ta sama norma może wchodzić równocześnie do szeregu zespołów norm podporządkowanych różnym zasadom. Przyjawszy ten punkt widzenia stwierdzić można, że zagadnienie wolności tranzytu mogłoby być rozważane pod kątem widzenia zasady wolności handlu³⁵, zasady wolności morza pełnego³⁶, zasady wolności komunikacji³⁷, zasady konieczności³⁸ oraz praw zasadniczych państwa, zwłaszcza zaś prawa państw do istnienia³⁹. Jak już podkreślono, pod kątem widzenia wyliczonych zasad można jedynie interpretować zagadnienie wolności tranzytu państw śródlądowych w ramach systemu norm obowiązujących w prawie, w żadnym zaś przypadku nie można tworzyć

³⁴ Doradca rządu hinduskiego F. Soskice stwierdził, że serwituty i temu podobne prawa mogą być tworzone między państwami tylko z mocy wyraźnej umowy międzynarodowej (*ICJ. Pleading...*, op. cit., t. IV, s. 87). Rozwinięcie tego stanowiska F. E. Krenz, *International Enclaves and Rights of Passage*, Genève 1961, s. 174—175.

³⁵ Niewątpliwie konfrontując konwencję genewską o morzu pełnym z konwencją nowojorską w sprawie handlu tranzytowego stwierdzić można, że zasada wolności handlu okazała się lepszym uzasadnieniem dla wolności tranzytu państw śródlądowych niż zasada wolności mórz.

³⁶ Pogląd taki wypowiadali: M. Sibert, *Traité de droit international public*, t. I, Paris 1951, s. 660; G. Scelle, op. cit., s. 389. Konwencja o morzu pełnym z 1958 r. nie stwarza jednak podstaw dla takiej interpretacji.

³⁷ Ch. de Visscher, *Le droit international des communications*, Gand 1964, s. 6. W tym duchu występował delegat Holandii Scheffer, na konferencji genewskiej w 1958 r. (*United Nations Conference on the Law of the Sea. Fifth Committee*, t. VII, Geneva 1958, s. 18). Podobnie w memorandum Szwajcarii z 31 I 1958 r. (*ibidem*, t. VII, annexes annex 5, s. 71).

³⁸ F. Krenz, op. cit., s. 152—153.

³⁹ Delegat Afganistanu stwierdził w przemówieniu podczas 499 posiedzenia Komitetu VI Sesji XI Zgromadzenia Ogólnego: „No State could survive without an outlet to the sea”. Natomiast na konferencji genewskiej w 1964 r. delegat Boliwii akceptując opracowane zasady w sprawie handlu tranzytowego złożył deklarację, że kraj jego nie rezygnuje z walki o własne wybrzeże morskie: „even though the principles adopted concerning the land-locked countries [...] are an advance and a partial solution of the problems of some countries”. Poglądy te dowodzą, jak różnie można interpretować prawa zasadnicze państw.

norm, które nie zawierały się w tym systemie prawa, lub wiązać normami także te państwa, które nie są stroną konkretnych porozumień dotyczących tranzytu. Rozumowanie to zawiera również odrzucenie argumentacji, w myśl której wolność tranzytu przysługuje państwom śródlądowym zgodnie z zasadą umożliwienia wykonania norm prawa międzynarodowego (zasada skuteczności).

Nie można również wyprowadzić powszechnej normy prawa międzynarodowego nakazującej udzielenie wolności tranzytu państwom śródlądowym na podstawie powołania się na istnienie ogólnego pactum de contrahendo w zakresie tranzytu. Pactum de contrahendo oznaczać mogłoby jedynie obowiązek zawarcia umów międzynarodowych, a nie obowiązek rokowań nad umową międzynarodową z myślą o jej zawarciu, lecz bez obowiązku zawarcia⁴⁰. Wątpliwe jest jednak, czy pactum de contrahendo tak określone występuje w prawie międzynarodowym lub czy byłoby ono zgodne z zasadami ogólnymi prawa międzynarodowego i zasadami zwyczajowymi prawa traktatowego. Gdyby jednak dowieść na podstawie przeglądu norm prawa międzynarodowego, że pactum de contrahendo występuje w pewnej ograniczonej ilości wypadków, zawsze łączyłoby się ono z konkretnym postanowieniem traktatowym i nie mogłoby nosić charakteru zwyczajowego. Zwłaszcza zaś nie można podzielić opinii E. Lauterpachta, aby pactum de contrahendo występowało w związku z tranzytem, ponieważ, jak wskazywaliśmy wyżej, wolność tranzytu jest pochodzenia traktatowego⁴¹. Przyjmując natomiast, że pactum de contrahendo oznacza obowiązek rokowań nad umową, lecz bez obowiązku jej zawarcia, eliminuje się po prostu wartość analogii do prawa rzymskiego i, rzecz jasna, nie można dowieść obowiązku udzielenia tranzytu, skoro nie ma obowiązku zawarcia umów, na podstawie których miałby się ukształtować. Kwestię pactum de contrahendo poruszono także w związku z postanowieniem art. 3 genewskiej konwencji o morzu pełnym. L. Ehrlich przyjął koncepcję pactum de contrahendo dla określenia istoty art. 3, skoro dowodził, najprawdopodobniej zgodnie z zasadą umożliwienia wykonania, że artykuł ten „zobowiązuje państwa tylko do zawarcia odpowiednich umów”. Zaznaczyć jednak należy, że uczony ten wskazywał jednocześnie, iż artykuł „nie stwierdza więc żadnego zobowiązania szczegółowego poza zasadniczym obowiązkiem dojścia do takiej umowy, jednakże zawiera bądź co bądź zobowiązania nie wynikające z dzisiejszego stanu prawa międzynarodowego”⁴². Koncepcję

⁴⁰ E. Lauterpacht, op. cit., s. 349.

⁴¹ Pactum de contrahendo nie ma w prawie międzynarodowym bogatej literatury. Prócz krótkich uwag w obszerniejszych podręcznikach zagadnienie omawiają: L. Dischler, *Pactum de contrahendo*, w: *Wörterbuch des Völkerrechts*, t. II, Berlin 1961, s. 716—717; A. McNair, *The Law of the Treaties*, Oxford 1961, s. 27—29.

⁴² L. Ehrlich, *Suwerenność a morze w prawie międzynarodowym*, Warszawa 1961, s. 153.

pactum de contrahendo przyjmował też uczony urugwajski Jimenez de Arechaga⁴³. Nie miało jednak takie stanowisko tego samego wyrazu co u Ehrlichia, gdyż pactum de contrahendo, jego zdaniem, nie oznaczało obowiązku zawarcia umów tranzytowych. W rzeczy samej w art. 3 umawiające się strony przewidziały jedynie możliwość zawarcia umów dwustronnych w zakresie tranzytu lub stworzyły co najwyżej obowiązek rokowań nad takimi umowami⁴⁴.

III

Skoro nie istnieje norma prawa międzynarodowego, z której wynikałby obowiązek udzielenia tranzytu państwom śródlądowym na innej podstawie, jak umów wiążących państwa zainteresowane, rozważyć należy kwestie łączące się z zagadnieniem wzajemnego stosunku między umowami międzynarodowymi, znegocjowanymi w zamiarze ustalenia standardu powszechnego a umowami dwustronnymi.

We wstępie konwencji nowojorskiej z 1965 r. powołano się na art. 55 Karty NZ, rezolucję Zgromadzenia Ogólnego nr 1028 (XI), art. 2 i 3 konwencji genewskiej o morzu pełnym oraz na zasady handlu tranzytowego opracowane na konferencji genewskiej w 1964 r. Zarówno postanowienia konwencji, jak i tekst 8 zasad przytoczono we wstępie in extenso. Chronologiczne uszeregowanie powołanych źródeł i dokumentów dowodzi, że zmieniał się stosunek społeczności międzynarodowej do zagadnienia dostępu państw śródlądowych do morza i w miarę rozwoju przez nie akcji dyplomatycznej i zwiększania się nacisku, organów przez nie używanych (zwłaszcza wspomnieć należy o Komisji Gospodarczej dla Azji i Dalekiego Wschodu), państwa morskie zmuszone zostały do wyrażenia zgody na stworzenie ogólnego standardu w zakresie tranzytu w związku z dostępem do morza.

Wstęp konwencji nowojorskiej 1965 r. posiada znaczenie dla interpretacji norm zawierających się w konwencji, ponieważ podaje on pewną skalę rozwiązań optymalnych w zakresie dostępu państw śródlądowych do morza i stwarza tym samym możliwość dla porównań. Znaczenie wstępu jest jednak znacznie większe z punktu widzenia określenia stosunku norm umowy nowojorskiej do umów dwustronnych, w których zainteresowane państwa regulowały zagadnienie dostępu państw śródlądowych do morza. Konwencja nowojorska, odmiennie niż konwencja ge-

⁴³ E. Jimenez de Arechaga, op. cit.; s. 650—651.

⁴⁴ M. Iwane jako, *Stanowisko portów...*, op. cit., s. 60; A. Klafkowski, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 1964, s. 220; S. W. Mołodcow, *Miezdunarodno-prawowej režim otkrytogo moria i kontinentalnogo szelfa*, Moskwa 1960, s. 70; B. Sambrailo, op. cit., s. 37; H. Thierry, op. cit., s. 616; R. Zaorski, op. cit., s. 79.

newska lub zasady genewskie, rzadko przewiduje możliwość zawierania umów dwustronnych i nie zaleca wyraźnie takiej procedury. Jeśli zaś konwencja nowojorska nie zawiera norm regulujących pewne zagadnienia, to stało się tak bynajmniej nie dlatego, że uznano, iż jest to najwłaściwsze rozwiązanie problemu, lecz że państwa nadbrzeżne w obrobie swych interesów żywotnych sprzeciwiły się przyjęciu jakiegokolwiek ogólnego zobowiązania. W szczególności według art. 2 § 2 w trybie umów dwustronnych miało być uregulowane zagadnienie wykorzystywania środków transportowych na terytorium innego państwa⁴⁵. W trybie takich umów można było natomiast uregulować zagadnienie magazynowania towarów w punktach wejścia lub wyjścia z terytorium tranzytowego (art. 6) oraz zagadnienie tworzenia stref wolnocłowych w portach i w innych uzgodnionych punktach na terenie państw tranzytowych (art. 8)⁴⁶.

W tych warunkach można stawiać tezę, że zamieszczenie we wstępie konwencji postanowień art. 3 konwencji genewskiej z 1958 r. i zasad genewskich z 1964 r. sprawia, że zagadnienia nie uregulowane w samej konwencji nowojorskiej miałyby być rozwiązywane właśnie w duchu powołanej konwencji genewskiej i powołanych zasad. W tym właśnie świetle rozwiązywać należy zagadnienie stosunku norm konwencji nowojorskiej do umów dwustronnych regulujących zagadnienie dostępu państw śródlądowych do morza.

Art. 3 konwencji genewskiej o morzu pełnym przewidywał, że w imię umożliwienia dostępu państwom śródlądowym do morza, państwa nadbrzeżne mają zapewnić tranzyt przez swe terytorium. Wszelkie zagadnienia dotyczące wolności tranzytu oraz równego traktowania w portach mają być rozwiązywane przez państwa zainteresowane w drodze wspólnego porozumienia. Konwencja nie zawiera w zasadzie wyczerpania zasad, które kształtowałyby model stosownych umów międzynarodowych. Stwierdzono tylko w niej, że tranzyt powinien być zapewniony „na zasadzie wzajemności” oraz uwzględnienia praw państw nadbrzeżnych, jak też specjalnej sytuacji, w jakiej znajduje się państwo śródlądowe.

Konwencja inaczej, ujmuje zagadnienie tranzytu i w ogóle dostępu do morza w sytuacji, kiedy państwo nadbrzeżne i państwo nie posiadające wybrzeża morskiego zawarły umowę w tym przedmiocie, niż zagad-

⁴⁵ Najmocniej sprzeciwiał się temu postanowieniu delegat NRF dr Neupert (Doc. TD/TRANSIT/SR. 11, s. 3—4, 5).

⁴⁶ Zagadnienie wolnych stref portowych budziło już od dłuższego czasu kontrowersyjne opinie środowiska prawników. Por. R. Zaorski, *Wolne obszary portowe*, Gdańsk 1950. Wątpliwości różnego rodzaju o okazji przygotowywania konwencji w sprawie handlu tranzytowego zarejestrował obszerny dokument TD/TRANSIT/4 z dnia 10 VI 1965 r.

nienie uzyskania dostępu i tranzytu, kiedy właściwe państwa pozostają w stanie pozaumownym. W pierwszym przypadku tranzyt ma być wolny dla państwa śródlądowego zgodnie z zobowiązaniami zaciągniętymi w umowach zawartych z państwem nadbrzeżnym. Konwencja genewska w pełni zatem akceptuje istniejące umowy, na podstawie których państwa zainteresowane indywidualnie uzyskiwały dostęp do morza i tranzyt. W odniesieniu do państw, które nie są związane umowami co do tranzytu, konwencja przewiduje rozwiązywanie tych zagadnień w drodze wspólnego porozumienia. Umowy takie miałyby być negocjowane z myślą o przestrzeganiu zasady równych korzyści i wzajemności. W konwencji stwierdza się bowiem, że umowy dwustronne miałyby uwzględniać „prawa państw posiadających wybrzeże morskie lub państw przez które odbywa się tranzyt, jak również specjalną sytuację, w jakiej znajduje się państwo nie posiadające wybrzeża morskiego”. Konsekwencją przyjętych zasad jest więc taki stan rzeczy, w którym państwo tranzytowe nie musi przyjmować każdej propozycji państwa śródlądowego i może sprzeciwić się postanowieniu, które naruszałoby jego prawa.

Art. 3 § 1 konwencji genewskiej nasuwa pytanie, czy państwo nadbrzeżne może wypowiedzieć umowę międzynarodową dotyczącą dostępu do morza i tranzytu państw śródlądowych. Na pytanie należy odpowiedzieć twierdząco. Konwencja genewska nie tworzy bowiem obowiązku udzielania tranzytu, lecz potwierdza obowiązki, jakie wynikają lub mogą wynikać z umów międzynarodowych zawartych na podstawie wspólnego porozumienia. Używając klasycznej terminologii, postanowienie art. 3 § 1 konwencji genewskiej w sprawie tranzytu nie stanowi *ius cogens*, ale *ius dispositivum*. Wynika stąd, że z chwilą kiedy zgodnie z postanowieniami właściwych umów międzynarodowych co do ich wygaśnięcia lub wypowiedzenia umowa przestanie obowiązywać, zastosowanie mieć będzie art. 3 § 2 konwencji. Na podstawie powyższych uwag dojść można do wniosku, że obowiązek udzielenia tranzytu państwom śródlądowym nie może również powstawać z mocy konwencji genewskiej w odniesieniu do tych państw nadbrzeżnych, które nie zawarły umów z państwami nie mającymi wybrzeża morskiego. Wniosek wyciągnięty przed chwilą potwierdza interpretacja gramatyczna przepisu art. 3 § 2.

Konwencja genewska o morzu pełnym, jak dowodziliśmy wyżej, nie tworzyła pełnego standardu zasad, które miałyby być stosowane w umowach regulujących zagadnienie tranzytu państw śródlądowych. Standard taki zawiera jednak zarówno aneks A. IV. 1 przyjęty przez konferencję genewską w 1964 r., jak również konwencja nowojorska z 1965 r. Warto zatem rozpatrywać zagadnienia procedury zawierania umów tranzytowych o charakterze dwustronnym pod kątem widzenia wspomnianych zasad i wspomnianej konwencji.

Dokonując przeglądu zasad genewskich 1964 r. w sprawie handlu tranzytowego stwierdzić należy, że zawierają one wprawdzie rekomendację określonego standardu prawnego dla uregulowania zagadnienia dostępu, jednak w dalszym ciągu samo uregulowanie miało nastąpić w umowach dwustronnych lub między kilkoma państwami zainteresowanymi. Wyraźnie bowiem o uregulowaniu poszczególnych zagadnień dostępu do morza na podstawie umowy dwustronnej lub państw tranzytowych z państwem śródlądowym mówiły zasady III, VI i VIII. Idea unormowania zagadnień tranzytowych na podstawie takich umów międzynarodowych zawiera się także w rzeczy samej w zasadzie IV.

Stwierdzić można na podstawie powyższych uwag, że aneks A. VI. 1 potwierdził procedurę regulowania zagadnień tranzytowych zawartą w art. 3 konwencji genewskiej, jednocześnie jednak stworzony został standard prawny w zakresie tranzytu, który miała zawierać zaprojektowana konwencja w sprawie handlu tranzytowego państw śródlądowych. Warto przypomnieć, że rozwiązanie identyczne z tym które, zapowiadał aneks A. VI. 1, zostało już w związku z zagadnieniami komunikacji i tranzytu kilkakrotnie zastosowane. Znalazło ono wyraz m. in. w konwencji w sprawie wykorzystania sił hydraulicznych rzek⁴⁷ i konwencji w sprawie tranzytu energii elektrycznej⁴⁸. Art. 3 i 4 konwencji rzecznej i art. 1 konwencji tranzytowej przewidywały możliwość (lecz nie obowiązek) zawarcia umów dwustronnych lub między większą ilością państw zainteresowanych, podczas gdy pozostałe artykuły merytoryczne ustalały standard prawny, jaki miałyby się w takich umowach zawierać.

Przyjmując zatem, że z wstępu konwencji nowojorskiej wynika możliwość interpretowania jej postanowień pod kątem widzenia konwencji genewskiej z 1958 r. i zasad genewskich z 1964 r., stwierdzić należy, że w konsekwencji również konwencja nowojorska nie znosi procedury, zawartej w art. 3 konwencji genewskiej i potwierdzonej w zasadach genewskich z 1964 r.

⁴⁷ *Société des Nations. Deuxième Conférence Generale des Communications et du Transit. Instruments officiels approuvés par la Conférence*, Genève 1923, Doc. C. 823. M. 312. VII. 1923 (C.G.C.T. 36), s. 38 n. Bardzo przychylnie przydatność takiej procedury dla uregulowania zagadnień wykorzystania rzek dla celów przemysłowych ocenił P. Sevette, *Aspects juridiques de l'aménagement hydroélectrique des fleuves et des lacs d'intérêt commun*, Genève 1950, s. 133. Utrzymywał on, że w wykonaniu konwencji umowy dwustronne zawarte zostały „bardziej w klimacie kurtuazji niżli atmosferze przymusu”.

⁴⁸ *Ibidem*, s. 31 i n. Komunikaty o ostatnio zawartych umowach w sprawie tranzytu elektryczności dowodzą, że państwo tranzytowe w związku z jego interesami gospodarczymi dopuszczone zostało do korzyści wynikających z umowy i stało się współeksporterem. Uwagi o umowach w sprawie tranzytu energii elektrycznej przez Rumunię w związku z eksportem ZSRR do Bułgarii i Węgier: „Życie Warszawy” z 17 VIII 1965 r.; „Izwestija” z 26 X 1965 r.; „Trybuna Ludu” z 21 XII 1965 r.

Z istoty zagadnienia tranzytu, podobnie zresztą jak większości zagadnień komunikacyjnych wynika, że umowy dwustronne stanowią optymalne uregulowanie zagadnień współpracy międzynarodowej, jeśli zakres tej współpracy ograniczony jest do terytoriów tylko dwu państw.

Poglądu tego nie zmienia ustalenie w konwencji nowojorskiej ogólnego standardu w zakresie tranzytu państw śródlądowych. Tylko w umowach dwustronnych lub między państwami regionu tranzytowego mogą być ustalone zagadnienia szczegółowe, jak np., jakie drogi na obszarze danego państwa, spośród już użytkowanych, mogą okazać się wzajemnie wygodne dla tranzytu (nawiązując do art. 2 § 1 konwencji nowojorskiej). W umowie dwustronnej lub w umowie większej ilości państw (tworzących region tranzytowy) można jedynie (jak to wynika z art. 1 pkt d/3) określić, czy tranzyt odbywać się będzie rurociągami lub drogą powietrzną itd.

Państwo, które nie stanie się stroną konwencji nowojorskiej 1965 r., lecz jest stroną konwencji genewskiej z 1958 r. w sprawie morza pełnego zachowuje swobodę w zakresie precyzowania zobowiązań tranzytowych w umowie z państwem śródlądowym. Państwo, które stanie się stroną konwencji nowojorskiej, niewątpliwie w rokowaniach dwustronnych z państwem śródlądowym wiązane będzie standardem zawartym w konwencji w sprawie handlu tranzytowego. Inna rzecz, że nie wszystkie kwestie zostały rozwiązane w samej konwencji nowojorskiej i co do szeregu zagadnień najściślej łączących się z suwerennością państw nadbrzeżnych państwa takie zachowały swobodę działania. Każde z zainteresowanych państw będzie musiało rozstrzygnąć, jaka sytuacja będzie dla niego najlepszym rozwiązaniem nie tylko na podstawie porównania norm genewskich z 1958 r. z normami nowojorskimi, lecz także uwzględniając szereg innych przesłanek politycznych i gospodarczych.

Czy konwencja nowojorska spełnia warunki, aby stać się prawem wiążącym większą ilość członków społeczności międzynarodowej? Zbyt jeszcze wcześniej, by udzielić na to pytanie decydującej odpowiedzi. Wiele faktów wskazuje jednak, że znaczna grupa państw odniosła się do konwencji nowojorskiej z rezerwą i nie związała się, jak dotąd zawartymi w niej zobowiązaniami. Nie bez znaczenia jest również fakt, że rozwiązanie genewskie, które zaleciło, uregulowanie zagadnień tranzytu w związku z dostępem państw śródlądowych do morza na podstawie umów dwustronnych, uznane zostało za najwłaściwsze. Stanowisko takie zajęli między innymi: O. de Ferron, S. W. Mołodcow, Smejkal, G. Schwarzenberger, H. Thierry⁴⁹. Konstrukcji takiej również nie można

⁴⁹ O. de Ferron, op. cit., s. 86; S. W. Mołodcow, op. cit., s. 70; B. Sambrailo, op. cit., s. 37; G. Schwarzenberger, *A Manual of International Law*, t. I, London 1963, s. 103; H. Thierry, op. cit., s. 617. Warto zwrócić uwagę na wypowiedź dele-

zarzucać braku skuteczności. Jeśli bowiem w latach 1954—1957 zawarto 7 umów dwustronnych regulujących zagadnienie tranzytu państw śródlądowych, to po przyjęciu konwencji, genewskiej w 1958 r. w przeciagu niepełnych 2 lat zawarto 10 umów międzynarodowych poświęconych temu zagadnieniu⁵⁰.

LE PROBLÈME DU TRANSIT AU POINT DE VUE DE L'ACCÈS DES ÉTATS DE L'INTÉRIEUR DU CONTINENT À LA MER

Résumé

A l'opposé du droit de passage, dont il existe un résidu sous forme du droit de navigation de passage non-préjudiciable sur une mer territoriale, et du droit de libre accès à certaines enclaves internationales, le transit des états de l'intérieur du continent est — comme chaque autre forme de transit — une institution du droit de traité.

Ce problème du transit des états continentaux par rapport à l'accès, à la mer, est réglé en premier lieu par *des* traités bilatéraux. Il n'existe néanmoins pas l'obligation de contracter ces traités. L'art. 3 de la convention de Genève de 1958 concernant la pleine mer, ne créa non plus l'obligation de contracter ces sortes de traités, il forma uniquement le devoir de mener des pertractations en vue de contracter un traité de transit.

Dans l'entrée en matière de la convention de New York concernant le commerce de transit des états continentaux, de 1965, se laisse voir une possibilité d'interprétation de ses statuts au point de vue de la convention de Genève, de 1958, et des recommandations de la Conférence sur le Commerce et le Progrès, de 1964. Delà il est possible de conclure que la convention de New York n'abolit pas la procédure qui règle les problèmes de transit des états continentaux, formulée dans l'art. 3 de la convention concernant la pleine mer, et acceptée ultérieurement par les recommandations de Genève, en 1964.

De l'essence du transit, comme du reste de la majorité des problèmes de communication, il ressort que les traités bilatéraux constituent le règlement de choix de ces problèmes de coopération internationale, si la sphère de cette coopération est uniquement limitée aux territoires de deux états. La coopération de plus de deux états, ayants intérêt à l'accès d'états continentaux à la mer, devrait être réglée par un traité entre les états de la région de transit donnée.

gata Czechosłowacji Smejkała, który oświadczył, że konferencja nowojorska ma na celu opracowanie standardu powszechnego w dziedzinie dostępu i tranzytu państw śródlądowych do morza, nie wątpi się jednak, aby „bilateral and regional solutions were any less valuable” (Doc. TD/TRANSIT/SR. 6, s. 3).

⁵⁰ Obliczenie wykonano na podstawie Doc. TD/TRANSIT/6 z dnia 15 VI 1965 r.