

DARIUSZ R. BUGAJSKI

ZASADY PRZEPEŁYWU OBCYCH OKRĘTÓW W PRAKTYCE POLSKIEJ I NATO

Problematyka związana z nieszkodliwym przepływem przez morze terytorialne jest od lat przedmiotem zainteresowania doktryny i praktyki. Jednym z takich porozumień jest STRANG 1100 – Zasady wizyt okrętów państw NATO w portach NATO oraz w portach nie należących do NATO. Umowa ta weszła w życie w stosunku do członków sojuszu w 1995 roku.

STRANG dzieli wizyty okrętów na oficjalne oraz nieformalne i robocze. Wizyta oficjalna odbywa się na zaproszenie jednej ze stron lub związana jest z ważną państwową albo międzynarodową uroczystością, jeśli druga z zaangażowanych stron zgadza się na przyznanie wizycie tej rangi. Wizyta nieformalna to dobrosąsiedzka wizyta w porcie jednej ze stron, która nie łączy się z żadnymi oficjalnymi uroczystościami. Wizyta robocza realizowana jest w związku z ćwiczeniami NATO, podczas których okręty wymagają napraw, uzupełnienia zapasów oraz transportu ludzi, paliw i innych materiałów.

Oprócz wymienionych zasad STRANG reguluje pewne kwestie protokolarne, zagadnienia związane z wejściem w życie i obowiązywaniem jego postanowień, zastrzeżenia do umowy oraz formularz informacji kierowanych do kraju-gospodarza wizyty.

Autor omawia również polskie przepisy mające znaczenie w zakresie omawianej problematyki.

Problematyka związana z nieszkodliwym przepływem przez morze terytorialne jest od lat przedmiotem zainteresowania doktryny i praktyki. Również na łamach „Prawa Morskiego” wielokrotnie publikowano prace w różny sposób związane z tą tematyką. Dlatego, by uniknąć powtórzeń, w niniejszym artykule zostały przedstawione jedynie mniej znane zagadnienia związane z prawem nieszkodliwego przepływu okrętów w praktyce działań sił morskich państw NATO.

Współpraca sił morskich w tak złożonym sojuszu wojskowym wymaga często dużego stopnia standaryzacji procedur postępowania i techniki wykorzystywanej przez poszczególne kraje. Logistyka NATO określa ten proces jako formułowanie, uzgadnianie, implementację i aktualizację¹ norm dla potrzeb

¹ Na NATO-wski proces standaryzacyjny składają się trzy podstawowe działania: formułowanie lub aktualizacja standardów NATO-wskich, akceptacja standardów NATO-wskich przez poszczególne państwa oraz implementacja uzgodnionych standardów.

NATO². W jego wyniku standaryzowane wyposażenie albo procedury stają się kompatybilne, interoperacyjne, wzajemnie zamienialne lub wspólne³. Ogólnym celem takiego ujednoczenia jest zwiększenie efektywności sił militarnych sojuszu⁴.

Kwestią standaryzacji zajmują się liczne stałe organy i doraźne zespoły, wśród których główną rolę odgrywa Wojskowa Agencja ds. Standaryzacji (*Military Agency for Standardization – MAS*). Rezultaty wysiłków standaryzacyjnych są formułowane w postaci umów standaryzacyjnych (*Standardization Agreements – STANAG*) oraz publikacji sojuszniczych (*Allied Publications – AP*)⁵. Te ostatnie nie mają charakteru prawnie wiążącego. Porozumienia standaryzacyjne są natomiast przygotowywane przez odpowiednie organy NATO a następnie, po konsultacjach i przyjęciu, ratyfikowane przez poszczególne kraje członkowskie. Mają one zatem charakter umów prawa międzynarodowego, które tradycyjnie w naszym systemie prawnym określane są jako umowy resortowe.

Jednym z takich porozumień jest STANAG 1100 – *Zasady wizyt okrętów państw NATO w portach NATO oraz w portach nie należących do NATO*⁶, który odnosi się także do kwestii wykonywania przez okręty państw NATO prawa nieszkodliwego przepływu. Umowa ta weszła w życie w stosunku do członków sojuszu w 1995 r. Już w tytule tego aktu dostrzec można, że przedmiotem regulacji są przede wszystkim kwestie związane z przepływem wejściowym i wyjściowym. Porozumienie jednak odnosi się także, w pewnym stopniu, do zagadnienia tak zwanego przepływu bocznego (prostego), nie wiążącego się z wejściem na morskie wody wewnętrzne i przybiciem do urządzeń redowych lub portowych.

Głównym celem umowy jest uproszczenie i ujednoczenie formalności dotyczących dostępu wszystkich okrętów państw NATO, w tym jednostek o napędzie nuklearnym, do portów i kotwicowisk na obszarze NATO, będących pod jurysdykcją innych państw NATO oraz określenie procedur dostępu sił

² *NATO Logistics Handbook*, Bruksela 1994, pkt 806.

³ W terminologii NATO te cztery poziomy standaryzacji określono następująco: kompatybilność (*compatibility*) to zdolność funkcjonowania bez wzajemnego oddziaływania w tym samym systemie lub środowisku dwu lub więcej obiektów lub składowych wyposażenia lub materiału; interoperacyjność (*interoperability*) to zdolność systemów jednostek lub wojsk do świadczenia usług oraz przyjmowania usług od innych systemów, jednostek lub wojsk oraz wykorzystania w ten sposób wymienionych usług do skutecznego działania wspólnego; wzajemna zamienialność (*interchangeability*) oznacza, że dwa lub więcej obiektów ma charakterystyki fizyczne i funkcjonalne zapewniające jednakowe działanie, jednakową trwałość oraz możliwość wzajemnego zamieniania bez zmian swych właściwości lub bez uzupełniania dodatkowymi obiektami, poza jedynie dostrojeniem oraz bez specjalnej selekcji w celu dopasowania i działania; wspólność (*commonality*) oznacza, że grupy osób, organizacji lub państw posługują się wspólnymi doktrynami, procedurami lub wyposażeniem. *NATO Logistics...*, pkt 810.

⁴ *Ibidem*, pkt 807.

⁵ *Ibidem*, pkt 813.

⁶ Ogłoszony przez Wojskową Agencję ds. Standaryzacji w październiku 1995 r. *STANAG 1100 MIS – Procedures for visits to NATO and non-NATO ports by naval ships of NATO nations*.

morskich NATO do portów i kotwicowisk pod jurysdykcją zarówno państw NATO jak i państw nie będących stronami NATO. Porozumienie zapewnia zatem, według terminologii NATO, *wspólność (commonality)* zasad postępowania w siłach morskich krajów członkowskich. Reguły określone w STANAG obowiązują w czasie pokoju wszystkie władze narodowe oraz Naczelne Dowództwo NATO, a ich stosowanie opiera się na zasadzie wzajemności.

STANAG dzieli wizyty okrętów na **oficjalne**, wymagające uzyskania zgody typową drogą dyplomatyczną oraz **nieformalne** i **robocze**, które wymagają uzyskania zgody w dowództwach marynarek wojennych za pośrednictwem właściwych attache wojskowych albo też zgodnie z odrębnymi umowami. Także wszystkie wizyty (oficjalne, nieformalne i robocze) w tureckich portach Morza Czarnego i położonych w Cieśninach Czarnomorskich wymagają uzyskania zgody normalną drogą dyplomatyczną. Uzgodnienia dotyczące wizyt nieformalnych i roboczych w portach NATO oraz państw nie będących członkami NATO należą do kompetencji Naczelnego Dowódcy NATO (*MNCs*), który, jeśli wizyta dotyczy portu NATO, może delegować tę kompetencję podległemu dowódcy.

W przypadku planowania przepływu przez morze terytorialne (państwa NATO), innego niż nieszkodliwy przepływ, należy uzyskać zgodę państwa nadbrzeżnego kanałami właściwymi dla wizyt roboczych. Dotyczy to przede wszystkim prowadzenia ćwiczeń nawigacyjnych. Tymi samymi kanałami, za obustronną aprobatą, uzyskuje się zgodę na wizyty jednostek pływających biorących udział w programach poszukiwań naukowych, na prowadzenie których zazwyczaj wymagana jest zgoda dyplomatyczna.

Według umowy **wizyta oficjalna** odbywa się na zaproszenie jednej ze stron, bądź też związana jest z ważną państwową lub międzynarodową uroczystością, jeśli druga z zaangażowanych stron zgadza się na przyznanie wizycie tej rangi. Natomiast **wizyta nieformalna** to dobrosąsiedzka wizyta w porcie jednej ze stron, która nie łączy się z żadnymi oficjalnymi uroczystościami. Dotyczy to szczególnie wizyt, których celem jest promowanie i utrzymywanie dobrych stosunków pomiędzy dowództwami marynarek wojennych. **Wizyta robocza** natomiast realizowana jest w związku z ćwiczeniami i operacjami NATO, podczas których okręty wymagają napraw, uzupełniania zapasów oraz transportu ludzi, paliw i innych materiałów. Odnosi się to również do działań ratowniczych, przy których formalności zredukowane są do minimum. Wizyty robocze to także wizyty w trakcie ćwiczeń międzynarodowych (z udziałem państw nie należących do NATO)⁷, podczas których strony życzą sobie ograniczenia formalności.

⁷ Przykładem mogą być przedsięwzięcia realizowane w ramach Partnerstwa dla Pokoju, takie jak doroczne ćwiczenia pod kryptonimem Baltops, które wiążą się z przejściem przez morze terytorialne i wizytami w portach (np. w Gdyni) oraz inne, jak *Blue Game* i *Open Spirit*.

W zasadzie podczas wizyty oficjalnej i nieformalnej przepływ powinien mieć znamiona nieszkodliwego przejścia przez morze terytorialne, a w trakcie wizyty roboczej będzie on miał charakter z natury rzeczy inny niż nieszkodliwy. W każdym jednak przypadku działania podejmowane przez okręt powinny się mieścić w granicach zakreślonych przez prawo międzynarodowe, prawo państwa nadbrzeżnego oraz zasady określone w zezwoleniu.

We wszystkich trzech rodzajach wizyt, dowódca zespołu okrętów lub pojedynczego okrętu może zwrócić się do właściwej administracji, przez używane do tego celu kanały, o wyokrętowanie pokładowego statku powietrznego na najbliższe lotnisko wojskowe lub cywilne. Jeśli jest to możliwe, państwo portu powinno spełnić taką prośbę. Natomiast dowódca zespołu lub okrętu jest odpowiedzialny za przestrzeganie podczas przelotu przez taki statek powietrzny właściwych procedur oraz miejscowych przepisów wojskowych i cywilnych. W sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa jednostki pływającej i wypadków losowych, umowa dopuszcza skierowanie prośby o schronienie bezpośrednio do władz miejscowych.

Pewne różnice występują w sytuacji, gdy wizytujący roboczo lub nieformalnie zespół okrętów znajduje się pod bezpośrednim zwierzchnictwem dowództwa NATO. Przy planowaniu wizyt w portach NATO, dowództwo sojuszu (naczelnie lub podlegli dowódcy, którym przekazano odpowiednie kompetencje) występuje z prośbą zarówno do państwa okrętu jak i państwa portu. W praktyce odbywa się to zazwyczaj poprzez oficjalne ogłoszenie Planu Operacji, nie później niż 42 dni przed jej rozpoczęciem. W odniesieniu do Stałych Sił NATO, Plan Operacji jest wydawany po Rocznej Konferencji Planowania Operacyjnego. Zatwierdzenie planu przez poszczególne państwa jest jednocześnie wyrażeniem zgody na planowane wizyty. Jeżeli siły nie posiadają zatwierdzonego Planu Operacji, lub w przypadku operacji nagłych, bądź też z innych powodów, zaaprobowany Plan Operacji musi zostać zmieniony w ciągu 42 dni do zamierzonej wizyty; odpowiedni dowódca NATO powinien uprzednio uzyskać zgodę na proponowane zmiany ze strony państwa okrętu oraz państwa – gospodarza wizyty.

Śmigłowce należące do zespołu sił morskich mogą lądować i operować w przestrzeni powietrznej państw członkowskich, a więc także nad morzem terytorialnym, bez uprzedniej zgody dyplomatycznej, jedynie na podstawie zaaprobowanego planu ich użycia. Nie dotyczy to przestrzeni powietrznej Turcji, która wymaga uzyskania zgody na takie działania drogą dyplomatyczną.

Planowanie wizyt zespołów okrętów znajdujących się pod bezpośrednim zwierzchnictwem dowództwa NATO w portach państw nie będących członkami sojuszu może być realizowane z inicjatywy naczelnego dowództwa NATO lub państw członkowskich. Propozycja, uwzględniająca polityczną i militarną ocenę właściwości wizyty, sześć miesięcy przed planowaną realizacją kierowana jest do rozpatrzenia przez Komitet Wojskowy (*Military Committee – MC*), który wspólnie z Naczelnym Dowództwem Sił sprawdza propozycję z militarnego

punktu widzenia. W przypadku zatwierdzenia, plan przedkładany jest Komitetowi Planowania Obronnego (*Defence Planning Committee – DPC*). Po wyrażeniu zgody przez ten ostatni organ, organizacja wizyty jest realizowana przez Naczelne Dowództwo, które zwraca się do państw członkowskich o aprobatę wystąpienia o zezwolenie dyplomatyczne kraju wizytowanego portu.

Jeżeli państwo nadbrzeżne wyrazi zgodę na ćwiczenia prowadzone na jego wodach (przeływ boczny) jak i realizowane w ich trakcie wizyty robocze (przeływ wejściowy i wyjściowy), wówczas państwo to przejmuje odpowiedzialność za uzyskanie przez wszystkie okręty i statki powietrzne niezbędnych zezwoleń dyplomatycznych dla wszystkich operacji na ich wodach terytorialnych i incydentalnych wizyt w swoich portach i bazach. Dodatkowo państwo – gospodarz bierze na siebie odpowiedzialność za poinformowanie państw o przyznaniu odpowiednich zezwoleń.

Oprócz wymienionych zasad STANAG reguluje pewne kwestie protokolarne (np. wymiana salutów armatnich podczas wizyt), zagadnienia związane z wejściem w życie i obowiązywaniem jego postanowień, zastrzeżenia do umowy oraz formularz informacji kierowanych do kraju – gospodarza wizyty. Porozumienie dopuszcza także wprowadzanie przez państwo okrętu lub portu pewnych ograniczeń, wykraczających poza jego ramy, pod warunkiem, że nie prowadzi to do jakiegokolwiek dyskryminacji.

Formularz informacji jest jednocześnie prośbą o pozwoleń na określone działania na morzu terytorialnym oraz złożenie wizyt w portach. Zwraca się z nim attache obrony, podając jakich jednostek marynarki wojennej dotyczy prośba, czasy i pozycje wejścia oraz wyjścia z morza terytorialnego, te same szczegóły dotyczące planowanego kotwiczenia oraz nieformalnych i roboczych wizyt w portach, stopień i nazwisko dowódcy zespołu okrętów oraz nazwę (numer burtowy) okrętu flagowego, skład załogi, częstotliwości niezbędne w przewidywanych emisjach radiowych, szczegóły dotyczące pokładowych statków powietrznych (działania w powietrzu i oczekiwany serwis). Ponadto w formularzu zawarto informacje dotyczące oczekiwanego zabezpieczenia logistycznego (pilotaż, holowanie, zasilanie w energię elektryczną, wodę pitną, telefon, śmieci, informację turystyczną, dźwigi, trapy, kwatery dla załogi i inne).

Rządy Hiszpanii i Turcji wniosły do umowy zastrzeżenia. Pierwszy z tych krajów zastrzegł prawo do odmowy wyrażenia zgody na wizytę w swoich portach, jeśli prośba dotyczy okrętów idących bezpośrednio do lub z Gibraltaru. Związane jest to z trzechsetletnim sporem pomiędzy Madrytem a Londynem dotyczącym przynależności Skały, która jak dotąd pozostaje w rękach Zjednoczonego Królestwa. Ponadto w przypadku planowania wizyty okrętów o napędzie nuklearnym, Hiszpania oczekuje kierowania prośby o zgodę kanałami dyplomatycznymi, nie później niż 60 dni przed zamierzoną

wizytą⁸. Zastrzega sobie także prawo do ponownego rozpatrzenia, zmiany i wypowiedzenia w każdym czasie zgody wydanej na prośbę określoną w niniejszym porozumieniu.

Turcja natomiast zastrzegła sobie prawo do rozpatrywania próśb o przejście okrętów przez Cieśniny Czarnomorskie, morze terytorialne i wizyty w portach na podstawie krajowych przepisów. Potwierdza również zastosowanie klauzul konwencji z Montreux z 1936 r. do przejść i pobytu na Morzu Czarnym okrętów zmierzających do tureckich portów a także dla wizyt w portach Cieśnin Czarnomorskich.

W stosunku do okrętów polskich, znaczenie w zakresie omawianej problematyki ma również instrukcja ministrów obrony narodowej i spraw zagranicznych z dnia 27 marca 1991 r. w sprawie sposobu postępowania dowódców okrętów Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej wobec władz obcego państwa oraz zasad współpracy z przedstawicielami dyplomatycznymi i konsulami w portach zagranicznych⁹. Zgodnie z instrukcją, rejs okrętu do portu zagranicznego może być wykonany tylko po otrzymaniu zgody władz państwa portu. W praktyce Ministerstwo Spraw Zagranicznych, na wniosek Ministerstwa Obrony Narodowej, zwraca się do odpowiednich władz obcego państwa o zgodę na złożenie wizyty przez okręt w danym porcie. O wydaniu zgody Ministerstwo Spraw Zagranicznych informuje Ministerstwo Obrony Narodowej oraz, w razie konieczności, notyfikuje innym państwom przejście okrętu przez ich morza terytorialne. W MON koordynacja tych przedsięwzięć należy do kompetencji Departamentu Wojskowych Spraw Zagranicznych¹⁰, podlegającego podsekretarzowi stanu ds. polityki obronnej. Zasady te ze zrozumiałych względów nie znajdują zastosowania w wypadku, gdy wejście na obce morze terytorialne lub do portu zagranicznego jest następstwem przyczyn losowych (awaria, sztormowa pogoda, korzystanie z pomocy medycznej itp.). Jednak w każdej z takich sytuacji właściwy dowódca powinien niezwłocznie powiadomić miejscowe władze oraz polskie przedstawicielstwo dyplomatyczne i konsularne o przyczynie nieoczekiwanego wejścia i prosić o niezbędną pomoc.

Planowe współdziałanie sił morskich MW RP z obcymi flotami odbywa się na podstawie rocznych Planów Współpracy Resortu Obrony Narodowej z Zagranicą oraz Planów Udziału Resortu Obrony Narodowej w Przedsięwzięciach Integrycyjnych z NATO i Partnerstwa dla Pokoju. Oba dokumenty dotyczą

⁸ Jest to przykład związany z rozpowszechniającym się zjawiskiem wyróżniania i formalnego dyskryminowania przez państwa nadbrzeżne kategorii jednostek o specjalnych charakterystykach (*ships with special characteristics*), do których często zalicza się tankowce, chemikaliowce, jednostki z napędem nuklearnym oraz okręty.

⁹ Biuletyn Nawigacyjny Nr 1/99 (33), s. 48–54.

¹⁰ Zgodnie ze statutem Ministerstwa Obrony Narodowej, wprowadzonym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 16 lutego 1999 r. (Dz.U. z 1999 r., Nr 9, poz. 267, z późn. zm.).

zarówno wizyt okrętów obcej bandery na polskim terytorium morskim jak i wizyt realizowanych przez nasze siły w innych państwach.

Dowódca zespołu polskich okrętów i każdego pojedynczego okrętu obowiązany jest nadto stosować podstawowy dokument wewnętrzny MW RP, jakim jest *Regulamin służby na okrętach Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej* (RSO)¹¹, który reguluje między innymi pewne zagadnienia związane z immunitetem okrętu. W tej kwestii RSO posługuje się terminem „eksterytorialność jednostek pływających”. Zgodnie z regulaminem *jednostki pływające Marynarki Wojennej RP podlegają wyłącznie władzom RP i są nietykalne, bez względu na miejsce ich pobytu* (pkt 2). RSO stanowi także, że żadne organa obcego państwa nie mają prawa wykonywać w stosunku do tych jednostek jakichkolwiek aktów władczych, a ewentualne takie próby powinny być zdecydowanie odparte, łącznie z użyciem broni w razie konieczności.

Poza przedstawionym zagadnieniem regulamin jednocześnie przyjmuje, że sposób postępowanie dowódców i załóg jednostek pływających MW RP w odniesieniu do załóg okrętów, statków handlowych i organów innych państw powinien być zgodny z interesami i prawem Rzeczypospolitej Polskiej oraz prawem międzynarodowym. Ponadto RSO potwierdza obowiązek przestrzegania prawa państwa nadbrzeżnego przez jednostki pływające MW RP na obcych wodach wewnętrznych, morzach terytorialnych i w strefach ekonomicznych oraz portach zagranicznych.

Zasady przepływu okrętów obcych państw przez polskie morze terytorialne oraz warunki wejścia tych okrętów na polskie morskie wody wewnętrzne określa rozporządzenie ministra obrony narodowej z dnia 24 czerwca 1992 r.¹², które zostało wydane na podstawie art. 6 ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej¹³. Akt ten nie znajduje zastosowania wobec okrętów obcych państw, uczestniczących w ćwiczeniach wojskowych przeprowadzanych wspólnie z Marynarką Wojenną RP, które w terminologii NATO są określane jako wizyty robocze. Rozporządzenie uzależnia prawo okrętów obcych państw do przepływu przez polskie morze terytorialne oraz wchodzenia na polskie morskie wody wewnętrzne od zgody ministra obrony narodowej. Procedura uzyskiwania zgody odbywa się za pośrednictwem polskiego przedstawicielstwa dyplomatycznego w państwie okrętu, które składa odpowiedni wniosek co najmniej na 30 dni przed datą zamierzonego przepływu. Dalej sprawa jest przekazywana przez MSZ do MON – Departamentu Wojskowych Spraw Zagranicznych, który konsultuje wydanie decyzji z Dowództwem MW RP. Rozporządzenie określa

¹¹ Wprowadzony rozkazem Nr 34/MON z dniem 1 grudnia 1990 r. *Regulamin służby na okrętach Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej* (RSO), Gdynia 1990, Mar. Woj. 1084/90.

¹² Dz.U. z 1992 r., Nr 54, poz. 264.

¹³ Dz.U. z 1991 r., Nr 32, poz. 131, z późn. zm.

szczegółowo zasady udzielania zezwolenia i informacje, które powinny być zawarte we wniosku o przepływ.

Nie wydaje się jednak uzasadnione bliższe przedstawianie jego przepisów, które chociaż stosowane w praktyce, w sposób dość jednoznaczny są oceniane przez doktrynę jako niezgodne z polskimi zobowiązaniami międzynarodowymi. Akt ten bowiem, poprzez reglamentowanie przepływu, niewątpliwie godzi w prawo do nieszkodliwego przepływu okrętów przez morze terytorialne zagwarantowane przede wszystkim w konwencji o prawie morza z 1982 r.¹⁴ Rozwiązania przyjęte w rozporządzeniu nie mogą być również usprawiedliwione podobnymi regulacjami przyjętymi przez część państw bałtyckich¹⁵. Jednak ze względu na przedmiot niniejszych rozważań nie jest celowe powtarzanie tych argumentów doktryny i praktyki stosunków międzynarodowych, które przemawiają za odejściem od różnicowania tego prawa w zależności od rodzaju jednostki pływającej¹⁶.

RULES FOR THE PASSAGE OF FOREIGN VESSELS IN POLISH AND NATO PRACTICE (Summary)

The issue of free passage through territorial waters has been the subject of both doctrinal and practical interest for many years. One agreement concerning this issue is STRANG 1100 – Principles for NATO naval vessel visits to NATO and non-NATO ports. This agreement came into force for NATO member states in 1995.

STRANG divides visits into official, informal, and working categories. The official visit is one that occurs upon invitation by one of the parties or is connected to an important state or international celebration, provided that the second party agrees to categorize the visit as official. The informal visit is a friendly visit in the port of one of the parties and is not concerned with any official celebrations. The working visit takes place during NATO maneuvers,

¹⁴ Weszła w życie 16.11.1994, a przez Polskę została ratyfikowana 2 lipca 1998 r. (Dz.U. 1998 r., Nr 98, poz. 609). Tekst ogłoszony w Załączniku do Dz.U., Nr. 59, poz. 543 z dnia 20 maja 2002 r.

¹⁵ Zob. A. Makowski, *Ratyfikacja konwencji z 1982 roku a problem nieszkodliwego przepływu okrętów*, Prawo Morskie, 2000, t. XII, s. 85–88.

¹⁶ Zob. Z. Knypł, *Prawo nieszkodliwego przepływu okrętów wojennych przez morze terytorialne*, Prawo Morskie, 1986, t. I, s. 145–153; A. Straburzyński, *Zasięg i zakres prawa nieszkodliwego przepływu*, Prawo Morskie, 1998, t. X, s. 217–218; A. Makowski, *Działalność wojskowa na morzu terytorialnym w świetle konwencji o prawie morza z 1982 roku*, Prawo Morskie, 1999, t. XI, s. 55–62; A. Makowski, *op. cit.*, s. 81–88.

during which navy vessels require repairs, supplies, and the transport of people, fuel, and other materials.

In addition to the principles described above, STRANG regulates certain issues of protocol, issues concerned with the agreement coming into force and obligations imposed by its provisions, restrictions to the agreement and the information forms which are addressed to the country hosting the visit.

The author also discusses the Polish rules that are significant in light of the topic addressed.