

Instytut Administracji i Prawa Publicznego UMCS
Zakład Prawa Międzynarodowego Publicznego

Leszek Maria ROUPPERT

Status prawny Kanału Kilońskiego

Правовой статус Кильского канала

Etat juridique du canal de Kiel

Podstawowe znaczenie dla określenia statusu prawnego Kanału Kilońskiego posiadają postanowienia art. 380—386 traktatu wersalskiego. Ponieważ jednak sytuacja prawna kanału uległa od chwili jego uruchomienia kilkakrotnym zmianom, przyjmując za punkt wyjścia kwestię uregulowania ustroju prawnego Kanału Kilońskiego przepisami wewnętrznymi lub aktem międzynarodowoprawnym, można ją rozpatrywać w oparciu o dwa zasadnicze okresy:

Okres I — od r. 1895 do r. 1919, to znaczy od chwili oddania kanału do użytku do jego umiędzynarodowienia w traktacie wersalskim — kiedy to ustrój prawny kanału był oparty na wewnętrznym prawie niemieckim.

Okres II — od r. 1919 do chwili obecnej — ustrój prawny kanału opiera się na postanowieniach art. 380—386 traktatu wersalskiego. Ponieważ moc obowiązująca tego traktatu (oczywiście w przedmiocie postanowień dotyczących Kanału Kilońskiego) była uzależniona w praktyce od: 1) noty hitlerowskiej z 14 listopada 1936 r.; 2) działań wojennych w czasie drugiej wojny światowej — można wyodrębnić trzy podokresy, biorąc za punkt wyjścia kwestię obowiązywania postanowień traktatu wersalskiego: a) r. 1919—1936; b) r. 1936—1945; c) r. 1945 do chwili obecnej.¹

¹ Niektórzy autorzy przyjmują podział na cztery odrębne okresy, np. L. Gelberg: *Sytuacja prawna Kanału Kilońskiego*, [w:] *Zagadnienia prawne Bałtyku*, Zbiór prac pod red. L. Gelberga, Wrocław—Warszawa—Kraków 1969, s. 9; także V. Böhmert: *Die Kanäle*, [w:] *Wörterbuch des Völkerrechts*, red. K. Strupp, H. J. Schlochauer, 2 Bd., Berlin 1961, ss. 221—222.

W okresie I Kanał Kiloński podlegał wyłącznej suwerenności Rzeszy niemieckiej, jako droga wodna łącząca dwa otwarte morza, wybudowana na terytorium niemieckim i stanowiąca strefę wód wewnętrznych tego państwa. Taka ocena ustroju prawnego Kanału Kilońskiego znalazła również odzwierciedlenie w orzeczeniu Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej w sprawie „Wimbledon” w stwierdzeniu, że „w tym okresie Kanał Kiloński był wewnętrzną drogą żeglowną stanowiącą własność narodową, a zezwolenie na korzystanie z kanału przez setki innych państw niż państwo nadbrzeżne pozostawione jest swobodnemu uznaniu tego państwa.”²

Eksploatacja kanału należała do państwa niemieckiego i wykonywana była na podstawie przepisów ustawodawstwa wewnętrznego (*Betriebsordnung*). Kanał był otwarty w czasie pokoju, zarówno w dzień, jak i w nocy dla statków wszystkich bander. Jedynie przypadki naruszenia przepisów bezpieczeństwa żeglugi oraz przepisów porządkowych, celnych, sanitarnych, dewizowych mogły stanowić podstawę wydania zakazu przepływu w określonych okolicznościach i warunkach. Podstawę zakazu korzystania z kanału mogły również stanowić: import i eksport niedozwolonych towarów oraz działanie mające na celu uiszczenie niższej opłaty za przejazd niż przewidywały obowiązujące przepisy. Opłaty były ujednocnione, a ich wysokość ustalona w zależności od ilości przewożonego ładunku. Wpływy uzyskiwane z opłat przeznaczano na utrzymanie kanału w stanie żeglownym.

W czasie wojny, w której Niemcy były jedną ze stron walczących, przysługiwało im prawo zamknięcia kanału dla statków nieprzyjacielskich, a statki neutralne mogły zeń korzystać wyłącznie na warunkach ustalonych przez władze niemieckie. Każdy przepływ okrętów wojennych przez Kanał Kiloński w tym okresie mógł być uzależniony od uzyskania uprzedniego zezwolenia Niemiec, którym przysługiwało także prawo zamknięcia kanału w każdej chwili, bez podania powodów.

W oparciu o art. 54 konstytucji niemieckiej z r. 1871 należy przyjąć, że wszelka dyskryminacja statków obcych bander była niedopuszczalna. W doktrynie niemieckiej³ podkreśla się fakt, że żadnych prób dyskryminacji statków handlowych, zarówno w postaci zakazu przepływu, jak też w drodze nacisku fiskalnego przez stosowanie wyższych opłat w stosunku do statków określonych bander, nie podejmowano. Norma konstytucyjna postanawiała bowiem, że opłaty za korzystanie ze sztucznych

² Permanent Court of International Justice [cyt. dalej PCIJ] 1923, Ser. A, nr 1, s. 22.

³ Zob. Böhmert: *op. cit.*, s. 220 (przepis konstytucyjny cytowany także za Böhmertem).

dróg wodnych stanowiących własność państwową nie mogą przekraczać kosztów utrzymania oraz odbudowy urządzeń i wyposażenia tych dróg. Z normy tej wynikała równość wszystkich użytkowników Kanału Kilońskiego, tak krajowych, jak i obcych.

Tak więc w okresie I Kanał Kiloński stanowił wewnętrzną drogę wodną Niemiec i podlegał całkowicie jurysdykcji niemieckiej do 20 I 1920 r., to jest do chwili wejścia w życie postanowień traktatu wersalskiego.

Traktat wersalski w części XII, w dziale VI, w art. 380—386 ustalił nową sytuację prawną Kanału Kilońskiego. Postanowienia te stały się wyrazem ogólnych tendencji, reprezentowanych w kręgu autorów traktatu, a zmierzających do ułatwienia obrotu gospodarczego, znalezienia przez wielkie mocarstwa, wyczerpane prowadzeniem wojny, nowych rynków zbytu, a przede wszystkim do ułatwienia komunikacji i transportu dla osiągnięcia tych celów. Już orędzie prezydenta Wilsona do Kongresu Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej z 8 I 1918 r. formułowało zasadniczą podstawę, między innymi dla przyszłego stanu prawnego Kanału Kilońskiego, ponieważ żądało w pkt 2 „zupełnej wolności żeglugi na morzu, poza obrębem wód terytorialnych, zarówno w czasie pokoju, jak w czasie wojny”, a ponadto w pkt 3 „zniesienia — jak tylko będzie możliwe — wszelkich barier gospodarczych i ustanowienia równych warunków w handlu dla wszystkich narodów godzących się na pokój i jednoczących się celem jego utrzymania.”⁴

Działając w duchu tego orędzia, autorzy traktatu wersalskiego dali wyraz prawny postulatowi „zupełnej wolności żeglugi” i postulatowi „zniesienia wszelkich barier gospodarczych i ustanowienia równych warunków handlu”, dokonując w odpowiednich postanowieniach traktatu wersalskiego u m i ę d z y n a r o d o w i e n i a wewnętrznych dróg wodnych oraz ustanowienia na stopie zupełnej równości dla wszystkich państw wolności i otwarcia Kanału Kilońskiego, a także dostępu do niego (art. 380).⁵

Przedstawienie problematyki związanej z ustanowieniem ustroju prawnego dla kanału morskiego w traktacie pokoju wymaga pewnych dodatkowych wyjaśnień. Traktat pokoju łączy pewne cechy tak umów wielostronnych, jak również umów dwustronnych; bowiem stron w tego typu umowie jest wiele, ale należą one do dwóch przeciwstawnych ugrupowań. Tak też było w przypadku traktatu wersalskiego, w którym po jednej stronie wystąpiło pięć głównych mocarstw sprzymierzonych

⁴ *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna, Wybór dokumentów, Wstęp i opracowanie L. Gelberg [cyt. dalej: Gelberg: Wybór dokumentów], t. II, Warszawa 1958, s. 11.*

⁵ B. Winiarski: *Wybór źródeł do nauki prawa międzynarodowego, Warszawa 1938, s. 194.*

i stowarzyszonych oraz dwadzieścia dwa mocarstwa sprzymierzone i stowarzyszone, natomiast z drugiej strony — Niemcy.⁶

W nauce i dyplomacji niemieckiej dla podważenia mocy obowiązującej traktatu wersalskiego posługiwano się argumentem, że traktat ten został podpisany pod przymusem i że jest on nie tyle umową międzynarodową, co dyktatem zwycięskich mocarstw.⁷ Takiego stanowiska nie można oczywiście pogodzić z normami prawa międzynarodowego, obowiązującymi tak w czasie podpisywania traktatu, jak i obecnie. Umowa międzynarodowa jest bowiem nieważna między innymi wówczas, jeżeli zastosowano przymus fizyczny (*vis absoluta*), gwałt lub przemoc względem pełnomocników. Natomiast przymus psychiczny stosowany wobec państwa nie powoduje nieważności umowy. Zagadnienia te najtrafniej — zdaniem autora — ocenia J. Makowski:⁸ „Fakt, że strona pokonana siłą oręża zmuszona była zawrzeć pokój na niekorzystnych dla siebie warunkach, nie czyni traktatu pokoju nieważnym. Nacisk wywarty na rząd tego państwa ma charakter przymusu psychicznego (*vis compulsiva*), który nie uważa się za ograniczenie woli państwa. Natomiast *vis absoluta*, tj. gwałt fizyczny nad osobami pełnomocników, groźba takiego gwałtu, a także trzymanie w niewoli, czyni traktat pokoju, podpisany w takich warunkach, nieważnym.” A także: „Przymus psychiczny spowodowany przegraną wojną nie unicestwia ważności oświadczenia woli pełnomocników, zgadzających się na podyktowane im przez zwycięzcę warunki pokoju. Wszelkie więc gadaniny Niemców przeciwko «dyktatowi» wersalskiemu nie miały podstaw prawnych.”

Ponieważ względem pełnomocników Niemiec nie zastosowano tych elementów, które składają się na pojęcie przymusu fizycznego, nie można zatem mówić o nieważności podpisanego przez nich traktatu pokoju. Zajęcie stanowiska przeciwnego prowadziłoby do podważenia mocy obowiązującej wszystkich traktatów pokoju. W tym świetle traktat wersalski nie był umową nieważną i związał w sposób zgodny z prawem międzynarodowym wszystkich sygnatariuszy.⁹

Stan prawny wód Kanału Kilońskiego w pracach przedtraktatowych był rozważany alternatywnie, albo przyrównywany do stanu prawnego Kanału Sueskiego i Kanału Panamskiego, a więc pozostawiony pod zarządem Niemiec, albo umiędzynarodowiony, z pozbawieniem Niemiec

⁶ Takie stanowisko zajmuje też S. E. Nahlik: *Wstęp do nauki prawa międzynarodowego*, Warszawa 1967, s. 188.

⁷ Zob. K. Skubiszewski: *Aspekt prawny zagadnień polsko-niemieckich w traktacie wersalskim*, [w:] *Problem polsko-niemiecki*, Poznań 1963, ss. 329—330.

⁸ J. Makowski: *Podręcznik prawa międzynarodowego*, Warszawa 1948, s. 413 oraz s. 338.

⁹ Zob. też J. Symonides: *Obowiązki postanowień Traktatu Wersalskiego dotyczących Kanału Kilońskiego*, „Technika i Gospodarka Morska” 1967, nr 6, s. 254.

zwierzchnictwa nad nim. W trakcie tych prac z żadnym z państw bałtyckich, w tej liczbie ani z Polską, ani ze Związkiem Radzieckim, nie porozumiewano się w tej sprawie.

Ostatecznie postanowieniami traktatu wersalskiego nadano Kanałowi Kilońskiemu stan prawny analogiczny do stanu prawnego Kanału Sueskiego i Kanału Panamskiego, pozostawiając Niemcom zwierzchnictwo nad kanałem, jednakże z ograniczeniami zasadniczej natury.

Zasada wolności żeglugi, zastosowana już poprzednio do Kanału Sueskiego i Kanału Panamskiego, została w art. 380 traktatu wersalskiego przeniesiona także na grunt Kanału Kilońskiego. Wprawdzie niemieckie koła rządowe uznały to postanowienie za wyjątkowe, jednak w doktrynie prawa międzynarodowego uznawano przenikanie z prawa zwyczajowego do prawa traktatowego zasady wolności żeglugi i nieszkodliwego przepływu, a cytowane postanowienie traktatu wersalskiego stanowiło krok naprzód w zakresie umownego określania zasad wolności żeglugi umownymi normami prawa międzynarodowego.¹⁰ Art. 380—386 traktatu wersalskiego poddają Kanał Kiloński normom prawa międzynarodowego.

Z art. 380 wynika, że zarówno Kanał Kiloński, jak i dostępy do niego będą zawsze wolne i otwarte na stopie zupełnej równości dla statków handlowych i okrętów wojennych wszystkich państw w czasie pokoju z Niemcami. Takie sformułowanie wyklucza możliwość zamknięcia kanału zarówno w ogóle, jak tylko dla statków określonej bandery.

Ograniczenia na kanale ruchu osób, statków i okrętów, dopuszczalne w myśl art. 381, mogą być uzasadnione jedynie przepisami policyjnymi, celnymi, sanitarnymi, emigracyjnymi i imigracyjnymi bądź regulującymi wywóz i przywóz towarów zakazanych. Zasadą rządzącą z mocy art. 381 w stosunku do ruchu po kanale jest zasada bezwzględnej wolności żeglugi — „ruch nie będzie podlegał żadnym ograniczeniom.” Wprowadzenie ograniczeń natury policyjno-porządkowej nie narusza ustanowionej traktatowo zasady wolności żeglugi po kanale, tym bardziej że odnośne przepisy porządkowe, według postanowienia art. 381 ust. 2, powinny być ogłędne i jednolite, nie powinny niepotrzebnie hamować ruchu.¹¹

¹⁰ Np. wcześniejsze traktatowe uregulowanie w traktacie wiedeńskim z r. 1815 w art. 58—66 kwestii wolności żeglugi — Winiański: *op. cit.*, ss. 16—17.

¹¹ Można by mieć zastrzeżenia co do ścisłości tłumaczenia tekstu oryginalnego traktatu, gdyż *raisonables* należało przetłumaczyć jako „rozsądne”, a *uniformes* jako „jednolite” (zob. także Gelberg: *Wybór dokumentów*, t. II, s. 29, przypis 1 — gdzie zwrócono uwagę na nieścisłe tłumaczenie tekstu traktatu wersalskiego). W nauce niemieckiej można spotkać tendencyjną interpretację postanowień traktatu dotyczących ograniczeń określonych w art. 381. Na przykład Henningsen, komentując ten artykuł, podaje pełne brzmienie ustępu pierwszego, natomiast ustęp drugi streszcza w specyficzny sposób — nadając mu takie brzmienie: „W ust. 2 tego samego artykułu postanawia się, że ograniczenia ruchu mogą być oparte

Otwarcie Kanału Kilońskiego dla żeglugi po pierwszej wojnie światowej nastąpiło na zasadzie równości wszystkich państw, bez możliwości ograniczeń w prawie wewnętrznym. Zasada wolności żeglugi była jednolicie stosowana dla statków handlowych i dla okrętów wojennych. Potwierdził tę zasadę wyrok Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej z r. 1923 w sprawie statku „Wimbledon”¹² w stwierdze-

jedynie na przepisach policyjnych i celnych, jak również na przepisach sanitarnych, emigracyjnych i imigracyjnych bądź też na zakazach wywozu lub przywozu.” Autor pomija ostatnie zdanie tego ustępu, które mówi, że przepisy te (z których można wywodzić prawa do ograniczenia żeglugi) powinny być rozsądne i jednolite oraz nie powinny niepotrzebnie hamować ruchu statków. Pominiecie to jest charakterystyczne dla niemieckiej teorii prawa międzynarodowego, która stosując tego rodzaju interpretację postanowień traktatu wersalskiego, pokrywała milczeniem jego mniej wygodne dla Niemiec dyspozycje (*Wörterbuch des Völkerrechts und der Diplomatie*, 3. Bd. Berlin—Leipzig 1929, s. 73). Tezę o tendencyjnej interpretacji postanowień traktatu wersalskiego jeszcze głębiej uzasadnia końcowe zdanie autora w opracowaniu hasła „Kanał Cesarza Wilhelma w Traktacie Pokojowym”, gdzie stwierdza on „o ile postanowienia traktatu wersalskiego o Kanale Cesarza Wilhelma z punktu widzenia politycznego i prawa międzynarodowego mogą być usprawiedliwione, to te postanowienia, które zmierzają do pozbawienia Rzeczy ważnego ośrodka obrony jej interesów, muszą być określone jako bezprawne. Ponieważ kanał został zbudowany także dla celów wojskowych, postanowienia te oznaczają nadmierne naruszenie zwierzchnictwa terytorialnego Niemiec, które nie stoi w żadnym stosunku do osiągniętych korzyści. Z tego należy wnioskować, że wrogom chodziło jedynie o to, by osłabić Niemcy militarnie” (*ibid.*, s. 75). Oceniając tego typu poglądy, trzeba stwierdzić, że ich celem było przygotowanie właściwego gruntu politycznego dla stworzenia możliwości wypowiedzenia postanowień traktatu.

¹² Stan faktyczny tej sprawy przedstawia się następująco: Brytyjski parostatek „Wimbledon”, wynajęty przez towarzystwo francuskie w celu przewiezienia amunicji z Salonik do Gdańska, został 21 III 1921 r. zatrzymany w Kanale Kilońskim przez władze niemieckie. Kierownik urzędu komunikacyjnego odmówił wydania zezwolenia na przejazd, powołując się na wydane 25 i 30 VII 1920 r. zarządzenia niemieckie o neutralności w czasie wojny polsko-rosyjskiej. Ambasador Francji w Berlinie 23 III 1921 r. zwrócił się do rządu niemieckiego z prośbą o cofnięcie zakazu i udzielenie zezwolenia na przejazd, stosownie do postanowień art. 380 traktatu wersalskiego. Po odmowie rządu niemieckiego „Wimbledon” kontynuował rejs przez cieśniny bałtyckie i przybył do Gdańska 6 IV 1921 r. z 13-dniowym opóźnieniem. Francja, Wielka Brytania, Włochy i Japonia 16 I 1923 r. skierowały sprawę do Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej, wniosek Polski z 23 V 1923 r. o dopuszczenie jej w charakterze interwenientki (w powołaniu art. 62 i 63 Statutu Trybunału) został przez Trybunał rozpatrzony pozytywnie 28 VI 1923 r. Trybunał 17 VIII 1923 r. wydał wyrok, w którym uznał ośmioma głosami przeciwko trzem, że władze niemieckie bezpodstawnie odmówiły prawa przepływu statkowi „Wimbledon” przez Kanał Kiloński, gdyż w art. 380 traktatu wersalskiego zobowiązywał państwo niemieckie do niestosowania swoich zarządzeń o neutralności w strefie kanału. Rząd niemiecki zobowiązany został do pokrycia

niu: „Jakkolwiek Kanał Kiloński zbudowany przez Niemcy, na terytorium niemieckim był do roku 1919 wewnętrzną drogą państwa, do którego należą oba brzegi [...], wewnętrzną i narodową drogą żeglowną, z której korzystanie przez statki państw obcych jest kwestią regulowaną przez państwo nadbrzeżne [...], to z mocy traktatu wersalskiego stał się międzynarodową [podkreślenie moje] drogą wodną, mającą zapewnić pod gwarancją traktatową łatwiejszy dostęp do Bałtyku dla dobra wszystkich państw”.¹³ Po rozpatrzeniu szeregu aktów związanych ze statusem prawnym Kanału Sueskiego i Kanału Panamskiego, Trybunał stwierdził: „Powszechny pogląd, wedle którego, jeżeli sztuczną drogę żeglowną, łączącą dwa otwarte morza, oddano na stałe do użytku całego świata, droga ta zostaje zrównana z cieśninami naturalnymi w tym znaczeniu, że nawet przejazd okrętu wojennego państwa prowadzącego wojnę nie narusza neutralności państwa suwerennego, pod którego jurysdykcją znajdują się te wody.”¹⁴ W końcowej sekwencji Trybunał stwierdza, że Kanał Kiloński musi być otwarty na zasadzie równości dla wszystkich statków handlowych i okrętów wojennych państw pozostających w stanie pokoju z Niemcami.

Od momentu dojścia do władzy Hitlera Niemcy przestały respektować postanowienia traktatu wersalskiego. W nocy z 14 listopada 1936 r., skierowanej do 16 państw europejskich, wypowiadającej klauzule rzeczne i kanałowe części XII traktatu wersalskiego, czytamy: „[...] o ile chodzi o Kanał Cesarza Wilhelma, to inne Mocarstwa uważają, że trzeba utrzymać w dalszym ciągu samowolnie narzucone Niemcom przez traktat wersalski ograniczenia zwierzchnictwa terytorialnego. Rząd Niemiecki nie mógłby usprawiedliwić w dalszym ciągu odpowiedzialności za obecną sytuację. Wobec czego jest on zmuszony oświadczyć, że na przyszłość nie będzie się uważał za związanego postanowieniami traktatu wersalskiego, dotyczącymi dróg wodnych leżących na terytorium niemieckim, ani opartymi na nich statutami międzynarodowymi zarządzającymi żeglugę na tych drogach wodnych.”¹⁵

wynikłych z tego powodu kosztów, poniesionych przez statek i jego załadowcę (*charterer*), w wysokości 140 749,35 fr. łącznie z procentami kompensacyjnymi od daty wyroku, w terminie nie przekraczającym trzech miesięcy (PCIJ 1923, Ser. A, nr 1, ss. 11—25).

¹³ PCIJ 1923, Ser. A, nr 1, ss. 22—23.

¹⁴ PCIJ 1923, Ser. A, nr 1, s. 23; też L. Ehrlich: *Prawo międzynarodowe*, wyd. IV, Warszawa 1958, s. 538, oraz M. Iwanek: *Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości*, Kraków 1969, ss. 83—84.

¹⁵ *Nota niemiecka, wymawiająca klauzule rzeczne i kanałowe Części XII Traktatu Wersalskiego, Warszawa, dnia 14 listopada 1936*, „Zbiór Dokumentów” 1937, nr 2, ss. 39—43.

W styczniu 1937 r. dowództwo marynarki niemieckiej zabroniło obcym okrętom wojennym przepływanie przez kanał bez uprzedniego zezwolenia, otrzymanego w drodze dyplomatycznej. Praktycznym wynikiem tych postanowień było to, że sytuacja prawna Kanału Kilońskiego stała się taka sama jak przed r. 1919. Określona została ogłoszonymi w miejsce przepisów traktatu wersalskiego postanowieniami o wolności żeglugi na Kanale Kilońskim na zasadzie wzajemności państw, które pragną z kanału korzystać.¹⁶ G. Reintanz¹⁷ zwraca uwagę, że rząd niemiecki poprzez ogłoszoną notę z r. 1936 zajął stanowisko negujące międzynarodowy charakter Kanału Kilońskiego.

Chociaż nota godziła w sygnatariuszy traktatu wersalskiego, zainteresowane państwa nie wystąpiły zdecydowanie i zwanie przeciw posunięciom niemieckim. Rządy Francji i Czechosłowacji odpowiedziały protestami, podczas gdy Wielka Brytania, Jugosławia i Polska¹⁸ ograniczyły się do wyrazów ubolewania, że Niemcy nie wybrały drogi traktatowej dla zmiany statusu prawnego kanału. G. Reintanz stwierdza: „Postępowanie faszystowskich Niemiec z r. 1936 nie znajduje żadnego oparcia w prawie międzynarodowym. Nie da się go uzasadnić ani prawem wypowiedzenia, ani milczącą zgodą kontrahentów; nie można usprawiedliwiać go też ani naruszeniem traktatu przez inne państwo-stronę, ani klauzulą *rebus sic stantibus*.”¹⁹

W świetle postanowień *Deklaracji w sprawie świętości umów*, podpisanej w Londynie 17 stycznia 1871 r. — „uznającej jako istotną zasadę prawa narodów, iż żadne państwo nie może zwolnić się z zobowiązań traktatu ani zmienić jego postanowień inaczej jak tylko za zgodą układających się stron, osiągniętą przez przyjazne porozumienie”²⁰ — należy określić notę niemiecką jako akt jednostronny, na mocy którego państwo wycofuje się z systemu prawnego, tworzonoego przez umowę — i co za tym idzie, jako akt sprzeczny z prawem międzynarodowym²¹.

¹⁶ A. Klafkowski: *Prawo międzynarodowe publiczne*, Wyd. III, Warszawa 1969, s. 150.

¹⁷ G. Reintanz: *Problemy prawno-międzynarodowe Kanału Kilońskiego*, „Technika i Gospodarka Morska” 1965, nr 3, s. 99.

¹⁸ *Odpowiedź Rządu Polskiego (na notę niemiecką)*, Warszawa dnia 3 grudnia 1936 r., „Zbiór Dokumentów” 1937, nr 2, ss. 43—45, gdzie czytamy m.in.: „Rząd Polski z żalem dowiaduje się o podjętej przez Rząd Niemiecki decyzji wypowiedzenia wspomnianych klauzul. Rząd Polski sądzi, że może rozumieć wyżej wzmiankowaną Notę niemiecką w tym duchu, iż ustalenie reguł dotyczących tych dróg wodnych niemieckich, które zostaną uznane za wspólną zgodą za posiadające znaczenie międzynarodowe, będzie przedmiotem rokowań.”

¹⁹ Reintanz: *op. cit.*, s. 99.

²⁰ Zob. Winiarski: *op. cit.* s. 41.

²¹ Por. J. Makowski: *Organa państwa w stosunkach międzynarodowych, Zjazdy międzynarodowe, Umowa międzynarodowa*, Warszawa 1957, ss. 188—192.

Jeszcze w czasie trwania drugiej wojny światowej problem Kanału Kilońskiego był przedmiotem międzynarodowych dyskusji. Na konferencji w Teheranie (listopad 1943 r.) F. Roosevelt²² zaproponował utworzenie międzynarodowej strefy obejmującej Kanał Kiloński i równoczesne poddanie miast, Hamburga i Kilonii, międzynarodowej kontroli. Plan Morgenthau'a z września 1944 r. przewidywał, że kanał powinien należeć do „strefy międzynarodowej” (składającej się z Zagłębia Ruhry, Nadrenii, Westfalii, części Dolnej Saksonii, Holsztynu i południowej części Szlezewiku), która administrowana będzie przez władze bezpieczeństwa, ustanowione przez Narody Zjednoczone.”²³

Po drugiej wojnie światowej propozycje dotyczące „umiędzynarodowienia Kanału Kilońskiego” przedstawił dwukrotnie prezydent Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, H. Truman.²⁴ Szereg kroków dyplomatycznych podejmowała również, od r. 1945 począwszy, Dania, która na londyńskiej konferencji zastępców ministrów spraw zagranicznych w r. 1947 przedłożyła memorandum zawierające postulaty dotyczące utworzenia międzynarodowego towarzystwa do administracji i kontroli kanału.²⁵ Także w r. 1947 w petycji skierowanej do ONZ Amerykanin, Ch. Pelton, zaproponował utworzenie strefy Kanału Kilońskiego jako obszaru powierniczego ONZ, pod administracją Polski, Danii i ewentualnie Niemiec.²⁶

W związku z tym, że Kanał Kiloński znalazł się po drugiej wojnie światowej w brytyjskiej strefie okupacyjnej, należy przedstawić stanowisko brytyjskie w kwestii określenia obecnego stanu prawnego kanału. Należy przyjąć, że brytyjskie władze okupacyjne przywróciły w praktyce stan prawny ustanowiony dla Kanału Kilońskiego w traktacie wersalskim. Stanowisko takie uzasadnia oświadczenie podsekretarza stanu w brytyjskim Foreign Office, Mahewa, dotyczące oceny stanu prawnego kanału: „rządy brytyjski i francuski uważają, że Kanał Kiloński stał się międzynarodowym szlakiem wodnym, zgodnie z postanowieniami traktatu wersalskiego i że w dalszym ciągu posiada on ten status.”²⁷ Podobne stanowisko zajęli Raymond i Sedillo w memorandum skierowanym 10 III 1952 r. do Urzędu Niemieckich Spraw Politycznych

²² *Teheran—Jalta—Poczdam, Dokumenty konferencji szefów rządów trzech wielkich mocarstw* [tłum. z rosyjskiego], Wyd. II, Warszawa 1970, s. 84.

²³ Cyt. za Reintanzem: *op. cit.*, s. 99.

²⁴ *Ibid.*, s. 99 — wystąpienia na konferencji poczdamskiej i w memorandum z 5 stycznia 1946 r.

²⁵ *Ibid.*, s. 99.

²⁶ L. Antonowicz: *Likwidacja kolonializmu ze stanowiska prawa międzynarodowego*, Warszawa 1964, s. 80.

²⁷ M. L. Whiteman: *Digest of International Law*, t. III, Washington 1964, ss. 1256—1260 (cyt. za Symonidesem: *op. cit.*, s. 256).

(Office of German Political Affairs): „[...] nie ma potrzeby podejmowania żadnych dalszych kroków, by postanowienia traktatu wersalskiego dotyczące Kanału Kilońskiego stały się znowu w pełni operatywne.”²⁸

Ponieważ stan prawny Kanału Kilońskiego nie był przedmiotem sporu rozpatrywanego przez Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości ani inny trybunał o charakterze międzynarodowym, należy prześledzić orzecznictwo wewnętrzne Niemiec w przedmiocie obowiązywania norm traktatu wersalskiego, dotyczących Kanału Kilońskiego. W sprawie „Kiel Canal Collision” Niemiecki Trybunał Najwyższy (Strefy Brytyjskiej) w wyroku z 1 czerwca 1950 r. uznał, że podstawą wyrokowania w sporze wynikłym ze zderzenia dwóch obcych statków w Kanale Kilońskim w r. 1942 są przepisy prawa niemieckiego. Takie stanowisko zostało oparte o założenie przyjęte przez Trybunał, że „umiędzynarodowienie” kanału nie zmieniło charakteru tej drogi wodnej jako części niemieckiego terytorium, ponadto wynikające z art. 380 traktowanie obcych statków na równi ze statkami niemieckimi powoduje, że i one, podobnie jak statki niemieckie, winny podlegać prawu niemieckiemu. W kwestii obowiązywania postanowień traktatu wersalskiego Trybunał stwierdził: „czy kanał pozostał międzynarodową drogą wodną [...] wydaje się wątpliwe, ponieważ nota niemiecka o niemieckich drogach wodnych z listopada 1936 r. zakończyła jego umiędzynarodowienie, a krok ten nie spotkał się z żadnym poważnym oporem ze strony państw-sygnatariuszy traktatu wersalskiego [...]”²⁹ Stanowisko judykatury niemieckiej zmierzało w kierunku uznania zwierzchnictwa nad kanałem w oparciu o jednostronną deklarację Rzeszy z r. 1936. Tak więc, jeżeli Najwyższy Sąd Krajowy Szlezewiku w orzeczeniu z 24 XI 1954 r. w sprawie „Ari”³⁰ określił Kanał Kiloński jako podlegający niczym nie ograniczonemu zwierzchnictwu niemieckiemu (stanowisko takie było wyczerpująco uzasadnione w wywodach V. Böhmerta), to już Trybunał Związkowy w orzeczeniu z 12 VII 1955 r. w sprawie „Skantzias” mówi o Kanale Kilońskim bez żadnego uzasadnienia jako o niemieckim obszarze państwowym.³¹

²⁸ Whiteman: *op. cit.*, s. 1260; J. M. Raymond, Assistant Legal Adviser for German Affairs, and J. Sedillo, Attorney, Office of the Legal Adviser, to Elwood Williams, Office of German Political Affairs, „Kiel Canal“ *Memorandum* 1952, M. S. Department of State, file 962 A. 5301/3—1052 (cyt. za Symonidesem: *op. cit.*, s. 256).

²⁹ Tekst zamieszcza H. Lauterpacht: *International Law Reports* 1950, nr 34, s. 133.

³⁰ Omówienie wyroku I. von Münch: *Ari-Fall*, [w:] *Wörterbuch des Völkerrechts*, t. I, Berlin 1960, s. 85.

³¹ *Ibid.*, t. III, Berlin 1962, s. 854.

Dla pełnego zobrazowania obecnego stanu prawnego Kanału Kilońskiego należy przytoczyć opinie panujące w doktrynie prawa międzynarodowego na ten temat. Ponieważ stosunkowo mało jest opracowań dotyczących Kanału Kilońskiego³², z wyjątkiem prac niemieckich, z konieczności oparto się na opracowaniach podręcznikowych. Wyróżniono trzy zasadnicze grupy poglądów:

- 1) potwierdzające moc obowiązującą postanowień traktatu wersalskiego;
- 2) występujące przeciwko tej tezie;
- 3) nie zajmujące zdecydowanego stanowiska, a ograniczające się do przedstawienia pewnych faktów bez komentarza prawnego.

Reprezentantem pierwszego stanowiska jest przede wszystkim Ch. Rousseau³³, który stwierdza, że stan prawny ustanowiony w traktacie wersalskim został przywrócony w r. 1945. W okresie późniejszym autor jeszcze raz podkreślił fakt obowiązywania postanowień art. 380 traktatu wersalskiego; uznał, że żądanie zezwolenia na przepływ przez Kanał Kiloński okrętów wojennych może mieć jedynie znaczenie kurtuazyjne, a w zakończeniu wypowiedzi podkreślił: „Amerykańscy przedstawiciele w Wysokiej Komisji Międzynarodowej w tym czasie [w początku lat pięćdziesiątych] podtrzymywali nawet tezę, że kanał przestał być międzynarodową drogą wodną, aby stać się wewnętrzną drogą wodną Niemiec. Departament Stanu musiał ostatecznie porzucić to stanowisko na początku 1953 r., aby przyłączyć się do punktu widzenia Francji i Wielkiej Brytanii.”³⁴

³² Problematyka dotycząca Kanału Kilońskiego jest potraktowana marginesowo przez R. R. Baxtera: *The Law of International Waterways, with Particular Regard to Inter-oceanic Canals*, Cambridge—Massachusetts 1964. Pomija to zagadnienie A. Siegfried: *Les canaux internationaux et les grandes routes maritimes mondiales*, „Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de la Haye” 1949, t. 74, ss. 5—71. Także najnowszy podręcznik radziecki — *Kurs międzynarodowego prawa*, pod red. W. M. Czchikwadze, t. III, Moskwa 1967, w rozdziale poświęconym cieśninom i kanałom międzynarodowym, nie wspomina w ogóle o Kanale Kilońskim (ss. 153—159). Stosunkowo najwięcej miejsca zajmuje problematyka Kanału Kilońskiego w polskiej literaturze prawa międzynarodowego, np. Gelberg: *op. cit.*, ss. 7—43; R. Zaorski, J. Gąsiorowski, R. Maciejewska, J. Symonides: *Aktualny stan prawny Kanału Kilońskiego, Tendencje w zakresie jego uregulowania i sytuacja prawna statków Krajów Demokracji Ludowej*, Prace Instytutu Morskiego, seria III, nr 66, Gdańsk 1966, s. 56; Symonides: *op. cit.*, ss. 254—256.

³³ Ch. Rousseau: *Droit international public*, Paris 1953, s. 412.

³⁴ Ch. Rousseau: *Allemagne et Pologne, Passage sans préavis de navires de guerre polonais dans le canal de Kiel*, „Revue Générale de Droit International Public” 1959, nr 4, s. 708.

M. Sibert³⁵ podkreśla, że stan prawny ustanowiony przez art. 380 mógł ulec zmianie jedynie w oparciu o postanowienia art. 19 paktu Ligi Narodów; uważa dalej, że nota niemiecka z r. 1936 była oczywistym pogwałceniem prawa, którego nie mogło złagodzić zapewnienie przez Rzeszę udostępnienia na zasadzie wzajemności jej dróg wodnych dla żeglugi innych państw.

J. L. Brierly³⁶ stoi na stanowisku, że wprawdzie postanowienia traktatu wersalskiego dotyczące Kanału Kilońskiego zostały wypowiedziane przez hitlerowskie Niemcy, wszelako powszechnie uznaje się, iż status międzynarodowej drogi wodnej, określony tymi postanowieniami, ma wciąż zastosowanie do tego kanału.

W nauce niemieckiej E. Menzel³⁷ uznaje, że obecnie obowiązujący dla Kanału Kilońskiego reżim prawny oparty jest na odpowiednich postanowieniach traktatu wersalskiego.

Reprezentantami tej grupy poglądów na gruncie nauki polskiej są: C. Berezowski³⁸, A. Klafkowski³⁹, J. Makowski⁴⁰, J. Symonides.⁴¹ Do

³⁵ M. Sibert: *Traité de droit international public*, Paris 1951, t. I, s. 781.

³⁶ J. L. Brierly: *The Law of Nations*, VI. ed., Oxford 1963, s. 236.

³⁷ E. Menzel: *Völkerrecht*, München 1963, s. 153.

³⁸ C. Berezowski: *Prawo międzynarodowe publiczne, Część I*, Warszawa 1966, s. 229; *id.*: *Terytorium, Instytucje wyspecjalizowane, Współpraca międzynarodowa, Obszary kolonialne i zależne, Wojna powietrzna*, Warszawa 1957, s. 67: „Po zwycięstwie odniesionym nad hitleryzmem Kanał Kiloński otwarto ponownie dla wszystkich statków obcych na zasadach traktatu wersalskiego.”

³⁹ Klafkowski: *op. cit.*, s. 150: „Po II wojnie światowej Kanał Kiloński znalazł się w brytyjskiej strefie okupacyjnej, a władze wojskowe faktycznie przywróciły stan unormowany przez Traktat Wersalski z roku 1919.”

⁴⁰ J. Makowski: *Zarys wykładu prawa międzynarodowego w czasie pokoju* [maszynopis powielony], Warszawa 1950, s. 154: „Sytuacja prawna Kanału Kilońskiego opiera się dotąd na postanowieniach art. 380—386 Traktatu Pokoju Wersalskiego, ponieważ jednostronne wypowiedzenie tych postanowień przez rząd niemiecki w 1936 r., jako sprzeczne z prawem, uważa się za niebyłe.”

⁴¹ Symonides: *op. cit.*, s. 256: „Tak więc za tezą, że sytuacja prawna Kanału Kilońskiego regulowana jest przez odpowiednie postanowienia traktatu wersalskiego, przemawiają następujące argumenty: 1) postanowienia traktatu wersalskiego nie stały się nieważne ani z uwagi na sytuację przymusową, w jakiej znalazły się Niemcy po I wojnie światowej, ani też nie straciły swej mocy obowiązującej w wyniku II wojny światowej; 2) nota niemiecka z 1936 r. była sprzeczna z prawem międzynarodowym i dlatego nie mogła wywołać trwałych skutków prawnych; 3) nawet jeśli przepisy traktatu wersalskiego dotyczące Kanału Kilońskiego przestały być skuteczne po 1936 r., to nie oznacza to, iż przestały one *ipso facto* obowiązywać; w prawie międzynarodowym obowiązywanie i skuteczność nie są pojęciami tożsamymi; 4) jak wynika z dokumentów, Wielka Brytania przywróciła tym przepisom skuteczność po 1945 r., równocześnie stojąc na stanowisku, że z uwagi na ich obowiązywanie nie ma potrzeby manifestowania tego

grupy tej można także zaliczyć takich autorów, jak Colombos, Fenwick, Verdross⁴², którzy, traktując o Kanale Kilońskim, omawiają wyłącznie postanowienia traktatu wersalskiego, nie wspominając wcale o nocie niemieckiej, co można uznać za pośrednie obowiązywanie klauzul traktatu wersalskiego w odniesieniu do kanału.

Odmianą metodę — pośredniego uznania mocy obowiązującej postanowień traktatu wersalskiego — przyjęła grupa autorów, którzy nie wdając się w ocenę konsekwencji prawnych noty niemieckiej, a więc także dalszego obowiązywania art. 380—386 traktatu wersalskiego, traktują Kanał Kiloński na równi z Kanałem Sueskim i Kanałem Panamskim — jako międzynarodową drogę wodną. Do grupy tej można zaliczyć: R. Baxtera⁴³, który omawia łącznie te trzy kanały w oparciu o normy międzynarodowego prawa kanałów morskich — i uważa, że „zastosowanie koncepcji praw rzeczowych w stosunku do Kanału Kilońskiego uczyniłoby zbędne rozważania problemu obowiązywania traktatu wersalskiego”; J. Huilliera⁴⁴, stwierdzającego, że „kanały morskie zostały poddane przez konwencje międzynarodowe dwu i wielostronne (w przypadku Kanału Kilońskiego art. 380—386 traktatu wersalskiego) statusowi prawnemu, którego treść jest zasadniczo identyczna”; G. Schwarzenbergera⁴⁵, który stwierdza, że „sztuczne drogi wodne stanowiące część suwerennego państwa i łączące morza otwarte, takie jak Kanał Sueski, Panamski, Kiloński, zostały upodobnione do morza pełnego.”

Poglądy przeciwnie obowiązywaniu postanowień traktatu wersalskiego oparte są przede wszystkim na konsekwencjach prawnych noty niemieckiej z r. 1936, a szczególnie mocno podkreślają fakt braku sprzeciwu ze strony państw-sygnatariuszy traktatu wersalskiego na notę III Rzeszy. Tak np. R. Sandiford⁴⁶ uważa, że nota niemiecka zmieniła

w specjalnym akcie prawnym; 5) wprowadzie stanowisko doktryny nie jest jednolite i wypowiedane są opinie, że kanał stracił swój międzynarodowy charakter i że podstawę jego obecnej sytuacji prawnej stanowi prawo niemieckie, jednak większość uczonych w sposób bezpośredni lub pośredni uznaje dalsze obowiązywanie stosownych postanowień traktatu wersalskiego.”

⁴² C. J. Colombos: *The International Law of the Sea*, 3 ed., London 1954, ss. 164—165; Ch. Fenwick: *International Law*, IV ed., New York 1965, ss. 476—477; A. Verdross: *Międzynarodowe prawo* [przekład z III wyd. niemieckiego], Moskwa 1959, s. 582.

⁴³ Baxter: *op. cit.*, ss. 181—185; podobne stanowisko zajmuje Gelberg: *op. cit.*, s. 36: „Internacjonalizacja Kanału Kilońskiego, podobnie jak dwóch innych kanałów, opiera się dziś przede wszystkim na powszechnym prawie międzynarodowym, co zmniejsza, a nawet eliminuje potrzebę rozważania kwestii obowiązywania traktatu wersalskiego.”

⁴⁴ J. L. Huillier: *Droit international public*, Paris 1949, ss. 166—167.

⁴⁵ G. Schwarzenberger: *A Manuel of International Law*, t. 1, London 1960, s. 106.

⁴⁶ R. Sandiford: *Diritto Marittimo*, Milano 1960, s. 151.

poprzedni stan prawny i od tego czasu kanał stracił swój międzynarodowy charakter; F. Berber⁴⁷ przyjmuje, że oświadczenie niemieckie nabrało mocy prawnej przez milczące uznanie ze strony innych kontrahentów — należy zatem przyjąć, że wolność żeglugi po Kanale Kilońskim opiera się obecnie na postanowieniach prawa niemieckiego, a nie międzynarodowego; G. Reintanz⁴⁸ wskazuje na fakt, że Sojusznicza Rada Kontroli nad Niemcami nie zajmowała się zagadnieniem kanału, a okupacyjne władze brytyjskie nie przedsięwzięły żadnych kroków, które pozwalałyby wnioskować o przywróceniu statusu prawnego, jaki nadał mu traktat wersalski; K. Skubiszewski⁴⁹ pisze: „Aczkolwiek krok niemiecki nie dał się pogodzić z prawem międzynarodowym, w szczególności z przepisami o wygasaniu zobowiązań traktatowych, przyjęć należy, iż z upływem czasu art. 380—386 utraciły moc. Pośród 16 państw zawiadomionych o wypowiedzeniu powyższych przepisów tylko dwa zaprotestowały (Czechosłowacja i Francja), Polska zaś należała do tych adresatów noty niemieckiej, którzy wyrazili jedynie ubolewanie, że Niemcy nie zdecydowały się na odmienne uregulowanie sprawy w drodze zawarcia nowej umowy międzynarodowej.”

Do grupy tej można zaliczyć również autorów, którzy omawiając kwestię jednostronnego wypowiedzenia ze strony Niemiec, uważają, że powrót do stanu prawnego ustanowionego w art. 380—386 traktatu wersalskiego dla Kanału Kilońskiego może nastąpić w drodze zawarcia przyszłego traktatu pokojowego z Niemcami⁵⁰, ewentualnie w specjalnej umowie międzynarodowej, szczególnie uwzględniającej bezpieczeństwo państw bałtyckich.⁵¹

Trzecia grupa obejmuje autorów, którzy nie zajmują zdecydowanego stanowiska, podkreślają że sytuacja prawna Kanału Kilońskiego jest niejasna, a po drugiej wojnie światowej nie była przedmiotem żadnego uregulowania.

⁴⁷ F. Berber: *Lehrbuch des Völkerrechts*, t. I, München 1960, s. 314.

⁴⁸ Reintanz: *op. cit.*, s. 99.

⁴⁹ Skubiszewski: *op. cit.*, s. 361, porównaj także J. A. Obieta: *The International Status of the Suez Canal*, The Hague 1960, s. 37.

⁵⁰ D. F. O'Connell: *International Law*, t. I, London 1965, s. 651, J. G. Starke: *An Introduction to International Law*, 5 ed., London 1965, s. 195 oraz P. D. Barabolia, L. A. Iwanaszczenko, D. N. Kolesnik: *Mieżdunarodnoprawowej rieżym waźniejszych proliwow i kanałow*, Moskwa 1965, s. 117.

⁵¹ Np. L. Gelberg: *Zarys prawa mieżdzynarodowego*, Warszawa 1967, s. 150; N. I. Pietrenko [w:] *Mieżdunarodnoje prawo*, red. G. P. Kałużnaja, Moskwa 1964, s. 217; P. D. Barabolia i inni: *Wojenno-morskoj mieżdunarodnoprawowej spravocznik*, Moskwa 1966, ss. 199—200; *Diplomaticzeskij słowar'*, t. II K-P, Moskwa 1961, s. 21; W. N. Durdieniewski, S. B. Kryłow: *Podręcznik prawa mieżdzynarodowego* [tłum. z ros.], Warszawa 1950, s. 303.

Stanowisko takie jest charakterystyczne dla nauki radzieckiej, np. W. Lisowski⁵² ogranicza się do stwierdzenia, że Kanał Kiloński od chwili zakończenia drugiej wojny światowej jest okupowany przez wojska angielskie. W podręczniku prawa międzynarodowego z r. 1964⁵³ informuje się, że po drugiej wojnie światowej „status prawny Kanału Kilońskiego nie był uregulowany żadnymi umowami czy porozumieniami między zainteresowanymi stronami.” A. Wołkow⁵⁴ wspomina o nocie niemieckiej (błędnie podaje datę jej wystosowania), a następnie zajmuje się przepisami niemieckimi regulującymi żeglugę po kanale.

W nauce polskiej od oceny aktualnej sytuacji prawnej kanału wstrzymują się: R. Bierzanek⁵⁵ i L. Ehrlich⁵⁶, przytaczając bez komentarzy postanowienia art. 380—386 traktatu wersalskiego i informując o niemieckiej nodzie z r. 1936, natomiast R. Maciejewska⁵⁷, dokonując analizy poglądów za i przeciw obowiązywaniu postanowień traktatu wersalskiego, nie zajmuje konkretnego stanowiska w tej sprawie.

Podobne stanowisko w nauce zachodniej reprezentują między innymi H. Lauterpacht⁵⁸ i R. Redslob.⁵⁹

Biorąc pod uwagę, że:

1) nota niemiecka z r. 1936, jako sprzeczna z prawem międzynarodowym, nie powodowała trwałych skutków prawnych;

2) Kanał Kiloński po drugiej wojnie światowej znalazł się w brytyjskiej strefie okupacyjnej, a Wielka Brytania potwierdziła obowiązywanie odpowiednich klauzul traktatu wersalskiego;

3) większość poglądów doktrynalnych opowiada się za istnieniem stanu prawnego Kanału Kilońskiego w oparciu o postanowienia traktatu wersalskiego lub identyczne z nimi normy prawa zwyczajowego⁶⁰ —

⁵² W. I. Lisowski: *Międzynarodowe prawo*, Kijew 1955, s. 150.

⁵³ *Międzynarodowe prawo*, red. F. I. Kozewnikow, Moskwa 1964, s. 247.

⁵⁴ A. A. Wołkow: *Morskoje prawo*, Moskwa 1969, s. 130.

⁵⁵ R. Bierzanek [w:] *Zarys prawa międzynarodowego publicznego*, Praca zbiorowa pod red. M. Muszkata, Warszawa 1955, t. I, s. 268.

⁵⁶ L. Ehrlich: *Prawo międzynarodowe*, Wyd. IV, Warszawa 1958, ss. 537—538.

⁵⁷ R. Maciejewska: *Sytuacja prawna statków obcych w kanałach i cieśninach morskich*, Prace Instytutu Morskiego, seria III, nr 56, Gdańsk 1966, ss. 7—9.

⁵⁸ L. Oppenheim, H. Lauterpacht: *International Law*, VIII ed., London 1955, vol. I, ss. 482—483.

⁵⁹ R. Redslob: *Traité de droit des gens*, Paris 1950, s. 169.

⁶⁰ J. Gilas [rec.]: *Zagadnienia prawne Bałtyku* — „Faństwo i Prawo” 1970, z. 8—9, s. 376: „Na Kanale Kilońskim obowiązują bowiem, rzecz jasna, nie normy wersalskie, lecz normy zwyczajowe identyczne z wersalskimi. Obowiązują zaś bynajmniej nie dlatego, że z protestem przeciwko jednostronnemu wypowiedzeniu tych norm przez Rzeszę niemiecką 21 V 1935 r. [błędna data] wystąpiły Francja i Czechosłowacja, a Zjednoczone Królestwo przywróciło ich obowiązywanie po II wojnie światowej jako okupant, lecz dlatego, że normy wersalskie

przyjąć należy, iż z punktu widzenia prawa międzynarodowego obecny status prawny Kanału Kilońskiego opiera się na 1) postanowieniach art. 380—386 traktatu wersalskiego oraz 2) powszechnych normach zwyczajowych międzynarodowego prawa kanałów morskich.

РЕЗЮМЕ

Автор рассматривает правовой статус Кильского канала в двух основных периодах: I. 1895—1919 гг., когда канал был внутренним водным путем Германии, II. 1919 г. до настоящего времени с разделением на три периода: а) 1919—1936 гг.; б) 1936—1945 гг.; в) 1945 г. до настоящего времени — канал является международным водным путем.

В I периоде Кильский канал находился на основе предписаний германского права, а также принципов, вытекающих из германской конституции, под исключительным суверенитетом Германской империи.

Версальский договор регулировал в ст. 380—386 правовой статус Кильского канала как международного водного пути. Опираясь на эти решения, автор анализирует постановление Постоянной палаты международного правосудия по судебному делу судна „Вимбледон“, а также связанные с ним мнения представителей доктрины международного права.

Много места занимает правовая оценка германской ноты с 1936 г., денонсирующей речные и каналовые клаузулы Версальского договора, а также судоустройство в британской оккупационной зоне, в которой после II мировой войны находился Кильский канал.

Рассматривая преобладающие в доктрине международного права правовые и фактические оценки Кильского канала, автор разделяет их на три группы: 1) поддерживающие законную силу Версальского договора; 2) выступающие против этого тезиса; 3) не занимающие решительной точки зрения и ограничивающиеся представлением некоторых фактов без правового комментария.

В конце автор отмечает, опираясь на недействительность германской ноты с 1936 г., подтверждения действующих решений Версальского договора британским оккупационным правительством, а также

stworzyły prawa po stronie społeczności międzynarodowej jako całości, noszące charakter praw nabytych, co lord Mc Nair nazywał na tle podobnej kwestii prawnej statusu mandatu Afryki Południowo-Zachodniej «reżimem obiektywnym» — i jako takie prawa te uniezależniły się od umowy międzynarodowej, która dała im początek. W konsekwencji normy te będą obowiązywały, nawet gdy nie obowiązuje traktat wersalski, dopóki i jeśli nie staną się sprzeczne z później powstałymi normami o charakterze *ius cogens*, co jednak nie nastąpiło.”

учитывая преобладающее большинство представителей доктрины международного права, что существующий правовой статус Кильского канала опирается на: 1) решения ст. 380—386 Версальского договора, 2) всеобщие обычные нормы международного права морских каналов.

R É S U M É

L'auteur envisage l'état juridique du canal de Kiel par rapport à deux périodes principales, à savoir celle de 1895 à 1919 où ce canal était une voie navigable en Allemagne, et celle de 1919 jusqu'à l'heure actuelle, cette dernière se divisant en trois sous-périodes suivantes: de 1919 à 1936, de 1936 à 1945 et de 1945 jusqu'à présent où le canal est une voie navigable internationale.

Dans la première période, celle de 1895 à 1919, le canal de Kiel dépendait exclusivement du gouvernement du Reich Allemand, à base des prescriptions du droit allemand et des principes résultant de la constitution allemande.

Le traité de Versailles, dans les articles 380—386, réglait l'état juridique du canal de Kiel en tant qu'une voie navigable internationale. Se fondant sur ces dispositions l'auteur analyse le jugement de la Cour Permanente de Justice Internationale concernant le bateau „Wimbledon” et les opinions relatives des représentants de la doctrine du droit international.

On s'occupe également en détails de l'évaluation juridique de la note allemande de 1936 dénonçant les clauses sur la navigation fluviale et par le canal, contenues dans le traité de Versailles; on parle aussi largement de la juridiction britannique dans la zone d'occupation où le canal de Kiel s'est trouvé après la seconde guerre mondiale.

Analysant les évaluations juridiques et réelles de l'état juridique actuel du canal en question, connues dans la doctrine du droit international, l'auteur en distingue trois groupes, à savoir: a) confirmant l'autorité obligeante du traité de Versailles, b) s'opposant à cette thèse et c) n'exprimant pas d'avis décidé, mais se limitant à la présentation de certains faits sans leur commentaire juridique.

En conclusion — se référant aux faits tels que: la nullité de la note allemande de 1936, la confirmation de l'obligation des dispositions du traité de Versailles par les autorités d'occupation britanniques et par la plupart des représentants de la doctrine du droit international — l'auteur constate que l'état juridique actuel du canal de Kiel est fondé sur les dispositions des articles 380—386 du traité de Versailles et sur les normes coutumières générales du droit international relatif aux canaux maritimes.

