



Rzeczpospolita Polska
Ministerstwo
Spraw Zagranicznych



PODRĘCZNIK Z SAN REMO
DOTYCZĄCY PRAWA MIĘDZYNARODOWEGO
MAJĄCEGO ZASTOSOWANIE
DO KONFLIKTÓW ZBROJNYCH NA MORZU



Rzeczpospolita Polska
Ministerstwo
Spraw Zagranicznych

Ministerstwo Spraw Zagranicznych
Departament Prawno-Traktatowy

PODRĘCZNIK Z SAN REMO
DOTYCZĄCY PRAWA MIĘDZYNARODOWEGO
MAJĄCEGO ZASTOSOWANIE
DO KONFLIKTÓW ZBROJNYCH NA MORZU,

PRZYJĘTY DNIA 12 CZERWCA 1994 ROKU

Redakcja:

Zespół Departamentu Prawno-Traktatowego MSZ RP

Elżbieta Borowska, Piotr Czepulonis, Mateusz Łabuz, Sławomir Majszyk, Ewa Małys,
Konrad Jan Marciniak, Piotr Rychlik, Dominika Siemaszko

przy współudziale:

Ministerstwa Obrony Narodowej,

Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej,

Urzędu Lotnictwa Cywilnego,

Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Departamentu Narodów Zjednoczonych i Praw Człowieka,

Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Departamentu Polityki Bezpieczeństwa

Zdjęcie na okładce:

Fregata rakietowa ORP Pułaski, kmdr ppor. Radosław Pioch,

Rzecznik Prasowy Dowódcy 3 Flotylli Okrętów

Projekt graficzny i skład:

Beata Rosa

© Copyright by Ministerstwo Spraw Zagranicznych RP

Departament Prawno-Traktatowy

al. J.Ch. Szucha 23

00-580 Warszawa

www.gov.pl/dyplomacja

twitter.com/msz_rp

Liczba egzemplarzy:

300

ISBN 978-83-66213-45-6

Druk i oprawa:

Legra Sp. z o.o.

ul. Albatrosów 10 C

30-716 Kraków

Spis treści

Wstęp	5
-------------	---

CZĘŚĆ I: POSTANOWIENIA OGÓLNE

SEKCJA I: ZAKRES ZASTOSOWANIA PRAWA.....	8
SEKCJA II: KONFLIKTY ZBROJNE I PRAWO DO SAMOOBRONY.....	8
SEKCJA III: KONFLIKTY ZBROJNE, W KTÓRYCH RADA BEZPIECZEŃSTWA PODEJMUJE DZIAŁANIA.....	8
SEKCJA IV: OBSZARY WALKI ZBROJNEJ NA MORZU	9
SEKCJA V: DEFINICJE.....	10

CZĘŚĆ II: OBSZARY DZIAŁAŃ

SEKCJA I: WODY WEWNĘTRZNE, MORZE TERYTORIALNE I WODY ARCHIPELAGOWE.....	13
SEKCJA II: CIEŚNINY MIĘDZYNARODOWE I ARCHIPELAGOWE SZLAKI MORSKIE	14
SEKCJA III: WYŁĄCZNA STREFA EKONOMICZNA I SZELF KONTYNENTALNY.....	16
SEKCJA IV: MORZE OTWARTE I DNO MORSKIE POZA JURYSDYKCJĄ KRAJOWĄ.....	17

CZĘŚĆ III: ZASADY PODSTAWOWE I ODRÓŻNIANIE CELÓW

SEKCJA I: ZASADY PODSTAWOWE	19
SEKCJA II: ŚRODKI OSTROŻNOŚCI W CZASIE ATAKU.....	19
SEKCJA III: NIEPRZYJACIELSKIE STATKI MORSKIE I POWIETRZNE CHRONIONE PRZED ATAKIEM.....	20
SEKCJA IV: INNE NIEPRZYJACIELSKIE STATKI MORSKIE I POWIETRZNE.....	23
SEKCJA V: NEUTRALNE HANDLOWE STATKI MORSKIE I CYWILNE STATKI POWIETRZNE	25
SEKCJA VI: ŚRODKI OSTROŻNOŚCI DOTYCZĄCE CYWILNYCH STATKÓW POWIETRZNYCH.....	26

CZĘŚĆ IV: METODY I ŚRODKI PROWADZENIA WALKI ZBROJNEJ NA MORZU

SEKCJA I: ŚRODKI PROWADZENIA WALKI ZBROJNEJ	29
SEKCJA II: METODY PROWADZENIA WALKI ZBROJNEJ	30
SEKCJA III: WPROWADZANIE W BŁĄD, PODSTĘPY WOJENNE I WIARÓŁOMSTWO	32

CZĘŚĆ V: ŚRODKI NIEKWALIFIKUJĄCE SIĘ JAKO ATAK: PRZECHWYCENIE, WIZYTA, REWIZJA,

ZAWRÓCENIE I ZAJĘCIE

SEKCJA I: OKREŚLENIE NIEPRZYJACIELSKIEGO CHARAKTERU STATKÓW MORSKICH

I POWIETRZNYCH	34
----------------------	----

SEKCJA II: WIZYTA I REWIZJA HANDLOWYCH STATKÓW MORSKICH	34
---	----

SEKCJA III: PRZECHWYCENIE, WIZYTA I REWIZJA CYWILNYCH STATKÓW POWIETRZNYCH.....	36
---	----

SEKCJA IV: ZAJĘCIE NIEPRZYJACIELSKIEGO STATKU MORSKIEGO I ŁADUNKU	38
---	----

SEKCJA V: ZAJĘCIE NIEPRZYJACIELSKIEGO CYWILNEGO STATKU POWIETRZNEGO I ŁADUNKU.....	39
--	----

SEKCJA VI: ZAJĘCIE NEUTRALNEGO HANDLOWEGO STATKU MORSKIEGO I ŁADUNKU	40
--	----

SEKCJA VII: ZAJĘCIE NEUTRALNEGO CYWILNEGO STATKU POWIETRZNEGO I ŁADUNKU	42
---	----

CZĘŚĆ VI: OSOBY CHRONIONE, ŚRODKI TRANSPORTU MEDYCZNEGO

I SANITARNE STATKI POWIETRZNE

SEKCJA I: OSOBY CHRONIONE	45
---------------------------------	----

SEKCJA II: ŚRODKI TRANSPORTU MEDYCZNEGO.....	46
--	----

SEKCJA III: SANITARNE STATKI POWIETRZNE	47
---	----

Szanowni Państwo,

Jest mi niezmiernie miło zaprezentować polską wersję językową „Podręcznika z San Remo dotyczącego prawa międzynarodowego mającego zastosowanie do konfliktów zbrojnych na morzu, przyjętego dnia 12 czerwca 1994 roku”. Tłumaczenie Podręcznika¹ jest kolejnym ważnym krokiem na drodze do upowszechniania wiedzy na temat prawa konfliktów zbrojnych, które niezmiernie pozostaje jedną z najważniejszych gałęzi prawa międzynarodowego.

„Podręcznik z San Remo” to efekt sześćioletnich (1988-1994) prac grona wybitnych ekspertów z zakresu prawa międzynarodowego oraz konfliktów morskich, które przyniosły kompleksowe opracowanie podstawowych zasad mających zastosowanie do wojny na morzu². Ich prace zostały zainicjowane przez Międzynarodowy Instytut Prawa Humanitarnego (International Institute of Humanitarian Law) z siedzibą w San Remo (Włochy), a wspierane były m.in. przez Międzynarodowy Komitet Czerwonego Krzyża (MKCK).

Podręcznik nie bez przyczyny jest uznawany za jedno z najważniejszych opracowań w zakresie konfliktów zbrojnych na morzu. Przedstawia on obowiązujące zasady i normy prawa międzynarodowego mające zastosowanie do konfliktów zbrojnych na morzu. Co do zasady, intencją była kodyfikacja istniejącego prawa humanitarnego w tej dziedzinie, aczkolwiek twórcy „Podręcznika z San Remo” podjęli też trudną próbę przedstawienia nowych rozwiązań prawnych w ramach postępowego rozwoju prawa międzynarodowego, dostosowanych do szybko zmieniającej się rzeczywistości (rozwój technologiczny, zmiana specyfiki działań zbrojnych). Kontynuowali tym samym wysiłki wybitnych poprzedników, zapoczątkowane w 1913 roku publikacją „Oksfordzkiego Podręcznika dotyczącego praw wojny morskiej regulujących stosunki między stronami wojującymi”. Wydanie nowego opracowania było konieczne ze względu na rozwój prawa międzynarodowego od 1913 roku. O słuszności tej inicjatywy świadczą choćby trudności w zastosowaniu odpowiednich uregulowań do kolejnych konfliktów zbrojnych na morzu, które wraz z zakończeniem II wojny światowej straciły wprawdzie na intensywności, lecz przybrały bardziej zróżnicowane formy.

Zastępującym na szczególną uwagę osiągnięciem autorów „Podręcznika z San Remo” stało się przedstawienie ram prawnych neutralności państw, ze szczególnym uwzględnieniem międzynarodowego prawa humanitarnego. Ogólnie rzecz biorąc, o doniosłości przyjętych rozwiązań świadczy uniwersalność Podręcznika, który po ponad dwudziestu latach od pierwszej publikacji wciąż stanowi podstawę nauczania teoretyków i praktyków prawa oraz wojskowości.

¹ Anglojęzyczna wersja Podręcznika, która stanowiła podstawę niniejszego tłumaczenia, jest dostępna na stronie MKCK (<https://ihl-databases.icrc.org/ihl/INTRO/560>). Dodatkowo, ukazała się wersja książkowa Podręcznika: L. Doswald-Beck (red.), *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, Cambridge University Press 1995. Zawiera ona dodatkowo komentarze do poszczególnych zasad wyrażonych w Podręczniku.

² Prace koordynowane były przez prof. L. Doswald-Beck, a w podstawowym gronie autorów poszczególnych części Podręcznika znaleźli się także: kmdr W. Fenrick, Ch. Greenwood, prof. W. Heintschel von Heinegg, prof. H. Robertson oraz G.-J. F. Van Hegelsom.

Opracowanie polskiej wersji językowej Podręcznika jest wyrazem wagi, jaką Polska przywiązuje do roli prawa międzynarodowego, od wielu lat podejmując liczne działania na rzecz jego przestrzegania i upowszechniania. Wzmacnianie roli prawa międzynarodowego, szczególnie międzynarodowego prawa humanitarnego, pozostawało jednym z priorytetów Polski jako niestałego członka Rady Bezpieczeństwa ONZ (lata 2018-2019). Przestrzeganie prawa międzynarodowego stanowi bowiem jeden z fundamentów pokoju i bezpieczeństwa międzynarodowego i jest to wymóg, który aktualizuje się również w trakcie konfliktów zbrojnych, w tym tych na morzu. Jest tak niezależnie od tego, że zgodnie z art. 88 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 roku „morze pełne jest wykorzystywane wyłącznie do celów pokojowych”. Nawet jeśli wizja świata bez konfliktów może być współcześnie ujmowana jako pewien ideał do osiągnięcia (raczej niż aktualny stan rzeczy), to należy z całą mocą uznać, że na prawnikach spoczywa tym większa odpowiedzialność, by wobec cierpień, jakie zawsze przynoszą konflikty zbrojne, zwłaszcza dla ludności cywilnej, stale przypominać o konieczności przestrzegania zasad i norm prawa międzynarodowego. Wśród nich, na szczególne podkreślenie w tym kontekście zasługują te, zawierające podstawowe gwarancje szeroko pojętego humanitaryzmu.

Warto także wskazać, że naruszanie prawa międzynarodowego może wynikać z niedostatecznej świadomości prawnej wśród decydentów politycznych, dowódców wojskowych, członków sił zbrojnych oraz ludności cywilnej. Celem tej publikacji jest więc upowszechnienie wiedzy na temat norm prawa międzynarodowego mających zastosowanie do konfliktów zbrojnych na morzu, co może przyczynić się do ich poszanowania.

Wydanie polskiej wersji językowej „Podręcznika z San Remo” umożliwi również ekspertom i adeptom prawa łatwiejszy dostęp do jednego z najważniejszych opracowań z dziedziny konfliktów zbrojnych na morzu.

Chciałbym złożyć serdeczne podziękowania za wkład w tłumaczenie „Podręcznika z San Remo” Ministerstwu Obrony Narodowej, Ministerstwu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Urzędowi Lotnictwa Cywilnego, a także właściwym departamentom Ministerstwa Spraw Zagranicznych: Departamentowi Narodów Zjednoczonych i Praw Człowieka oraz Departamentowi Polityki Bezpieczeństwa. Naturalnie, szczególne podziękowania należą się moim współpracownikom z Departamentu Prawno-Traktatowego MSZ, tj. Piotrowi Rychlikowi (sprawującemu funkcję Dyrektora Departamentu, gdy podjęte zostały prace nad polską wersją Podręcznika), Sławomirowi Majszykowi, Piotrowi Czepulonisowi, Ewie Matys, Elżbiecie Borowskiej, Mateuszowi Łabuzowi oraz Dominice Siemaszko, bez których wysiłku i zaangażowania nie udałoby się opublikować polskiego tłumaczenia „Podręcznika z San Remo”.

Konrad Jan Marciniak

*Dyrektor Departamentu Prawno-Traktatowego
Ministerstwa Spraw Zagranicznych*

Część I

Postanowienia ogólne

SEKCJA I:

ZAKRES ZASTOSOWANIA PRAWA

1. Strony konfliktu zbrojnego na morzu związane są zasadami i normami międzynarodowego prawa humanitarnego od momentu pierwszego użycia siły zbrojnej.
2. W przypadkach nieobjętych niniejszym podręcznikiem lub innymi umowami międzynarodowymi osoby cywilne i walczący pozostają pod ochroną i władzą zasad prawa międzynarodowego wynikających z ustalonych zwyczajów, zasad humanitaryzmu oraz wymogów społecznego sumienia.

SEKCJA II:

KONFLIKTY ZBROJNE I PRAWO DO SAMOOBRONY

3. Wykonywanie prawa do samoobrony indywidualnej lub zbiorowej, o którym mowa w art. 51 Karty Narodów Zjednoczonych, podlega warunkom i ograniczeniom określonym w Karcie oraz wynikającym z ogólnego prawa międzynarodowego, w szczególności zaś z zasady konieczności i zasady proporcjonalności.
4. Zasada konieczności i zasada proporcjonalności w równej mierze stosują się do konfliktu zbrojnego na morzu i wymagają, aby prowadzone przez Państwo działania wojenne nie przekraczały stopnia i rodzaju siły, których z innych przyczyn nie zakazuje prawo konfliktów zbrojnych, a które są niezbędne do odparcia ataku zbrojnego przeciwko Państwu i przywrócenia jego bezpieczeństwa.
5. Uzasadnienie prowadzonych przez Państwo działań wojennych przeciwko nieprzyjacielowi zależy od intensywności i skali ataku zbrojnego, za który odpowiada nieprzyjaciel, a także wagi grożącego niebezpieczeństwa.
6. Normy określone w tym dokumencie i wszelkie inne normy międzynarodowego prawa humanitarnego stosuje się w równym stopniu do wszystkich stron konfliktu. Na stosowanie tych norm w równym stopniu do wszystkich stron konfliktu nie wpływa ciężąca na którejkolwiek z jego stron odpowiedzialność międzynarodowa za wywołanie konfliktu.

SEKCJA III:

KONFLIKTY ZBROJNE, W KTÓRYCH RADA BEZPIECZEŃSTWA PODEJMUJE DZIAŁANIA

7. Bez względu na normy tego dokumentu lub innych dokumentów dotyczących zasady neutralności, w przypadkach, gdy Rada Bezpieczeństwa, działając w granicach uprawnień przyznanych jej w rozdziale VII Karty Narodów Zjednoczonych, ustaliła, że jedna lub

większa liczba stron konfliktu zbrojnego uciekły się do użycia siły z naruszeniem prawa międzynarodowego, Państwa neutralne:

- (a) są zobowiązane do nieudzielania temu Państwu pomocy, z wyjątkiem pomocy humanitarnej; oraz
 - (b) mogą udzielić pomocy Państwu będącemu ofiarą naruszenia pokoju lub aktu agresji ze strony Państwa naruszającego.
8. Jeżeli w trakcie międzynarodowego konfliktu zbrojnego Rada Bezpieczeństwa podjęła akcję prewencyjną lub zastosowała środki przymusu, w tym środki gospodarcze, o których mowa w rozdziale VII Karty, Państwa członkowskie Narodów Zjednoczonych nie mogą powoływać się na neutralność dla uzasadnienia postępowania niezgodnego z ich obowiązkami wynikającymi z Karty lub decyzji Rady Bezpieczeństwa.
9. Z zastrzeżeniem punktu 7, jeżeli Rada Bezpieczeństwa podjęła decyzję o użyciu siły lub upoważniła dane Państwo lub Państwa do jej użycia, reguły niniejszego dokumentu i inne normy międzynarodowego prawa humanitarnego mające zastosowanie do konfliktów zbrojnych na morzu stosuje się do wszystkich stron konfliktu, który może powstać na tym tle.

SEKCJA IV:

OBSZARY WALKI ZBROJNEJ NA MORZU

10. Z zastrzeżeniem innych stosownych norm prawa morskich konfliktów zbrojnych zawartych w niniejszym dokumencie lub innych dokumentach, morskie siły zbrojne mogą prowadzić wrogie działania w lub na:
- (a) morzach terytorialnych i wodach wewnętrznych, terytoriach lądowych, wyłącznych strefach ekonomicznych, szelfie kontynentalnym oraz, w zależności od sytuacji, wodach archipelagowych Państw wojujących;
 - (b) morzu otwartym; oraz
 - (c) z zastrzeżeniem punktów 34 i 35, wyłącznej strefie ekonomicznej i szelfie kontynentalnym Państw neutralnych.
11. Strony konfliktu zachęca się do nieprowadzenia wrogich działań w obszarach morskich zawierających:
- (a) rzadkie lub wrażliwe ekosystemy; lub
 - (b) siedliska uszczuplonych, narażonych lub zagrożonych gatunków lub innych form życia morskiego.

-
12. Prowadząc operacje w obszarach, w których prawa suwerenne, jurysdykcja lub inne prawa wynikające z ogólnego prawa międzynarodowego przysługują Państwom neutralnym, strony wojujące mają obowiązek uwzględnienia w należyty sposób uzasadnionych praw i obowiązków Państw neutralnych.

SEKCJA V:

DEFINICJE

13. Dla celów niniejszego dokumentu:
- (a) „międzynarodowe prawo humanitarne” oznacza normy międzynarodowe ustanowione przez umowy międzynarodowe lub zwyczaj międzynarodowy, które ograniczają prawo stron konfliktu do swobodnego wyboru metod lub środków prowadzenia walki zbrojnej lub chronią Państwa niebiorące udziału w konflikcie oraz osoby lub obiekty, które są lub mogą być dotknięte skutkami konfliktu;
 - (b) „atak” oznacza akt przemocy o charakterze napastniczym lub obronnym;
 - (c) „niezamierzone straty w życiu ludzkim” lub „szkody” oznaczają utratę życia lub zdrowia przez osoby cywilne lub inne osoby chronione oraz uszkodzenie lub zniszczenie środowiska naturalnego lub obiektów, które ze swej istoty nie stanowią celów wojskowych;
 - (d) „Państwo neutralne” oznacza Państwo, które nie jest stroną konfliktu;
 - (e) „statki szpitalne, łodzie ratownictwa przybrzeżnego i inne środki transportu medycznego” oznaczają jednostki chronione II Konwencją genewską z 1949 r. i I Protokołem dodatkowym z 1977 r.;
 - (f) „sanitarny statek powietrzny” oznacza statek powietrzny chroniony Konwencją genewską z 1949 r. i I Protokołem dodatkowym z 1977 r.;
 - (g) „okręt wojenny” oznacza okręt należący do sił zbrojnych Państwa, noszący zewnętrzne znaki wyróżniające okręty posiadające przynależność tego Państwa, dowodzony przez oficera marynarki pozostającego w służbie tego Państwa i którego nazwisko znajduje się na liście oficerów lub w równorzędnym dokumencie, z załogą podlegającą normalnej dyscyplinie wojskowej;
 - (h) „pomocniczy statek morski” oznacza statek morski inny niż okręt wojenny, należący do sił zbrojnych Państwa lub znajdujący się pod ich wyłączną kontrolą oraz używany w danym czasie w służbie rządowej do celów niehandlowych;
 - (i) „handlowy statek morski” oznacza statek morski inny niż okręt wojenny, pomocniczy statek morski lub rządowy statek morski Państwa taki jak celny lub policyjny statek morski, który jest wykorzystywany do celów handlowych lub prywatnych;
 - (j) „wojskowy statek powietrzny” oznacza statek powietrzny pilotowany przez zarejestrowa-

ne jednostki sił zbrojnych Państwa, noszący znaki wojskowe tego Państwa, dowodzony przez członka sił zbrojnych, z załogą podlegającą normalnej dyscyplinie wojskowej;

- (k) „powietrzny statek pomocniczy” oznacza statek powietrzny inny niż wojskowy statek powietrzny, należący do sił zbrojnych Państwa lub znajdujący się pod ich wyłączną kontrolą oraz używany w danym czasie w służbie rządowej do celów niehandlowych;
- (l) „cywilny statek powietrzny” oznacza statek powietrzny inny niż wojskowy statek powietrzny, pomocniczy lub rządowy statek powietrzny Państwa taki jak celny lub policyjny statek powietrzny, który wykorzystywany jest do celów handlowych lub prywatnych;
- (m) „pasażerski statek powietrzny” oznacza cywilny statek powietrzny noszący wyraźne znaki i zajmujący się przewozem pasażerów cywilnych w ramach regularnych lub nieregularnych rejsów na trasach lotnictwa cywilnego.

Część II

Obszary działań

SEKCJA I:

WODY WEWNĘTRZNE, MORZE TERYTORIALNE I WODY ARCHIPELAGOWE

14. Na wody neutralne składają się wody wewnętrzne, morza terytorialne oraz, tam gdzie to zasadne, wody archipelagowe Państw neutralnych. Neutralna przestrzeń powietrzna składa się z przestrzeni powietrznej nad wodami neutralnymi i terytorium lądowym Państw neutralnych.
15. Zakazuje się prowadzenia wrogich działań sił zbrojnych stron wojujących na wodach neutralnych i nad nimi, w tym również na i nad wodami neutralnymi stanowiącymi cieśniny międzynarodowe oraz wodami, na których można wykonywać prawo archipelagowego przejścia szlakami morskimi. Państwo neutralne obowiązane jest podjąć działania zgodne z Sekcją II niniejszej Części, w tym czuwać, o ile pozwalają na to dostępne środki, nad zapobieżeniem naruszeniu swojej neutralności przez siły zbrojne stron wojujących.
16. Wrogie działania w rozumieniu punktu 15 obejmują między innymi:
 - (a) atak na osoby lub obiekty bądź pojmanie osób i zajęcie obiektów znajdujących się na wodach neutralnych, na terytorium neutralnym lub nad nimi;
 - (b) wykorzystanie jako bazy operacji, w tym do ataku na osoby lub obiekty bądź pojmania osób i zajęcia obiektów znajdujących się poza wodami neutralnymi, jeżeli ataku lub zajęcia dokonują siły zbrojne strony wojującej znajdujące się na wodach neutralnych lub nad nimi;
 - (c) stawianie min; oraz
 - (d) wizytę, rewizję, zawrótce lub zajęcie.
17. Siły zbrojne stron wojujących nie mogą wykorzystywać wód neutralnych jako miejsca schronienia.
18. Wojskowe i pomocnicze statki powietrzne stron wojujących nie mogą wkraczać do neutralnej przestrzeni powietrznej. W przypadku takiego wkroczenia Państwo neutralne wykorzystuje dostępne środki, aby zmusić statek do lądowania na jego terytorium oraz dokonać internowania statku i jego załogi na czas trwania konfliktu zbrojnego. Jeżeli statek powietrzny nie zastosuje się do rozkazu lądowania, może zostać zaatakowany, z zastrzeżeniem norm szczególnych dotyczących sanitarnych statków powietrznych, o których mowa w punktach 181-183.
19. Z zastrzeżeniem punktów 29 i 33 Państwo neutralne może, bez rozróżniania stron wojujących, ograniczyć przepływ przez swoje wody neutralne okrętom wojennym i pomocniczym statkom morskim stron wojujących, nałożyć na niego warunki lub go zakazać.

-
20. Z zastrzeżeniem obowiązku zachowania bezstronności oraz punktów 21 i 23-33, oraz na podstawie wydanych przepisów Państwo neutralne może, nie narażając własnej neutralności, dopuścić dokonywanie na swoich wodach terytorialnych następujących działań:
- (a) przepływ przez morze terytorialne oraz, tam gdzie to zasadne, przez wody archipelagowe Państwa neutralnego okrętów wojennych, pomocniczych statków morskich lub przy Państwach wojujących, przy czym podczas przepływu okręty wojenne, pomocnicze statki morskie lub przyzy stron wojujących mogą korzystać ze statków pilotujących Państwa neutralnego;
 - (b) uzupełnienie przez okręt wojenny lub pomocniczy statek morski strony wojującej zapasów żywności, wody i paliwa wystarczających do dołynięcia do portu na jego własnym terytorium; oraz
 - (c) dokonanie napraw okrętów wojennych lub pomocniczych statków morskich w zakresie, w jakim Państwo neutralne uzna je za konieczne do zapewnienia ich przydatności do żeglugi, przy czym naprawy te nie mogą przywracać ani zwiększać ich siły bojowej.
21. Okręt wojenny lub pomocniczy statek morski strony wojującej nie może wydłużać czasu przepływu przez wody neutralne ani obecności na tych wodach w celu uzupełnienia zapasów lub dokonania napraw o więcej niż 24 godziny, chyba że wydłużenia nie da się uniknąć wskutek uszkodzenia lub warunków atmosferycznych. Powyższa zasada nie ma zastosowania w cieśninach międzynarodowych i na wodach, na których wykonuje się prawo archipelagowego przejścia szlakami morskimi.
22. W przypadku, gdy Państwo wojujące naruszy reżim wód neutralnych określony w tym dokumencie, Państwo neutralne ma obowiązek powzięcia środków niezbędnych do zaprzestania naruszenia. Jeżeli Państwo neutralne nie doprowadzi do zaprzestania naruszenia swoich wód neutralnych przez Państwo wojujące, drugie Państwo wojujące musi o tym powiadomić Państwo neutralne i wyznaczyć mu odpowiedni termin na zaprzestanie naruszenia przez pierwsze Państwo. Jeżeli naruszenie neutralności Państwa przez Państwo wojujące stanowi poważne i bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa drugiego Państwa wojującego i nie dojdzie do jego zaprzestania, drugie Państwo wojujące może, w braku rozsądnej i terminowej alternatywy, użyć siły bezwzględnie koniecznej do zareagowania na zagrożenie stwarzane przez to naruszenie.

SEKCJA II:

CIĘŚNINY MIĘDZYNARODOWE I ARCHIPELAGOWE SZLAKI MORSKIE

Zasady ogólne

23. Okręty wojenne, pomocnicze statki morskie, wojskowe i pomocnicze statki powietrzne Państwa wojującego mogą wykonywać prawo przejścia przez neutralne cieśniny mię-

dzynarodowe i archipelagowe szlaki morskie, pod nimi lub nad nimi w sposób określony ogólnym prawem międzynarodowym.

24. Neutralności Państwa graniczącego z cieśniną międzynarodową nie zagraża przejście tranzytowe okrętów wojennych, pomocniczych statków morskich, wojskowych i pomocniczych statków powietrznych ani nieszkodliwy przepływ okrętów wojennych lub pomocniczych statków morskich przez tę cieśninę.
25. Neutralności Państwa archipelagowego nie zagraża wykonywanie prawa przejścia archipelagowymi szlakami morskimi przez okręty wojenne, pomocnicze statki morskie, wojskowe lub pomocnicze statki powietrzne Państwa wojującego.
26. Neutralne okręty wojenne, pomocnicze statki morskie, wojskowe lub pomocnicze statki powietrzne mogą wykonywać prawo przejścia określone w ogólnym prawie międzynarodowym przez cieśniny morskie i wody archipelagowe należące do Państwa wojującego, pod nimi i nad nimi. Państwo neutralne powinno, w ramach środków ostrożności, w odpowiednim terminie powiadomić Państwo wojujące o wykonaniu prawa przejścia.

Przejście tranzytowe i archipelagowe przejście szlakami morskimi

27. Prawo przejścia tranzytowego i przejścia archipelagowymi szlakami morskimi, mające zastosowanie do cieśnin międzynarodowych i wód archipelagowych w czasie pokoju, obowiązuje również w czasie trwania konfliktu zbrojnego. Do przepływu stosuje się przepisy ustawowe i wykonawcze Państw graniczących z cieśninami i Państw archipelagowych dotyczące przejścia tranzytowego i przejścia archipelagowymi szlakami morskimi, przyjęte zgodnie z ogólnym prawem międzynarodowym.
28. Statkom nawodnym, podwodnym i statkom powietrznym Państw wojujących i neutralnych przysługuje prawo przejścia tranzytowego i archipelagowego przejścia szlakami morskimi przez wszystkie cieśniny i wody archipelagowe, do których prawo to zwykle się odnosi, jak również pod nimi i nad nimi.
29. Państwa neutralne nie mogą zawieszać, utrudniać ani w inny sposób uniemożliwiać wykonywania prawa przejścia tranzytowego lub przejścia archipelagowymi szlakami morskimi.
30. Państwo wojujące, które dokonuje przejścia tranzytowego neutralną cieśniną międzynarodową, pod nią lub nad nią, albo przejścia archipelagowymi szlakami morskimi przez wody archipelagowe, nad nimi lub pod nimi, ma obowiązek dokonać przepływu bez zwłoki, powstrzymać się od użycia siły lub groźby użycia siły przeciwko integralności terytorialnej lub niezależności politycznej neutralnego Państwa nabrzeżnego lub archipelagowego bądź od innego rodzaju zachowań niezgodnych z celami Karty Narodów Zjednoczonych, a ponadto powstrzymać się od wrogich działań i innych czynności niezwiązanych z tranzytem. Państwa wojujące, które przepływają lub przelatują przez cieśniny lub wody neutralne, pod nimi lub nad nimi, a do których stosuje się

prawo przejścia archipelagowymi szlakami morskimi, mogą podjąć działania obronne stosowne do ich bezpieczeństwa, w tym wysyłanie i sprowadzanie statków powietrznych, nawigacja w formacji ostonowej oraz nadzór akustyczny i elektroniczny. Państwa wojujące dokonujące tranzytu lub przejścia archipelagowymi szlakami morskimi nie mogą jednak prowadzić operacji ofensywnych przeciwko siłom nieprzyjaciela ani korzystać z wód neutralnych jako miejsca schronienia lub bazy operacji.

Nieszkodliwy przepływ

31. Oprócz wykonywania prawa tranzytu i archipelagowego przejścia szlakami morskimi, okręty wojenne i pomocnicze statki morskie Państwa wojującego mogą, z zastrzeżeniem punktów 19 i 21, wykonywać prawo nieszkodliwego przepływu przez neutralne cieśniny międzynarodowe i wody archipelagowe zgodnie z ogólnym prawem międzynarodowym.
32. W czasie konfliktu zbrojnego nie można zawiesić prawa nieszkodliwego przepływu, które ma zastosowanie do niektórych cieśnin międzynarodowych i wód archipelagowych Państwa wojującego.
33. Niepodlegającego zawieszeniu prawa nieszkodliwego przepływu, mającego zastosowanie do niektórych cieśnin międzynarodowych w prawie międzynarodowym, nie można zawiesić na czas trwania konfliktu zbrojnego.

SEKCJA III:

WYŁĄCZNA STREFA EKONOMICZNA I SZELF KONTYNETALNY

34. Jeżeli wrogie działania prowadzone są w wyłącznej strefie ekonomicznej lub na szelfie kontynentalnym Państwa neutralnego, strony wojujące, oprócz przestrzegania wszystkich innych norm prawa konfliktów zbrojnych na morzu, mają obowiązek należycie uwzględnić prawa i obowiązki Państwa nabrzeżnego, dotyczące między innymi eksploracji i eksploatacji zasobów gospodarczych wyłącznej strefy ekonomicznej i szelfu kontynentalnego oraz ochrony i zachowania środowiska morskiego. Państwa wojujące mają w szczególności obowiązek należycie uwzględnić sztuczne wyspy, instalacje, konstrukcje i strefy bezpieczeństwa ustanowione przez Państwa neutralne w wyłącznej strefie ekonomicznej i na szelfie kontynentalnym.
35. W razie uznania za konieczne postawienie min w wyłącznej strefie ekonomicznej lub na szelfie kontynentalnym Państwa neutralnego Państwo wojujące powiadamia to Państwo i powinno zapewnić m.in., aby wielkość pola minowego i rodzaj wykorzystanych min nie zagrażały sztucznym wyspom, instalacjom i konstrukcjom ani nie przeszkadzały w dostępie do nich, a także w miarę możliwości powstrzymuje się od zakłócania eksploracji i eksploatacji tej strefy przez Państwo neutralne. Należy przy tym uwzględnić ochronę i zachowanie środowiska morskiego.

SEKCJA IV:

MORZE OTWARTE I DNO MORSKIE POZA JURYSDYKCJĄ KRAJOWĄ

36. Wrogie działania na morzu otwartym należy prowadzić z należyтым uwzględnieniem wykonywania przez Państwo neutralne uprawnień do eksploracji i eksploatacji zasobów naturalnych dna morskiego, dna oceanicznego i ich podziemia położonego poza jurysdykcją krajową.
37. Państwa wojujące baczą, aby nie uszkodzić kabli i rurociągów kładzionych na dnie morskim, które nie są wykorzystywane wyłącznie przez Państwa wojujące.

Część III

Zasady podstawowe i odróżnianie celów

SEKCJA I:

ZASADY PODSTAWOWE

38. W każdym konflikcie zbrojnym prawo stron konfliktu do doboru metod i środków prowadzenia walki zbrojnej nie jest nieograniczone.
39. Strony konfliktu mają obowiązek przez cały czas odróżniać osoby cywilne lub inne osoby chronione od walczących oraz obiekty cywilne lub chronione od celów wojskowych.
40. W odniesieniu do obiektów za cele wojskowe uważa się te obiekty, które ze względu na swój charakter, położenie, przeznaczenie lub wykorzystanie wnoszą skuteczny wkład do działań wojskowych i których całkowite lub częściowe zniszczenie, zdobycie lub unieszkodliwienie w okolicznościach występujących w danej chwili daje wyraźną przewagę wojskową.
41. Ataki należy prowadzić wyłącznie na cele wojskowe. Handlowe statki morskie i cywilne statki powietrzne uważa się za obiekty cywilne, chyba że stanowią cele wojskowe zgodnie z zasadami i przepisami określonymi w tym dokumencie.
42. Oprócz konkretnych zakazów obowiązujących strony konfliktu zakazuje się stosowania metod lub środków prowadzenia walki zbrojnej, które:
 - (a) mogą powodować rozległe obrażenia lub zbędne cierpienia; lub
 - (b) nie zapewniają rozróżnienia, w tym sensie, że:
 - (i) nie są lub nie mogą być kierowane przeciwko konkretnym celom wojskowym; lub
 - (ii) ich skutki nie mogą być ograniczone zgodnie z prawem międzynarodowym, które zostało odzwierciedlone w niniejszym dokumencie.
43. Zakazuje się wydania rozkazu, by nikogo nie zostawiać przy życiu, grożenia tym przeciwnikowi lub prowadzenia działań wojennych w taki sposób.
44. Metody i środki prowadzenia walki zbrojnej należy stosować z należyтым uwzględnieniem środowiska naturalnego, biorąc pod uwagę stosowne normy prawa międzynarodowego. Zakazuje się wyrządzania szkód lub niszczenia środowiska naturalnego w sposób nieuzasadniony koniecznością wojskową lub celowy.
45. Te same zasady i normy stosuje się do statków nawodnych, łodzi podwodnych i statków powietrznych.

SEKCJA II:

ŚRODKI OSTROŻNOŚCI W CZASIE ATAKU

46. Odnośnie do ataków powinny być przedsięwzięte następujące środki ostrożności:

-
- (a) planujący, decydujący o podjęciu ataku lub przeprowadzający atak powinni podjąć wszystkie praktycznie możliwe środki, aby zebrać informacje pomagające w określeniu, czy w atakowanym obszarze znajdują się obiekty niebędące celami wojskowymi;
 - (b) planujący, decydujący o podjęciu ataku lub przeprowadzający atak powinni wykonać wszystkie możliwe działania zmierzające do tego, aby w świetle posiadanych informacji atak ograniczony był do celów wojskowych;
 - (c) przy doborze metod i środków ataku należy przedsięwziąć wszystkie praktycznie możliwe środki ostrożności w celu uniknięcia niezamierzonych strat w życiu ludzkim i szkód lub je zminimalizować; oraz
 - (d) należy powstrzymać się od podjęcia ataku, gdy można oczekiwać, że spowoduje on niezamierzone straty w życiu ludzkim lub szkody, których rozmiary byłyby niewspółmierne do konkretnej i bezpośredniej przewagi wojskowej, której uzyskania można spodziewać się wskutek ataku jako całości; należy odstąpić od ataku lub go przerwać, gdy okaże się, że może on spowodować niezamierzone straty w życiu ludzkim lub szkody, których rozmiary byłyby niewspółmierne.

W Sekcji VI niniejszej Części podano dodatkowe środki ostrożności dotyczące cywilnych statków powietrznych.

SEKCJA III:

NIEPRZYJACIELSKIE STATKI MORSKIE I POWIETRZNE CHRONIONE PRZED ATAKIEM

Kategorie statków morskich chronione przed atakiem

- 47. Z ochrony przed atakiem korzystają następujące kategorie nieprzyjacielskich statków morskich:
 - (a) statki szpitalne;
 - (b) niewielkie łodzie ratownictwa przybrzeżnego i inne środki transportu medycznego;
 - (c) statki morskie, którym przyznano prawo bezpiecznego przepływu na mocy porozumienia stron wojujących, w tym:
 - (i) kartelowe statki morskie, tj. statki przeznaczone i wykorzystywane do przewozu jeńców wojennych;
 - (ii) statki morskie biorące udział w misjach humanitarnych, w tym statki przewożące zapasy niezbędne do przeżycia osób cywilnych, a także statki biorące udział w akcjach pomocy i operacjach ratunkowych;
 - (d) statki morskie wykorzystywane do przewozu dóbr kultury objętych szczególną ochroną;

-
- (e) pasażerskie statki morskie, gdy są wykorzystywane wyłącznie do przewozu osób cywilnych;
 - (f) statki morskie wykonujące misje religijne, niewojskowe naukowe lub humanitarne; ochronie nie podlegają statki zbierające dane naukowe, które mogą mieć zastosowanie wojskowe;
 - (g) niewielkie przybrzeżne łodzie rybackie i niewielkie łodzie wykorzystywane w handlu przybrzeżnym, które są jednak zobowiązane do przestrzegania instrukcji wydanych przez dowódcę marynarki strony wojującej działającej w danym obszarze oraz do poddania się kontroli;
 - (h) statki zaprojektowane lub przystosowane wyłącznie do zwalczania zanieczyszczenia środowiska morskiego;
 - (i) statki, które się poddały;
 - (j) szalupy i łodzie ratunkowe.

Warunki ochrony statków

48. Statki wymienione w punkcie 47 korzystają z ochrony przed atakiem tylko wtedy, gdy:
- (a) w sposób nieszkodliwy pełnią swoją zwyczajową funkcję;
 - (b) w razie konieczności poddają się identyfikacji i kontroli; oraz
 - (c) nie zakłócają w sposób celowy swobody manewru walczących, a w razie konieczności stosują się do rozkazów zatrzymania się lub usunięcia z drogi.

Utrata ochrony przez statki szpitalne

49. Statek szpitalny może utracić ochronę przed atakiem wyłącznie z powodu naruszenia jednego z warunków ochrony wymienionych w punkcie 48, wyłącznie po wydaniu w odpowiednich przypadkach należytego ostrzeżenia ze wskazaniem odpowiedniego terminu na usunięcie przez statek przyczyny wyłączającej jego ochronę, oraz o ile ostrzeżenie to pozostało bezskuteczne.
50. Jeżeli po wydaniu należytego ostrzeżenia statek szpitalny nadal nie spełnia warunków ochrony, druga strona może go zająć lub zastosować inne niezbędne środki wymuszające zgodność z warunkami.
51. Atak na statek szpitalny jest możliwy tylko w ostateczności, gdy:
- (a) nie jest możliwe jego zawrócenie lub zajęcie;
 - (b) nie ma innej metody sprawowania kontroli wojskowej;
 - (c) okoliczności wyłączenia ochrony są na tyle poważne, że statek szpitalny stał się celem wojskowym lub istnieją powody, by przypuszczać, że mógł się nim stać; oraz

-
- (d) niezamierzone straty w życiu ludzkim lub szkody nie będą niewspółmierne do uzyskanej lub przewidywanej przewagi wojskowej.

Wszystkie inne kategorie statków morskich chronionych przed atakiem

52. Jeżeli chroniony przed atakiem statek morski innej kategorii narusza warunki ochrony wymienione w punkcie 48, wówczas atak na niego jest możliwy tylko, gdy:
- (a) nie jest możliwe jego zawrócenie lub zajęcie;
 - (b) nie ma innej metody sprawowania kontroli wojskowej;
 - (c) okoliczności wyłączenia ochrony są na tyle poważne, że statek morski stał się celem wojskowym lub istnieją powody, by przypuszczać, że mógł się nim stać; oraz
 - (d) niezamierzone straty w życiu ludzkim lub szkody nie będą niewspółmierne do uzyskanej lub przewidywanej przewagi wojskowej.

Kategorie statków powietrznych chronione przed atakiem

53. Z ochrony przed atakiem korzystają następujące kategorie nieprzyjacielskich statków powietrznych:
- (a) sanitarne statki powietrzne;
 - (b) statki powietrzne, które uzyskały prawo bezpiecznego przelotu na podstawie porozumienia stron konfliktu; oraz
 - (c) cywilne statki powietrzne.

Warunki ochrony sanitarnych statków powietrznych

54. Sanitarne statki powietrzne korzystają z ochrony przed atakiem, tylko gdy:
- (a) zostały zidentyfikowane jako takie;
 - (b) postępują zgodnie z porozumieniem, o którym mowa w punkcie 177;
 - (c) przemieszczają się w obszarach pod kontrolą własnych sił zbrojnych lub sił sojusznicznych; lub
 - (d) przemieszczają się poza obszarem konfliktu zbrojnego.

W pozostałych przypadkach sanitarne statki powietrzne działają na własne ryzyko.

Warunki ochrony statku powietrznego, który uzyskał prawo bezpiecznego przelotu

55. Statki powietrzne, które uzyskały prawo bezpiecznego przelotu, korzystają z ochrony przed atakiem tylko, gdy:
- (a) w sposób nieszkodliwy wykonują swoją uzgodnioną funkcję;
 - (b) nie zakłócają w sposób celowy swobody manewru walczących; oraz

-
- (c) przestrzegają postanowień porozumienia, w tym poddają się kontroli.

Warunki ochrony cywilnego statku powietrznego

56. Cywilne statki powietrzne korzystają z ochrony przed atakiem, tylko gdy:

- (a) w sposób nieszkodliwy pełnią swoją zwyczajową funkcję; oraz
- (b) nie zakłócają w sposób celowy swobody manewru walczących.

Utrata ochrony

57. Jeżeli chroniony przed atakiem statek powietrzny narusza jakiegokolwiek mające zastosowanie warunki ochrony wskazane w punktach 54-56, atak na niego jest możliwy, tylko gdy:

- (a) nie jest możliwe jego zawrócenie i wymuszenie lądowania, wizyta, rewizja i potencjalne zajęcie;
- (b) nie ma innej metody sprawowania kontroli wojskowej;
- (c) okoliczności wyłączenia ochrony są na tyle poważne, że statek powietrzny stał się celem wojskowym lub istnieją powody, by przypuszczać, że mógł się nim stać; oraz
- (d) niezamierzone straty w życiu ludzkim lub szkody nie będą niewspółmierne do uzyskanej lub przewidywanej przewagi wojskowej.

58. W razie wątpliwości, czy chroniony przed atakiem statek morski lub powietrzny jest skutecznie wykorzystywany do działań wojskowych, domniemywa się, że wykorzystanie takie nie ma miejsca.

SEKCJA IV:

INNE NIEPRZYJACIELSKIE STATKI MORSKIE I POWIETRZNE

Nieprzyjacielskie handlowe statki morskie

59. Nieprzyjacielskie handlowe statki morskie mogą być atakowane, tylko gdy spełniają definicję celu wojskowego podaną w punkcie 40.

60. Uznanie nieprzyjacielskiego handlowego statku morskiego za cel wojskowy spowodować mogą następujące działania:

- (a) udział w działaniach wojennych po stronie nieprzyjaciela, np. stawianie min, rozminowywanie, przecinanie kabli i rurociągów podmorskich, udział w wizycie i rewizji neutralnych handlowych statków morskich lub atakowanie innych handlowych statków morskich;
- (b) pełnienie funkcji pomocniczych wobec sił zbrojnych nieprzyjaciela, np. przewożenie oddziałów lub uzupełnianie zapasów okrętów wojennych;
- (c) włączenie do nieprzyjacielskiego systemu rozpoznania lub wspomaganie go, tj. prowa-

dzenie rozpoznania, wczesnego ostrzegania, monitoringu, lub misji w zakresie dowodzenia, kontroli i łączności;

- (d) udział w konwoju pod osłoną nieprzyjacielskich okrętów wojennych lub wojskowych statków powietrznych;
 - (e) odmowa wykonania rozkazu zatrzymania się lub aktywny opór wobec wizyty, rewizji lub zajęcia;
 - (f) wyposażenie w broń zdolną uszkodzić okręt wojenny, z wyłączeniem broni lekkiej do obrony załogi, np. przed piratami, lub systemów o zastosowaniu wyłącznie defensywnym, takich jak dipole odbijające; lub
 - (g) skuteczne wykorzystanie w inny sposób do działań wojskowych, np. przewożenie materiałów wojskowych.
61. Wszystkie ataki na te statki morskie podlegają podstawowym zasadom określonym w punktach 38-46.

Nieprzyjacielskie cywilne statki powietrzne

62. Nieprzyjacielskie cywilne statki powietrzne mogą być atakowane tylko, gdy spełniają definicję celu wojskowego podaną w punkcie 40.
63. Uznanie nieprzyjacielskiego cywilnego statku powietrznego za cel wojskowy może wynikać z następujących działań:
- (a) udział w działaniach wojennych po stronie nieprzyjaciela, np. stawianie min, rozminowywanie, stawianie lub monitorowanie czujników akustycznych, udział w wojnie elektronicznej, przechwytywanie lub atakowanie innych cywilnych statków powietrznych lub przekazywanie siłom nieprzyjaciela informacji o położeniu celów;
 - (b) pełnienie funkcji pomocniczych wobec sił zbrojnych nieprzyjaciela, np. przewożenie wojsk lub ładunków wojennych albo tankowanie wojskowych statków powietrznych;
 - (c) włączenie do nieprzyjacielskiego systemu rozpoznania lub wspomaganie go, tj. prowadzenie rozpoznania, wczesnego ostrzegania, monitoringu, lub misji w zakresie dowodzenia, kontroli i łączności;
 - (d) lot pod osłoną nieprzyjacielskich okrętów wojennych lub wojskowych statków powietrznych;
 - (e) odmowa wykonania rozkazu identyfikacji, zmiany trasy lub wylądowania na nieprzyjacielskim lotnisku, o ile jest bezpieczne dla danego typu statków powietrznych i odpowiednio dostępne, w celu wizyty i rewizji, stosowanie systemów kontroli uzbrojenia, które można zasadnie interpretować jako element systemów broni statku powietrznego, bądź przechwycenie w trakcie wyraźnego manewru zmierzającego do zaatakowania wojskowego statku powietrznego Państwa wojującego;

-
- (f) przenoszenie broni powietrze-powietrze lub powietrze-ziemia; lub
 - (g) skuteczne wykorzystanie w inny sposób do działań wojskowych.
64. Wszystkie ataki na te statki powietrzne podlegają podstawowym zasadom określonym w punktach 38-46.

Nieprzyjacielskie okręty wojenne i wojskowe statki powietrzne

65. Nieprzyjacielskie okręty wojenne, wojskowe statki powietrzne, pomocnicze statki morskie i pomocnicze statki powietrzne stanowią cele wojenne w rozumieniu punktu 40, chyba że są chronione przed atakiem na podstawie punktów 47 lub 53.
66. Ataki na te okręty i statki podlegają podstawowym zasadom określonym w punktach 38-46.

SEKCJA V:

NEUTRALNE HANDLOWE STATKI MORSKIE I CYWILNE STATKI POWIETRZNE

Neutralne handlowe statki morskie

67. Zakazuje się ataków na handlowe statki morskie podnoszące banderę Państw neutralnych, chyba że:
- (a) istnieje uzasadnione podejrzenie, że przewożą kontrabandę lub naruszają blokadę, a po wcześniejszym ostrzeżeniu celowo i wyraźnie odmawiają zatrzymania się lub celowo i wyraźnie odmawiają wizyty, rewizji lub zajęcia;
 - (b) uczestniczą w działaniach wojennych po stronie nieprzyjaciela;
 - (c) pełnią funkcje pomocnicze wobec sił zbrojnych nieprzyjaciela;
 - (d) są włączone do nieprzyjacielskiego systemu rozpoznania lub go wspomagają;
 - (e) biorą udział w konwoju pod osłoną nieprzyjacielskich okrętów wojennych lub wojskowych statków powietrznych; lub
 - (f) są w inny sposób skutecznie wykorzystywane do działań wojennych nieprzyjaciela, np. przewożąc materiały wojskowe, a siły atakujące nie mają możliwości umieszczenia pasażerów i załogi w bezpiecznym miejscu. Statki należy ostrzec, tak aby mogły zmienić trasę, dokonać rozładunku lub powziąć inne środki ostrożności, chyba że okoliczności nie zezwalają na ostrzeżenie.
68. Wszystkie ataki na te statki morskie podlegają podstawowym zasadom określonym w punktach 38-46.
69. Samo posiadanie uzbrojenia przez neutralny handlowy statek morski nie stanowi podstawy do zaatakowania go.

Neutralne cywilne statki powietrzne

70. Zakazuje się atakowania cywilnych statków powietrznych noszących znaki Państw neutralnych, chyba że:
- (a) istnieje uzasadnione podejrzenie, że przewożą kontrabandę lub naruszają blokadę, a po wcześniejszym ostrzeżeniu lub przejęciu celowo i wyraźnie odmawiają zmiany trasy do portu przeznaczenia lub celowo i wyraźnie odmawiają skierowania się na lotnisko Państwa wojującego, bezpieczne dla danego typu statku powietrznego i odpowiednio dostępne, celem przeprowadzenia wizyty i rewizji;
 - (b) uczestniczą w działaniach wojennych po stronie nieprzyjaciela;
 - (c) pełnią funkcje pomocnicze wobec sił zbrojnych nieprzyjaciela;
 - (d) są włączone do nieprzyjacielskiego systemu rozpoznania lub go wspomagają; lub
 - (e) są w inny sposób skutecznie wykorzystywane do działań wojennych nieprzyjaciela, np. przewożąc materiały wojskowe, a po wcześniejszym ostrzeżeniu lub przechwyceniu celowo i wyraźnie odmawiają zmiany trasy do portu przeznaczenia lub celowo i wyraźnie odmawiają skierowania się na lotnisko Państwa walczącego, bezpieczne dla danego typu statku powietrznego i odpowiednio dostępne, celem przeprowadzenia wizyty i rewizji.
71. Jakikolwiek atak na te statki powietrzne podlega podstawowym normom określonym w punktach 38-46.

SEKCJA VI: ŚRODKI OSTROŻNOŚCI DOTYCZĄCE CYWILNYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

72. Cywilne statki powietrzne powinny unikać obszarów, na których toczą się potencjalnie niebezpieczne działania wojenne.
73. Cywilne statki powietrzne znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie działań morskich powinny stosować się do poleceń stron wojujących dotyczących kierunku i wysokości lotu.
74. Zainteresowane strony wojujące i Państwa neutralne oraz władze odpowiedzialne za służby ruchu lotniczego powinny ustanowić procedury, zgodnie z którymi dowódcy okrętów wojennych i wojskowych statków powietrznych są stale informowani o wyznaczonych trasach przypisanych cywilnym statkom powietrznym w obszarze działań wojennych lub przedstawionych przez nie planach lotów, w tym o informacjach o kanałach łączności, częstotliwościach i kodach identyfikacyjnych, porcie przeznaczenia, pasażerach i ładunku.
75. Państwa wojujące i neutralne powinny zapewnić wydanie depechy (ang. Notice to Airmen –NOTAM) zawierającej informacje o działaniach wojskowych w obszarach potencjalnie niebezpiecznych dla cywilnych statków powietrznych, w tym o aktywacjach

obszarów niebezpiecznych lub tymczasowych ograniczeniach korzystania z przestrzeni powietrznej. Depesza NOTAM powinna zawierać informacje o:

- (a) częstotliwościach, na których statki powietrzne powinny prowadzić ciągły nastuch;
 - (b) stałym działaniu cywilnego radaru unikania złej pogody oraz częstotliwościach i kodach identyfikacyjnych;
 - (c) ograniczeniach dotyczących wysokości, kursu i prędkości lotu;
 - (d) procedurach odpowiadania na kontakt radiowy ze strony sił zbrojnych oraz nawiązywania łączności dwustronnej; oraz
 - (e) potencjalnych działaniach sił zbrojnych w razie niezastosowania się przez cywilny statek powietrzny do depeszy NOTAM i uznania go przez te siły za zagrożenie.
76. Cywilne statki powietrzne powinny przedstawiać wymagane plany lotów właściwym służbom ruchu lotniczego wraz z informacjami o rejestracji, porcie przeznaczenia, pasażerach, ładunku, awaryjnych kanałach łączności, częstotliwościach i kodach identyfikacyjnych, aktualizacjach planów w trasie oraz legitymować się zaświadczeniem dotyczącym rejestracji, zdatności do lotu, pasażerów i ładunku. Cywilne statki powietrzne nie mogą zbaczać z trasy wyznaczonej przez służby ruchu lotniczego ani odstępować od planu lotu bez zezwolenia kontroli ruchu lotniczego, chyba że wystąpią nieprzewidziane okoliczności, np. zagrożenie bezpieczeństwa lub wezwanie pomocy, w którym to przypadku należy niezwłocznie dokonać odpowiedniego powiadomienia.
77. Cywilny statek powietrzny, który znajdzie się w obszarze potencjalnie niebezpiecznych działań wojskowych, powinien postępować zgodnie z odpowiednimi depeszami NOTAM. Siły zbrojne powinny wykorzystywać wszystkie dostępne środki, aby zidentyfikować i ostrzec cywilne statki powietrzne, używając m.in. częstotliwości i kodów wtórnego radaru dozoru, łączności, korelacji z informacjami z planu lotu, przejęcia przez wojskowy statek powietrzny, a w razie możliwości kontaktu z odpowiednią kontrolą ruchu lotniczego.

Część IV

Metody i środki
prowadzenia walki zbrojnej na morzu

SEKCJA I:

ŚRODKI PROWADZENIA WALKI ZBROJNEJ

Pociski raketowe i inne

78. Pociski raketowe i inne, w tym zdolne do atakowania celów poza horyzontem, powinny być używane zgodnie z zasadami odróżniania określonymi w punktach 38-46.

Torpedy

79. Zakazuje się stosowania torped, które po zakończeniu biegu nie toną lub nie zostają w inny sposób unieszkodliwione.

Miny

80. Miny można stosować tylko w dozwolonych celach wojskowych, w tym do zablokowania obszarów morskich dla nieprzyjaciela.
81. Bez uszczerbku dla zasad określonych w punkcie 82, stronom konfliktu nie wolno stawiać min, chyba że są one skutecznie unieszkodliwiane po odłączeniu lub utracie nad nimi kontroli z innego powodu.
82. Zakazuje się stosowania min dryfujących, chyba że:
- (a) są one skierowane przeciwko celowi wojskowemu; oraz
 - (b) ulegają unieszkodliwieniu w ciągu godziny od utraty nad nimi kontroli.
83. Stawianie uzbrojonych min lub uzbrajanie postawionych wcześniej min należy notyfikować, chyba że miny mogą ulec detonacji tylko w kontakcie ze statkami stanowiącymi cele wojskowe.
84. Państwa wojujące mają obowiązek rejestrowania miejsc stawiania min.
85. Przy pierwszym przeprowadzaniu operacji minowania wód wewnętrznych, morza terytorialnego lub wód archipelagowych strony wojującej należy zapewnić możliwość wyjścia z tych wód statkom Państw neutralnych.
86. Zakazuje się minowania wód neutralnych przez Państwa wojujące.
87. Zaminowanie wód nie może uniemożliwiać przejścia między wodami neutralnymi i międzynarodowymi.
88. Państwa stawiające miny mają obowiązek należyście uwzględnić prawnie dozwolone sposoby korzystania z morza pełnego m.in. poprzez wskazanie bezpiecznych alternatywnych tras przepływu dla statków Państw neutralnych.
89. Zakazuje się utrudniania przejścia tranzytowego przez cieśniny międzynarodowe i wody, na których można wykonywać prawo przejścia archipelagowymi szlakami morskimi, chyba że zapewnione zostały bezpieczne i wygodne trasy alternatywne.
90. Po ustaniu aktywnych działań zbrojnych strony konfliktu powinny dołożyć wszelkich

starań, aby usunąć lub unieszkodliwić postawione miny, przy czym każda ze stron powinna usunąć własne miny. W odniesieniu do min postawionych na wodach terytorialnych nieprzyjaciela, każda ze stron powinna poinformować drugą stronę o ich położeniu i niezwłocznie przystąpić do usuwania min ze swojego morza terytorialnego lub w inny sposób zapewnić bezpieczeństwo nawigacji po morzu terytorialnym.

91. Oprócz obowiązków wynikających z punktu 90 strony konfliktu mają obowiązek dążenia do osiągnięcia wzajemnego porozumienia oraz, tam gdzie to zasadne, porozumienia z innymi Państwami i organizacjami międzynarodowymi w zakresie przekazywania informacji oraz pomocy technicznej i materialnej, w tym w odpowiednich okolicznościach prowadzenia wspólnych operacji, niezbędnych do usunięcia lub unieszkodliwienia pól minowych.
92. Państwa neutralne nie naruszają prawa do neutralności, jeżeli usuwają miny postawione z naruszeniem prawa międzynarodowego.

SEKCJA II:

METODY PROWADZENIA WALKI ZBROJNEJ

Blokada

93. Blokadę należy zadeklarować i notyfikować wszystkim Państwom wojującym i Państwom neutralnym.
94. W deklaracji należy wskazać moment rozpoczęcia, czas trwania, położenie i rozmiar blokady, a także czas wyznaczony statkom Państw neutralnych na opuszczenie blokowanego wybrzeża.
95. Blokada musi być prowadzona skutecznie. Kwestia, czy blokada jest prowadzona skutecznie, jest kwestią faktyczną.
96. Siły utrzymujące blokadę mogą być rozmieszczone w odległości wynikającej z wymagań wojskowych.
97. Blokada może być egzekwowana i utrzymana różnymi prawnie dozwolonymi metodami i środkami walki, pod warunkiem, że nie prowadzą one do działań niezgodnych z zasadami niniejszego dokumentu.
98. Handlowe statki morskie, co do których istnieje uzasadnione podejrzenie, że naruszają blokadę, mogą podlegać zajęciu. Handlowe statki morskie, które wyraźnie stawiają opór wobec zajęcia mimo wcześniejszego ostrzeżenia, mogą zostać zaatakowane.
99. Blokada nie może uniemożliwiać dostępu do portów i wybrzeży Państw neutralnych.
100. Blokada powinna być stosowana w sposób niedyskryminacyjny w odniesieniu do statków wszystkich Państw.
101. Przerwanie, czasowe uchylenie, powtórne wprowadzenie lub inne zmiany blokady powinny zostać zadeklarowane i notyfikowane zgodnie z punktami 93 i 94.

102. Zakazuje się deklarowania lub ustanawiania blokady, jeżeli:

- (a) jej jedynym celem jest zagłodzenie ludności cywilnej lub uniemożliwienie jej zdobycia środków niezbędnych do przeżycia; lub
- (b) szkody wyrządzone ludności cywilnej są lub zgodnie z oczekiwaniami mogą być niewspółmierne do konkretnej i bezpośredniej przewagi wojskowej przewidywanej wskutek blokady.

103. Jeżeli ludność cywilna blokowanego terytorium jest niedostatecznie zaopatrzona w żywność lub inne środki niezbędne do przeżycia, strona blokująca ma obowiązek zapewnić swobodny przepływ statków z żywnością i innymi niezbędnymi środkami, z zastrzeżeniem:

- (a) prawa do określenia środków technicznych, w tym rewizji statków, na podstawie których dopuszczalny jest przepływ; oraz
- (b) warunku, że rozdział dostaw następuje pod lokalnym nadzorem Mocarstwa Opiekunczego lub organizacji humanitarnej oferującej gwarancje bezstronności, takiej jak Międzynarodowy Komitet Czerwonego Krzyża.

104. Państwo wojujące prowadzące blokadę ma obowiązek zezwolić na przepływ statku ze środkami medycznymi dla ludności cywilnej lub rannych lub chorych członków sił zbrojnych, z zastrzeżeniem prawa do określenia środków technicznych, w tym rewizji statków, na podstawie których dopuszczalny jest przepływ.

Obszary

105. Strona wojująca nie może zwolnić się ze swoich obowiązków wynikających z przepisów międzynarodowego prawa humanitarnego poprzez ustanowienie obszarów, które mogą niekorzystnie wpłynąć na prawnie dozwolone sposoby korzystania z określonych obszarów morskich.

106. W przypadku gdy strona wojująca, w ramach wyjątku, ustanowi taki obszar:

- (a) wewnątrz i na zewnątrz strefy stosuje się te same przepisy prawa;
- (b) zakres, położenie i czas trwania strefy oraz zastosowane środki nie mogą wykraczać ponad to, co ściśle wynika z konieczności wojskowej i zasad proporcjonalności;
- (c) musi należycie uwzględnić prawa Państw neutralnych do prawnie dozwolonego korzystania z mórz;
- (d) musi zapewnić niezbędne bezpieczne przejście przez strefę dla neutralnych statków morskich i powietrznych:
 - (i) w przypadku gdy rozmiar geograficzny strefy znacznie utrudnia wolny i bezpieczny dostęp do portów i wybrzeży Państwa neutralnego;
 - (ii) w innych przypadkach – gdy strefa wpływa na zwykłe trasy nawigacji, chyba że nie jest to możliwe ze względów wojskowych; oraz

-
- (e) musi publicznie zadeklarować i odpowiednio notyfikować moment rozpoczęcia, czas trwania, położenie i rozmiar strefy oraz nałożone ograniczenia.
107. Stosowanie się do środków powziętych przez jedno Państwo wojujące w strefie nie będzie interpretowane jako działanie na szkodę drugiego Państwa wojującego.
108. Z żadnego postanowienia niniejszej Sekcji nie należy domniemywać wyłączenia zwyczajowego prawa Państwa wojującego do kontroli statków morskich i powietrznych w bezpośrednim sąsiedztwie operacji morskich.

SEKCJA III:

WPROWADZANIE W BŁĄD, PODSTĘPY WOJENNE I WIAROŁOMSTWO

109. Wojskowe i pomocnicze statki powietrzne obowiązują stały zakaz udawania jednostek chronionych, cywilnych lub neutralnych.
110. Dopuszcza się stosowanie podstępów wojennych. Okręty wojenne i pomocnicze statki morskie obowiązują zakaz rozpoczynania ataku pod fałszywą banderą oraz stały zakaz aktywnego podszywania się pod:
- (a) statki szpitalne, niewielkie łodzie ratownictwa przybrzeżnego lub środki transportu medycznego;
 - (b) statki morskie prowadzące misje humanitarne;
 - (c) pasażerskie statki morskie przewożące osoby cywilne;
 - (d) statki chronione flagą Narodów Zjednoczonych;
 - (e) statki wodne, którym przyznano prawo bezpiecznego przepływu na mocy porozumienia stron, w tym kartelowe statki wodne;
 - (f) statki morskie uprawnione do używania znaku czerwonego krzyża lub czerwonego półksiężyca; lub
 - (g) statki morskie wykorzystywane do przewozu dóbr kultury objętych szczególną ochroną.
111. Zakazuje się wiarołomstwa. Wiarołomstwo stanowią działania odwołujące się do dobrej wiary przeciwnika w celu wprowadzenia go w błąd, aby uważał on, że ma prawo skorzystać z ochrony przewidzianej przez normy prawa międzynarodowego, mające zastosowanie w konfliktach zbrojnych, albo że ma obowiązek udzielić takiej ochrony. Przykładem wiarołomstwa jest przeprowadzenie ataku podczas udawania:
- (a) jednostki chronionej, cywilnej, neutralnej lub korzystającej ze znaków Narodów Zjednoczonych;
 - (b) poddania się lub wezwania pomocy, np. poprzez wystanie sygnału pomocy lub wsadzenie załogi do szalup.

Część V

Środki niekwalifikujące się jako atak:
przechwycenie, wizyta, rewizja,
zawrócenie i zajęcie

SEKCJA I:

OKREŚLENIE NIEPRZYJACIELSKIEGO CHARAKTERU STATKÓW MORSKICH I POWIETRZNYCH

112. Podniesienie przez handlowy statek morski bandery Państwa nieprzyjacielskiego lub noszenie przez statek powietrzny znaków Państwa nieprzyjacielskiego dostatecznie świadczy o jego nieprzyjacielskim charakterze.
113. Podniesienie przez handlowy statek morski bandery Państwa neutralnego lub noszenie przez statek powietrzny znaków Państwa neutralnego stanowi uprawdopodobnienie jego neutralnego charakteru.
114. Jeżeli dowódca okrętu wojennego podejrzewa, że handlowy statek morski podnoszący neutralną banderę jest w rzeczywistości nieprzyjacielskim statkiem morskim, może skorzystać z prawa do jego wizyty i rewizji, w tym zawrócenia w celu przeszukania zgodnie z punktem 121.
115. W przypadku nabrania przez dowódcę wojskowego statku powietrznego podejrzenia, że cywilny statek powietrzny noszący neutralne znaki jest w rzeczywistości nieprzyjacielskim statkiem powietrznym, może on skorzystać z prawa do jego przechwycenia oraz, o ile okoliczności na to pozwalają, zawrócenia go w celu przeprowadzenia wizyty i rewizji.
116. Jeżeli po przeprowadzeniu wizyty i rewizji istnieją uzasadnione powody, by przypuszczać, że handlowy statek wodny podnoszący neutralną banderę lub statek powietrzny noszący neutralne znaki jest nieprzyjacielskim statkiem morskim lub powietrznym, może on zostać zatrzymany jako zdobycz wojenna podlegająca orzeczeniu sądu kaperskiego.
117. Nieprzyjacielski charakter statku lub statku powietrznego ustala się na podstawie rejestracji, osoby właściciela, czarteru lub innych kryteriów.

SEKCJA II:

WIZYTA I REWIZJA HANDLOWYCH STATKÓW MORSKICH

Reguły podstawowe

118. Wykonując swoje uprawnienia w ramach międzynarodowego konfliktu zbrojnego na morzu, okręty wojenne i wojskowe statki powietrzne Państwa wojującego mogą przeprowadzać wizytę i rewizję handlowych statków morskich poza wodami neutralnymi, jeżeli istnieją uzasadnione powody, by przypuszczać, że są one przedmiotem zajęcia.
119. Zamiast wizyty i rewizji neutralny handlowy statek morski może, za jego zgodą, zostać zawrócony z trasy do deklarowanego portu przeznaczenia.

Handlowe statki morskie konwojowane przez neutralne okręty wojenne

120. Neutralny handlowy statek morski korzysta z ochrony przed wizytą i rewizją, jeżeli spełnia następujące warunki:
- (a) płynie do portu neutralnego;
 - (b) jest konwojowany przez neutralny okręt wojenny o tej samej przynależności państwowej lub neutralny okręt wojenny Państwa, z którym Państwo bandery handlowego statku wodnego zawarło porozumienie w przedmiocie konwoju;
 - (c) bandera Państwa, którą podnosi neutralny okręt wojenny, gwarantuje, że neutralny handlowy statek morski nie przewozi kontrabandy ani nie jest w żaden sposób zaangażowany w działania naruszające jego neutralny status; oraz
 - (d) na wniosek dowódcy przechwytyjącego okrętu wojennego lub wojskowego statku powietrznego Państwa wojującego, dowódca neutralnego okrętu wojennego udziela wszelkich informacji na temat charakteru handlowego statku morskiego i jego ładunku, które to informacje można by uzyskać w drodze wizyty i rewizji.

Zawrócenie w celu przeprowadzenia wizyty i rewizji

121. Jeżeli przeprowadzenie wizyty i rewizji na morzu jest niemożliwe lub niebezpieczne, okręt wojenny lub wojskowy statek powietrzny strony wojującej może zawrócić handlowy statek morski do obszaru lub portu odpowiedniego do wykonania prawa wizyty i rewizji.

Środki nadzoru

122. Aby uniknąć konieczności przeprowadzenia wizyty i rewizji, strony wojujące mogą ustanowić odpowiednie środki kontroli ładunku neutralnych handlowych statków morskich i wydawania zaświadczeń, że statek nie przewozi kontrabandy.
123. Fakt poddania się przez neutralny handlowy statek morski tym środkom nadzoru w zakresie kontroli ładunku i wydania przez jedno z Państw wojujących zaświadczenia, że ładunek nie stanowi kontrabandy, nie stanowi działania naruszającego neutralność w stosunku do drugiego Państwa wojującego.
124. Aby wyeliminować konieczność przeprowadzenia wizyty i rewizji, Państwa neutralne zachęca się do egzekwowania odpowiednich środków kontroli i procedur wydawania zaświadczeń w celu zapewnienia, że ich handlowe statki morskie nie przewożą kontrabandy.

SEKCJA III:

PRZECHWYCENIE, WIZYTA I REWIZJA CYWILNYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

Reguły podstawowe

125. Wykonując swoje uprawnienia w ramach międzynarodowego konfliktu zbrojnego na morzu, wojskowe statki powietrzne Państwa wojującego mogą dokonywać przechwycenia cywilnego statku powietrznego poza neutralną przestrzenią powietrzną, jeżeli istnieją uzasadnione powody, by przypuszczać, że może on być przedmiotem zajęcia. Jeżeli po przechwyceniu nadal istnieją uzasadnione powody, by przypuszczać, że cywilny statek powietrzny może być przedmiotem zajęcia, wojskowy statek powietrzny Państwa wojującego ma prawo nakazać cywilnemu statkowi powietrznemu skierowanie się na lotnisko Państwa wojującego, bezpieczne dla danego typu statku powietrznego i odpowiednio dostępne, celem przeprowadzenia wizyty i rewizji.

Jeżeli żadne lotnisko Państwa wojującego nie jest bezpieczne i odpowiednio dostępne w celu przeprowadzenia wizyty i rewizji, cywilny statek powietrzny może zostać zawrócony z trasy do deklarowanego portu przeznaczenia.

126. Zamiast przeprowadzania wizyty i rewizji:

- (a) nieprzyjacielski cywilny statek powietrzny można zawrócić z trasy do deklarowanego portu przeznaczenia;
- (b) neutralny cywilny statek powietrzny można, za jego zgodą, zawrócić z trasy do deklarowanego portu przeznaczenia.

Cywilny statek powietrzny znajdujący się pod kontrolą operacyjną towarzyszącego mu neutralnego wojskowego statku powietrznego lub okrętu wojennego

127. Neutralny cywilny statek powietrzny korzysta z ochrony przed wizytą i rewizją, jeżeli spełnia następujące warunki:

- (a) leci na neutralne lotnisko;
- (b) jest pod kontrolą operacyjną lub jest konwojowany przez:
 - (i) neutralny wojskowy statek powietrzny lub okręt wojenny o tej samej przynależności państwowej; lub
 - (ii) neutralny wojskowy statek powietrzny lub okręt wojenny Państwa, z którym Państwo znaku cywilnego statku powietrznego zawarło porozumienie w przedmiocie takiej kontroli;
- (c) znak Państwa, który nosi neutralny wojskowy statek powietrzny lub bandera, którą podnosi neutralny okręt wojenny, gwarantuje, że neutralny cywilny statek powietrzny nie przewozi kontrabandy ani nie jest w żaden sposób zaangażowany w działania naruszające jego neutralny status; oraz

-
- (d) na wniosek dowódcy przechwytyjącego wojskowego statku powietrznego Państwa wojującego dowódca neutralnego wojskowego statku powietrznego lub okrętu wojennego udziela wszelkich informacji na temat charakteru cywilnego statku powietrznego i jego ładunku, które to informacje można by uzyskać w drodze wizyty i rewizji.

Środki przechwycenia i nadzoru

128. Państwa wojujące powinny ogłosić bezpieczne procedury przechwytywania cywilnych statków powietrznych, wydane przez właściwą organizację międzynarodową, oraz stosować się do nich.
129. Cywilne statki powietrzne powinny przedstawiać wymagane plany lotów właściwym służbom ruchu lotniczego wraz z informacjami o rejestracji, porcie przeznaczenia, pasażerach, ładunku, awaryjnych kanałach łączności, częstotliwościach i kodach identyfikacyjnych, aktualizacjach planów w trasie oraz legitymować się zaświadczeniem dotyczącym rejestracji, zdatności do lotu, pasażerów i ładunku. Cywilne statki powietrzne nie mogą zbaczać z trasy wyznaczonej przez służby ruchu lotniczego ani odstępować od planu lotu bez zezwolenia kontroli ruchu lotniczego, chyba że wystąpią nieprzewidziane okoliczności, np. zagrożenie bezpieczeństwa lub wezwanie pomocy, kiedy to należy niezwłocznie dokonać odpowiedniego powiadomienia.
130. Zainteresowane strony wojujące i neutralne oraz władze odpowiedzialne za służby ruchu lotniczego powinny ustanowić procedury, zgodnie z którymi dowódcy okrętów wojennych i wojskowych statków powietrznych są stale zaznajamiani z wyznaczonymi trasami przypisanymi cywilnym statkom powietrznym w obszarze działań wojennych i przedstawionymi przez nie planami lotów, w tym z informacjami o kanałach łączności, częstotliwościach i kodach identyfikacyjnych, porcie przeznaczenia, pasażerach i ładunku.
131. Cywilne statki powietrzne w bezpośrednim sąsiedztwie operacji morskich mają obowiązek stosować się do poleceń walczących dotyczących kierunku i wysokości.
132. Aby uniknąć konieczności przeprowadzania wizyty i rewizji, strony wojujące mogą ustanowić odpowiednie środki kontroli ładunku neutralnych cywilnych statków powietrznych i wydawania zaświadczeń, że statek powietrzny nie przewozi kontrabandy.
133. Poddanie się przez neutralny cywilny statek powietrzny tym środkom nadzoru w zakresie kontroli ładunku i wydania przez jedną ze stron wojujących zaświadczenia, że ładunek nie stanowi kontrabandy, nie stanowi działania naruszającego neutralność w stosunku do drugiej strony wojującej.
134. Aby wyeliminować konieczność przeprowadzania wizyty i rewizji, Państwa neutralne zachęca się do egzekwowania odpowiednich środków kontroli i procedur wydawania zaświadczeń w celu zapewnienia, że ich cywilne statki powietrzne nie przewożą kontrabandy.

SEKCJA IV:

ZAJĘCIE NIEPRZYJACIELSKIEGO STATKU MORSKIEGO I ŁADUNKU

135. Z zastrzeżeniem postanowień punktu 136 nieprzyjacielskie statki morskie, zarówno handlowe jak i inne, oraz przewożony przez te statki ładunek, mogą podlegać zajęciu poza wodami neutralnymi. Zajęcie statku nie wymaga uprzedniego przeprowadzenia wizyty i rewizji.
136. Następujące statki morskie korzystają z ochrony przed zajęciem:
- (a) statki szpitalne i niewielkie łodzie ratownictwa przybrzeżnego;
 - (b) inne środki transportu medycznego, o ile są potrzebne do przewozu rannych, chorych i rozbitków na pokładzie;
 - (c) statki morskie, którym przyznano prawo bezpiecznego przepływu na mocy porozumienia stron wojujących, w tym:
 - (i) kartelowe statki morskie, tj. statki przeznaczone i wykorzystywane do przewozu jeńców wojennych; oraz
 - (ii) statki morskie biorące udział w misjach humanitarnych, w tym statki przewożące zapasy niezbędne do przeżycia osób cywilnych, oraz statki biorące udział w akcjach pomocy i operacjach ratunkowych;
 - (d) statki morskie wykorzystywane do przewozu dóbr kultury objętych szczególną ochroną;
 - (e) statki morskie wykonujące misje religijne, niewojskowe naukowe i filantropijne; ochronie nie podlegają statki zbierające dane naukowe, które mogą mieć zastosowanie wojskowe;
 - (f) niewielkie przybrzeżne łodzie rybackie i niewielkie łodzie wykorzystywane w handlu przybrzeżnym, które są jednak zobowiązane do przestrzegania instrukcji wydanych przez dowódcę marynarki Państwa wojującego działającego w danym obszarze oraz do poddania się kontroli; oraz
 - (g) statki zaprojektowane lub przystosowane wyłącznie do zwalczania zanieczyszczenia środowiska morskiego, o ile faktycznie zajmują się tymi czynnościami.
137. Statki wymienione w punkcie 136 korzystają z ochrony przed zajęciem tylko wtedy, gdy:
- (a) w sposób nieszkodliwy pełnią swoją zwyczajową funkcję;
 - (b) nie angażują się w działania na szkodę nieprzyjaciela;
 - (c) na żądanie natychmiast poddają się identyfikacji i kontroli; oraz
 - (d) nie zakłócają w sposób celowy swobody manewru walczących, a w razie konieczności stosują się do rozkazów zatrzymania się lub usunięcia z drogi.

-
138. Zajęcie handlowego statku morskiego następuje poprzez pojmanie go jako zdobyczy wojennej podlegającej orzeczeniu sądu kaperskiego. Jeżeli okoliczności wojskowe uniemożliwiają zajęcie takiego statku jako przyzu na morzu, może on zostać zawrócony do odpowiedniego obszaru lub portu celem dokończenia zajęcia. Zamiast dokonywania zajęcia nieprzyjacielski handlowy statek morski można zawrócić z deklarowanej trasy do portu przeznaczenia.
139. Z zastrzeżeniem punktu 140 zajęty nieprzyjacielski handlowy statek morski może wyjątkowo zostać zatopiony, jeżeli okoliczności wojskowe uniemożliwiają skierowanie go przed sąd kaperski jako przyz, tylko po uprzednim spełnieniu następujących kryteriów:
- (a) zadbano o bezpieczeństwo pasażerów i członków załogi; w tym celu szalupy statku nie są uważane za miejsce bezpieczne, chyba że bezpieczeństwo pasażerów i członków załogi jest zapewnione w aktualnych warunkach morskich i pogodowych wskutek bliskości lądu lub obecności innego statku, który może zabrać ich na pokład;
 - (b) zabezpieczono dokumenty i papiery dotyczące przyzu; oraz
 - (c) w miarę możliwości zachowano rzeczy osobiste pasażerów i członków załogi.
140. Zakazuje się zatapiania na morzu nieprzyjacielskich pasażerskich statków morskich przewożących wyłącznie osoby cywilne. Dla bezpieczeństwa pasażerów statki te są zawracane do odpowiedniego obszaru lub portu celem dokończenia zajęcia.

SEKCJA V:

ZAJĘCIE NIEPRZYJACIELSKIEGO CYWILNEGO STATKU POWIETRZNEGO I ŁADUNKU

141. Z zastrzeżeniem postanowień punktu 142 nieprzyjacielskie cywilne statki powietrzne i znajdujący się na ich pokładzie ładunek mogą podlegać zajęciu poza neutralną przestrzenią powietrzną. Zajęcie statku nie wymaga uprzedniego przeprowadzenia wizyty i rewizji.
142. Następujące statki powietrzne korzystają z ochrony przed zajęciem:
- (a) sanitarne statki powietrzne; oraz
 - (b) statki powietrzne, które uzyskały prawo bezpiecznego przelotu na mocy porozumienia stron konfliktu.
143. Statki powietrzne wymienione w punkcie 142 korzystają z ochrony przed zajęciem tylko wtedy, gdy:
- (a) w sposób nieszkodliwy pełnią swoją zwyczajową funkcję;
 - (b) nie angażują się w działania na szkodę nieprzyjaciela;

-
- (c) na żądanie natychmiast poddają się przechwyceniu i identyfikacji;
 - (d) nie zakłócają w sposób celowy swobody manewru walczących, a w razie konieczności stosują się do rozkazów zawrócenia z trasy; oraz
 - (e) nie naruszają wcześniejszego porozumienia.
144. Zajęcie następuje poprzez przechwycenie nieprzyjacielskiego cywilnego statku powietrznego i rozkazanie mu skierowania się na nieprzyjacielskie lotnisko bezpieczne dla danego typu statku powietrznego i odpowiednio dostępne, a po wylądowaniu pojmanie go jako przyszu do orzeczenia sądu kaperskiego. Zamiast zajęcia nieprzyjacielski cywilny statek powietrzny może zostać zawrócony z deklarowanej trasy do portu przeznaczenia.
145. Przy dokonywaniu zajęcia należy zadbać o bezpieczeństwo pasażerów i członków załogi oraz ich rzeczy osobistych. Należy zabezpieczyć dokumenty i papiery dotyczące przyszu.

SEKCJA VI:

ZAJĘCIE NEUTRALNEGO HANDLOWEGO STATKU MORSKIEGO I ŁADUNKU

146. Neutralny handlowy statek morski podlega zajęciu poza wodami neutralnymi, jeżeli wykonuje działania, o których mowa w punkcie 67, lub jeżeli wskutek wizyty i rewizji lub w inny sposób stwierdzone zostanie, że:
- (a) przewozi kontrabandę;
 - (b) odbywa rejs specjalnie w celu przewiezienia pasażerów, którzy są wcielani do sił zbrojnych nieprzyjaciela;
 - (c) działa bezpośrednio pod kontrolą i rozkazami przeciwnika, jest przez niego czarterowany, używany lub kierowany;
 - (d) okazuje nieprawidłowe lub fałszywe dokumenty, nie posiada wymaganych dokumentów lub dokumenty uległy zniszczeniu, noszą ślady przeróbek lub są ukrywane;
 - (e) narusza zasady ustanowione przez stronę walczącą w strefie bezpośrednich operacji morskich;
- lub
- (f) narusza lub usiłuje naruszyć blokadę.

Zajęcie neutralnego handlowego statku morskiego następuje poprzez pojmanie go jako zdobyczy wojennej podlegającej orzeczeniu sądu kaperskiego.

147. Znajdujące się na pokładzie neutralnego handlowego statku morskiego towary podlegają zajęciu tylko wtedy, gdy stanowią kontrabandę.

-
148. Kontrabandę stanowią towary, których ostatecznym miejscem przeznaczenia jest terytorium znajdujące się pod kontrolą nieprzyjaciela i które mogą być wykorzystane w konflikcie zbrojnym.
149. Aby wykonać prawo zajęcia, o którym mowa w punktach 146(a) i 147, strona wojująca musi wcześniej ogłosić listę towarów stanowiących kontrabandę. Konkretnie pozycje ogłoszonej przez Państwo wojujące listy towarów stanowiących kontrabandę mogą się różnić w zależności od szczególnych okoliczności konfliktu zbrojnego. Listy towarów stanowiących kontrabandę należy sporządzać z zachowaniem odpowiedniej szczegółowości.
150. Towary nieznajdujące się na liście strony wojującej stanowią towary zwolnione, niepodlegające zajęciu. Towary zwolnione obejmują co najmniej:
- (a) przedmioty kultu religijnego;
 - (b) artykuły przeznaczone wyłącznie do leczenia rannych i chorych i do zapobiegania chorobom;
 - (c) ubrania, pościel, podstawowe produkty żywnościowe i środki zapewniające schronienie ludności cywilnej, w szczególności kobiet i dzieci, pod warunkiem że nie istnieje uzasadniony powód, by miały służyć innemu celowi lub by mogła za ich pomocą zostać odniesiona przez przeciwnika określona korzyść wojskowa w przypadku zastąpienia nimi towarów nieprzyjaciela, które można by następnie wykorzystać do celów wojskowych;
 - (d) przedmioty przeznaczone dla jeńców wojennych, włączając paczki dla indywidualnych odbiorców oraz zbiorową pomoc zawierającą żywność, odzież, przedmioty służące celom edukacyjnym, kulturalnym i rekreacyjnym;
 - (e) ściśle określone towary zwolnione od zajęcia na podstawie traktatu międzynarodowego lub specjalnego porozumienia pomiędzy stronami wojującymi; oraz
 - (f) inne towary niezdatne do wykorzystania w konflikcie zbrojnym.
151. Z zastrzeżeniem punktu 152 neutralny handlowy statek morski zajęty zgodnie z punktem 146 może wyjątkowo zostać zatopiony, jeżeli okoliczności wojskowe uniemożliwiają skierowanie go przed sąd kaperski jako przyszu, tylko po uprzednim spełnieniu następujących kryteriów:
- (a) zadbano o bezpieczeństwo pasażerów i członków załogi; w tym celu szalupy statku nie są uważane za miejsce bezpieczne, chyba że bezpieczeństwo pasażerów i członków załogi jest zapewnione w aktualnych warunkach morskich i pogodowych wskutek bliskości lądu lub obecności innego statku, który może zabrać ich na pokład;
 - (b) zabezpieczono dokumenty i papiery dotyczące przyszu; oraz
 - (c) w miarę możliwości zachowano rzeczy osobiste pasażerów i członków załogi.

Należy podjąć wszelkie starania, aby uniknąć zatopienia zajętego neutralnego statku morskiego. Nie wolno wydać rozkazu zatopienia, dopóki nie ma całkowitej pewności co do braku możliwości odesłania do portu strony wojującej, zawrócenia lub należytego zwolnienia zajętego statku morskiego. Zgodnie z niniejszym punktem wolno zatopić statek przewożący kontrabandę tylko wtedy, gdy ze względu na swoją wartość, masę, objętość lub fracht kontrabanda stanowi połowę ładunku. Legalność zatopienia stanowi przedmiot orzeczenia sądu kaperskiego.

152. Zakazuje się zatapiania na morzu zajętego neutralnego pasażerskiego statku morskiego przewożącego osoby cywilne. Dla bezpieczeństwa pasażerów statki takie są zawracane do odpowiedniego portu celem dokończenia zajęcia, o którym mowa w punkcie 146.

SEKCJA VII:

ZAJĘCIE NEUTRALNEGO CYWILNEGO STATKU POWIETRZNEGO I ŁADUNKU

153. Neutralny cywilny statek powietrzny podlega zajęciu poza neutralną przestrzenią powietrzną, jeżeli wykonuje działania, o których mowa w punkcie 70, lub jeżeli wskutek wizyty i rewizji lub w inny sposób stwierdzone zostanie, że:

- (a) przewozi kontrabandę;
- (b) odbywa rejs specjalnie w celu przewiezienia pasażerów, którzy są wcielani do sił zbrojnych nieprzyjaciela;
- (c) działa bezpośrednio pod kontrolą i rozkazami przeciwnika, jest przez niego czarterowany, używany lub kierowany;
- (d) okazuje nieprawidłowe lub fałszywe dokumenty, nie posiada wymaganych dokumentów lub dokumenty uległy zniszczeniu, noszą ślady przeróbek lub są ukrywane;
- (e) narusza zasady ustanowione przez stronę walczącą w strefie bezpośrednich operacji morskich; lub
- (f) narusza blokadę.

154. Znajdujące się na pokładzie neutralnego cywilnego statku powietrznego towary podlegają zajęciu tylko wtedy, gdy stanowią kontrabandę.

155. Reguły dotyczące kontrabandy, określone w punktach 148-150, stosuje się również do towarów znajdujących się na pokładzie neutralnego cywilnego statku powietrznego.

156. Zajęcie następuje poprzez przechwycenie neutralnego cywilnego statku powietrznego i rozkazanie mu skierowania się na nieprzyjacielskie lotnisko bezpieczne dla danego typu statku powietrznego i odpowiednio dostępne, a po wylądowaniu, przeprowadzeniu wizyty i rewizji pojmanie go jako przysu podlegającego orzeczeniu sądu kaperskiego. Jeżeli żadne lotnisko Państwa wojującego nie jest bezpieczne i odpowiednio dostępne

w celu przeprowadzenia wizyty i rewizji, neutralny cywilny statek powietrzny może zostać zawrócony z trasy do deklarowanego portu przeznaczenia.

157. Zamiast dokonywania zajęcia neutralny cywilny statek powietrzny można, za jego zgodą, zawrócić z trasy do deklarowanego portu przeznaczenia.
158. Przy dokonywaniu zajęcia należy zadbać o bezpieczeństwo pasażerów i członków załogi oraz ich rzeczy osobistych. Należy zabezpieczyć dokumenty i papiery dotyczące przylotu.

Część VI

Osoby chronione,
środki transportu medycznego
i sanitarne statki powietrzne

REGUŁY OGÓLNE

159. Z wyjątkami określonymi w punkcie 171 postanowienia niniejszej Części nie powinny być interpretowane jako odbiegające w jakikolwiek sposób od postanowień II Konwencji genewskiej z 1949 r. i I Protokołu dodatkowego z 1977 r., które zawierają szczegółowe normy dotyczące traktowania rannych, chorych i rozbitków oraz środków transportu medycznego.
160. Strony konfliktu mogą uzgodnić stworzenie w wyznaczonym obszarze morskim strefy dla celów humanitarnych, w której dozwolone są tylko działania zgodne z tymi celami humanitarnymi.

SEKCJA I:

OSOBY CHRONIONE

161. Pasażerowie na pokładzie statku morskiego lub powietrznego, który dostał się pod władzę strony wojującej lub Państwa neutralnego, mają prawo do poszanowania i ochrony. Na morzu i po dostarczeniu na ląd, aż do określenia ich statusu, podlegają oni jurysdykcji Państwa sprawującego nad nimi władzę.
162. Członkowie załóg statków szpitalnych korzystają z ochrony przed pojmaniem w czasie pełnienia służby na tych statkach. Członkowie załóg statków ratowniczych korzystają z ochrony przed pojmaniem podczas przeprowadzania operacji ratunkowej.
163. Pasażerowie na pokładzie innego statku morskiego lub powietrznego, który korzysta z ochrony przed zajęciem i który został wymieniony w punktach 136 i 142, korzystają z ochrony przed pojmaniem.
164. Za jeńców wojennych nie uważa się członków personelu duchownego i medycznego sprawujących duchową i medyczną opiekę nad rannymi, chorymi i rozbitkami. Członek personelu może jednak zostać zatrzymany, jeżeli jest potrzebny do zaspokojenia medycznych lub duchowych potrzeb jeńców wojennych.
165. Obywatele Państwa nieprzyjacielskiego, inni niż wymienieni w punktach 162-164, mogą zostać wzięci do niewoli i uzyskać status jeńca wojennego, jeżeli są:
- (a) członkami sił zbrojnych nieprzyjaciela;
 - (b) osobami towarzyszącymi siłom zbrojnym nieprzyjaciela;
 - (c) członkami załóg pomocniczych statków morskich lub pomocniczych statków powietrznych;
 - (d) członkami załóg nieprzyjacielskich handlowych statków morskich lub cywilnych statków powietrznych niekorzystających z ochrony przed zajęciem, chyba że na mocy innych przepisów prawa międzynarodowego są uprawnieni do korzystniejszego traktowania; lub

-
- (e) członkami załóg neutralnych handlowych statków morskich lub cywilnych statków powietrznych, którzy brali bezpośredni udział w działaniach wojennych po stronie nieprzyjaciela lub wykonywali czynności pomocnicze wobec nieprzyjaciela.

166. Obywatele Państwa neutralnego:

- (a) będący pasażerami na pokładzie nieprzyjacielskich lub neutralnych statków morskich lub powietrznych podlegają zwolnieniu i nie mogą zostać wzięci do niewoli, chyba że są członkami sił zbrojnych nieprzyjaciela lub osobiście podjęli wrogie działania przeciwko Państwu, które ich pojmało;
- (b) będący członkami załóg nieprzyjacielskich okrętów wojennych, pomocniczych statków morskich, wojskowych lub pomocniczych statków powietrznych mogą zostać wzięci do niewoli i uzyskać status jeńca wojennego;
- (c) będący członkami załóg nieprzyjacielskich lub neutralnych handlowych statków morskich lub wojskowych statków powietrznych podlegają zwolnieniu i nie mogą zostać wzięci do niewoli, chyba że statek morski lub powietrzny dopuścił się czynu, o którym mowa w punktach 60, 63, 67 lub 70, bądź członek załogi osobiście podjął wrogie działanie przeciwko Państwu, które go pojmało.

167. Osoby cywilne inne niż wymienione w punktach 162-166 powinny być traktowane zgodnie z IV Konwencją genewską z 1949 r.

168. Osoby, które dostały się pod władzę Państwa neutralnego, powinny być traktowane zgodnie z V i XIII Konwencją haską z 1907 r. oraz II Konwencją genewską z 1949 r.

SEKCJA II:

ŚRODKI TRANSPORTU MEDYCZNEGO

169. Aby zapewnić maksymalną ochronę statkom szpitalnym od momentu wybuchu konfliktu, Państwa mogą dokonać uprzedniej ogólnej notyfikacji cech ich statków szpitalnych, o których mowa w art. 22 II Konwencji genewskiej z 1949 r. W notyfikacji należy podać wszystkie dostępne informacje na temat sposobów identyfikacji statków.

170. Statki szpitalne mogą być wyposażone w wyłącznie defensywne środki obrony, takie jak dipole odbijające i flary. Obecność takiego wyposażenia należy wskazać w notyfikacji.

171. Statkom szpitalnym powinno zezwolić się na stosowanie sprzętu kryptograficznego, tak aby mogły jak najskuteczniej wykonywać misje humanitarne. Sprzęt ten nie może w żadnych okolicznościach być wykorzystywany do przesyłania danych rozpoznawczych ani uzyskania w jakikolwiek inny sposób przewagi wojskowej.

172. Statki szpitalne, niewielkie łodzie ratownictwa przybrzeżnego i inne środki transportu medycznego zachęca się do stosowania sygnałów rozpoznawczych określonych w Aneksie I do I Protokołu dodatkowego z 1977 r.

-
173. Sygnały rozpoznawcze mają służyć wyłącznie ułatwieniu identyfikacji i ze swej istoty nie przyznają statusu ochronnego.

SEKCJA III:

SANITARNE STATKI POWIETRZNE

174. Sanitarne statki powietrzne mają prawo do ochrony i poszanowania zgodnie z postanowieniami tego dokumentu.
175. Sanitarne statki powietrzne powinny być wyraźnie oznaczone symbolem czerwonego krzyża lub czerwonego półksiężyca oraz znakami narodowymi na stronie dolnej, górnej i bocznej kadłuba. Sanitarne statki powietrzne zachęca się do stosowania innych sygnałów rozpoznawczych określonych w Aneksie I do I Protokołu dodatkowego z 1977 r. Statki powietrzne wycarterowane przez Międzynarodowy Komitet Czerwonego Krzyża mogą korzystać z tych samych metod identyfikacji co sanitarne statki powietrzne. Czasowe sanitarne statki powietrzne, które z braku czasu lub ich cech nie mogą zostać oznaczone wyraźnym symbolem, powinny stosować najbardziej skuteczne z dostępnych sygnałów rozpoznawczych.
176. Sygnały rozpoznawcze mają służyć wyłącznie ułatwieniu identyfikacji i ze swej istoty nie przyznają statusu ochronnego.
177. Strony konfliktu zachęca się do notyfikacji lotów medycznych i zawierania w każdym czasie porozumień, w szczególności w obszarach, gdzie żadna ze stron nie sprawuje wyraźnej kontroli. W zawartym porozumieniu należy podać wysokości, terminy i trasy bezpiecznych przelotów oraz środki identyfikacji i łączności.
178. Sanitarnych statków powietrznych nie wolno używać do działania na szkodę nieprzyjaciela. Sanitarne statki powietrzne nie mogą przewozić sprzętu przeznaczonego do zbierania lub przesyłania danych rozpoznawczych. Sanitarne statki powietrzne nie mogą być uzbrojone, z wyjątkiem broni ręcznej używanej do samoobrony, i mogą przewozić tylko personel i artykuły medyczne.
179. Inne wojskowe lub cywilne statki powietrzne strony wojującej lub Państwa neutralnego, używane do poszukiwania, ratowania lub transportu rannych, chorych i rozbitków, działają na własne ryzyko, chyba że strony konfliktu zawarły uprzednie porozumienie.
180. Sanitarnym statkom powietrznym poruszającym się nad obszarami znajdującymi się pod fizyczną kontrolą drugiej strony wojującej lub obszarami, nad którą żadna ze stron nie sprawuje wyraźnej kontroli, można wydać rozkaz lądowania w celu dokonania kontroli. Sanitarne statki powietrzne mają obowiązek zastosowania się do rozkazu.
181. Nieprzyjacielskie sanitarne statki powietrzne nie mogą wkraczać do neutralnej przestrzeni powietrznej, chyba że za wcześniejszym porozumieniem. Sanitarny statek po-

wietrzny znajdujący się w neutralnej przestrzeni powietrznej, zgodnie z porozumieniem, ma obowiązek przestrzegać jego warunków. Warunki porozumienia mogą zobowiązywać statek powietrzny do wylądowania w celu dokonania kontroli na wskazanym lotnisku Państwa neutralnego. W przypadku, gdy porozumienie tak stanowi, kontrola i dalsze działania przeprowadzane będą zgodnie z punktami 182-183.

182. W przypadku, gdy sanitarny statek powietrzny, mimo braku porozumienia lub wbrew jego warunkom, wkroczy do przestrzeni neutralnej wskutek błędu w nawigacji lub nagłej sytuacji wpływającej na bezpieczeństwo lotu, ma obowiązek podjąć wszelkie starania, aby dokonać powiadomienia i zidentyfikować się. Po rozpoznaniu statku jako sanitarnego statku powietrznego przez Państwo neutralne jest on chroniony przed atakiem, może jednak zostać zmuszony do lądowania w celu dokonania kontroli. Po dokonaniu kontroli statku i potwierdzeniu jego statusu jako sanitarnego statku powietrznego należy zezwolić mu na dalszy lot.
183. Jeżeli kontrola wykaże, że statek nie jest sanitarnym statkiem powietrznym, wówczas statek może zostać zajęty, a jego pasażerowie – o ile porozumienie między Państwem neutralnym i stronami konfliktu nie stanowi inaczej – zatrzymani przez Państwo neutralne, gdy wymagają tego normy prawa międzynarodowego stosowane w konfliktach zbrojnych, w taki sposób, aby nie mogli brać udziału w działaniach wojennych.