

WOJCIECH ADAMCZAK

RATOWNICTWO MORSKIE A WYDOBYWANIE MIENIA Z MORZA W ŚWIEŁLE KONWENCJI LONDYŃSKIEJ Z 1989 R.

W świetle konwencji londyńskiej z 1989 roku o ratownictwie, wydobywanie zatopionego w morzu mienia może być przedmiotem umowy o ratownictwo, o ile w ocenie osoby decydującej o wydobywaniu grozi takim rzeczom jakieś niebezpieczeństwo. Inaczej przedstawia się sytuacja przy wydobywaniu mienia już zatopionego. Zwykle czynnik pośpiechu tu nie występuje i istnieje możliwość zawarcia odpowiedniej umowy

Jednym z głównych celów, dla których podjęto prace nad londyńską konwencją o ratownictwie, obok potrzeby stworzenia dla ratujących zachęty do działań na rzecz ochrony środowiska naturalnego, była chęć rozszerzenia przedmiotowego zakresu ratownictwa morskiego. Cel ten niewątpliwie został osiągnięty. W świetle postanowień tej konwencji praktycznie każde mienie może być przedmiotem akcji ratowniczej, w tym także mienie zatopione.

Ratownictwo morskie i wydobywanie mienia z morza mają wspólny rodowód. W okresie, gdy ratownictwo miało charakter brzegowy, nie widziano różnic pomiędzy ratownictwem *sensu stricto*, wydobywaniem mienia zatopionego w morzu czy znalezieniem rzeczy unoszących się na jego powierzchni albo wyrzuconych na brzeg. Postęp techniczny w żegludze, jaki miał miejsce w XIX wieku, umożliwił prowadzenie akcji ratowniczych na morzu z dala od wybrzeży, co w konsekwencji doprowadziło do wykształcenia się ratownictwa morskiego w ścisłym tego słowa znaczeniu oraz wpłynęło również na odpowiednią modyfikację zasad prawnych¹. Wydobywanie mienia zatopionego w morzu było nadal ograniczone możliwościami technicznymi i sprowadzało się w zasadzie do obszarów przybrzeżnych. Wraz z rozwojem techniki umożliwiającym zapobieganie wypadkom morskim rosła rola ratownictwa, natomiast społeczno-gospodarcze znaczenie różnych form wydobywania rzeczy z dna morskiego czy zabezpieczenia mienia wyrzucanego na brzeg malało w miarę wzrostu bezpieczeństwa żeglugi i zwiększania się skuteczności akcji ratowniczych na morzu.

¹ W. Adamczak, *Instytucja ratownictwa morskiego we współczesnych stosunkach żeglugowych*, Gdańsk 1981, s. 22 i nast.

Konwencja brukselska z 1910 r. nie wspomina o wydobywaniu mienia z morza, jednakże, regulując instytucję ratownictwa morskiego, wyznaczyła ona tym samym przynajmniej ogólnie granicę między ratownictwem a wydobywaniem mienia. Mianowicie przedmiotem ratownictwa, zgodnie z art. 1 cytowanej konwencji, może być statek morski, rzeczy znajdujące się na statku, fracht i należności za przejazd oraz statek żeglugi śródlądowej, o ile był ratowany przez statki morskie. Szczególnie znaczenie miało tu pominięcie wraku i wszelkich szczątków statku. W ten sposób zarysowany został podział mienia znajdującego się na morzu na rzeczy mogące być przedmiotem ratownictwa oraz rzeczy, których wydobywanie z morza nie będzie traktowane jako ratownictwo. Podział ten był o tyle nieostry, że pewne rzeczy (np. ładunek pochodzący ze statku) mogły być w określonych warunkach przedmiotem ratownictwa, a w innej sytuacji – mieniem wydobywanym. Toteż istotną rolę odegrało wskazane w konwencji kryterium niebezpieczeństwa, grożącego określonemu mieniu, uznane za warunek *sine qua non* istnienia ratownictwa.

Tak więc w świetle konwencji z 1910 r. przedmiotem ratownictwa morskiego mogło być wyłącznie ściśle określone w niej mienie, o ile groziło mu niebezpieczeństwo². Wątpliwości mogły dotyczyć tylko zatopionych statków, które nie stały się jeszcze wrakami oraz rzeczy znajdujących się na nich, które mogły być zarówno przedmiotem umowy o ratownictwo, jak i rzeczami wydobywanymi na podstawie umowy o wydobywanie mienia.

Konwencja o ratownictwie morskim, podpisana w Londynie 28 kwietnia 1989 r., która weszła w życie 14 lipca 1996 r., nie mówi o wydobywaniu mienia ani też nie ustanawia wyraźnej granicy między takim działaniem a ratownictwem morskim. Nie oznacza to jednak, iż wymieniona konwencja nie zawiera wskazówek dotyczących tej kwestii.

Przed wszystkim już w art. 1, zawierającym definicje, wyraźnie określono przedmiot akcji ratowniczej; może być nim statek lub inne mienie znajdujące się w niebezpieczeństwie na wodach żeglownych lub jakichkolwiek innych. Statek, w rozumieniu cytowanej konwencji, oznacza każdy statek lub jednostkę pływającą oraz każde urządzenie nadające się do żeglugi, mienie zaś oznacza każde mienie nieprzymocowane trwale i celowo do wybrzeża, a także obejmuje narażony na utratę fracht. Już z przytoczonej definicji wynika jasno, iż przedmiotem akcji ratowniczej mogą być rzeczy zatopione w morzu, w tym również statki i ich wraki. Co prawda, konwencja nie wyjaśnia pojęcia „mienie” (*property*), ale przecież wraki mają określoną wartość (np. historyczną albo jako złom), mogą nadal stanowić czyjaś własność, być przedmiotem ograniczonych praw rzeczowych³, nie ma więc istotnego powodu, by wyłączać je z pojęcia mienia (chyba że były one trwale i celowo przymocowane do wybrzeża).

Za takim szerokim rozumieniem pojęcia mienia, mogącego stanowić przedmiot ratownictwa morskiego, przemawia również treść art. 30 konwencji z 1989 r.

²J. Łopuski, A. Sołtys, *Zasady prawne ratownictwa morskiego*, Gdańsk 1951, s. 17 i nast.

³W. Adamczak, *Mienie zatopione w morzu* [w:] *Prawo morskie* pod red. J. Łopuskiego, t. II, Bydgoszcz – Toruń 2000, s. 283 i i nast. oraz W. Adamczak, *Czy przywileje morskie mogą ciążyć na wrakach statków*, *Technika i Gospodarka Morska*, 1976, nr 7, s. 412 i nast.

Artykuł ten wylicza przypadki, w których państwo może w czasie podpisywania, ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia do konwencji zastrzec sobie prawo niestosowania jej postanowień. Między innymi, w punkcie d cytowanego artykułu konwencja przewiduje możliwość niestosowania jej postanowień w odniesieniu do mienia, będącego morskim dobrem kulturalnym o wartości prahistorycznej, archeologicznej lub historycznej i znajdującego się na dnie morskim.

Z cytowanego postanowienia konwencji wynika więc, iż zatopione rzeczy znajdujące się na dnie morskim nie są wyłączone generalnie spod reguł konwencji, chyba że określone państwo skorzysta w stosunku do nich z możliwości przewidzianej w omawianym tu artykule 30⁴. Oznacza to, że w odróżnieniu od konwencji z 1910 r. rodzaj mienia przestaje być wyznacznikiem granicy między ratownictwem morskim a wydobywaniem mienia z morza, skoro przedmiotem akcji ratowniczej może być każde mienie poza trwale i celowo przymocowanym do wybrzeża, w tym także mienie zatopione znajdujące się na dnie morza.

Przyjęcie tak szeroko rozumianego przedmiotu ratownictwa stwarza jednak pewne problemy. Mianowicie, konwencja londyńska, podobnie jak jej brukselska poprzedniczka, wyraźnie mówi o niebezpieczeństwie, którego istnienie jest warunkiem *sine qua non* uznania określonego działania za ratownictwo morskie.

Warunkiem uzyskania przez ratującego prawa do wynagrodzenia za ratownictwo morskie jest w świetle obu wymienionych konwencji istnienie jakiegoś niebezpieczeństwa, chociażby tylko istniejącego w subiektywnym odczuciu wzywającego pomocy kapitana statku⁵.

Powstaje pytanie, czy w odniesieniu do mienia zatopionego należy uznać, iż zawsze grozi mu niebezpieczeństwo, czy też zagraża ono tylko w niektórych sytuacjach. Jeśli chodzi o statki, które zatonęły niedawno oraz ich ładunki, zwłaszcza łatwo psujące się, nie ulega wątpliwości, iż zagraża im niebezpieczeństwo pogarszania się ich stanu. W sytuacjach, gdy pośpiech ma znaczenie, wiadomo, iż takie rzeczy mogą być przedmiotem ratownictwa. Mniej jasna jest sytuacja, gdy określone mienie dłuższy czas przebywa pod wodą i wpływ czasu ma już niewielkie znaczenie, sama zaś próba wydobycia mienia stwarzać może większe ryzyko jego uszkodzenia niż dalsze pozostawanie na dnie morza.

Konwencja nie rozwiązuje w sposób wyraźny poruszanego tu problemu, niemniej jednak zawiera pewną pośrednią wskazówkę. Mianowicie, ze wspomnianego wyżej art. 30 d konwencji wynika, iż znajdujące się na dnie morskim mienie o wartości prahistorycznej, archeologicznej lub historycznej może być przedmiotem akcji ratowniczej. Czy zatem należy uznać, iż takiemu mieniu zawsze grozi niebezpieczeństwo z uwagi na sam fakt znajdowania się na dnie morskim, czy też chodzi jedynie o szczególne przypadki, kiedy pojawiło się jakieś szczególne niebezpieczeństwo zniszczenia bądź uszkodzenia takiego mienia?

Z treści konwencji nie wynika jednoznaczna odpowiedź na to pytanie. Wydaje się, iż decydujące znaczenie powinna tu mieć ocena osoby zlecającej podjęcie akcji

⁴ Z możliwości tej skorzystała Grecja.

⁵ W. Adamczak, *Ratownictwo morskie* [w:] *Prawo morskie* pod red. J. Łopuskiego, *op. cit.*, s. 242 i nast.

wydobycia mienia. Wydobywanie mienia z morza polega na odzyskaniu (przez właściciela bądź określoną społeczność) rzeczy (lub ich pozostałości), które przez krótszy lub dłuższy okres wyłączone były z normalnego obrotu gospodarczego, przy czym nie jest istotne, czy mieniu zatopionemu grozi obiektywnie jakieś niebezpieczeństwo czy też nie. Rzeczom zatopionym w morzu grozi z reguły niebezpieczeństwo pogorszenia się ich jakości, jednakże dla rozróżnienia pomiędzy ratownictwem morskim a wydobywaniem mienia w sensie prawnym zasadniczo ważne jest, czy niebezpieczeństwo grożące mieniu ma istotne znaczenie dla osoby decydującej o podjęciu konkretnego działania. Zatopiony statek i ładunek mogą być przedmiotem ratownictwa morskiego, o ile zagraża im jeszcze niebezpieczeństwo⁶, zwłaszcza, gdy chodzi o ładunki łatwo psujące się oraz o uratowanie frachtu, ale taki sam zatopiony statek mimo grożącego mu niebezpieczeństwa może być przedmiotem umowy o wydobywanie mienia, jeżeli z punktu widzenia subiektywnej oceny jego armatora korzystniejszym będzie zawarcie takiej umowy niż umowy o ratownictwo, mimo ryzyka pewnego pogorszenia się stanu statku wskutek dłuższego przebywania pod wodą. Często zresztą przy podnoszeniu zatopionego statku będzie chodziło głównie o uzyskanie cennego złomu, stąd też wydobywanie mienia z morza pod pewnymi względami przypomina eksploataowanie surowców z dna morskiego.

Można spotkać pogląd, iż w przeciwieństwie do ratownictwa wydobywanie mienia jest działaniem podjętym już po ustąpieniu niebezpieczeństwa, które wcześniej zaistniało⁷. Pogląd ten tylko częściowo jest słuszny, zatonięcie bowiem określonych rzeczy nie zawsze wiąże się z istnieniem jakiegokolwiek niebezpieczeństwa, czasem jest ono wynikiem celowego i świadomego działania właściciela rzeczy, z kolei zaś zrealizowanie się jakiegoś określonego niebezpieczeństwa (np. zatonięcie statku wraz z ładunkiem) oznaczać może równocześnie pojawienie się niebezpieczeństwa odmiennego rodzaju (np. zepsucia się ładunku w wyniku oddziaływania wody morskiej).

Odmienność zadań pociąga za sobą różnice w charakterze działań ratującego i wydobywającego cudze mienie z morza. Istotnym elementem każdej akcji ratowniczej jest konieczność szybkiego działania. W wypadku wydobywania mienia z morza czynnik ten nie ma istotnego znaczenia, zwykle odgrywa rolę co najwyżej drugorzędną. Ponadto wydobywanie mienia w odróżnieniu od ratownictwa najczęściej nie wymaga improwizacji, jest działalnością, którą zawnazę można starannie przygotować, mniej ryzykowną dla prowadzącego akcję, co z kolei rzutuje na jego odpowiedzialność i zasady wynagradzania.

Reasumując, można, jak się wydaje, stwierdzić, iż w świetle konwencji londyńskiej o ratownictwie z 1989 r., wydobywanie zatopionego w morzu mienia może być przedmiotem umowy o ratownictwo, o ile w ocenie osoby decydującej o wydobywaniu grozi takim rzeczom jakieś niebezpieczeństwo.

⁶J. Łopuski, A. Sołtys, *op. cit.*, s. 26 i nast.

⁷W. Misiewicz, *Próba konwencyjnego uregulowania problematyki wraków ze szczególnym uwzględnieniem odpowiedzialności za wraki leżące na morzu pełnym*, Prace Instytutu Morskiego, nr 642, Gdańsk – Szczecin – Słupsk 1978.

Znaczne rozszerzenie w konwencji z 1989 r. zakresu przedmiotowego ratownictwa morskiego rodzi dalsze pytania. Zarówno konwencja brukselska z 1910 r., jak i konwencja londyńska z 1989 r., nie uzależniają prawa ratującego do wynagrodzenia za ratownictwo od zawarcia umowy o ratownictwo. Konwencja brukselska przewiduje (w art. 2), iż każdy fakt udzielenia pomocy z wynikiem pożytecznym daje podstawę do słusznego wynagrodzenia. Podobnie art. 12 konwencji londyńskiej stanowi, iż akcje ratownicze zakończone pożytecznym wynikiem dają prawo do wynagrodzenia. Powstaje pytanie, czy cytowane postanowienia konwencji mogą mieć zastosowanie do ratownictwa polegającego na wydobywaniu mienia.

Prawo ratującego do wynagrodzenia, niezależnie od istnienia umowy o ratownictwo, uzasadnione jest tym, iż ratujący niejednokrotnie musi działać w najwyższym pośpiechu, statek może być opuszczony przez załogę bądź też z innych przyczyn zawarcie umowy jest niemożliwe.

Inaczej przedstawia się sytuacja przy wydobywaniu mienia już zatopionego; zwykle czynnik pośpiechu tu nie występuje i istnieje możliwość zawarcia odpowiedniej umowy. Niemniej jednak nie można całkowicie tego rodzaju przypadków wykluczyć. Stąd też w sytuacjach wymagających natychmiastowego działania ze strony ratujących (np. ratowanie ładunku łatwo psującego się) nie można wykluczyć ich prawa do wynagrodzenia, jeżeli nawet nie została zawarta umowa o ratownictwo.

Pewne wątpliwości może również rodzić możliwość zastosowania art. 14 konwencji z 1989 r. do akcji ratowniczych, polegających na ratowaniu mienia już zatopionego. Cytowany artykuł przewiduje specjalną rekompensatę dla ratujących statek, który sam lub którego ładunek groził wyrządzeniem szkody w środowisku⁸. Nie wnikając w określone w cytowanym postanowieniu konwencji warunki uzyskania przez ratującego prawa do specjalnej rekompensaty, należy podkreślić, iż przedmiotem akcji ratowniczej musi być statek lub jego ładunek, a nie inne mienie zagrażające środowisku. Art. 14 mógłby więc znaleźć zastosowanie do ratowania zatopionego mienia tylko w odniesieniu do statku, który nie stał się jeszcze wrakiem, oraz jego ładunku.

Jednym z głównych celów, dla których podjęto prace nad londyńską konwencją o ratownictwie, obok potrzeby stworzenia dla ratujących zachęty do działań na rzecz ochrony środowiska naturalnego, była chęć rozszerzenia przedmiotowego zakresu ratownictwa morskiego. Cel ten niewątpliwie został osiągnięty; w świetle postanowień nowej konwencji praktycznie każde mienie (poza trwale i celowo przymocowanym do wybrzeża) może być przedmiotem akcji ratowniczej, w tym także mienie zatopione. Wydobycie rzeczy znajdujących się na dnie morskim może być uznane za ratownictwo, jeżeli groziło im niebezpieczeństwo. Trzeba jednak pamiętać, iż o istnieniu niebezpieczeństwa decyduje subiektywna ocena osoby decydującej o skorzystaniu z pomocy ratowników; również od jej woli zależeć będzie, czy zechce skorzystać z umowy o ratownictwo, czy też zawrzeć umowę o wydobywanie mienia.

⁸W. Adamczak, *Ratownictwo morskie*, op. cit., s. 260 i nast.

Pozostawienie zainteresowanym wyboru rodzaju umowy, której przedmiotem ma być wydobywanie zatopionego mienia, zgodne jest z umocnieniem roli i znaczenia umów o ratownictwo w świetle postanowień konwencji z 1989 r. Mianowicie art. 6 konwencji stanowi, iż jej postanowienia stosuje się do wszystkich akcji ratowniczych z wyjątkiem zakresu, w jakim umowa postanawia inaczej w sposób wyraźny lub dorozumiany.

Oceniając pozytywnie rozszerzenie w konwencji londyńskiej zakresu przedmiotowego ratownictwa, spełniające dawno zgłaszane i zgodne z istniejącymi potrzebami gospodarczymi postulaty, nie sposób jednak nie zauważyć, iż przyjęte w nowej konwencji rozwiązanie zaciera w znacznym stopniu dość wyraźną granicę między ratownictwem morskim a wydobywaniem mienia z morza, nakreśloną przez konwencję z 1910 r.

SEA-RESCUE AND SALVAGE
AND THE RECOVERY OF PROPERTY
FROM THE SEA IN THE LIGHT
OF THE LONDON CONVENTION OF 1989
(Summary)

In the light of the London Convention of 1989 concerning sea-rescue and salvage, the recovery of property lost at sea may be the subject of a salvage agreement, to the extent that the person deciding on the matter of salvage considers that those objects are threatened by some danger. The situation concerning salvage of property that has already sunk is quite different. Usually haste is not a factor here and the possibility exists of concluding an appropriate agreement.

One of the main purposes for beginning work on the London Convention concerning Sea-rescue and Salvage – besides the need to create a willingness among salvagers to work to protect the natural environment – was a desire to expand the scope of maritime salvage. This aim was certainly achieved. In light of the decisions of this convention, almost any property may be the subject of salvage operations, including sunken property.