

DOROTA PYĆ\*

## RATOWANIE ŻYCIA NA MORZU

### Abstrakt

Artykuł jest poświęcony aspektom prawnym niesienia pomocy ludziom w niebezpieczeństwie na morzu przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa (Służbę SAR). W zależności od sytuacji, udzielenie w niebezpieczeństwie na morzu pomocy statkowi i ludziom na nim przebywającym jest możliwe albo od strony morza przez inny statek, albo od strony lądu, z wybrzeża przez specjalnie do tego przygotowane służby. Od sprawnego funkcjonowania systemu organizacyjnego SAR zależy skuteczność akcji SAR i liczba ocalałych z niebezpieczeństwa na morzu osób. W celu niesienia pomocy służby ratownicze na całym świecie wykonują zadania monitorowania w niebezpieczeństwie, komunikacji, koordynacji oraz poszukiwania i ratownictwa. Służby te mogą udzielać porad medycznych, wstępnej pomocy medycznej lub ewakuacji medycznej, poprzez wykorzystanie zasobów publicznych i prywatnych, w tym współpracujących statków powietrznych. Zadania służb SAR obejmują organizowanie wyokrętowania (zdjęcia) uratowanych osób ze statków niosących pomoc.

**Słowa kluczowe:** obowiązek ratowania życia na morzu, Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR), obszary poszukiwania i ratownictwa, Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne (MRCK), Morskie Pomocnicze Centrum Ratownicze (MPCK)

### WPROWADZENIE

Niesienie pomocy ludziom i statkom w niebezpieczeństwie na morzu jest nierozdzielnie związane z tradycją żeglugi morskiej. Korzenie instytucji ratowania statków i mienia z nich pochodzącego sięgają starożytności. Reguły ratowania zostały ujęte w prawie rodyjskim, prawie rzymskim, prawie oleron-

---

\* dr hab. Dorota Pyć prof. UG, kierownik Katedry Prawa Morskiego, Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego, ORCID 0000-0003-0111-4184, dorota.pyc@prawo.ug.edu.pl

skim<sup>1</sup>. Już wówczas podstawą ratowania było założenie, że osoba niosąca pomoc innym w niebezpieczeństwie na morzu naraża siebie i swój statek na ryzyko jego utraty i w związku z tym powinna zostać odpowiednio wynagrodzona.

Niesienie pomocy ludziom i statkom w niebezpieczeństwie na morzu opiera się na normach morskiego prawa zwyczajowego i współcześnie znajduje podstawy prawne w postanowieniach morskich umów międzynarodowych. Niesienie pomocy przejawia się w obowiązku ratowania życia na morzu, który należy do najsilniej utrwalonych norm moralnych prawa morskiego, prawa morza i międzynarodowego prawa humanitarnego<sup>2</sup>. Z prawa międzynarodowego wynikają dwa główne zobowiązania w zakresie ratowania życia na morzu: ratowania życia na morzu przez kapitana statku morskiego (obowiązek państwa bandery) oraz organizacji systemu poszukiwania i ratownictwa morskiego (obowiązek państwa nadbrzeżnego)<sup>3</sup>.

Z wielu względów problematyka ratowania życia na morzu jest wyjątkowo bliska autorce niniejszego artykułu. Po ponad 25 latach od przygotowania w Katedrze Prawa Morskiego WPiA UG pracy magisterskiej na temat organizacji ratownictwa morskiego w Polsce, której promotorem był Profesor Zdzisław Brodecki, autorka jako wyraz podziękowania Panu Profesorowi za naukowe inspiracje i rozmowy filozoficzno-prawne, powraca do istoty prawa bezpieczeństwa morskiego, którego immanentną częścią jest niesienie pomocy ludziom i statkom w niebezpieczeństwie na morzu. Artykuł nie odnosi się do problematyki „nieregularnej migracji drogą morską” (*irregular migration by sea*). Ponad dziesięć lat temu autorka poświęciła temu zagadnieniu artykuł pt. *Ochrona granic zewnętrznych Unii Europejskiej – przypadek irregular migration na Morzu Śródziemnym* opublikowany w t. XXVI Prawa Morskiego. Od tego czasu nastąpiło wiele zmian, nie tylko w samym prawie, co powoduje, że wspomniana problematyka wymagałaby odrębnego omówienia, z uwzględnieniem bogatej literatury z ostatniej dekady.

## 1. RATOWANIE ŻYCIA NA MORZU PRZEZ STATKI

Szeroko rozumiane ratownictwo morskie<sup>4</sup> jest przedmiotem regulacji umów międzynarodowych, w tym m.in.: konwencji o ujednostajnieniu niektórych

---

<sup>1</sup> L. Perry, *Muddying the Waters: How Lower Federal Courts' Application of the Term "Traditional Maritime Activities" Has Confused Salvage Law*, Tulane Maritime Law Journal, vol. 45:197, 2020, s. 205; E-M. Mayer, *Salvage Convention In, General Maritime Law Out: How Sunlory Maritime, LTD. v. PHI, Inc. Takes a Wave Breaking Stance*, Tulane Maritime Law Journal, vol. 45:197, 2017, s. 168; T. Twiss, *The Black Book of the Admiralty*, vol. I, Monumenta Juridica, Reprint 1985, s. 88 i n.

<sup>2</sup> Guidelines on treatment of persons rescued at sea, Res.MSC.167(78).

<sup>3</sup> D. Pyć, *Jurysdykcja morska*, [w:] Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć, D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska (red.), 2.wydanie, Warszawa 2020, s. 145-148.

<sup>4</sup> Zob. S. Matysik, *Prawo morskie, Zarys systemu*, t. III, 1975, s. 58-66; W. Adamczak, *Unifikacja zasad prawnych ratownictwa morskiego w skali międzynarodowej*, Prawo Morskie, t. I,

przepisów dotyczących niesienia pomocy i ratownictwa morskiego (konwencja brukselska)<sup>5</sup> z 1910 r., międzynarodowej konwencji o ratownictwie morskim (SALVAGE)<sup>6</sup> z 1989 r., konwencji o morzu pełnym<sup>7</sup> z 1958 r., konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS)<sup>8</sup> z 1982 r., międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS)<sup>9</sup> z 1974 r. oraz międzynarodowej konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie (SAR)<sup>10</sup> z 1979 r. Postanowienia konwencji brukselskiej oraz konwencji SALVAGE<sup>11</sup> odnoszą się w głównej mierze do cywilnoprawnych aspektów ratownictwa morskiego.

Zgodnie z postanowieniami konwencji UNCLOS<sup>12</sup>, SOLAS<sup>13</sup> i SAR<sup>14</sup> obowiązek ratowania życia na morzu spoczywa na państwie bandery, które poza

---

1986, s. 23-38; W. Adamczak, *Ratownictwo morskie* [w:] *Prawo morskie*, t. II cz. III, *Prawo żeglugi morskiej*, J. Łopuski (red.), Bydgoszcz-Toruń, 2000, s. 228-262.

<sup>5</sup> Dz. U. z 1938 r. Nr 101, poz. 672.

<sup>6</sup> Dz. U. z 2006 r. Nr 207, poz. 1523.

<sup>7</sup> Dz. U. z 1963 r. Nr 33, poz. 187.

<sup>8</sup> Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543.

<sup>9</sup> Dz. U. z 2016 r. poz. 2029.

<sup>10</sup> Dz. U. z 1988 r. Nr 27, poz. 184.

<sup>11</sup> Międzynarodowa konwencja o ratownictwie morskim (*International Convention on Salvage – SALVAGE*) z 1989 r., zastąpiła konwencję o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących niesienia pomocy i ratownictwa morskiego z 1910 r., zawierającą zasadę „no cure, no pay”, polegającą na tym, że ratujący jest wygradzany za usługi tylko wtedy, gdy ratownictwo przyniosło pożądany skutek. Zasada ta nie uwzględniała przypadku zanieczyszczenia morza. Ratujący, który zapobiegł poważnemu wypadkowi lub incydentowi związanemu z zanieczyszczeniem (na przykład przez odholowanie uszkodzonego zbiornika-cysterny z obszaru wrażliwego ekologicznie), ale nie zdołał uratować statku lub ładunku, nie uzyskiwał żadnego wynagrodzenia. Nie było zatem zbytnej zachęty do ratowania i podejmowania się operacji, która miałaby niewielką szansę powodzenia. Konwencja SALVAGE z 1989 r. wprowadziła m.in. możliwość wynagrodzenia „ratownictwa morza” przez uwzględnienie wysiłków ratujących w zapobieganiu lub minimalizowaniu szkód w środowisku.

<sup>12</sup> Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza (*United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS*) z 1982 r. stanowi, że na każdym państwie spoczywa obowiązek skutecznego wykonywania jurysdykcji i kontroli administracyjnej, technicznej i socjalnej nad statkami podnoszącymi jego banderę, a w szczególności: prowadzenia rejestru statków zawierającego nazwy i dane o statkach podnoszących jego banderę, z wyjątkiem tych statków, które zostały wyłączone spod powszechnie przyjętych norm międzynarodowych ze względu na ich niewielkie rozmiary; oraz poddania jurysdykcji, zgodnie ze swoim prawem krajowym, każdego statku podnoszącego jego banderę oraz jego kapitana, oficerów i załogi w odniesieniu do spraw administracyjnych, technicznych i socjalnych dotyczących danego statku.

<sup>13</sup> Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (*International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS*) z 1974 r. zawiera standardy bezpieczeństwa morskiego i wraz kodeksami oraz zalecanymi metodami postępowania IMO składa się na międzynarodowy konwencyjny system bezpieczeństwa morskiego. Pierwszą konwencję SOLAS podpisano w 1914 r., po wypadku RMS *Titanic* w 1912 r.; zob. szerzej: D. Pyć, *100 lat od katastrofy „Titanica” – rozwój prawa bezpieczeństwa morskiego*, *Prawo Morskie* 2012, t. XXVIII, s. 33-50; <http://journals.pan.pl/dlibra/publication/107532/edition/93207/content> [dostęp 6.08.2021].

<sup>14</sup> Międzynarodowa konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie (*International Convention on Maritime Search and Rescue – SAR*) z 1979 r. dotyczy udzielania pomocy osobom znajdującym się

pewnymi wyjątkami sprawuje wyłączną jurysdykcję nad swoimi statkami uprawiającymi żeglugę na morzu otwartym<sup>15</sup>. Ponadto państwo bandery musi zapewnić, że statki są zbudowane i wyposażone zgodnie z wymogami bezpieczeństwa konwencji SOLAS. Statek może być używany w żegludze morskiej, jeżeli spełnia wymagania bezpieczeństwa żeglugi dotyczące: wyposażenia w środki i urządzenia ratunkowe; obsady łodzi ratunkowych i ratowniczych oraz tratw ratunkowych; wyposażenia w urządzenia nawigacyjne i radiowe oraz środki sygnałowe; urządzeń do podejmowania pilota; alarmów i ćwiczeń; ochrony przeciwpożarowej; zarządzania bezpieczną eksploatacją statku w podróży morskiej<sup>16</sup>. W składzie załogi statku powinny znajdować się osoby posiadające kwalifikacje do dowodzenia oraz obsługi łodzi ratunkowych i ratowniczych oraz tratw ratunkowych. Środki i urządzenia ratunkowe powinny odpowiadać wymaganiom określonym w konwencji SOLAS, Międzynarodowym kodeksie środków ratunkowych (Kodeks LSA)<sup>17</sup> i ustawie z dnia 20 kwietnia 2004 r. o wyposażeniu morskim<sup>18</sup> oraz posiadać odpowiednie atesty uznanych przez administrację morską stacji atestacji.

Obowiązek państwa bandery, polegający na niesieniu pomocy ludziom znajdującym się w niebezpieczeństwie na morzu, jest nałożony na kapitana statku podnoszącego banderę tego państwa. Obowiązek ten został wprowadzony do międzynarodowego prawa traktatowego w konwencji genewskiej o morzu pełnym<sup>19</sup>. Wynika z niej, że każde państwo powinno zobowiązać kapitana statku, uprawiającego żeglugę pod jego banderą, o ile kapitan może to uczynić bez narażenia na poważne niebezpieczeństwo statku, załogi lub pasażerów: a) do niesienia pomocy każdej osobie znajdującej się na morzu w niebezpieczeństwie życia; b) do pośpieszenia z największą możliwie szybkością na pomoc osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie, jeśli został powiadomiony o potrzebie udzielenia im pomocy, w zakresie, w jakim można rozsądnie oczekiwać takiej akcji z jego strony; c) po zderzeniu – do niesienia pomocy drugiemu statkowi, jego załodze i pasażerom i w miarę możliwości do podania drugiemu statkowi nazwy swego własnego statku, swego portu rejestracji oraz najbliższego portu, do którego zawinie. Obowiązek udzielania pomocy ujęty w konwencji o prawie

---

w niebezpieczeństwie na morzu i ustanowienia przez każde państwo nadbrzeżne odpowiednich i skutecznych rozwiązań dla obserwacji wybrzeża i organizacji służb zajmujących się poszukiwaniem i ratownictwem.

<sup>15</sup> Art. 92 UNCLOS.

<sup>16</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie, Dz. U. z 2015 r. poz. 48.

<sup>17</sup> Międzynarodowy kodeks środków ratunkowych (Kodeks LSA) (Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 71); Rezolucja IMO MSC.48(66).

<sup>18</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 955.

<sup>19</sup> Art. 12 ust. 1 konwencji genewskiej o morzu pełnym z 1958 r.

morza w art. 98 ust. 1 w zasadzie stanowi powtórzenie art. 12 konwencji o morzu pełnym<sup>20</sup>.

Ponadto, do sytuacji niebezpieczeństwa na morzu, w której znaleźli się ludzie, zastosowanie znajdują postanowienia konwencji SOLAS. W rozdziale V „Bezpieczeństwo żeglugi” zostały określone obowiązki i procedury na wypadek sytuacji niebezpieczeństwa. Kapitan statku, który znajduje się na morzu w pozycji umożliwiającej przyjsię z pomocą, po otrzymaniu z jakiegokolwiek źródła informacji, że ludzie znajdują się w niebezpieczeństwie, jest obowiązany podążyć z pełną prędkością na pomoc i, w miarę możliwości, zawiadomić o tym te osoby oraz służbę poszukiwania i ratownictwa. Obowiązek udzielenia pomocy ma zastosowanie niezależnie od narodowości lub statusu takich osób lub okoliczności, w których osoby te się znalazły.

Konwencja SOLAS wymaga od państw działania we wzajemnej koordynacji i współpracy w celu zapewnienia, żeby kapitanowie statków udzielających pomocy przez przyjęcie na statek osób znajdujących się w niebezpieczeństwie na morzu zostali zwolnieni ze swoich obowiązków przy minimalnej dalszej dewiacji z zaplanowanej trasy podróży, pod warunkiem że zwolnienie statku z obowiązku niesienia pomocy nie spowoduje zagrożenia życia na morzu.

Kapitanowie statków, którzy w niebezpieczeństwie na morzu uratowali i przyjęli na statek ludzi (osoby ocalałe z niebezpieczeństwa, inaczej rozbitkowie) powinni traktować ich humanitarnie, w ramach możliwości i ograniczeń statku<sup>21</sup>.

Natomiast, jeżeli statek odebrał sygnał wezwania pomocy, a jego kapitan uznał, że podążanie na pomoc jest nieracjonalne lub niekonieczne, to jest on obowiązany umieścić w dzienniku pokładowym wpis z podaniem przyczyny, dla której nie podążył na pomoc osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie na morzu, kierując się przy ocenie sytuacji zalecaniami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). Kapitan jest również obowiązany powiadomić o tym służby poszukiwania i ratownictwa – służby SAR<sup>22</sup>.

Ratowanie ludzi na morzu można zdefiniować jako operację uratowania osób z niebezpieczeństwa, zaspokojenia ich podstawowych potrzeb medycznych lub innych potrzeb, oraz dostarczenia ich w bezpieczne miejsce (*place of safety*).

<sup>20</sup> Z UNCLOS wynika, że każde państwo zobowiązuje kapitana statku pływającego pod jego banderą, o ile kapitan może to uczynić bez narażenia na poważne niebezpieczeństwo statku, załogi lub pasażerów: a) do niesienia pomocy każdej osobie na morzu, znajdującej się w niebezpieczeństwie; b) do pospieszenia możliwie najszybciej na pomoc osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie, jeżeli został on powiadomiony o potrzebie udzielenia im pomocy, o ile można rozsądnie oczekiwać od niego takiego działania; c) do niesienia, po zderzeniu, pomocy drugiemu statkowi, jego załodze i pasażerom oraz, jeżeli to możliwe, do podania drugiemu statkowi nazwy własnego statku, swojego portu rejestracji oraz najbliższego portu, do którego zawinie.

<sup>21</sup> Prawidło 33 ust. 6 SOLAS.

<sup>22</sup> Prawidło 33 ust. 1 SOLAS.

Potencjalne problemy związane z bezpieczeństwem statku, który uratował rozbitków dotyczą braków w sprzęcie ratunkowym, zbyt małej ilości wody i prowiantu, braku odpowiedniego zakwaterowania dla większej niż przewidziano liczby osób na statku, oraz opieki medycznej, a także bezpieczeństwa załogi i pasażerów, gdyby osoby, którym udzielono pomocy stały się niebezpieczne, np. agresywne.

Z wytycznych IMO z 2004 r. dotyczących postępowania z osobami uratowanymi na morzu<sup>23</sup> wynika, że odpowiedzialność za zapewnienie bezpiecznego miejsca lub zapewnienie, że miejsce jest bezpieczne dla osób ocalałych, spoczywa na państwie odpowiedzialnym za rejon SAR. Nie zostało ono zdefiniowane normatywnie. Wytyczne IMO wskazują, że jest to miejsce, w którym bezpieczeństwo życia osób, które przeżyły, nie jest już zagrożone; gdzie ich podstawowe potrzeby ludzkie (takie jak żywność, schronienie i potrzeby medyczne) mogą zostać spełnione; oraz – miejsce z którego można dokonać uzgodnień dotyczących transportu osób ocalałych do miejsca przeznaczenia.

Ratowanie życia ludzkiego jest nieodpłatne. Warto jednak zwrócić uwagę na prezentowany w doktrynie pogląd, iż ratującym życie ludzkie, którzy brali udział w usługach świadczonych przy wypadku morskim, stanowiących podstawę do ratownictwa morskiego lub pomocy, przysługuje godziwa część wynagrodzenia przyznanego ratownikom statku, jego ładunku i wyposażenia<sup>24</sup>. Co do zasady, brak obowiązku zapłaty za ocalenie życia na morzu stanowi regułę przyjętą zarówno w konwencji o brukselskiej<sup>25</sup>, jak i w konwencji SALVAGE<sup>26</sup>. Jednocześnie dopuszczono jednak możliwość innego niż przyjęte w konwencjach uregulowania tej kwestii w prawie krajowym przez państwa-strony tych konwencji. Bez naruszenia postanowień konwencji SALVAGE, ratującemu życie na morzu może być przyznane wynagrodzenie (odszkodowanie) (np. w prawie francuskim na podstawie przepisów o prowadzeniu cudzych spraw bez zlecenia lub z tytułu bezpodstawnego wzbogacenia).

Obowiązek niesienia pomocy osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie na morzu istnieje „niezależnie od obywatelstwa lub statusu takich osób lub okoliczności, w których się znajdują”. Obowiązek udzielenia pomocy ma zatem zastosowanie do wszystkich uchodźców i migrantów znajdujących się w niebezpieczeństwie na morzu, niezależnie od ich szczególnego statusu lub okoliczności

<sup>23</sup> *Guidelines on treatment of persons rescued at sea*, Res.MSC.167(78).

<sup>24</sup> S.F. Friedell, *Compensation and Reward for Saving Life at Sea*, Michigan Law Review 1979, vol. 77, issue 5, s. 1243, <https://repository.law.umich.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3618&context=mlr> [dostęp 6.08.2021].

<sup>25</sup> Art. 9 konwencji o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących niesienia pomocy i ratownictwa morskiego.

<sup>26</sup> Art. 16 konwencji o ratownictwie morskim (SALVAGE).

oraz niezależnie od tego, czy podejrzewa się, że statek w niebezpieczeństwie jest używany np. przez przemytników<sup>27</sup>.

Dla celów operacyjnych, konwencja SAR definiuje: fazę zagrożenia, fazę niepewności, fazę alarmu i fazę niebezpieczeństwa<sup>28</sup>. Lista czynników, które należy wziąć pod uwagę w celu ustalenia czy statek znajduje się w fazie niepewności, alarmu lub niebezpieczeństwa, zawarta jest w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady nr 656/2014 z dnia 15 maja 2014 r. ustanawiającym zasady ochrony zewnętrznych granic morskich w kontekście współpracy operacyjnej koordynowanej przez Europejską Agencję Zarządzania Współpracą Operacyjną na Zewnętrznych Granicach Państw Członkowskich Unii Europejskiej<sup>29</sup>. Obejmują one: zdatność statku do żeglugi<sup>30</sup> i prawdopodobieństwo jego dotarcia do miejsca docelowego; liczbę osób na statku w zależności od rodzaju i stanu statku; dostępność niezbędnego sprzętu i zaopatrzenie; obecność wykwalifikowanej załogi; obecność na statku kobiet w ciąży, dzieci lub osób pilnie potrzebujących pomocy medycznej; zmarłych na statku; oraz stan lub prognozowane warunki pogodowe i morskie.

Na gruncie polskiego prawa, zgodnie z przepisami kodeksu morskiego kapitan statku morskiego jest obowiązany nieść wszelką pomoc ludziom znajdującym się w niebezpieczeństwie, jeżeli udzielenie tej pomocy nie naraża na poważne niebezpieczeństwo jego statku i osób znajdującym się na nim<sup>31</sup>. Ponadto, z przepisów kodeksu morskiego wynika *expressis verbis*, że osoby uratowane nie są obowiązane do zapłaty jakiegokolwiek wynagrodzenia za ich ocalenie<sup>32</sup>, ale ratującemu życie ludzkie należy się słuszna część wynagrodzenia

<sup>27</sup> *Guidelines on treatment of persons rescued at sea*, Res.MSC.167(78).

<sup>28</sup> „Faza zagrożenia” – termin ogólny, oznaczający w zależności od okoliczności fazę niepewności, fazę alarmu lub fazę niebezpieczeństwa; „faza niepewności” – sytuacja, w której występuje niepewność co do bezpieczeństwa statku i ludzi na pokładzie; „faza alarmu” – sytuacja, w której występuje obawa co do bezpieczeństwa statku i osób na pokładzie; „faza niebezpieczeństwa” – sytuacja, w której istnieje uzasadniona pewność, że statek lub człowiek jest narażony na poważne i bezpośrednie niebezpieczeństwo i wymaga natychmiastowej pomocy; Konwencja SAR, załącznik, pkt 1.3.

<sup>29</sup> Art. 9 ust. 2 lit. f rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 656/2014 z dnia 15 maja 2014 r. ustanawiającego zasady ochrony zewnętrznych granic morskich w kontekście współpracy operacyjnej koordynowanej przez Europejską Agencję Zarządzania Współpracą Operacyjną na Zewnętrznych Granicach Państw Członkowskich Unii Europejskiej, Dz. Urz. UE, L 189/93 z 27.06.2014.

<sup>30</sup> D. Pyć, *Zdatność statku do żeglugi jako podstawowy warunek bezpieczeństwa statku morskiego i jego załogi*, Gdańskie Studia Prawnicze 2018, t. XXXIX, *passim*.

<sup>31</sup> Art. 60 k.m.; t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 2175.

<sup>32</sup> Art. 242. § 1 k.m.

przypadającego za uratowanie mienia oraz część świadczenia, jeżeli jego działanie ratownicze pozostawało w związku z wypadkiem, który wymagał ratowania mienia lub środowiska<sup>33</sup>.

## 2. ORGANIZACJA SYSTEMU POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA

Międzynarodowy system poszukiwania i ratownictwa opiera się na zdolności do sprawnej organizacji i prowadzenia akcji ratowniczych. Jest to możliwe m.in. dzięki utrzymywaniu w stałej gotowości ratowniczego centrum koordynacyjnego, odpowiednio wykwalifikowanego i przeszkolonego personelu wyposażonego w środki techniczne do prowadzenia akcji poszukiwawczo-ratowniczej. System ten opiera się na zespole norm, w tym normach prawnych prawa krajowego i międzynarodowego, ze szczególnym uwzględnieniem procedur i zalecanych metod postępowania opracowanych pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Organizacja systemu poszukiwania i ratownictwa jest obowiązkiem państwa nadbrzeżnego<sup>34</sup>. Polega ona na zorganizowaniu i utrzymywaniu przez państwo nadbrzeżne sprawnie funkcjonującego systemu poszukiwania i ratownictwa. Obowiązki wchodzące do zakresu odpowiedzialności służb SAR zostały określone w umowach międzynarodowych. Służby te powinny być zdolne do natychmiastowego reagowania na sygnały wzywania pomocy. Organizacja systemu poszukiwania i ratownictwa stała się obowiązkiem konwencyjnym wraz z wejściem w życie konwencji SAR. Wcześniej nie funkcjonował międzynarodowy system obejmujący akcje poszukiwawczo-ratownicze, chociaż w niektórych państwach działały organizacje, które były w stanie szybko i skutecznie udzielić pomocy<sup>35</sup>.

W konwencji UNCLOS oraz konwencji SOLAS i SAR zawarte są postanowienia odnoszące się do obowiązków i odpowiedzialności państw nadbrzeżnych w zakresie ustanowienia, prowadzenia i utrzymywania odpowiednich służb poszukiwawczo-ratowniczych, w tym zapewnienia środków komunikacji i koordynacji w niebezpieczeństwie, a także odpowiednich środków lokalizowania i ratowania osób w niebezpieczeństwie<sup>36</sup>. Z konwencji genewskiej o morzu pełnym z 1958 r. wynika, że każde państwo nadbrzeżne powinno udzielić

<sup>33</sup> Art. 242. § 2 k.m.

<sup>34</sup> Ustanowienie międzynarodowego systemu poszukiwania i ratownictwa morskiego, odpowiadającego potrzebom ruchu morskiego w zakresie ratowania osób znajdujących się w niebezpieczeństwie na morzu, opartego na instrumentach SAR, jest celem konwencji SAR (zob. preambuła konwencji SAR).

<sup>35</sup> Zob. R. Button, *International Law and Search and Rescue*, Naval War College Review, vol. 70, No. 1, 2017, s. 28.

<sup>36</sup> Art. 98 ust. 2 UNCLOS; rozdział V, paragraf 7 ust. 1, 33 ust. 2 SOLAS; rozdział 2. SAR.



poparcia utworzeniu i utrzymywaniu wystarczającej oraz skutecznej służby poszukiwań i ratownictwa dla zapewnienia bezpieczeństwa na morzu i ponad morzem oraz – kiedy wymagać będą tego okoliczności – zawrzeć w tym celu regionalne porozumienia o wzajemnej współpracy z państwami sąsiednimi<sup>37</sup>. W konwencji UNCLOS zawarte zostało nieznacznie rozwinięte w porównaniu do ujętego w konwencji genewskiej postanowienie, iż każde państwo nadbrzeżne udziela poparcia tworzeniu, działaniu i utrzymywaniu odpowiedniej i skutecznej służby poszukiwawczej i ratowniczej w celu zapewnienia bezpieczeństwa na morzu i ponad nim oraz, jeżeli okoliczności tego wymagają, współdziała ono w tym celu z sąsiednimi państwami na podstawie wzajemnych umów regionalnych<sup>38</sup>.

Również konwencja SOLAS zawiera postanowienia dotyczące zaangażowania służby poszukiwania i ratownictwa w działania ratowania ludzi w niebezpieczeństwie na morzu. Obowiązkiem państwa-strony konwencji SOLAS w tym zakresie jest zapewnienie łączności w niebezpieczeństwie w obszarze jego odpowiedzialności oraz ratowanie ludzi w niebezpieczeństwie na morzu w pobliżu jego wybrzeży. Gotowość działań obejmuje zorganizowanie, utrzymanie i uruchamianie sił i środków niezbędnych do poszukiwania i ratowania ludzi<sup>39</sup>. Państwo odpowiedzialne za rejon objęty poszukiwaniem i ratownictwem, w którym jest udzielana taka pomoc, przyjmuje pełną odpowiedzialność za zapewnienie koordynacji i współpracy, tak aby rozbitkowie którym udzielono pomocy zostali odebrani ze statku udzielającego pomocy i dostarczeni w bezpieczne miejsce, mając na uwadze szczególne okoliczności w danym przypadku oraz wytyczne opracowane przez IMO<sup>40</sup>.

Chociaż obowiązek niesienia pomocy na morzu wynika ze zwyczajowego prawa morskiego i umów międzynarodowych (np. konwencji SOLAS), krajowego prawa morskiego (np. polskiego kodeksu morskiego), to jednak przed przyjęciem międzynarodowej konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, czyli konwencji SAR brakowało ujednoliconego międzynarodowego systemu obejmującego operacje poszukiwawcze i ratownicze. Wymagania tech-

<sup>37</sup> Art.12 ust. 2 konwencji genewskiej o morzu pełnym.

<sup>38</sup> Art. 98 ust 2 UNCLOS.

<sup>39</sup> Rezolucje IMO: Zdolność naprowadzania samolotów poszukiwania i ratownictwa SAR, Res.A.225(VII); Użycie transponderów radarowych do celów poszukiwania i ratownictwa, Res. A.530(13); Możliwości naprowadzania, poszukiwania i ratownictwa, Res.A.616(15); Międzynarodowy lotniczy i morski poradnik poszukiwania i ratownictwa IAMSAR, Res.A.894(21).

<sup>40</sup> Zob. np. Międzynarodowa Organizacja Morska i Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) wspólnie opracowały podręcznik międzynarodowego poszukiwania i ratownictwa lotniczego i morskiego (IAMSAR), opublikowany w trzech tomach (wersja 2019). IAMSAR *Manual*: <http://www.icscc.org.cn/upload/file/20190102/Doc.9731-EN%20IAMSAR%20Manual%20-%20International%20Aeronautical%20and%20Maritime%20Search%20and%20Rescue%20Manual%20Volume%20III%20-%20Mobile%20Facilities.pdf> [dostęp 6.08.2021].

niczne SAR zostały zawarte w załączniku do konwencji, który jest podzielony na pięć rozdziałów. Strony konwencji SAR są zobowiązane do zapewnienia sprawnego działania służb SAR w ich obszarach morskich i wyznaczonych rejonach poszukiwawczo-ratowniczych. Celem konwencji SAR było wprowadzenie instrumentu, czyli planu SAR<sup>41</sup>, który pozwoliłby na ratowanie osób znajdujących się w niebezpieczeństwie na morzu niezależnie od miejsca wypadku przez koordynację akcji poszukiwawczo-ratowniczej przez krajowe służby SAR, a gdy zajdzie taka konieczność – we współpracy ze służbami SAR z państw sąsiadujących.

Współpraca państw-stron konwencji opiera się na porozumieniach, ustanawia się rejon SAR, opracowuje wspólne procedury (operacyjne), prowadzi szkolenia i odbywa wizyty „łącznikowe”. Komitet Bezpieczeństwa Morskiego IMO podzielił morza i oceany na 13 obszarów poszukiwawczo-ratowniczych i wyznaczył regiony poszukiwawczo-ratownicze państw nadbrzeżnych, za które są one odpowiedzialne. Konwencja SAR wprowadziła istotną zmianę, która faktycznie potwierdza ogólną zasadę wyrażoną w art. 12 ust. 2 Konwencji genewskiej o morzu pełnym z 1958 r., powtórzoną w art. 98 ust. 2 UNCLOS, skutkującą zaangażowaniem państw nadbrzeżnych jako głównego podmiotu w organizowaniu, koordynowaniu i wdrażaniu operacji SAR. Utworzenie regionów SAR podlegających *quasi* wyłącznej jurysdykcji państwa nadbrzeżnego zastąpiło zwyczajowy system „poziomy” (od statku do statku) systemem „pionowym” (od państwa nadbrzeżnego do statku w niebezpieczeństwie)<sup>42</sup>.

Przed wejściem w życie konwencji SAR w 1985 r. państwa organizowały akcje poszukiwawczo-ratownicze zgodnie z własnymi potrzebami i własnymi zasobami. Krajowe plany ratownicze były opracowane według zróżnicowanej, wyłącznie krajowej metodologii. W efekcie różnice w planach oraz brak uzgodnionych i ujednoczonych międzynarodowo procedur powodowały wiele trudności skutkujących nieodpowiednią koordynacją działań ratowniczych prowadzonych z udziałem więcej niż jednego państwa (np. zwiłokrotnione wysiłki ratownicze przekraczające realne potrzeby akcji ratowniczej, nadmierne i nieekonomiczne wykorzystanie sił i środków w akcji ratowniczej).

Zwykle koordynacja SAR, która ma miejsce między statkiem udzielającym pomocy a jakimkolwiek państwem nadbrzeżnym bądź państwami nadbrzeżnymi, powinna być prowadzona za pośrednictwem odpowiedzialnego centrum koordynacyjnego. Państwa mogą przekazać centrom uprawnienia do prowa-

<sup>41</sup> W Polsce Służba SAR wykonuje zadania na podstawie „Planu akcji poszukiwawczych i ratowniczych” („Plan SAR”), opracowanego zgodnie z postanowieniami Konwencji SAR, art. 117 u.b.m.

<sup>42</sup> F. Munari, *Search and Rescue at Sea: Do New Challenges Require New Rules?* [w:] *Governance of Arctic Shipping. Rethinking Risk, Human Impacts and Regulation*, (red.) A. Chircop, F. Goerlandt, C. Aporta, R. Pelot, 2020, s. 67.

dzenia koordynacji w trybie 24-godzinnym lub mogą zlecić innym państwom nadbrzeżnym pomoc w wypełnianiu tych obowiązków przez centra przygotowane do szybkiego działania we własnym zakresie lub, w razie potrzeby, przez wdrożone procedury tak, aby zaangażować inne organy i na czas podjąć decyzje dotyczące postępowania z osobami, które przeżyły. Każde centrum powinno mieć skuteczne plany działania w celu reagowania na wszystkie rodzaje sytuacji poszukiwania i ratownictwa. Takie plany i ustalenia powinny obejmować incydenty, które mają miejsce w wyznaczonym rejonie SAR, a także powinny obejmować incydenty poza jego własnym rejonem SAR<sup>43</sup>.

W niektórych państwach zadania poszukiwania i ratownictwa morskiego wykonywane są przez Straż Przybrzeżną (*Coast Guard*), w tym we współpracy z profesjonalnymi podmiotami (np. stowarzyszeniami ratowników morskich), która jest również odpowiedzialna za inne zadania związane z bezpieczeństwem żeglugi (np. w Holandii, Chorwacji, Irlandii, Stanach Zjednoczonych Ameryki czy też Kanadzie). W innych państwach zadania te należą do organów administracji (np. w Szwecji zadania poszukiwania i ratownictwa morskiego wykonuje administracja morską<sup>44</sup> we współpracy z organizacją ochotników – *Swedish Sea Rescue Society*)<sup>45</sup>.

W związku z odzyskaniem przez Polskę dostępu do morza, organizacja szeroko rozumianego ratownictwa morskiego w Polsce po I wojnie światowej przypadła w udziale administracji morskiej. Początkowo ratownictwem brzegowym zajmował się Urząd Brzegowy w Pucku, który w 1921 r. zyskał nazwę Urząd do Spraw Rozbitków, a który zlikwidowano w 1928 r., w związku ze scaleniem ratownictwa morskiego i brzegowego w ramach struktury Urzędu Morskiego w Gdyni<sup>46</sup>. Po II wojnie światowej stosowane w praktyce zasady ratowania statku wraz z załogą, czyli „ratowanie życia przez mienie”, tzw. „polska szkoła ratownictwa”, doprowadziło do powstania polskiego modelu ratownictwa morskiego wykonywanego przez specjalistyczne przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą Polskie Ratownictwo Okrętowe – PRO<sup>47</sup>. W 1970 r. zadania i organizacja służby ratownictwa morskiego i brzegowego zostały

<sup>43</sup> Por. Krajowy plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego, SAR Gdynia 2020, [http://www.sar.gov.pl/SAR/doc/projekty/2020/kpzz/krajowy\\_plan\\_2020\\_wersja\\_15.09.2020\\_projekt.pdf](http://www.sar.gov.pl/SAR/doc/projekty/2020/kpzz/krajowy_plan_2020_wersja_15.09.2020_projekt.pdf) [dostęp 25.07.2021].

<sup>44</sup> <https://www.sjofartsverket.se/en/search-and-rescue/> [dostęp 17.06.2021].

<sup>45</sup> <https://www.sjoradning.se/information-english> [dostęp 17.06.2021].

<sup>46</sup> J.K. Sawicki, *Ratownictwo morskie w Polsce*, t. I (1920-1950), Gdynia 2001, s. 3-8; D. Duda, *Stacje polskiego ratownictwa brzegowego*, Hydrograf Polski 2016; [http://hydrografpolski.pl/wp-content/uploads/2016/06/PH\\_4/PH\\_4\\_Duda.pdf](http://hydrografpolski.pl/wp-content/uploads/2016/06/PH_4/PH_4_Duda.pdf) [dostęp 6.08.2021].

<sup>47</sup> Zarządzenie Ministra Żeglugi z dnia 2 stycznia 1951 r. w sprawie utworzenia przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą Polskie Ratownictwo Okrętowe, zmienione w 1977 r.; zob. też zarządzenie Ministrów Obrony Narodowej i Żeglugi z dnia 8 stycznia 1962 r. w sprawie współpracy w zakresie ratownictwa morskiego.

uszczegółowione w rozporządzeniu Ministra Żeglugi<sup>48</sup>, zmienionym w 1983 r. przez wprowadzenie nowego podziału kompetencji w zakresie organizacji służb ratownictwa morskiego i brzegowego oraz przekazaniu całokształtu spraw wykonawczych z zakresu ratowania życia na morzu PRO z zachowaniem nadzoru dyrektora urzędu morskiego. W 1997 r. rozporządzenie w sprawie wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu<sup>49</sup> doprecyzowało kolejne zmiany. Wykonywanie zadań poszukiwania i ratowania życia ludzkiego na morzu objęło polskie obszary morskie<sup>50</sup> lub polski rejon poszukiwania i ratownictwa, wyznaczany na podstawie umów i porozumień międzynarodowych. Zadania SAR na morzu wykonywało dalej PRO, z wyjątkiem prowadzenia akcji ratowniczej na akwenu portu i redy, gdzie kapitan portu mógł powierzyć organizowanie i koordynowanie akcji ratowniczej Morskiemu Ratownicznemu Centrum Koordynacyjnemu, wchodzącemu skład „morskiej służby ratowniczej”, pełniącej całodobowe pogotowie ratownicze. Wykonywanie zadań SAR przez PRO odbywało się na podstawie opracowanego zgodnie z wymogami konwencji SAR „Planu akcji poszukiwawczych i ratowniczych na morzu” (Plan SAR). W 2001 r. w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowej organizacji Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa<sup>51</sup> wydanym na podstawie art. 49 ust. 2 ustawy o bezpieczeństwie morskim z 2000 r. określono m.in. szczegółową organizację Służby SAR, zakres odpowiedzialności Dyrektora Służby SAR, oznakowanie jednostek ratowniczych SAR.

Od ponad dziesięciu lat obowiązuje w Polsce „nowa” ustawa o bezpieczeństwie morskim (u.b.m.)<sup>52</sup> z 2011 r. Reguluje ona sprawy bezpieczeństwa morskiego w zakresie ratowania życia na morzu. Z przepisów u.b.m. wynika, że ten, kto uzyska wiadomość o zagrożeniu życia ludzkiego na morzu, ma obowiązek niezwłocznego poinformowania o tym Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, organów administracji morskiej, jednostek Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej lub Policji<sup>53</sup>.

Zgodnie z przepisami polskiego prawa zawartymi w ustawie o bezpieczeństwie morskim<sup>54</sup> poszukiwanie i ratowanie życia na morzu należy do zadań organów administracji morskiej<sup>55</sup>. Zadania poszukiwania i ratowania życia na morzu wykonuje Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba

<sup>48</sup> Rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 12 marca 1970 w sprawie zadań i organizacji służby ratownictwa morskiego i brzegowego Dz. U. z 1970 r. Nr 6, poz. 53.

<sup>49</sup> Dz. U. z 1997 r. Nr 73, poz. 462.

<sup>50</sup> D. Pyć, *Obszarów morskich status* [w:] *Leksykon prawa morskiego...*, s. 234-241.

<sup>51</sup> Dz. U. z 2001 r. Nr 157, poz. 1845.

<sup>52</sup> T.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 680.

<sup>53</sup> Art. 114 u.b.m.

<sup>54</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 680.

<sup>55</sup> Art. 115 u.b.m.

SAR)<sup>56</sup>, w której skład wchodzi: Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne (MRCK)<sup>57</sup>, które organizuje i koordynuje akcje poszukiwawcze i ratownicze; morskie statki ratownicze; oraz brzegowe stacje ratownicze, w skład których wchodzi ochotnicze drużyny ratownicze. Do zakresu działania Służby SAR należą także inne ustawowo określone zadania związane z bezpieczeństwem morskim i zwalczaniem zagrożeń oraz zanieczyszczeń na morzu<sup>58</sup>.

Do zadań Służby SAR należy poszukiwanie i ratowanie każdej osoby znajdującej się w niebezpieczeństwie na morzu, bez względu na okoliczności, w jakich znalazła się w niebezpieczeństwie, przez: utrzymywanie ciągłej gotowości do przyjmowania i analizowania zawiadomień o zagrożeniu życia na morzu; planowanie, prowadzenie i koordynowanie akcji poszukiwawczych i ratowniczych; utrzymywanie w gotowości sił i środków ratownictwa życia na morzu; współdziałanie podczas akcji poszukiwawczych i ratowniczych z jednostkami organizacyjnymi Marynarki Wojennej, Państwowej Straży Pożarnej, Straży Granicznej, Policji, opieki zdrowotnej oraz innymi jednostkami będącymi w stanie udzielić pomocy; współdziałanie z innymi systemami ratowniczymi funkcjonującymi na obszarze kraju; współdziałanie z odpowiednimi służbami innych państw, w szczególności podczas akcji poszukiwawczych i ratowniczych<sup>59</sup>.

Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne jest uprawnione do: zwracania się do zagranicznych ratowniczych ośrodków koordynacyjnych o udzielenie niezbędnej pomocy, włączając w nią statki morskie, statki powietrzne oraz personel wraz z wyposażeniem; podejmowania niezbędnych uzgodnień z właściwymi organami celnymi, ochrony granic i innymi władzami w celu wprowadzania na terytorium, w tym na morze terytorialne lub w przestrzeń powietrzną Rzeczypospolitej Polskiej, statków morskich, statków powietrznych, personelu i wyposażenia; zapewnienia zagranicznym ratowniczym ośrodkom koordynacyjnym na ich żądanie niezbędnej pomocy<sup>60</sup>.

---

<sup>56</sup> Służba SAR jest państwową jednostką budżetową podległą ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej, zob. art. 116 ust. 2 u.b.m.

<sup>57</sup> MRCK utworzono na podstawie przepisu ustawy o bezpieczeństwie morskim (art. 116 ust. 3 pkt 1). Utworzenie MRCK i MPCK (Morskie Pomocnicze Centrum Koordynacyjne) stanowi wypełnienie zobowiązania wynikającego z rozdziału 2 pkt 2.3.1. Załącznika do Międzynarodowej Konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, zgodnie z którym strony Konwencji ustanawiają ratownicze ośrodki koordynacyjne i ratownicze jednostki pomocnicze. Organizacja oraz zadania MRCK i MPCK zostały określone m.in. w Regulaminie Organizacyjnym Służby SAR, Regulaminie Pogotowania Służby SAR oraz Planie Akcji Poszukiwawczych i Ratowniczych – Plan SAR.

<sup>58</sup> Służbą SAR kieruje dyrektor powoływany i odwoływany przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej spośród kandydatów posiadających wyższe wykształcenie oraz wiedzę, kwalifikacje zawodowe i doświadczenie z zakresu ratownictwa morskiego, art. 119 u.b.m.

<sup>59</sup> Art. 117 u.b.m.

<sup>60</sup> Art. 120 u.b.m.

Przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej działa Rada Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (Rada SAR)<sup>61</sup>, będąca jego organem opiniodawczo-doradczym w sprawach związanych z poszukiwaniem i ratowaniem życia na morzu oraz zwalczaniem zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego. W skład Rady SAR wchodzi przedstawiciele Marynarki Wojennej, Państwowej Straży Pożarnej, Straży Granicznej, Policji, przedstawiciel ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, przedstawiciel ministra właściwego do spraw administracji publicznej, Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich oraz Dyrektor Służby SAR. Radzie SAR przewodniczy Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych. Organizację i tryb działania Rady SAR określa regulamin ustalony przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Do zadań Rady SAR należy: opiniowanie propozycji rodzajów oraz ilości sił i środków przydatnych do akcji poszukiwawczych i ratowniczych podejmowanych we współdziałaniu ze Służbą SAR oraz opiniowanie projektów Planu SAR oraz krajowego planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego; opiniowanie planów rozwoju Służby SAR; inicjowanie przedsięwzięć zmierzających do podnoszenia efektywności działań Służby SAR. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zapewnia środki na prowadzenie działalności Rady SAR, w tym na jej obsługę administracyjną.

Projekt Planu SAR przygotowuje Dyrektor Służby SAR, następnie projekt Planu SAR, po zaopiniowaniu przez Radę SAR, podlega zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej – w części dotyczącej udziału w Planie SAR jednostek Marynarki Wojennej, oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych – w części dotyczącej udziału w Planie SAR jednostek Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej i Policji. Dyrektor Służby SAR jest obowiązany do bieżącej aktualizacji Planu SAR<sup>62</sup>.

W 2020 r. opracowano projekt zmian do ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw, przewidujący włączenie Służby SAR do struktury terenowych organów administracji morskiej. Projektowana zmiana, dotycząca treści art. 116 u.b.m., w następującym brzmieniu: „1. W celu wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu, w urzędzie morskim funkcjonuje Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, zwana dalej „Służbą SAR”, oraz uchylająca ust. 2 art. 116 u.b.m. stanowiącego, że Służba SAR jest państwową jednostką budżetową podległą ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej, wywołała falę krytycznych komentarzy opatrzonych uzasadnionymi argumentami ze strony różnych podmiotów, zarówno publicznych, jak

<sup>61</sup> Zarządzenie Nr 42 Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 maja 2012 r. w sprawie ustalenia Regulaminu Rady Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 38.

<sup>62</sup> Art. 122 u.b.m.

i prywatnych, znających specyfikę pracy Służby SAR, w tym w szczególności roli i funkcji jaką ona pełni na rzecz bezpieczeństwa morskiego. W uzasadnieniu do projektu ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw z dnia 2 czerwca 2020 r. stwierdzono, że opracowanie projektowanej zmiany jest związane z potrzebą usprawnienia organizacji zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu, bezpieczeństwa i ochrony żeglugi oraz zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu w ramach środków i zasobów będący w posiadaniu jednostek podległych ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej. Projektowana zmiana dotyczyła również kierownictwa Służby SAR, i wiązała się ze zniesieniem Dyrektora Służby SAR i zastąpienia go właściwym terytorialnie dyrektorem urzędu morskigo, który pełniłby rolę Krajowego Koordynatora do spraw Służby SAR, „mając na uwadze wielość przeładunków w portach”. Uzasadnienie tej projektowanej zmiany zasadzało się na stwierdzeniu, że wyznaczenie takiego koordynatora zapewni jednolity sposób działania Służby SAR.

Projektowane w 2020 r. zmiany, skutkujące zniesieniem w 2021 r. Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa jako państwowej jednostki budżetowej podległej ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej rodziłyby konkretne konsekwencje natury prawnej, w tym m.in.: w stosunku do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa prowadzenie ich przez Dyrektora Urzędu Morskigo w Gdyni albo Dyrektora Urzędu Morskigo w Szczecinie zgodnie z przepisów określającymi ich właściwość.

Gdyby doszło do zniesienia Służby SAR, to mienie Skarbu Państwa będące w dyspozycji Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, w tym nieruchomości znajdujące się w trwałym zarządzie lub użytkowaniu, znajdujące się na obszarze: województwa zachodniopomorskiego oraz na obszarach morskich objętych terytorialnym zakresem działania Dyrektora Urzędu Morskigo w Szczecinie przeszłyby w dyspozycję, trwały zarząd lub użytkowanie Dyrektora Urzędu Morskigo w Szczecinie; z znajdujące się w obszarze województwa pomorskiego i województwa warmińsko-mazurskiego oraz na obszarach morskich objętych terytorialnym zakresem działania Dyrektora Urzędu Morskigo w Gdyni – w dyspozycję, trwały zarząd lub użytkowanie Dyrektora Urzędu Morskigo w Gdyni.

Wierzytelności i zobowiązania zniesionej Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa przejąłby odpowiednio Dyrektor Urzędu Morskigo w Gdyni albo dyrektor Urzędu Morskigo w Szczecinie zgodnie z ich właściwością terytorialną. Stronami porozumień oraz umów zawartych przez dyrektora zniesionej Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa stali się odpowiednio Dyrektor Urzędu Morskigo w Gdyni albo Dyrektor Urzędu Morskigo w Szczecinie.

Natomiast, gdyby faktycznie doszło do zniesienia Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, pracownicy: świadczący pracę na terenie województwa zachodniopomorskiego stali się pracownikami Urzędu Morskigo w Szczecinie;

a pracownicy świadczący pracę na terenie województwa pomorskiego i województwa warmińsko-mazurskiego – pracownikami Urzędu Morskiego w Gdyni. W tym przypadku znalazłyby zastosowanie zasady określonych w art. 231 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy<sup>63</sup>. Dodatkowo, co istotne zniesienie Służby SAR wiązałoby się z tym, że minister właściwy do spraw gospodarki morskiej dokonałby zmiany planu finansowego Urzędu Morskiego w Gdyni oraz Urzędu Morskiego w Szczecinie, uwzględniając wartości zawarte w planie finansowym Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. Planowany termin przyjęcia projektu zmian został określony na I kwartał 2021 r. Z informacji zamieszczonej na BIP Rady Ministrów i Kancelarii Prezesa Rady Ministrów wynika, że osobą odpowiedzialną za opracowanie projektu był Minister Infrastruktury i, że projekt ten został wycofany. W informacjach o rezygnacji z prac nad projektem podano jako przyczynę rezygnacji reorganizację administracji rządowej w październiku 2020 r., czyli likwidację Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, w związku z czym uznano, że przewidywane dalsze zmiany<sup>64</sup> w strukturach administracji morskiej, polegające na procedowaniu projektu ustawy byłyby przedwczesne i bezprzedmiotowe<sup>65</sup>.

### 3. SIŁY I ŚRODKI SAR

Podstawowe zasoby SAR to siły i środki, którymi Służba SAR dysponuje. Pojęcie zasobu definiuje się jako źródło zaopatrzenia lub wsparcia, z którego można korzystać w razie potrzeby. Zasoby SAR obejmują wszystkie te siły i środki, dzięki którym Służba SAR wykonuje funkcje monitorowania w nie-

<sup>63</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 1320.

<sup>64</sup> Należy przypomnieć, że na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 15 stycznia 2020 r. w sprawie zniesienia Urzędu Morskiego w Słupsku (Dz. Urz. MGiMiŻ poz. 91), z dniem 1 kwietnia 2020 r. został zniesiony Urząd Morski w Słupsku, a jego zadania na obszarze obejmującym morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne, strefę przyległą, wyłączną strefę ekonomiczną, morskie porty i przystanie oraz pas nadbrzeżny od linii wyznaczonej, na obszarach morskich, przebiegiem południka 16°41'56,70" długości geograficznej wschodniej, a następnie granicą województwa pomorskiego i zachodniopomorskiego, do wschodniej granicy państwa przejął Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, natomiast jego zadania na obszarze obejmującym morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne, strefę przyległą, wyłączną strefę ekonomiczną, morskie porty i przystanie oraz pas nadbrzeżny od linii wyznaczonej, na obszarach morskich, przebiegiem południka 16°41'56,70" długości geograficznej wschodniej, a następnie granicą województwa pomorskiego i zachodniopomorskiego, do zachodniej granicy państwa przejął Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie.

<sup>65</sup> Likwidacja służby SAR i jej wcielenie do struktury Urzędów Morskich – za i przeciw, <https://www.portalmorski.pl/bezpieczenstwo-granice/45745-likwidacja-sluzby-sar-i-jej-wcielenie-do-struktury-urzedow-morskich-za-i-przeciw> [dostęp 25.07.2021].



bezpieczeństwie, komunikacji, koordynacji i reagowania. Podstawowe zasoby SAR potrzebne do prawidłowego funkcjonowania systemu SAR to: śmigłowce (z priorytetem wykorzystania w akcji SAR), statki ratownicze SAR i szybkie łodzie ratownicze RIB, samochody terenowe, odpowiednio przeszkolony do udziału w akcjach poszukiwawczo-ratowniczych personel SAR, sieci komunikacyjne i baza pomocnicza, w tym obiekty szkoleniowe, dostawcy danych SAR i pomoc medyczna. Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne oraz Morskie Pomocnicze Centrum Koordynacyjne (MPCK) to węzły, które zbierają wszystkie te zasoby razem i koordynują operacje SAR.<sup>66</sup>

W 2020 r. w Służbie SAR w Polsce zatrudnionych było około 300 osób, z czego blisko jedna piąta w komórkach administracyjnych. Siedziba Służby SAR znajduje się w Gdyni, i tam też umiejscowione jest MRCK. W skład Służby SAR wchodzi również MPCK w Świnoujściu, oraz 12 morskich stacji ratowniczych rozmieszczonych wzdłuż polskiego wybrzeża Morza Bałtyckiego.

W celu wykonywania zadań państwa związanych z udzielaniem porad medycznych drogą radiową na morzu utworzono Morską Służbę Asysty Telemedycznej, której zadania wykonuje Uniwersyteckie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej w Gdyni. Szkolenie w zakresie SAR nie są objęte międzynarodowo ujednoczonymi standardami międzynarodowymi. Zakres i sposób realizowania programu szkolenia SAR pozostaje w gestii każdego państwa.

## WNIOSKI

Chociaż obowiązek państw nadbrzeżnych w zakresie prowadzenia akcji poszukiwawczo-ratowniczych wynika zarówno z konwencji UNCLOS, jak i SOLAS, przed wejściem w życie konwencji SAR nie istniał żaden międzynarodowy system, który obejmowałby operacje poszukiwawczo-ratownicze. Każde państwo indywidualnie prowadziło koordynację akcji poszukiwawczo-ratowniczych na morzu, a standardy i zasoby w nich wykorzystywane były pod wieloma względami zróżnicowane. W konsekwencji w niektórych obszarach przeprowadzano szybkie i skuteczne akcje, a w innych, w skrajnych przypadkach, nie podejmowano ich wcale<sup>67</sup>.

Organizacja systemu poszukiwania i ratownictwa SAR opiera się na międzynarodowych ramach prowadzenia działań ratowniczych przez krajowe

<sup>66</sup> W 2020 r. Służba SAR posiadała w użytkowaniu: morski wielozadaniowy statek ratowniczy, morski statek do zwalczania zanieczyszczeń olejowych, 3 statki typu SAR 3000, 7 jednostek typu „SAR-1500”. Każda z morskich stacji dysponuje łodziami ratowniczymi typu RIBB, skuterami ratowniczymi oraz specjalistycznymi samochodami ratowniczymi marki Land Rover Defender, STAR 744 i STARMANN 944.

<sup>67</sup> Zob. R. Button, *International Law and Search...*, s. 28.

służby SAR na morzu i wybrzeżu z wykorzystaniem planu SAR. W praktyce podstawowym celem systemu jest zapewnienie, aby bez względu na to, gdzie nastąpi wypadek morski, incydent lub inne zdarzenie, ratowanie osób w niebezpieczeństwie na morzu było koordynowane w ramach sprawnie funkcjonującego systemu SAR, w tym we współpracy ze służbami SAR z sąsiadujących państw. Granice obszaru poszukiwania i ratownictwa, na którym Służba SAR wykonuje swoje zadania, oraz zasady współpracy w ratowaniu życia na morzu z odpowiednimi służbami innych państw określają zawarte z zainteresowanymi państwami porozumienia.

## SAVING LIFE AT SEA

**Keywords:** duty to save life at sea, Search and Rescue Service (SAR), search and rescue areas, Rescue Co-ordination Centre (RCC), Rescue Sub-Centre (RSC)

### Abstract

This paper deals with the legal aspects of saving life at sea by the Maritime Search and Rescue Service (SAR Service). Depending on the situation, it is possible to provide assistance to a ship in distress at sea and to people on board, either from the sea by another ship, or from the land side, i.e. from the coast by specially prepared services. The effective functioning of the SAR organizational system determines the effectiveness of the SAR action in terms of the number of people saved from danger at sea. In order to provide assistance, SAR services around the world performs distress monitoring, communication, coordination, as well as search and rescue tasks, including the provision of medical advice, initial medical assistance or medical evacuation, through the use of public and private resources, including associated aircraft. The tasks of the SAR services include organizing disembarkation of rescued people.

## BIBLIOGRAFIA

- Adamczak W., *Unifikacja zasad prawnych ratownictwa morskiego w skali międzynarodowej*, Prawo Morskie, t. I, 1986, s. 23-38
- Adamczak W., *Ratownictwo morskie* [w:] Prawo morskie, t. II cz. III, Prawo żeglugi morskiej, J. Łopuski (red.), Bydgoszcz-Toruń, 2000, s. 228-262
- Button R., *International Law and Search and Rescue*, Naval War College Review, vol. 70, No. I, 2017, s. 28

- Duda D., *Stacje polskiego ratownictwa brzegowego*, Hydrograf Polski 2016; [http://hydrografpolski.pl/wp-content/uploads/2016/06/PH\\_4/PH\\_4\\_Duda.pdf](http://hydrografpolski.pl/wp-content/uploads/2016/06/PH_4/PH_4_Duda.pdf)
- Friedell S.F., *Compensation and Reward for Saving Life at Sea*, 1979, Michigan Law Review, vol. 77, issue 5, s. 1243, <https://repository.law.umich.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3618&context=mlr>
- Guidelines on treatment of persons rescued at sea*, Res.MSC.167(78)
- Konwencja o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących niesienia pomocy i ratownictwa morskiego* (konwencja brukselska) z 1910 r., Dz. U. z 1938 r. Nr 101, poz. 672
- Konwencja o morzu pełnym* z 1958 r., Dz. U. z 1963 r. Nr 33, poz. 187
- Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza* (UNCLOS) z 1982 r., Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543
- Krajowy plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego, SAR Gdynia 2020, [http://www.sar.gov.pl/SAR/doc/projekty/2020/kpzz/krajowy\\_plan\\_2020\\_wersja\\_15.09.2020\\_projekt.pdf](http://www.sar.gov.pl/SAR/doc/projekty/2020/kpzz/krajowy_plan_2020_wersja_15.09.2020_projekt.pdf)
- Matysik S., *Prawo morskie, Zarys systemu*, t. III, 1975, s. 58-66
- Mayer E-M., *Salvage Convention In, General Maritime Law Out: How Sunlory Maritime, LTD. v. PHI, Inc. Takes a Wave Breaking Stance*, Tulane Maritime Law Journal, vol. 45:197, 2017, s. 168
- Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu* (SOLAS), Dz. U. z 2016 r. poz. 2029
- Międzynarodowa konwencja o ratownictwie morskim* (SALVAGE) z 1989 r., Dz. U. z 2006 r. Nr 207, poz. 1523
- Międzynarodowa konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie* (SAR) z 1979 r. Dz. U. z 1988 r. Nr 27, poz. 184
- Międzynarodowy kodeks środków ratunkowych* (Kodeks LSA), Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 71
- Międzynarodowy lotniczy i morski poradnik poszukiwania i ratownictwa IAMSAR*, Res.A.894(21)
- Możliwości naprowadzania, poszukiwania i ratownictwa*, Res.A.616(15)
- Munari F., *Search and Rescue at Sea: Do New Challenges Require New Rules?* [w:] Governance of Arctic Shipping. Rethinking Risk, Human Impacts and Regulation, (red.) A. Chircop, F. Goerlandt, C. Aporta, R. Pelot, 2020, s. 67
- Perry L., *Muddying the Waters: How Lower Federal Courts' Application of the Term "Traditional Maritime Activities" Has Confused Salvage Law*, Tulane Maritime Law Journal, vol. 45:197, 2020, s. 205
- Podręcznik międzynarodowego poszukiwania i ratownictwa lotniczego i morskiego* (IAMSAR), opublikowany w trzech tomach (wersja 2019). IAMSAR Manual: <http://www.icscc.org.cn/upload/file/20190102/Doc.9731-EN%20IAMSAR%20Manual%20-%20International%20Aeronautical%20and%20Maritime%20Search%20and%20Rescue%20Manual%20Volume%20III%20-%20Mobile%20Facilities.pdf>
- Pyć D., *Jurysdykcja morska*, [w:] *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska (red.), 2.wydanie, Warszawa 2020, s. 145-148
- Pyć D., *Obszarów morskich status* [w:] *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska (red.), 2.wydanie, Warszawa 2020, s. 234-241

- Pyć D., *Zdatność statku do żeglugi jako podstawowy warunek bezpieczeństwa statku morskiego i jego załogi*, Gdańskie Studia Prawnicze, t. XXXIX 2018
- Pyć D., 100 lat od katastrofy „Titanica” – rozwój prawa bezpieczeństwa morskiego, *Prawo Morskie*, t. XXVIII 2012, s. 33-50; <http://journals.pan.pl/dlibra/publication/107532/edition/93207/content>
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 656/2014 z dnia 15 maja 2014 r. ustanawiające zasady ochrony zewnętrznych granic morskich w kontekście współpracy operacyjnej koordynowanej przez Europejską Agencję Zarządzania Współpracą Operacyjną na Zewnętrznych Granicach Państw Członkowskich Unii Europejskiej, *Dz. Urz. UE*, L 189/93 z 27.06.2014
- Rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 12.03.1970 w sprawie zadań i organizacji służby ratownictwa morskiego i brzegowego *Dz. U. z 1970 r. Nr 6, poz. 53*
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie, *Dz. U. z 2015 r. poz. 48*
- Rozporządzenie w sprawie wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu, *Dz. U. z 1997 r. Nr 73, poz. 462*
- Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 15 stycznia 2020 r. w sprawie zniesienia Urzędu Morskiego w Słupsku, *Dz. Urz. MG MiŻŚ poz. 91*
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowej organizacji Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, *Dz. U. z 2001 r. Nr 157, poz. 1845*
- Sawicki J.K., *Ratownictwo morskie w Polsce*, t. I (1920-1950), Gdynia 2001, s. 3-8
- Twiss T., *The Black Book of the Admiralty*, vol. I, Monumenta Juridica, Reprint 1985, s. 88
- Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, t.j. *Dz. U. z 2020 r. poz. 680 z późn. zm.*
- Ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy, t.j. *Dz. U. z 2020 r. poz. 1320*
- Ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o wyposażeniu morskim, t.j. *Dz. U. z 2019 r. poz. 955*
- Użycie transponderów radarowych do celów poszukiwania i ratownictwa*, Res.A.530(13)
- Zarządzenie Nr 42 Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 maja 2012 r. w sprawie ustalenia Regulaminu Rady Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, *Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 38*
- Zdolność naprowadzania samolotów poszukiwania i ratownictwa SAR*, Res.A.225(VII)