

DOROTA LOST-SIEMIŃSKA

WYNAGRODZENIE ZA RATOWANIE ŚRODOWISKA MORSKIEGO W KONWENCJI O RATOWNICTWIE MORSKIM Z 1989 ROKU (SALVAGE 89) I W KLAUZULI SCOPIC

Ratownictwo morskie jest instytucją tak dawną, jak sama żegluga. Tradycyjne ratownictwo polega na ochotniczym podjęciu przez ratownika usług mających na celu ochronę statku, ładunku i innego mienia od niebezpieczeństwa na morzu¹. Za takie działanie należy się ratownikowi wynagrodzenie jedynie wówczas, gdy akcja przyniosła pozytywny rezultat. Kwota wynagrodzenia za ratownictwo jest ograniczona wartością uratowanego mienia. Ponadto przy wymiarze wynagrodzenia bierze się pod uwagę między innymi czas zużyty przez ratującego, sprzęt i personel zaangażowany podczas akcji, stopień niebezpieczeństwa. Wymienione kryteria są podstawą wymiaru wynagrodzenia zarówno w Międzynarodowej konwencji o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących niesienia pomocy i ratownictwa morskiego z 1910 r.², jak i w Międzynarodowej konwencji o ratownictwie morskim z 1989 r. (SALVAGE 89).

Przez wiele lat obowiązywania konwencji z 1910 r. (w Polsce obowiązuje ona do dziś) jej przepisy kształtowały międzynarodową praktykę ratowniczą i stanowiły podstawę w stosunkach umownych między podmiotami zaangażowanymi w ratownictwo morskie. Dopiero u progu lat siedemdziesiątych XX w. pojawił się nowy problem ratownictwa, a mianowicie: ratowanie środowiska morskiego³. W następstwie katastrof wielkich zbiornikowców, z których wyciekły tysiące ton ropy naftowej, skażone zostało nie tylko środowisko morskie, ucierpiała fauna i flora, ale także ludzie utrzymujący się z gospodarki morskiej i turystyki⁴. Wówczas okazało się, że przepi-

¹ Próby ustalenia jednolitej definicji ratownictwa morskiego podejmowane były wielokrotnie. W prawie anglosaskim pojęciem tym określano wszelkie formy ratowania życia i mienia na morzu. Natomiast na kontynencie europejskim odróżniano pojęcie pomocy i ocalenia. Terminem ocalenie określano przede wszystkim akcje w stosunku do statku, który już uległ wypadkowi i którego załoga była bierna i nie brała udziału w akcji. Pomocą natomiast były wszystkie próby niedopuszczenia do rozbicia statku, podejmowane z udziałem jego załogi. W. A d a m c z a k, *Instytucja ratownictwa morskiego we współczesnych stosunkach żeglugowych*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego”, Gdańsk 1981, s. 41-42.

² Konwencja ta na świecie weszła w życie 1 marca 1913 r. Polskę wiąże od 15 października 1921 r. (Dz. U. 1938, nr 101, poz. 672 i 673). Szczegółowe opisywanie konwencji brukselskiej z 1910 r. wykracza poza ramy niniejszego artykułu. Konwencja ta została poddana wnikliwej analizie między innymi w: J. Ł o p u s k i, A. S o ł t y s, *Zasady prawne ratownictwa morskiego*, Gdańsk 1951; W. A d a m c z a k, *Unifikacja zasad prawnych ratownictwa morskiego w skali międzynarodowej*, „Prawo Morskie”, t. I, Gdańsk 1986, s. 24-30.

³ W. A d a m c z a k, *Nowy przedmiot ratownictwa – środowisko naturalne*, „Prawo Morskie”, t. IX, Gdańsk 1995, s. 167.

⁴ Należy tu wymienić przede wszystkim katastrofy takich zbiornikowców, jak „Torrey Canyon” czy „Amoco Cadiz”. Najczęściej przytaczanym przykładem na to, że zasada „bez uratowania nie ma

sy konwencji z 1910 r. nie stanowią zachęty dla ratowników do podejmowania akcji mającej na celu uratowanie środowiska morskiego. Obowiązująca zasada *no cure – no pay*, czyli „bez uratowania nie ma wynagrodzenia”, oznacza, że bez względu na wysiłki ratownika i jego wydatki nie otrzyma on żadnego wynagrodzenia ani nawet zwrotu kosztów, jeżeli nie uda mu się uratować mienia o konkretnej wartości. Gdy ratownik skupi całe swoje wysiłki na ratowaniu środowiska morskiego i nie uratuje przy tym żadnego mienia, nie może liczyć na wynagrodzenie. Dlatego ratownicy nie byli zainteresowani podejmowaniem działań mających na celu ochronę środowiska morskiego⁵.

Kilkakrotnie próbowano wprowadzić wyjątki od zasady „bez uratowania nie ma wynagrodzenia”⁶. Po raz pierwszy nowe rozwiązanie pojawiło się w formularzu umownym LOF 1980, stosowanym w praktyce ratowniczej⁷. Powszechnie odczuwana była jednak potrzeba konwencyjnego uregulowania tego problemu i już w 1981 r. wypracowano projekt nowej konwencji o ratownictwie morskim, zwany także kompromisem montrealiskim⁸. Ostatecznie nową konwencję podpisano w 1989 r., a na świecie

wynagrodzenia” już nie wystarcza do rozwiązywania problemów związanych z wynagradzaniem akcji ratowniczych, był wypadek statku „Atlantic Empress”. Statek ten przewoził ładunek 285 000 t czystego oleju i wszedł w kolizję z innym – tankowcem „Aegean Capitan”. W wyniku akcji ratowniczej „Aegean Capitan” został uratowany, lecz „Atlantic Empress” był poważnie uszkodzony, płonął, a jego ładunek wyciekał do morza. Służby ratownicze, które działały na warunkach LOF, podjęły próbę zepchnięcia statku na morze pełne, by w ten sposób uniknąć zanieczyszczenia wybrzeży. Akcja trwała 10 dni. Ostatecznie statek zatonął w odległości 200 mil od wybrzeży. Pomimo że niewątpliwie ratownikom udało się uchronić wybrzeża od katastrofy ekologicznej, nie otrzymali oni żadnego wynagrodzenia za swoją pracę ani nawet nie nabyli prawa do zwrotu kosztów poniesionych podczas akcji. R. S h a w, *The Salvage Convention and English Law*, „Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly”, Part 2, May 1996, s. 204.

⁵ P. C o u l t h a r d, *A new cure for Salvors? – A comparative analysis of the LOF 1980 and C.M.I. Draft Salvage Convention*, „Journal of Maritime Law and Commerce”, Vol. 14, No. 1, January 1983, s. 50.

⁶ Jedną z takich prób była koncepcja *liability salvage*, czyli uratowania odpowiedzialności. Jej istotą było założenie, że ratujący, który podejmuje akcję zapobiegającą zanieczyszczeniu środowiska morskiego, tym samym „ratuje”, czyli doprowadza do uniknięcia przez armatora odpowiedzialności za ewentualne szkody wyrządzone w środowisku. Koncepcja ta, mimo że była brana pod uwagę przy tworzeniu kolejnych formularzy umownych LOF, to jednak nigdy nie znalazła odzwierciedlenia ani w umowach, ani w konwencji międzynarodowej. W praktyce próbowano zastosować ją w przypadku statku „Mimosa”. Patrz: J. T. B r o w n, *Allseas Maritime S.A. v. The Mimosa: Has The Keel Been Laid For Liability Salvage In The Fifth Circuit?*, „Journal of Maritime Law and Commerce”, Vol. 19, No. 4, October 1988, s. 587-589.

⁷ Rozwiązanie, które pojawiło się po raz pierwszy w LOF 1980, nazwane zostało *safety net*. Zgodnie z postanowieniami LOF 1980 w przypadku akcji, której przedmiotem jest ratowanie załadowanego bądź częściowo załadowanego tankowca, ratujący, który nie może otrzymać wynagrodzenia na podstawie zasad ogólnych, ma prawo do otrzymania zwrotu wydatków oraz dodatkowo do 15% tych wydatków jako premii. J.B. W o o d e r, *The Salvage Convention: A Shipowner’s Perspective*, „Journal of Maritime Law and Commerce”, Vol. 21, No. 1, January 1990, s. 81.

⁸ Projekt konwencji nakłada na ratownika nowy obowiązek „użycia najlepszych wysiłków w celu zapobieżenia lub umniejszenia szkody w środowisku”. Wysiłki te, zgodnie z art. 3-2(1)(b), są brane pod uwagę przy wymiarze wynagrodzenia. Zgodnie z projektem wysokość wynagrodzenia ograni-

weszła ona w życie w 1996 r. Najważniejszą nowością w tej konwencji jest stworzenie regulacji mającej na celu zachęcenie ratowników do podejmowania takich działań, które nie tylko będą ratować od niebezpieczeństwa statek i ładunek, ale także środowisko morskie⁹.

Konwencja SALVAGE 89 już w preambule zawiera zasadę ochrony środowiska morskiego. Najpierw idea ta wyrażona jest ogólnie, jako potrzeba naszych czasów, a następnie powtórzona przy okazji podkreślenia znaczenia sprawnych akcji ratowniczych dla ochrony środowiska. Prawodawca zaznaczył tu także, że głównym powodem, dla którego została stworzona nowa konwencja, która zastąpiła tę z 1910 r., był fakt, że poprzedni akt prawny nie spełniał wymogów związanych z ochroną środowiska. Konwencja z 1989 r. zawiera określenie szkody w środowisku, które ma pomóc w sprecyzowaniu, kiedy ratującemu należy się wynagrodzenie. Zgodnie z art. 1(d) szkoda w środowisku oznacza rzeczywistą fizyczną szkodę wyrządzoną ludzkiemu zdrowiu lub życiu w morzu lub zasobom w wodach przybrzeżnych lub śródlądowych oraz na obszarach do nich przyległych spowodowaną przez zanieczyszczenie, skażenie, ogień, eksplozję lub podobne poważne zdarzenie¹⁰.

Zasady obliczania wynagrodzenia dla ratownika są ujęte w art. 13 i 14 konwencji SALVAGE 89. Nowa konwencja, podobnie jak jej poprzedniczka, hołduje zasadzie „bez uratowania nie ma wynagrodzenia”, zatem jedynie pomyślny rezultat przeprowadzonej akcji daje ratownikowi prawo do domagania się zapłaty za usługi, a niepowodzenie akcji oznacza, że ratownik nie będzie miał prawa nawet do zwrotu swoich kosztów. Poza czynnikami, jakie dotychczas brano pod uwagę przy wymiarze wynagrodzenia, nowa konwencja przewiduje, że również umiejętności i wysiłki ratownika w celu zapobieżenia szkodzie w środowisku będą miały wpływ na jego wysokość.

czona jest wartością uratowanego mienia. Kompromis z Montrealu zawiera również wyjątek od zasady *no cure – no pay* w przypadku, gdy ratownik podjął akcję w stosunku do statku, który „stanowił niebezpieczeństwo wyrządzenia szkody w środowisku”. Zgodnie z brzmieniem art. 3-3 taki ratownik uprawniony był do specjalnej rekompensaty w wysokości do dwukrotności swoich wydatków. Wynagrodzenie za uratowanie środowiska obejmowało zatem: zwrot słusznych wydatków ratownika, włączając w to słuszną stawkę za wyposażenie i personel rzeczywisty i rozsądnie użyty podczas akcji, oraz „podwyższenie”, jakie sąd uzna za sprawiedliwe w danych okolicznościach. W. A d a m c z a k, *Założenia i podstawowe zasady projektu nowej konwencji o ratownictwie morskim*, TGM 1984, nr 7/8, s. 350; R. S h a w, *op. cit.*, s. 206.

⁹ Szerzej na temat genezy podpisania konwencji patrz: G. B r i c e, *Maritime Law of Salvage*, London 1993, s. 156.

¹⁰ Definicja ta budzi w literaturze wiele kontrowersji. Jest ona bowiem niejasna, a w związku z tym pojawiają się problemy interpretacyjne. Nie zostało sprecyzowane określenie „rzeczywista fizyczna szkoda wyrządzona ludzkiemu zdrowiu lub życiu w morzu”. Komentatorzy konwencji wyjaśnili, że definicja ta nie obejmuje szkody konkretnych osób czy konkretnych zasobów. Szkoda ta musi mieć bardziej powszechną naturę, np. dla turystów, rybaków, życia morskiego, a także musi mieć charakter szkody rzeczywistej. Następne, budzące trudności interpretacyjne określenie to: „poważne zdarzenie”. Zdaniem P. Wettersteina jest to określenie zbyt ogólne i nic nie wnoszące do definicji. Biorąc pod uwagę zamiar twórców konwencji, jakim była przede wszystkim ochrona środowiska morskiego, należy pamiętać, że także małe i mniej poważne zdarzenia powodują zanieczyszczenia i poważne niebezpieczeństwo wystąpienia szkody w środowisku, co powinno również zostać ujęte w definicji. P. W e t t e r s t e i n, *Salvage and the Environment*, s. 5 (maszynopis w moim posiadaniu – D. L.-S.).

Element ten nie występował w poprzedniej konwencji i stanowi on poważną zachętę dla ratowników do takiego przeprowadzenia akcji, aby miała ona pozytywny rezultat także dla środowiska. Należy przy tym zauważyć, że do ratowania środowiska potrzebny jest specjalistyczny sprzęt i odpowiednio wyszkolona załoga, która będzie potrafiła umiejętnie postępować w przypadku zagrożenia substancjami niebezpiecznymi. Wszystkie te elementy zwiększają koszty udzielonej pomocy i słusznie brane są pod uwagę jako jedno z kryteriów wpływających na wysokość wynagrodzenia¹¹.

Najwięcej kontrowersji budziły jednak takie sytuacje, w których ratownikowi nie udało się uratować żadnego mienia o wymiernej wartości, jednak jego działania zapobiegły katastrofie ekologicznej (np. w przypadku celowego zatopienia statku). W takich sytuacjach ratownik nie mógł liczyć na jakąkolwiek zapłatę. Dlatego do konwencji SALVAGE 89 wprowadzono art. 14, zawierający zasady przyznawania wynagrodzenia ratownikowi, który swoim działaniem zapobiegł szkodzie w środowisku bądź ją umniejszył. Wynagrodzenie to nazwano specjalną rekompensatą (*special compensation*).

Art. 14 stanowi:

1. Jeżeli ratujący prowadził akcję ratowniczą w stosunku do statku, który sam lub którego ładunek groził wyrządzeniem szkody w środowisku i nie zdołał uzyskać zgodnie z art. 13 wynagrodzenia co najmniej równego specjalnej rekompensacie, obliczonej zgodnie z niniejszym artykułem, jest uprawniony do specjalnej rekompensaty od armatora tego statku równej jego wydatkom, jak je tu określono.

2. Jeżeli, w okolicznościach określonych w ust. 1, ratujący swoją akcją ratowniczą zapobiegł szkodzie w środowisku lub ją zmniejszył, specjalna rekompensata płacona przez armatora statku ratującemu zgodnie z ust. 1 może być podwyższona maksymalnie o 30% poniesionych przez ratującego wydatków. Jednak sąd, jeżeli uzna za słuszne i sprawiedliwe, aby tak postąpić i pamiętać jednocześnie o kryteriach wyliczonych w ustępie 1 artykułu 13, może podwyższyć taką specjalną rekompensatę bardziej, ale w żadnym wypadku jej podwyższenie w całości nie może być większe niż 100% poniesionych przez ratującego wydatków.

3. „Wydatki ratującego” dla celów ustępu 1 i 2 oznaczają rzeczywiste wydatki poniesione rozsądnie przez ratującego podczas akcji ratowniczej i słuszny dodatek za sprzęt i personel faktycznie i rozsądnie użyty podczas akcji ratowniczej, biorąc pod uwagę kryteria wymienione w ust. 1, litera (h), (i), (j) art. 13.

4. Całkowita specjalna rekompensata zgodnie z niniejszym artykułem płacona jest tylko wtedy, jeżeli byłaby ona wyższa niż jakiegokolwiek wynagrodzenie uzyskane przez ratującego na podstawie artykułu 13 i tylko w zakresie je przewyższającym.

5. Jeżeli ratujący dopuścił się niedbalstwa i przez to nie zdołał zapobiec szkodzie w środowisku lub jej zmniejszyć, może on zostać pozbawiony w całości lub w części specjalnej rekompensaty należnej zgodnie z niniejszym artykułem.

6. Niniejszy artykuł w niczym nie narusza praw armatora statku do roszczenia zwrotnego.

Prawo do wynagrodzenia na podstawie art. 14 nabywa jedynie ten ratownik, który wyświadczy usługi spełniające warunki definicji z art. 1(a), zgodnie z którą akcja ratownicza oznacza każdą czynność lub działanie podjęte dla udzielenia pomocy statkowi lub innemu mieniu znajdującemu się w niebezpieczeństwie na wodach żeglownych.

¹¹ R. S h a w, *op. cit.*, s. 216.

nych lub jakichkolwiek innych wodach. Ponadto statek, który jest przedmiotem ratownictwa, musi sam lub przez swój ładunek grozić wyrządzeniem szkody w środowisku. Szkada ta musi być znaczna i musi wystąpić w wodach przybrzeżnych lub śródlądowych lub na obszarach do nich przyległych. Jeżeli jednocześnie nie było zakazu prowadzenia takiej akcji wyrażonego przez armatora lub kapitana statku, to wówczas taki ratownik będzie uprawniony do zwrotu swoich wydatków. W wyjątkowych przypadkach ratownik może otrzymać od 30 do 100% wysokości poniesionych wydatków jako dodatek, który stanowić będzie jego zysk¹².

Specjalna rekompensata stanowi poważny wyjątek od zasady „bez uratowania nie ma wynagrodzenia” i powinna być przyznawana jedynie w szczególnie uzasadnionych przypadkach. Ratownik nabywa prawo do wynagrodzenia nawet bez osiągnięcia pozytywnego rezultatu. Większość akcji ratowniczych przeprowadzonych z uwzględnieniem ochrony środowiska wynagradzana będzie na zasadach ogólnych, zgodnie z kryteriami ujętymi w art. 13. Artykuł 14 powinien być stosowany jedynie wówczas, gdy ratownik nie będzie mógł uzyskać satysfakcjonującego go wynagrodzenia na zasadach ogólnych, mimo że jego wysiłki doprowadziły do zapobieżenia szkodzie w środowisku bądź jej umniejszenia. Wysokość „specjalnej rekompensaty” nie jest ograniczona wartością uratowanego mienia. Przyczyną tego jest brak możliwości ustalenia wymiernej wartości uratowanego środowiska naturalnego. Wynagrodzenie to jest wypłacane przez armatora statku, w przeciwieństwie do tradycyjnego wynagrodzenia, które jest rozłożone pomiędzy wszystkie interesy statku.

Obliczanie „specjalnej rekompensaty” jest skomplikowane i w praktyce pojawiły się już nie tylko problemy czysto matematyczne, ale także rozbieżności w interpretacji art. 14. Zatem aby uzyskać wysokość wynagrodzenia za uratowanie środowiska, należy po pierwsze obliczyć kwotę wynagrodzenia za ratownictwo na podstawie kryteriów zawartych w art. 13; po drugie należy oszacować wysokość kosztów ratownika określonych w art. 14.3, włączając w to stawkę za wyposażenie i personel służnie i rozsądnie użyty podczas akcji; po trzecie należy zadecydować, czy akcja ratownicza zapobiegła czy nie zapobiegła szkodzie w środowisku bądź czy ją umniejszyła czy też nie; jeżeli akcja nie zapobiegła szkodzie ani jej nie umniejszyła, wówczas kwota specjalnej rekompensaty będzie równa wydatkom, jakie poniósł ratownik, a to zgodnie z art. 14.1; jeżeli działania podjęte przez ratownika doprowadziły do zapobieżenia szkodzie w środowisku lub jej zmniejszenia, wówczas należy doliczyć dodatek w wysokości od 30 do 100% wydatków; następnie należy porównać wynagrodzenie tradycyjne obliczone na podstawie art. 13 ze specjalną rekompensatą z art. 14; w końcu jeżeli wynagrodzenie tradycyjne jest wyższe, to art. 14 nie ma zastosowa-

¹² Specjalna rekompensata ma charakter subsydiarny, to znaczy, że jest wypłacana jedynie wówczas, gdy ratownik nie nabędzie prawa do wynagrodzenia na zasadach ogólnych. Wobec tego sytuacje, w których jest ona wypłacana, nie są częste. Zasadę *safety net* zawartą w LOF 1980 zastosowano jedynie cztery razy. Podobnie było ze stosowaniem *safety net* na podstawie LOF 1990. Należy jednak pamiętać, że *safety net* na podstawie LOF 1980 stosowana była wyłącznie do tankowców, natomiast LOF 1990 i konwencja SALVAGE 89 obejmują także inne statki, które stwarzają zagrożenie dla środowiska. Y. H u a n g, *The Chinese Maritime Law of Salvage*, „Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly”, Part 2, May 1995, s. 283.

nia, a jeżeli kwota specjalnej rekompensaty jest wyższa, wówczas będzie ona wypłacona ratownikowi.

Najciekawszym przykładem zastosowania w praktyce wynagrodzenia za ratowanie środowiska był casus „Nagasaki Spirit”¹³. Podstawowym problemem w tej sprawie była interpretacja określenia „słuszna stawka za wyposażenie i personel rzeczywiście i rozsądnie użyty”, które ujęte jest w art. 14.3. Postępowanie w sprawie „Nagasaki Spirit” przechodziło kilka instancji i w każdej z nich zostało ustalone inne wynagrodzenie dla ratownika. W pierwszej instancji sąd oszacował wynagrodzenie zgodnie z treścią art. 13 na kwotę 9,5 mln \$ i jednocześnie stwierdził, że na podstawie art. 14 wynosiłoby ono 7,6 mln \$. Zgodnie z możliwością przyznania dodatku sąd podwyższył specjalną rekompensatę o 65%. Ogółem specjalne wynagrodzenie zostało określone na kwotę 12,6 mln \$. Od tego orzeczenia odwołał się armator argumentując, że wynagrodzenie na podstawie art. 13 zostało zaniżone oraz że ratownik nie nabył prawa do specjalnej rekompensaty. Zdaniem ratownika, nabył on prawo do wynagrodzenia za ratowanie środowiska, w którym powinna być ujęta „słuszna stawka” zawierająca także element zysku. Ostatecznie sprawa znalazła się przed Izłą Lordów. Sąd ten uznał, że reguły ujęte w formularzach umownych, a w szczególności w LOF 1990 oraz w konwencji o ratownictwie z 1989 r., nie zostały wprowadzone w celu wykreowania nowej instytucji, swego rodzaju samodzielnego „ratownictwa środowiska”. Usługi ratownicze w nowym reżimie są nadal usługami wobec statku i ładunku, z potencjalną możliwością dodatkowej zapłaty odzwierciedlającej ryzyko, jakie ponosi ratujący świadczący usługi statkowi, który sam lub przez swój ładunek grozi wyrządzeniem szkody w środowisku. Sąd rozpatrujący sprawę w ostatniej instancji stanął na stanowisku, że „słuszna stawka” nie zawiera elementu zysku, podobnie jak „poniesione wydatki”. W konsekwencji kompensacja ma być jedynie zwrotem poniesionych kosztów, a zysk nie powinien być tu ujęty.

Z orzeczenia Izby Lordów nie były zadowolone koła skupione wokół zawodowych ratowników. Już wówczas pojawiła się konieczność jasnego sprecyzowania zasad stosowanych przy obliczaniu specjalnej rekompensaty¹⁴. Należy przy tym zaznaczyć, że wszelkie rozstrzygnięcia zawarte czy to w konwencji, czy w formularzach umownych, czy w końcu w orzeczeniach sądowych muszą uwzględniać interesy wszystkich stron zaangażowanych w ratownictwo: armatorów, właścicieli ładun-

¹³ W nocy 19 września 1992 r. o godz. 23.30 statek „Nagasaki Spirit”, który był częściowo załadowany 40 154 t czystego oleju, znajdował się na kursie do północnej części cieśniny Malacca. Statek ten wszedł w kolizję z kontenerowcem „Ocean Blessing”. W następstwie tego wypadku życie utraciła załoga „Ocean Blessing”, a 12 000 t oleju wyciekło do morza. Następnego dnia przedsiębiorstwo ratownicze Semco zawarło umowę o ratownictwo z oboma statkami na warunkach LOF 1990. Akcja gaszenia pożaru trwała 6 dni. Władze Malezji zaniepokojone zanieczyszczeniem morza zażądały, aby „Nagasaki Spirit” został zepchnięty na morze pełne. Pozostały na pokładzie ładunek został przeladowany na pokład tankowca „Pacific Diamond”, a „Nagasaki Spirit” został zwrócony armatorowi w 84 dni po rozpoczęciu akcji ratowniczej. Roszczenie z tytułu ratownictwa wynikało z umowy LOF 1990, a przepisy konwencji SALVAGE 89, w tym art. 13 i 14, znalazły zastosowanie, gdyż wcześniej zostały inkorporowane do formularza umownego.

¹⁴ R. S h a w, *op. cit.* s. 217.

ków, ubezpieczycieli oraz ratowników¹⁵. Wypracowanie rozwiązania, które zadowoląby wszystkie te podmioty, nie jest łatwe. Wydawało się, że konwencja z 1989 r. godzi interesy wszystkich stron. Jednak w praktyce okazało się, że ratownicy nadal nie są zadowoleni z przyjętych rozwiązań. W związku z tym podjęto kolejną próbę określenia zasad przyznawania wynagrodzenia za ratowanie środowiska.

Nowe rozwiązania dotyczące wynagrodzenia za ratownictwo ujęto w klauzuli SCOPIC. Skrót SCOPIC oznacza „Special Compensation Protection and Indemnity Clause”. Klauzula SCOPIC została zaprojektowana tak, aby można ją było inkorporować do formularza umownego Lloyda z 1995 r. Powołanie się na tę klauzulę w umowie zależne jest wyłącznie od woli ratującego. Istotą klauzuli jest wprowadzenie nowej metody obliczania specjalnej rekompensaty należnej ratownikowi za przeprowadzenie akcji, podczas której udało się zapobiec szkodzie w środowisku lub ją umniejszyć. Zatem wynagrodzenie przewidziane w tej klauzuli nie jest nowością w stosunku do rekompensaty z art. 14 konwencji SALVAGE 89, lecz jedynie wprowadza bardziej precyzyjną metodę jej obliczania¹⁶. Stworzeniu klauzuli przyświecała ta sama idea, którą kierowali się twórcy konwencji SALVAGE 89. Nowe rozwiązanie ma stanowić dodatkowy bodziec dla ratowników do podejmowania akcji chroniących środowisko morskie przed zanieczyszczeniami. Zainteresowane strony nie mogły wpłynąć na kształt konwencji, a wobec tego postanowiły wyrazić swoją wolę w umowie. Przepisy zawarte w klauzuli SCOPIC weszły w życie 1 sierpnia 1999 r.

Postanowienia dotyczące wynagrodzenia SCOPIC mogą być powołane przez ratującego w każdym czasie, bez względu na okoliczności danej akcji. Najważniejszą nowością wprowadzoną w klauzuli jest to, że w chwili jej powołania nie musi istnieć niebezpieczeństwo wystąpienia szkody w środowisku. Takie rozwiązanie jest bardzo korzystne dla ratowników i uwzględnia fakt, że niejednokrotnie trudno jest ocenić na początku akcji ratowniczej, czy będzie występować zagrożenie dla środowiska czy też nie. Rozstrzygnięcie wątpliwości co do niebezpieczeństwa wystąpienia szkody w środowisku następuje więc już po zakończeniu akcji. Jeżeli okaże się, że takie niebezpieczeństwo istniało, wówczas wynagrodzenie za świadczone usługi ratownicze będzie obliczone zgodnie z powołaną klauzulą SCOPIC. W przypadku uznania, że niebezpieczeństwo wystąpienia szkody w środowisku nie istniało, wówczas ratownik będzie uprawniony do wynagrodzenia za ratownictwo na zasadach ogólnych.

¹⁵ G. Brice, *Salvage and the role of the insurer*, „Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly”, Part I, 2000, s. 27.

¹⁶ G. Brice (ibid., s. 27) uważa, że wynagrodzenie przewidziane w klauzuli SCOPIC jest odmienne od specjalnej rekompensaty z art. 14 Konwencji SALVAGE 89. Autor doszukuje się w postanowieniach klauzuli nie tylko nowej metody obliczania wynagrodzenia za ratownictwo, ale także innej filozofii leżącej u podstaw stworzenia tego aktu. Brice twierdzi, że klauzula idzie dalej niż konwencja i przewiduje szersze uprawnienia dla ratownika, a to przede wszystkim dlatego, że prawo powołania klauzuli nie jest zależne od wystąpienia szkody w środowisku. Jednak w samej klauzuli wyraźnie zastrzeżono, że ratujący nabydzie prawo do wynagrodzenia określonego zgodnie z jej postanowieniami w takich wypadkach, jakie przewiduje także art. 14 konwencji. Dlatego też nie można stwierdzić, że wynagrodzenie przewidziane w klauzuli nie ma nic wspólnego z rekompensatą z art. 14 konwencji.

Jednocześnie klauzula SCOPIC została stworzona po to, by zagwarantować ratownikowi prawo do wynagrodzenia, które może on otrzymać natychmiast po zakończeniu akcji bez zbędnych długotrwałych procedur księgowych i procesów sądowych.

SCOPIC ma zastosowanie w stosunku do wszystkich usług ratowniczych, które mieszczą się w zakresie obowiązywania art. 14 konwencji SALVAGE 89, bądź w takich sytuacjach, gdy strony powołają się na tę klauzulę w umowie. Umowa podpisana na warunkach LOF 1995 bądź LOF 2000 jest nazwana w klauzuli SCOPIC „Umową podstawową” i wszystkie definicje w niej zawarte mają zastosowanie również do SCOPIC¹⁷. Wynagrodzenie przewidziane w klauzuli SCOPIC oparte jest na stawkach taryfowych (ujętych w załączniku A). Poza wynagrodzeniem taryfowym ratownik uprawniony jest także do otrzymania dodatku, premii w wysokości 25% wynagrodzenia taryfowego. Wysokość dodatku może ulegać zmianom, w zależności od okoliczności konkretnego przypadku. Najważniejsze jest to, że klauzula gwarantuje ratownikowi zwrot wydatków¹⁸. Do zwrotu tych wydatków zobowiązany jest armator statku ratowanego¹⁹.

Klauzula SCOPIC zakłada, że został podpisany formularz umowy Lloyda. Jednakże samo podpisanie formularza umownego nie jest jednoznaczne z przyjęciem tej klauzuli. Ratujący, który chce, aby klauzula ta znalazła zastosowanie do akcji przeprowadzonej przez niego, powinien skierować do armatora odpowiednią notę pisemną. Wynagrodzenie SCOPIC należy się od chwili, w której to powiadomienie sporządzone na piśmie dotarło do armatora. Usługi świadczone przed sporządzeniem pisemnej noty będą wynagradzane zgodnie z art. 13 konwencji SALVAGE 89. Pomimo

¹⁷ W chwili wejścia w życie klauzuli SCOPIC, to jest 1 sierpnia 1999 r., obowiązującym formularzem umownym był LOF 1995. Już wówczas trwały prace nad nowym formularzem umownym. Ostatecznie LOF 2000 wszedł w życie 1 września 2000 r. W przeciwieństwie do poprzedniego nowa umowa jest prosta, krótka i napisana jasnym językiem, tak aby nie wywoływała trudności interpretacyjnych. W zależności od woli stron umowy klauzula SCOPIC może stanowić więc załącznik do starego formularza z 1995 r. bądź do nowego z 2000 r.

¹⁸ Muszą to być „wydatki rzeczywiście poniesione” – *out of pocket expenses*. Zgodnie z postanowieniami klauzuli są to pieniądze rzeczywiście i rozsądnie zapłacone przez ratownika lub w jego imieniu wobec jakiegokolwiek osoby trzeciej, w szczególności włączając w to koszty statku, holownika lub innej jednostki, koszty personelu, sprzętu użytego podczas akcji oraz inne koszty rozsądne i konieczne podczas akcji. Jednak w klauzuli dodano zastrzeżenie, że koszty te będą uznane jedynie wówczas, gdy zostaną one obliczone na podstawie stawek znajdujących się w załączniku do klauzuli. Nie będą to więc koszty obliczone dowolnie przez ratownika czy też koszty nie mieszczące się w stawkach taryfowych, choćby rzeczywiście były przez ratownika poniesione. Jeżeli natomiast załoga, holownik lub inny statek i wyposażenie zostaną wynajęte od jakiejkolwiek strony, która nie jest członkiem ISU (International Salvage Union), a stawka za wynajęcie jest większa niż podana w załączniku, rzeczywiste koszty będą uwzględnione w całości pod warunkiem, że SCR (Shipowner's Casualty Representative) uzna je za niezbędne do przeprowadzenia akcji.

¹⁹ Ważną rolę odgrywają tutaj ubezpieczyciele armatora. Klauzula SCOPIC stworzona została z ich udziałem. Punkt 4 SCOPIC stanowi, że Klub P & I potwierdzają gotowość do zapewnienia gwarancji w formie Listu Klubu bądź to odnośnie do roszczenia o specjalną rekompensatę (przewidzianą w art. 14 konwencji z 1989 r.), bądź to odnośnie do wynagrodzenia ujętego w klauzuli SCOPIC. Jednakże wynagrodzenie to nie może być przyznawane automatycznie.

powołania się na SCOPIC wynagrodzenie dla ratownika będzie najpierw obliczone zgodnie z art. 13. Jeżeli wynagrodzenie obliczone zgodnie z tym artykułem okaże się wyższe od wynagrodzenia obliczonego zgodnie z klauzulą SCOPIC, wówczas klauzula ta nie będzie miała zastosowania, a ratownik zgodzi się na obniżenie wynagrodzenia obliczonego na podstawie art. 13 o 25% różnicy pomiędzy wynagrodzeniem z art. 13 a wynagrodzeniem SCOPIC²⁰. To zastrzeżenie ma zapobiec zbyt pochopnemu powoływaniu się przez ratowników na klauzulę SCOPIC.

W ciągu dwóch dni roboczych po otrzymaniu noty od ratownika armator jest zobowiązany do zabezpieczenia gwarancji bankowej lub gwarancji Klubów P & I, która zapewni ratownikowi satysfakcjonujące go wynagrodzenie. Gwarancja ta powinna sięgać kwoty 3 mln dolarów i musi być udzielona niezależnie od wysokości wynagrodzenia SCOPIC, jakie może być zapłacone w konkretnym przypadku. Jeżeli po wyliczeniu dokonanych przez armatora na podstawie SCOPIC okaże się, że wynagrodzenie dla ratownika będzie niższe od zagwarantowanej kwoty, wówczas armator może zażądać od ratownika, aby ten obniżył swoje żądanie. O ile jednak ratownik obliczy, że jego wynagrodzenie SCOPIC będzie wyższe od zapewnionej mu gwarancji, ma on wówczas prawo żądać od armatora statku podwyższenia zapewnionej mu ochrony do tej sumy, jeżeli jest ona rozsądna. Jeżeli armator nie zapewni ratownikowi gwarancji w ciągu dwóch dni roboczych, ratownik ma prawo odwołać klauzulę SCOPIC. Wówczas może uzyskać prawo do wynagrodzenia z art. 14 konwencji SALVAGE 89.

Założeniem twórców SCOPIC było stworzenie jak najprostszego systemu obliczania wynagrodzenia, które powinno ograniczyć się jedynie do przeprowadzenia nieskomplikowanych działań matematycznych. Wynagrodzenie SCOPIC obliczone jest na podstawie stawek taryfowych, które zostały ustalone dla holowników o różnej mocy. Wysokość tych stawek obejmuje również wyposażenie i personel zazwyczaj używany w akcjach ratowniczych. Stawki te zawierają także element zysku²¹. Klauzula zakłada, że za pomocą taryfy możliwe będzie dokonanie szybkiej kalkulacji kosztów na koniec każdego dnia akcji, co pozwoli na równie niezwłoczne wyliczenie wynagrodzenia SCOPIC, jakie należne jest za dotychczas świadczone usługi.

²⁰ Jeżeli ratownik nie nabędzie prawa do wynagrodzenia na podstawie art. 13 konwencji SALVAGE 89, wówczas wynagrodzenie SCOPIC, w wysokości nie budzącej sporów pomiędzy ratownikiem i armatorem, będzie zapłacone w ciągu 1 miesiąca od chwili wystąpienia z takim rozszczeniem. Odsetki należne od żądanej kwoty naliczane są od daty udzielenia usług ratowniczych do daty zapłaty.

²¹ Stawki taryfowe za pracę załogi niezbędnej do przeprowadzenia akcji ratowniczej zawiera pkt 1) załącznika „A” do klauzuli. Do czasu pracy takiej załogi wliczany jest również czas niezbędny do przygotowania akcji oraz powrotu z niej. Przykładowe stawki za jeden dzień pracy wynoszą:

- a) administracja biurowa i łączność – 1000 \$
- b) Kapitan Ratownictwa – 1500 \$
- c) Pierwszy Oficer Ratownictwa – 1250 \$
- d) Asystent Ratownictwa – 1000 \$
- e) Specjaliści do zwalczania pożarów, chemikaliów i zanieczyszczeń – 1000 \$.

Koszty pracy załogi zatrudnionej na statku ratującym wliczone są w stawki taryfowe za pracę tego statku. Jeżeli jednak okoliczności wypadku wymagają zatrudnienia dodatkowej załogi, to jej koszt zostanie zapłacony dodatkowo. Stawki za personel, który nie jest wymieniony w załączniku „A”, powinny być uzgodnione z przedstawicielem armatora bądź w braku porozumienia przez sąd.

Do uprawnień armatora należy natomiast wyznaczenie specjalnego przedstawiciela (Special Casualty Representative), którego zadaniem jest obserwacja akcji ratowniczej i współpraca z ratownikiem w celu zabezpieczenia interesów armatora. Przedstawiciel ten ma prawo wskazywać ratownikowi sposób przeprowadzenia akcji i może go kontrolować. Kapitan statku ratującego obowiązany jest wysłuchać sugestii przedstawiciela armatora. Jednak ostateczna decyzja co do sposobu przeprowadzania akcji należeć będzie zawsze kapitanowi statku ratującego. Nadto działania przedstawiciela muszą być prowadzone w taki sposób, aby nie przeszkadzały w należytym przeprowadzaniu akcji ratowniczej. Kapitan statku ratującego ma obowiązek sporządzania dziennego raportu, stanowiącego sprawozdanie z akcji, w którym ujęte są w szczególności okoliczności wypadku, sprzęt i personel użyty podczas akcji, czas jej trwania i sposób prowadzenia. Przedstawiciel armatora akceptuje ten raport lub zgłasza do niego swoje uwagi²².

Jeżeli ratujący powoła klauzulę SCOPIC w umowie o ratownictwo, wówczas może być ona wypowiedziana w dwóch przypadkach. Po pierwsze przez ratującego, gdy całkowite jego koszty po odjęciu wynagrodzenia SCOPIC będą wyższe niż wartość uratowanego mienia. Po drugie klauzula może być wypowiedziana również przez armatora. Następuje ono po upływie pięciu dni od przesłania ratownikowi stosownej noty.

Podsumowując: specjalne wynagrodzenie przewidziane w art. 14 konwencji SALVAGE 89 zostało stworzone, by zapewnić ratownikowi prawo do zwrotu wydatków poniesionych podczas akcji, której przedmiotem był statek stwarzający zagrożenie dla środowiska morskiego. Wynagrodzenie to jest odpowiedzią na wzrastające powszechnie zagrożenie środowiska naturalnego i konieczność jego ochrony przez zagwarantowanie ratownikowi rekompensaty wówczas, gdy zgodnie z zasadą „bez uratowania nie ma wynagrodzenia” żadna zapłata się nie należy. Zasadą przy wymiarze specjalnej rekompensaty jest zwrot wydatków. W szczególnie uzasadnionych przypadkach ratownik może liczyć na dodatek. Obliczanie specjalnej rekompensaty jest bardzo skomplikowane i w praktyce budziło wiele kontrowersji. Wobec tego stworzona została klauzula SCOPIC, która idzie krok dalej w kierunku rozszerzenia uprawnień ratowników. Klauzula ta ma zastosowanie przede wszystkim tam, gdzie może być zastosowany art. 14, ale również wówczas, gdy ratownik powoła ją w umowie. O ile art. 14 może być stosowany wyłącznie w przypadku wystąpienia szkody w środowisku, to nie jest to warunek konieczny do zastosowania SCOPIC. Zatem krąg akcji, do których SCOPIC może być stosowana, jest znacznie szerszy niż w przypadku art. 14. Wynagrodzenie SCOPIC jest zazwyczaj potwierdzone gwarancją ubezpieczyciela. Jest ono również dużo łatwiejsze w obliczaniu, gdyż oparte jest na taryfie stanowiącej załącznik do klauzuli. W ciągu dwóch lat obowiązywania klauzuli SCOPIC była ona stosowana wielokrotnie²³.

²² Postanowienie to jest szczególnie ważne dla Klubów P&I, które ubezpieczają odpowiedzialność armatora. Bieżące informowanie o postępach akcji i sposobie jej prowadzenia leży przede wszystkim w interesie ubezpieczycieli. Przed wprowadzeniem tego postanowienia nie mieli oni praktycznej żadnej możliwości kontrolowania przebiegu akcji ratowniczej.

²³ Klauzula SCOPIC znalazła swoje zastosowanie między innymi w następujących przypadkach: 1. przypadek statku „Sergo Zakariadze” z dnia 18 listopada 1999 r. Statek o pojemności 16 506 t

REWARD FOR SAVING THE MARITIME ENVIRONMENT
IN THE 1989 CONVENTION SALVAGE 89 AND IN THE SCOPIC CLAUSE

(S u m m a r y)

The preamble to the international convention SALVAGE 89 contains the principle of protecting the maritime environment. Damage done to the environment means real physical damage done to human health or life at sea, or to resources in coastal waters or those inland, or to areas adjacent to these, caused by pollution, contamination, fire, explosion, or other similar serious events.

The principles for calculating rewards for those who perform rescues are contained in article 13 and 14 of the SALVAGE 89 convention. The new convention, just like the 1910 international convention on the lack of uniformity in several regulations concerning assistance and saving, is in favor of the principle „without saving there is no reward.” Article 14 of SALVAGE 89 contains the principle of allocating rewards to those who through their efforts prevent (or lessen) environmental damage. Such a reward is called special recompense.

It seemed that the 1989 convention had accommodated the interests of all parties. However, in practice it has emerged that those who perform rescue efforts continue to be unhappy about the solutions that have been adopted. A new solution concerning reward for saving has been adopted in the SCOPIC clause. An appeal to this clause in an agreement is entirely dependent on the will of the saving party. The essence of the clause is to introduce a new method of calculating the special recompense owed to the saving party for his/her actions, in the course of which environmental damage was avoided or lessened.

podnoszący banderę rosyjską, przewożący cement, w wyniku kłopotów ze sterownością wszedł na skały. Ratownikiem był „Titan Maritime Services”. 2. Przypadek statku „Treasure” z dnia 14 lipca 2000 r. Statek o pojemności 76 705 t podnoszący banderę panamską, przewożący rudę, został zniesiony z kursu. Ratownikiem był „Smit Pentow Marine”. 3. Przypadek statku „Pratibha Yamuna” z dnia 27 maja 2000 r. o pojemności 26 450 t podnoszący banderę indyjską, na którego pokładzie wystąpiła eksplozja i pożar. Ratownikiem był „Shanghai Salvage China”. W sumie od 1 sierpnia 1999 r. do 14 lipca 2000 r. klauzula SCOPIC została zastosowana w 19 przypadkach. 12 października 2000 r. na Cyprze doszło do spotkania przedstawicieli przedsiębiorstw ratowniczych, które zaangażowane są w 90% akcji przeprowadzanych na całym świecie. Celem konferencji była przede wszystkim wymiana poglądów na temat nowego formularza umownego LOF 2000. Jednakże jej uczestnicy wymienili także doświadczenia związane ze stosowaniem w praktyce klauzuli SCOPIC. Ratownicy wypowiedzieli bardzo pozytywne opinie na temat nowych rozwiązań dotyczących obliczania wynagrodzenia za ratowanie środowiska i wyrażali zadowolenie, że nie muszą już korzystać ze skomplikowanej i budzącej wiele zastrzeżeń metody obliczania ujętej w art. 14 konwencji SALVAGE 89. Ratownicy podkreślali, że wprowadzenie klauzuli przyczyniło się do zacieśnienia współpracy pomiędzy ratownikami a armatorami oraz ich ubezpieczycielami.