

DOROTA LOST-SIEMIŃSKA

ZASADY PRAWNE RATOWNICTWA MORSKIEGO W ŚWIETLE KONWENCJI LONDYŃSKIEJ Z 1989 ROKU

Morze od stuleci jest najpopularniejszą drogą transportu, także obecnie, pomimo burzliwego rozwoju innych środków komunikacyjnych, nadal jest najbardziej dogodną i najtańszą drogą przemieszczania towarów. Wraz z postępującym rozwojem cywilizacyjnym po morzach i oceanach zaczęły pływać coraz to nowocześniejsze i większe statki: masowce, drobnicowce, zbiornikowce. Uprawianie intensywnej żeglugi na obszarach morskich wiąże się z groźbą wystąpienia wypadków i katastrof stanowiących zagrożenie dla życia ludzkiego, mienia o bardzo dużej wartości, a także środowiska morskiego. Katastrofy takich tankowców, jak „Torrey Canyon” czy „Amoco Cadiz”, unaocniły całemu światu, jak rozległe i trwałe mogą być skutki wydostania się do wody morskiej wielu tysięcy ton ropy naftowej lub innej niebezpiecznej substancji. W takich sytuacjach duże znaczenie ma sposób przeprowadzenia akcji ratowniczej, której celem jest uratowanie z zagrożenia życia ludzkiego, statku i znajdującego się na nim mienia, a także środowiska morskiego. Przez wiele lat ten ostatni problem w ogóle nie występował, gdyż drogą morską nie transportowano substancji zagrażających w znacznym stopniu środowisku. Dlatego też pierwsza Międzynarodowa konwencja o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących niesienia pomocy i ratownictwa morskiego, podpisana w Brukseli w 1910 r. nie reguluje tego problemu¹. Jednakże czas pokazał, że konieczne jest dostosowanie ustawodawstwa do potrzeb postępującego rozwoju, pociągającego za sobą zagrożenia dla środowiska². W drugiej połowie XX w. okazało się, że obowiązująca konwencja nie wystarcza, aby skutecznie chronić środowisko, a problemu tego nie można rozwiązać na marginesie czy przy okazji ratowania mienia³. W wyniku długoletnich prac na forum międzynarodowym doszło w dniu 28 kwietnia 1989 r. w Londynie do podpisania nowej Międzynarodowej konwencji o ratownictwie morskim zwanej SALVA-

¹ Dz. U. 1938, nr 101, poz. 672 i 673. Na świecie konwencja ta weszła w życie 1 marca 1913 r., natomiast Polskę, wobec nieistnienia państwa polskiego w chwili wejścia w życie konwencji, wiąże od 15 października 1921 r.

² Wielkie zbiornikowce przewożące tysiące ton ropy naftowej zaczęły pojawiać się na morzach i oceanach w połowie naszego stulecia, niosąc za sobą zagrożenie dla środowiska morskiego i wybrzeży. Stąd też zrodziła się potrzeba ochrony środowiska morskiego. Szerzej patrz: W. A d a m c z a k, *Institucja ratownictwa morskiego we współczesnych stosunkach żeglugowych*, „Uniwersytet Gdański – Zeszyty Naukowe. Rozprawy i monografie”, 1981, s. 96.

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

GE '89⁴. Konwencja ta weszła w życie w dniu 14 lipca 1996 r. Do dziś Polska jej nie ratyfikowała. Konieczne jest więc przedstawienie drogi prowadzącej do wypracowania tej konwencji, jej głównych założeń oraz podjęcie próby odpowiedzi na pytanie, czy Polska powinna ją ratyfikować.

KONWENCJA BRUKSELSKA Z 1910 ROKU

Aktualnie obowiązującym aktem prawnym w Polsce w zakresie ratownictwa morskiego jest Kodeks morski⁵, którego przepisy są dostosowane do ratyfikowanej przez nasz kraj konwencji z 1910 r. Dla środowiska morskiego konwencja ta ma znaczenie o tyle, że akcja ratownicza z powodzeniem przeprowadzona zarówno co do statku, jak i co do ładunku pośrednio chroni także środowisko morskie⁶. Jednakże nie zawsze uratowanie statku jest jednoznaczne z uniknięciem katastrofy ekologicznej⁷.

Aby jednak w pełni zrozumieć omawiane zagadnienie, należy bliżej zdefiniować samo pojęcie ratownictwa morskiego. W międzynarodowej praktyce żeglugowej za ratownictwo morskie uważa się usługi zmierzające do uratowania z niebezpieczeństwa morskiego statku i znajdujących się na nim przedmiotów⁸. Konwencja brukselska natomiast definiuje ratownictwo pośrednio stanowiąc, że jest to świadczenie usług ratowniczych w zamian za wynagrodzenie należne w przypadku pomyślnego rezultatu udzielonej pomocy⁹.

Konwencja brukselska reguluje przede wszystkim zagadnienie ratowania życia na morzu. Wprowadza ona obowiązek niesienia pomocy osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie na morzu oraz postanawia, że osoby uratowane nie są zobowiązane do zapłaty jakiegokolwiek wynagrodzenia. Konwencja nakłada na kapitanów wszystkich statków obowiązek niesienia pomocy wszystkim, także nieprzyjaciółom. Życiu osoby ratowanej musi grozić niebezpieczeństwo¹⁰. Należy dodać, że powstanie obowiązku

⁴ J. B. W o o d e r, *The New Salvage Convention: A Shipowner's Prospective*, „Journal of Maritime Law and Commerce”, Vol. 21, No. 1, January 1990, s. 82.

⁵ Ustawa 1.12.1961 r. Kodeks morski. Tekst jednolity: Dz. U. 1986, nr 22, poz. 112; zm. Dz. U. 1989, nr 35, poz. 192; Dz. U. 1991, nr 16, poz. 73.

⁶ W. A d a m c z a k, *Instytucja ratownictwa morskiego...*, s. 97.

⁷ Wręcz przeciwnie. Na morzu dość częste są sytuacje, w których istnieje konieczność zniszczenia statku wraz z ładunkiem, aby uniknąć katastrofy ekologicznej. G. B r i c e, *Maritime law salvage*, London 1983, s. 154.

⁸ A. S o ł t y s, J. Ł o p u s k i, *Zasady prawne ratownictwa morskiego*, Gdańsk 1951, s. 15.

⁹ W doktrynie i orzecznictwie istnieją także inne poglądy na instytucję ratownictwa morskiego. Podejmowane są próby rozszerzenia wyżej podanej definicji ratownictwa morskiego. G. B r i c e, *op. cit.*, s. 145, podaje, że zapobieżenie sytuacji, w której jakaś jednostka mogłaby spowodować zapobieżenie uszkodzeń innych jednostek, co mogłoby stanowić wystarczającą podstawę do rozszczeń, jest samo w sobie usługą ratowniczą.

¹⁰ Osoba znajdująca się za burtą statku w łodzi ratunkowej lub na tratwie jest w rozumieniu tych przepisów osobą w niebezpieczeństwie. Wystąpienie na statku epidemii, która nie jest zagrożeniem dla samego statku, lecz dla jego załogi, także stanowi niebezpieczeństwo na morzu. W doktrynie utrwalił się pogląd, że niebezpieczeństwem jest sytuacja zagrażająca utratą lub uszkodzeniem statku i znajdującego się na nim mienia, której nie można zmienić bez pomocy z zewnątrz. Niebezpieczeństwo może mieć swoje źródło w siłach przyrody, braku kwalifikacji załogi statku, zawodności maszyn, właściwościach ładunku itp. J. M ł y n a r c z y k, *Prawo morskie*, Gdańsk 1997, s. 237-238.

ratowania życia nie jest uzależnione od tego, czy statek także znajduje się w niebezpieczeństwie. Kapitan statku jest zobowiązany do niesienia pomocy, mimo że może to narazić na stratę lub uszczerbek ładunek, jaki przewozi¹¹. Jedynie narażenie całego statku lub załogi na poważne niebezpieczeństwo może powstrzymać kapitana od udzielenia pomocy. Ważne jest, że decyzja o podjęciu udzielenia pomocy zależy od subiektywnej oceny kapitana, co powoduje liczne trudności w egzekwowaniu tego obowiązku. W razie wątpliwości kapitan musi wykazać, że np. warunki atmosferyczne nie pozwoliły mu na przeprowadzenie akcji, przy czym domniemywać należy działanie kapitana w dobrej wierze¹². Wszelkie koszty i straty, jakie poniósł ratujący w celu uratowania życia ludzkiego, także nie są mu zwracane¹³.

Jednak przede wszystkim Konwencja brukselska z 1910 r. zajmuje się ujednoczeniem zasad dotyczących przyznawania wynagrodzenia za ratowanie mienia¹⁴. Podstawową regułą wprowadzoną przez ten akt prawny jest zasada *no cure – no pay*, czyli bez uratowania nie ma wynagrodzenia, która w ratownictwie morskim obowiązuje do dziś. Zakłada ona, że wynagrodzenie za udzieloną potrzebującym pomoc należy się ratującemu tylko wówczas, gdy akcja dała pozytywny rezultat, czyli został uratowany statek lub ładunek. W przypadku, gdy ratujący poniósł koszty związane z akcją, która jednak nie powiodła się, gdyż statek np. zatonął, żadne wynagrodzenie ani nawet zwrot kosztów nie należą się ratującemu. Wysokość wynagrodzenia determinują wyliczone w konwencji elementy¹⁵. Stanowią one podstawę wymiaru wynagrodzenia przez sędziego¹⁶, który rozstrzyga spór pomiędzy ratującym a ratowanym. Wymienione są także kategorie osób, które pomimo sprawnie i efektywnie przeprowadzonej akcji ratowniczej pozbawione są prawa do wynagrodzenia¹⁷. Twórcy konwencji wzięli pod uwagę fakt, że umowa o ratownictwo z reguły zawierana jest w wa-

¹¹ Bliżej na ten temat: E. J a b ł o ņ s k i, *Sytuacja prawna kapitana statku w świetle regulaminu i instrukcji pracy TGM 2/88*; L. P l e w i ņ s k i, *Niektóre obowiązki kapitana statku w aspekcie bezpieczeństwa żeglugi. Materiały z konferencji naukowej, Szczecin 1987*; J. Ł o p u s k i, *W kwestii odpowiedzialności i obowiązków kapitana statku*, TGM 10/66.

¹² Każda niemal rozprawa tocząca się przed izbami morskimi w sprawie o nieudzielenie pomocy osobom znajdującym się na morzu w niebezpieczeństwie sprowadza się do przeprowadzenia dowodu, czy istniejące w chwili wypadku warunki pozwalały, czy też nie na przeprowadzenie akcji bez narażania załogi i pasażerów na poważne niebezpieczeństwo. J. P u c h a ł s k i, *Obowiązek ratowana życia na morzu – wymóg prawa czy etyki?* „Prawo i Orzecznictwo Morskie”, 6(57), Gdynia 1987, s. 10.

¹³ Art. 9 konwencji. Ratujący może jednakże otrzymać pewną rekompensatę swoich nakładów poniesionych w związku z przeprowadzeniem akcji ratowniczej, w trakcie której uratował życie ludzkie. Ratowanie życia prowadzi bowiem do podwyższeniu wynagrodzenia należnego za równoczesne uratowanie mienia. A. S o ł t y s, J. Ł o p u s k i, *op. cit.*, s. 33.

¹⁴ W. A d a m c z a k, *Unifikacja zasad prawnych ratownictwa morskiego w skali międzynarodowej*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego”, t. I, 1986, s. 26.

¹⁵ Art. 8 konwencji.

¹⁶ We francuskiej wersji językowej konwencji użyto sformułowania: „La remuneration est fixée par le juge...”, stąd też w polskiej wersji, która jest jej wiernym tłumaczeniem, mówi się, że: „Sędzia ustala wynagrodzenie...”, przez co rozumie się, że wynagrodzenie ustalone jest przez sąd lub arbitraż.

¹⁷ Art. 5 omawianej konwencji. Szczegółowo zagadnienie to omawia: A. S o ł t y s, J. Ł o p u s k i, *op. cit.*, s. 30.

runkach grożącego ratowanemu niebezpieczeństwa, co powoduje możliwość wykorzystania przez ratownika przymusowej sytuacji drugiej strony¹⁸. Tak więc, aby zachować równowagę pomiędzy interesami ratującego i ratowanego, konwencja przyjmuje zasadę, że zawarta umowa¹⁹ może zostać na żądanie jednej ze stron uchylona lub zmieniona przez sędziego, jeżeli uzna on, że jej warunki nie są słuszne²⁰. Taki zapis w konwencji dostosowany jest do szczególnych warunków, jakie panują na morzu, i ma na celu ułatwienie rozwiązywania trudnych sytuacji, do których dochodzi w trakcie uprawiania żeglugi. Ponadto Konwencja brukselska z 1910 r. reguluje wiele innych zagadnień. Stanowi, kto i w jakich okolicznościach pozbawiony jest wynagrodzenia za ratownictwo i na jakich zasadach opiera się podział wynagrodzenia pomiędzy kilku ratujących oraz armatora i załogę. Konwencja reguluje prawo zastawu ratującego na uratowanym mieniu, a także przedawnienie roszczeń za ratownictwo. Polski kodeks morski zawiera przepisy tej konwencji i w naszym państwie obowiązuje ona do dziś.

Stan prawny istniejący w Polsce pod rządami obecnego kodeksu morskiego nie chroni interesów środowiska morskiego. Aktualne przepisy na pierwszym miejscu stawiają obowiązek ratowania życia ludzkiego, który nie podlega dyskusji i wynika z ogólnoludzkiego obowiązku niesienia pomocy ludziom znajdującym się w niebezpieczeństwie na morzu²¹. Następnie przepisy zachęcają ratującego do podjęcia wysiłków w celu uratowania mienia, ponieważ przewidziane jest za to wynagrodzenie, na którego wysokość składają się wymienione w kodeksie elementy²². Hołdując zasadzie – bez uratowania nie ma wynagrodzenia – przepisy kodeksu morskiego stanowią antybodziec do przeprowadzania akcji ratowniczych mających na celu uratowanie środowiska morskiego²³, jako że ratujący przeprowadza akcję jedynie z myślą o uratowaniu statku i mienia na nim się znajdującego, bez względu na konsekwencje, jakie może takie działanie pociągnąć dla środowiska morskiego. Czasami bowiem

¹⁸ W. A d a m c z a k, *Instytucja ratownictwa morskiego...*, s. 69.

¹⁹ Umowa o ratownictwo morskie nie jest zdefiniowana ani w ustawodawstwie międzynarodowym, ani w naszym prawie wewnętrznym. W literaturze natomiast jest ona określana jako umowa, w której ratownicy podejmują się prowadzenia akcji ratowniczej w zamian za wynagrodzenie, do którego zapłacenia zobowiązują się ci, których mienie jest ratowane. Jednakże charakter prawny tej umowy jest sporny. Umowa ta jest zbliżona do umowy o dzieło, ale ma także cechy umowy zlecenia. Patrz: W. A d a m c z a k, *Charakter prawny umowy o ratownictwo morskie*, „Technika i Gospodarka Morska” 1968, nr 10, s. 459; S. M a t y s i k, *Ze studiów nad umową ratownictwa morskiego*, „Miscellanea Iuridica”, Warszawa 1961, s. 77.

²⁰ Art. 7 omawianej konwencji.

²¹ Szeroko na temat problemów prawnych i moralnych związanych z ratowaniem życia na morzu patrz: J. P u c h a l s k i, *op. cit.*, s. 9-16.

²² Czasami wynagrodzenie to może być dla ratującego bardzo korzystne. O korzystnym wynagrodzeniu możemy mówić w szczególności, gdy akcję ratowniczą przeprowadza statek nie wyspecjalizowany do takich zadań, który przypadkowo znalazł się w pobliżu statku potrzebującego pomocy. Niejednokrotnie bez większych wysiłków i bez narażenia na niebezpieczeństwo własnego ładunku i załogi jest on w stanie doprowadzić do wyeliminowania niebezpieczeństwa, co w konsekwencji uprawnia go do wysokiego wynagrodzenia.

²³ W. A d a m c z a k, *Nowy przedmiot...*, s. 165.

sytuacja wymaga poświęcenia ładunku lub statku, aby zapobiec katastrofie ekologicznej. Jednakże ratujący nie jest zainteresowany podejmowaniem działań zmierzających do zapobieżenia zanieczyszczeniu środowiska, gdyż w przypadku zatonięcia statku wraz z ładunkiem nie należy mu się żadne wynagrodzenie, a każda akcja związana jest z ponoszeniem ogromnych kosztów, na których zwrot ratujący również nie może liczyć. Zgodnie z obowiązującym u nas kodeksem morskim ratujący pozbawiony jest bodźca do przeprowadzania akcji z korzyścią dla środowiska morskiego. Konieczne jest więc wprowadzenie takich zmian, które dla potencjalnych ratujących stanowiłyby bodziec do podejmowania działań na rzecz ochrony morza przed zanieczyszczeniem.

MIĘDZYNARODOWE AKTY PRAWNE DOTYCZĄCE RATOWNICTWA MORSKIEGO WYDANE PO ROKU 1910

Konwencja brukselska z 1910 r. zapoczątkowała proces regulacji problemów związanych z ratownictwem morskim w ustawodawstwie międzynarodowym. Po jej podpisaniu okazało się, że „ujednostajnienie niektórych przepisów dotyczących niesienia pomocy i ratownictwa morskiego” jest niewystarczające i wymaga uzupełnień. Odczuwano potrzebę uregulowania kwestii ratownictwa samolotów. W 1938 r. została podpisana konwencja dotycząca wyłącznie ratowania samolotów i przez samoloty na morzu²⁴. Szczególnie dużo sporów budził art. 14 konwencji z 1910 r. mówiący o niestosowaniu jej przepisów do okrętów wojennych i statków przeznaczonych wyłącznie do służby publicznej²⁵. W konsekwencji podczas sesji Konferencji Dyplomatycznej Prawa Morskiego, która odbyła się w dniu 27 maja 1967 r. w Brukseli, podpisano protokół zmieniający art. 14²⁶. Na mocy tego protokołu rozciągnięto obowiązywanie konwencji także na okręty wojenne, statki państwowe lub eksploatowane przez państwo lub osobę prawa publicznego²⁷.

Liczne problemy pojawiały się także w związku z coraz częściej występującymi na morzu urządzeniami nie będącymi statkami (np. wieże wiertnicze, platformy), co do których także istniała potrzeba przeprowadzania akcji ratowniczych w przypadku wystąpienia zagrożenia. Problem ten został uregulowany w ustawodawstwach wewnętrznych poszczególnych państw²⁸.

Poważnym problemem, w szczególności dla państw nadbrzeżnych, okazały się katastrofy zbiornikowców, które nie wzywały pomocy i odmówiły ratującym możliwości przeprowadzenia akcji²⁹. Państwa, których wybrzeża zagrożone były przez

²⁴ Konwencja ta nie uzyskała jednak wymaganej liczby ratyfikacji i nie weszła w życie. W. A d a m c z a k, *Neue seerechtliche Probleme der Rettung aus Seenot im Zusammenhang mit dem Schutz der Meeresumwelt*, „Wissenschaftlich-technische Revolution, Schiffssicherheit und maritimer Umweltschutz im internationalen Seerecht”, Rostock 1979, s. 111.

²⁵ W. A d a m c z a k, *Instytucja ratownictwa morskiego...*, s.78.

²⁶ Protokół ten wszedł w życie 15 września 1977 r.

²⁷ Szerzej na temat protokołu patrz: W. A d a m c z a k, *op. cit.*, s.162.

²⁸ W A d a m c z a k, *op. cit.*, s. 94.

²⁹ Taka sytuacja wystąpiła w przypadku katastrofy statku „Amoco Cadiz”.

wyciekającą ze statku ropę, nie dysponowały żadnymi instrumentami prawnymi, które pozwoliłyby na przeprowadzenie przymusowej akcji zapobiegającej skażeniu środowiska morskiego i wybrzeży. Dlatego też w dniu 29 września 1969 r. podpisano Międzynarodową konwencję o interwencji na morzu pełnym³⁰. Następnie w dniu 2 listopada 1973 r. uzupełniono ją protokołem dotyczącym interwencji w przypadku zanieczyszczenia substancjami innymi niż oleje.

Konwencja z 1910 r. nie regulowała także obowiązku reagowania statków na meldunki o niebezpieczeństwie. Najobszerniej obowiązek ten reguluje obecnie Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS 74)³¹. Nakłada ona na kapitanów statków obowiązek udzielenia pomocy statkowi w razie odebrania od niego sygnału, że statek ów znajduje się w niebezpieczeństwie³². Następnie na konferencji w Hamburgu w 1979 r. podpisana została Konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie morskim³³. Konwencja ta przewiduje powołanie w państwach, które są jej stronami, krajowych morskich służb poszukiwania i ratowania oraz ustalenie rejonów poszukiwań. Służby te powinny być zdolne do bezzwłocznego reagowania na sygnały wzywania pomocy³⁴. Wyżej wymienione akty prawne należą do najważniejszych z punktu widzenia ratownictwa morskiego³⁵.

³⁰ Konwencja ta przewiduje, że jej strony mogą zastosować takie środki na morzu pełnym, jakie są konieczne dla zapobieżenia, złagodzenia lub usunięcia poważnego i bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego ich wybrzeżom lub związanym z nimi interesom na skutek zanieczyszczenia morza olejami w następstwie wypadku albo działań związanych z takim wypadkiem, co do których można rozsądnie przewidzieć, że spowoduje znaczne szkodliwe skutki. Polska ratyfikowała tę konwencję oraz tekst protokołu – Dz. U. 1976, nr 35, poz. 207. Bliżej na ten temat patrz: W. A d a m c z a k, *op. cit.*, s. 155.

³¹ Dz. U. 1984, nr 61, por. 318. Patrz także: B. P r u s i n k i e w i c z, *Współdziałanie Ratowniczego Ośrodka Koordynacyjnego z niosącymi pomoc na morzu statkami handlowymi, w świetle konwencji międzynarodowych*, „Prawo i Orzecznictwo Morskie” 6(57), Gdynia 1987, s. 17.

³² Konwencja SOLAS 1974 wprowadziła także instytucję poszukiwania i ratowania, która polega na nałożeniu na państwa-strony konwencji obowiązku zorganizowania dozoru wybrzeża i ratowania osób znajdujących się w niebezpieczeństwie na morzu przy jego brzegach. J a b ł o ņ s k a - B o n c a, *Poszukiwania i ratownictwo w świetle konwencji SOLAS-74 i SAR-79*, „Prawo i Orzecznictwo Morskie” 1(52), Gdynia 1986, s. 27.

³³ Konwencja ta weszła w życie w dniu 22 czerwca 1985 r.

³⁴ J a b ł o ņ s k a - B o n c a, *op. cit.*, s. 29.

³⁵ W kontekście ratownictwa ekologicznego można także wspomnieć międzynarodową konwencję o współpracy, gotowości i zwalczaniu zanieczyszczeń olejowych, podpisaną w Londynie w 1990 r. Była ona owocem prac podjętych w wyniku następstw katastrofy ekologicznej spowodowanej rozlewem ropy ze zbiornikowca „Exxon Valdez”. Zakłada ona obligatoryjną organizację lokalnych koncentracji sił i środków na obszarach rozlewu olejów celem zmniejszenia szkód ekologicznych. Bliżej: E. J a b ł o ņ s k i, *Zasady współpracy, gotowości i zwalczania zanieczyszczeń na morzu. Nowa Międzynarodowa konwencja OPRC 1990*, „Prawo i Orzecznictwo Morskie” 23-24 (74-75), s. 7. Należy podkreślić, że wraz z pojawieniem się problemu zanieczyszczenia morza wypracowano wiele innych aktów prawnych podejmujących próbę rozwiązania tego problemu. Do najważniejszych należą konwencje tworzące reżim odpowiedzialności odszkodowawczej za zanieczyszczenie morza, czyli konwencja o odpowiedzialności cywilnej z 1969 r. i konwencja o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Olejowe z 1971 r. Jednak konwencje te nie wiążą się bezpośrednio z problemem ratownictwa morskiego.

Nadal jednak wyraźnie odczuwalna była luka związana z brakiem uregulowania w umowach międzynarodowych problemu ratownictwa środowiska morskiego. Konwencja brukselska z 1910 r. nie wystarczała, aby skutecznie chronić środowisko, a inne akty prawne także nie dotyczyły bezpośrednio tego problemu. Dlatego też w 1979 r. Międzynarodowy Komitet Morski powołał podkomitet dla opracowania nowej konwencji o ratownictwie morskim, której postanowienia zachęcać będą do podejmowania wysiłków na rzecz ochrony środowiska morskiego. Owocem prac podkomitetu był projekt nowej konwencji, który został przedstawiony na konferencji w Montrealu w 1981 r.³⁶ Najważniejszą nowością przewidzianą przez ten projekt było uwzględnienie umiejętności i wysiłków ratującego, podjętych w celu zapobieżenia szkodzie w środowisku lub jej zmniejszenia przy wymiarze wynagrodzenia za ratownictwo³⁷. Bodźcem, który ma zachęcić ratującego do przeprowadzania ryzykownych akcji w stosunku do statku grożącego zanieczyszczeniem środowiska, jest przyznanie specjalnego wynagrodzenia (*special compensation*), w przypadku gdyby ratujący nie nabył prawa do wynagrodzenia na zasadach ogólnych. Na jego wysokość, zgodnie z projektem, składa się zwrot kosztów, jakie poniósł ratujący w wyniku przeprowadzonej akcji, oraz podwyższenie tej kwoty nawet do podwójnej wysokości kosztów w przypadku, gdy akcja spowodowała zapobieżenie lub zmniejszenie szkody w środowisku³⁸. Po dalszych pracach na forum Komitetu Prawnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej doszło do podpisania w 1989 r. w Londynie nowej Międzynarodowej konwencji o ratownictwie morskim (SALVAGE '89)³⁹.

GŁÓWNE ZAŁOŻENIA KONWENCJI SALVAGE'89

Tradycyjnie prawo ratownictwa morskiego zajmuje się tylko prawami i obowiązkami ratującego oraz właściciela zagrożonego mienia znajdującego się na morzu. Częste pojawianie się na morzu dużych zbiornikowców sprawiło, że wynikiem przeprowadzonej akcji ratowniczej zainteresowane są poszczególne rządy i społeczeństwa. Dzięki sprawnym i owocnym działaniom ratujący może wyświadczyć ogromną przysługę, także ludziom znajdującym się na lądzie, szczególnie w pobliżu wybrzeży morskich. Tysiące ludzi na całym świecie utrzymuje się z gospodarki morskiej lub też z turystyki ściśle z morzem powiązanej. Każda katastrofa zbiornikowca, w wyni-

³⁶ W. A d a m c z a k, *Nowy przedmiot...*, s. 163.

³⁷ W projekcie konwencji stwierdza się, że ratujący powinien: „[...] use his best endeavors to prevent or minimize damage to the environment”. Taki sam obowiązek ujęty był w Lloyd's Open Form z 1980 r. P. C o u l t h a r d, *A New Cure for Salvors? – A Comparative Analysis of the LOF 1980 and the CMI Draft Salvage Convention*, „Journal of Maritime Law and Commerce”, Vol. 14, No. 1, January 1983, s. 53.

³⁸ Bliżej na temat projektu montrealskiego patrz: W. A d a m c z a k, *Założenia i podstawowe zasady projektu nowej konwencji o ratownictwie morskim*, TGM 7-8/84, s. 351.

³⁹ James B. W o o d e r w, *The New Salvage Convention: A Shipowner's Perspective*, opracowanie Konwencji SALVAGE opisuje w ten sposób: „As the Diplomatic Conference convened in London, it would have been difficult to imagine a more timely discussion of salvage law. The anticipated stand-off failed to develop and the long awaited Convention was adopted”.

ku której do morza wydostają się tysiące ton ropy mogącej zanieczyścić także brzeg morski, stanowi zagrożenie dla egzystencji nie tylko fauny i flory morskiej, ale także wielu ludzi. Brak możliwości przewidzenia czasu i miejsca wypadku oznacza, że najczęściej katastrofie nie można zapobiec. Istnieje jeszcze jeden poważny problem. Mianowicie wiele państw nie posiada odpowiedniego wyposażenia, a przede wszystkim wyspecjalizowanych jednostek ratunkowych, które mogłyby pozwolić na sprawne przeprowadzenie akcji. Dość często dochodzi do sytuacji, w których nieumiejętne wykorzystanie sprzętu lub chęć zapobieżenia zanieczyszczeniom bez odpowiednich środków i wiedzy doprowadza do pogorszenia sytuacji⁴⁰.

Nowa konwencja o ratownictwie morskim – SALVAGE '89, odpowiadając na potrzeby ochrony środowiska, reguluje zagadnienie ratowania środowiska morskiego, a przede wszystkim przyznaje ratującemu prawo do wynagrodzenia za akcję, która była prowadzona w celu zapobieżenia lub umniejszenia szkody w środowisku⁴¹. Jest to zupełnie nowy element, którego nie znajdujemy w innych aktach prawnych o randze konwencji międzynarodowej⁴². Wynagrodzenie za usługi ratownicze, których przedmiotem jest środowisko morskie, jest z punktu widzenia ratującego kwestią decydującą o tym, czy akcję w ogóle należy prowadzić. Jak już wcześniej wspomniano, za każde uratowanie mienia należy się ratującemu wynagrodzenie, które może być odpowiednio zwiększone w zależności od tego, czy wiązało się ono także z uratowaniem życia ludzkiego. Brak powodzenia akcji ratowniczej pozbawia ratującego prawa do wynagrodzenia. Nie należy się zatem dziwić ratownikom zawodowym, którzy do akcji przystępują po dużym namyśle. Ryzyko dla nich jest bowiem ogromne. Koszty każdej akcji, zarówno tej, która dała rezultat pozytywny, jak i działań przeprowadzonych bez powodzenia, są bardzo duże. Każdy błąd ratującego może zakończyć się dla niego sprawą sądową, a akcja, która nie dała prawa do wynagrodzenia, może doprowadzić do ruiny finansowej⁴³. Dlatego też nowa konwencja przyznająca ratującemu prawo do wynagrodzenia za zapobie-

⁴⁰ Szerzej na temat genezy stworzenia międzynarodowej konwencji o ratownictwie morskim z 1989 r. patrz: G. B r i c e, *op. cit.*, s. 156-163 i 169.

⁴¹ W. W e t t e r s t e i n, *Salvage and the Environment*, s. 5.

⁴² Wcześniej podejmowano próby częściowego uregulowania tego problemu. Dnia 7 stycznia 1969 r. po głośnej katastrofie statku „Torrey Canyon”, w ratowaniu którego brali udział najlepiej wyposażeni i wyszkoleni ratownicy, grupa największych firm naftowych podpisała Dobrowolne Porozumienie Właścicieli Tankowców Dotyczące Wierzytelności za Zanieczyszczenie Ropą (TOVALOP). Następnie w dniu 29 listopada 1969 r. w Brukseli podpisano Międzynarodową Konwencję o Odpowiedzialności Cywilnej za Zanieczyszczenie Ropą. Kolejnym aktem było podpisanie w dniu 14 stycznia 1971 r. Porozumienie Dotyczące Tymczasowego Dodatku do Odpowiedzialności Tankowców za Zanieczyszczenia Ropą (CRISTAL). Jego poprawiona wersja weszła w życie 1 czerwca 1978 r. Jednakże te wszystkie akty tylko pośrednio dotyczyły ratownictwa morskiego. Ich głównym celem było bowiem uregulowanie kwestii odpowiedzialności cywilnej za zanieczyszczenie środowiska morskiego ropą naftową. G. B r i c e, *op. cit.*, s.156. Patrz także: E. G o l d, *Marine Pollution Liability After Exxon Valdez. The U.S. All – Or – Nothing Lottery*, „Journal of Maritime Law and Commerce”, Vol. 22, No. 3, July-October, 1991, s. 431.

⁴³ W.K. H a s t i n g s, *Non – tidal Salvage in the United Kingdom: Goring, Goring, Gone*, „Journal of Maritime Law and Commerce”, Vol. 19, No. 4, October, 1988, s. 476.

żenie bądź umniejszenie szkody w środowisku sprawia, że istnieje możliwość podejmowania szybkich i skutecznych działań.

AKCJA RATOWNICZA W UJĘCIU KONWENCJI SALVAGE '89

Zgodnie z art. 1 a) akcja ratownicza oznacza każdą czynność lub działanie podjęte dla udzielenia pomocy statkowi lub innemu mieniu znajdującemu się w niebezpieczeństwie na wodach żeglownych lub jakichkolwiek innych wodach⁴⁴. Jak wynika z tej definicji, warunkiem koniecznym zakwalifikowania działań prowadzonych przez ratującego do ratownictwa morskiego jest, by głównym przedmiotem ratownictwa był statek lub inne mienie znajdujące się w niebezpieczeństwie. Z uwagi na wprowadzenie w konwencji nowych uregulowań przyznających wynagrodzenie za uratowanie środowiska powstaje problem, czy każdą akcję prowadzoną w celu ochrony środowiska morskiego można zaliczyć do ratownictwa morskiego. Należy bowiem pamiętać, że działania podejmowane w trosce o środowisko morskie mogą obejmować zapobieganie zanieczyszczeniom, ograniczanie rozlewów, oczyszczanie morza z zanieczyszczeń oraz wiele innych działań. Do ratownictwa środowiska morskiego w ujęciu konwencji SALVAGE '89 zaliczymy tylko te akcje, które wiązać się będą z ratowaniem statku. Gdy ratujący podejmie akcję w stosunku do tankowca i dzięki jego działaniom szkoda w środowisku zostanie ograniczona lub uda się jej uniknąć, wówczas będzie możliwość zastosowania reguł zawartych w konwencji o ratownictwie morskim. O ile jednak akcja prowadzona będzie jedynie w celu ochrony morza przed zanieczyszczeniem, a działania te nie będą związane z ratowaniem statku, wówczas nie możemy mówić o ratownictwie morskim⁴⁵.

POJĘCIE „SZKODY W ŚRODOWISKU”

Bardzo ważną nowością w konwencji SALVAGE '89 jest definicja szkody w środowisku⁴⁶. Zgodnie z konwencją szkoda w środowisku oznacza rzeczyswistą fizyczną

⁴⁴ Zakres terytorialny został w tej definicji określony niezwykle szeroko. Zasady dotyczące ratownictwa morskiego zawarte w konwencji można bowiem stosować nie tylko na wodach morskich, ale także na wodach śródlądowych. Jednak art. 30 konwencji przewiduje możliwość zastrzeżenia przez państwo ratyfikujące, że nie będzie ono stosowało zasad w niej ujętych do ratownictwa udzielonego na wodach śródlądowych.

⁴⁵ W literaturze często używane jest pojęcie ratownictwo morza czy ratownictwo ekologiczne (patrz: J. M ł y n a r c z y k, *op. cit.*, s. 237). Powszechnie pod pojęciem ratownictwa ekologicznego rozumie się ogół działań zmierzających do ochrony środowiska. W przypadku ochrony środowiska morskiego, używając pojęcia „ratownictwo” musimy pamiętać, że jest to instytucja znajdująca swoje uregulowanie w konwencjach i w kodeksie morskim, której zasady zostały wypracowane kilkadziesiąt lat temu. Nie każde działanie zmierzające do ochrony środowiska będzie ratownictwem, a tylko takie, które spełnia wymogi konwencyjne i kodeksowe.

⁴⁶ Szkoda w środowisku jest zarówno w literaturze, jak i w praktyce mylona ze szkodą ekologiczną (szkodą spowodowaną zanieczyszczeniem); definicja ta została stworzona na potrzeby konwencji o odpowiedzialności cywilnej za zanieczyszczenie (CLC 1969), która przecież odnosi się do

szkodę wyrządzoną ludzkiemu zdrowiu lub życiu w morzu, zasobom w wodach przybrzeżnych lub śródlądowych oraz na obszarach do nich przyległych, spowodowaną przez zanieczyszczenie, skażenie, ogień, eksplozję lub podobne poważne zdarzenie⁴⁷. Definicja ta budzi wiele zastrzeżeń. Po pierwsze jest ona niejasna i w praktyce może powstać wiele problemów interpretacyjnych. W szczególności użycie takich pojęć, jak „rzeczywista fizyczna szkoda” lub „poważne zdarzenie” prowadzić może do dowolności w uznawaniu, co było szkodą w środowisku, a co nią nie było⁴⁸. Biorąc pod uwagę zamiar twórców konwencji, jakim była ochrona środowiska morskiego, należy pamiętać, że także „małe” czy mniej poważne zdarzenia powodują zanieczyszczenia i niebezpieczeństwo wystąpienia szkody w środowisku, co powinno znaleźć odzwierciedlenie w definicji.

Problemy interpretacyjne rodzi również użycie wyrażenia „w wodach przybrzeżnych lub śródlądowych oraz na obszarach do nich przyległych”⁴⁹. Artykuł 1 d) wprowadza ograniczony zasięg geograficzny, jaki objęty jest terminem „szkoda w środowisku”. W konsekwencji wody znajdujące się poza obszarem przyległym do wód przybrzeżnych nie będą objęte działaniem konwencji. Jeżeli na morzu otwartym dojdzie do katastrofy statku, który stwarza zagrożenie dla środowiska, i tam prowadzona będzie akcja ratownicza, to szkoda wyrządzona przez ten statek nie będzie „szkodą w środowisku” w rozumieniu konwencji, dlatego ratujący w takiej sytuacji nie nabyte prawa do „specjalnego wynagrodzenia”. Takie rozwiązanie budzi szeroką krytykę. Ratujący, który przystępuje do akcji, powinien mieć pewność co do tego, że za swoje usługi zostanie odpowiednio wynagrodzony. Niejasno sformułowana definicja może zniechęcić ratowników do podejmowania akcji mających na celu ochronę środowiska morskiego.

odpowiedzialności deliktowej i nie ma nic wspólnego z konwencją o ratownictwie. W konwencji CLC 1969 „Pollution Damage” zdefiniowana była następująco: „[...] loss or damage caused outside the ship carrying oil by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, and includes the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures”. M. J a c o b s o n, N. T r o t z, *The definition of pollution damage in the 1984 Protocols to the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention*, „Journal of Maritime Law and Commerce”, Vol. 17, No. 4, October 1984, s. 469.

⁴⁷ Podobnie sformułowana była definicja szkody w środowisku w CMI Draft Convention on Salvage. W obu tych definicjach nie sprecyzowano jednak, co kryje się pod pojęciem „rzeczywista fizyczna szkoda” ani też nie określono rozmiarów tej szkody, jakie powodują, że zastosowanie będzie miała omawiana konwencja. Por.: G. B r i c e, *op. cit.*, s. 180.

⁴⁸ Komentatorzy pracy przygotowanej przez Międzynarodowy Komitet Morski wyjaśnili, iż definicja ta nie obejmuje szkody konkretnych osób i konkretnych zasobów. Szkoda ta musi mieć bardziej powszechną naturę, np. dla turystów, rybaków, życia morskiego, a także musi mieć charakter szkody rzeczywistej. W. W e t t e r s t e i n, *op. cit.*, s. 5.

⁴⁹ Zgodnie z prawem międzynarodowym morze dzieli się na takie strefy, jak morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne, wyłączna strefa ekonomiczna i morze otwarte. Stąd nie wiadomo, co kryje się pod pojęciem „obszary przyległe do wód przybrzeżnych”.

STATKI, DO KTÓRYCH ZASTOSOWANIE MA KONWENCJA SALVAGE '89

Konwencję o ratownictwie morskim z 1989 r. stosuje się do statków⁵⁰, jednostek pływających oraz urządzeń zdolnych do żeglugi⁵¹. Z uwagi na znaczny postęp techniczny krąg przedmiotów podlegających ratownictwu morskiemu stale się rozszerza. Konwencji nie stosuje się do stałych lub pływających platform oraz do ruchomych jednostek wiertniczych, gdy są one włączone w poszukiwanie, eksploatację lub przetwarzanie zasobów mineralnych dna morskiego⁵².

Okrety wojenne oraz inne statki niehandlowe, których właścicielem lub armatorem jest państwo i którym w czasie akcji ratowniczych przysługiwał immunitet, zgodnie z powszechnie uznawanymi zasadami prawa międzynarodowego, również nie podlegają przepisom nowej konwencji o ratownictwie⁵³. Istnieje jednak możliwość odmiennego uregulowania tej kwestii w prawie wewnętrznym i stosowania konwencji do okrętów wojennych⁵⁴.

UMOWY O RATOWNICTWO W ŚWIELE KONWENCJI SALVAGE '89

Zgodnie z postanowieniami konwencji SALVAGE '89 konwencję tę stosuje się do wszystkich akcji ratowniczych, z wyjątkiem zakresu, w jakim umowa postanawia inaczej w sposób wyraźny lub dorozumiany⁵⁵. Umowę o ratownictwo może zawrzeć kapitan statku w imieniu armatora. Umowę mogą zawrzeć także inne osoby, które mają interes w tym, aby statek lub ładunek nie został stracony⁵⁶. Dalej konwencja stanowi, że kapitan lub armator statku mają prawo zawierania takich umów w imie-

⁵⁰ Zgodnie z Konwencją SALVAGE statkiem jest: „[...] any ship or craft, or any structure capable of navigation”. Można to przetłumaczyć jako każdy statek lub jednostkę pływającą oraz każde urządzenie nadające się do żeglugi.

⁵¹ Polski kodeks morski nie reguluje kwestii ratowania innych obiektów niż statki morskie i pochodzące z nich mienie. Jedynie art. 238 § 3 stanowi, że wynagrodzenie należy się także za ratownictwo udzielone na wodach morskich lub śródlądowych przez statek morski statkowi żeglugi śródlądowej lub wodnosamolotowi. Przepis ten stanowi pewne rozszerzenie kręgu urządzeń podlegających ratownictwu w stosunku do postanowień konwencji brukselskiej z 1910 r., na której się opiera.

⁵² Problem ratownictwa platform wiertniczych jest bardzo aktualny. W szczególności na Morzu Północnym często dochodzi do wypadków na platformach, jak też do groźby zatopienia lub zniszczenia platformy, które pociągają za sobą znaczne zagrożenie dla środowiska morskiego. Kwestia ta wymaga oddzielnej regulacji prawnej.

⁵³ Jak już wyżej wspominałam, problem ten uregulowano podobnie w Konwencji brukselskiej z 1910 r. w art. 14. Wzbudzał on wiele kwestii spornych i zmieniono go protokołem z 1967 r. Jednak w nowej konwencji powrócono do wersji z r. 1910. Tak więc protokół jest obecnie przepisem martwym.

⁵⁴ Art. 4 konwencji. Państwo w takim przypadku musi powiadomić Sekretarza Generalnego i określić warunki oraz okoliczności stosowania konwencji do okrętów wojennych i innych statków w służbie państwowej. Szerzej patrz: W. A d a m c z a k, *Stosowanie zasad prawnych ratownictwa morskiego do okrętów wojennych i statków państwowych przeznaczonych wyłącznie do służby publicznej*, „Przegląd Stosunków Międzynarodowych” 1982, nr 1-3, s. 15 i n.

⁵⁵ Art. 6 konwencji.

⁵⁶ W prawie anglosaskim jest to tzw. *agent of necessity*. J.B. W o o d e r, *op. cit.*, s. 86.

niu właściciela mienia znajdującego się na statku. Jednak kapitan nie może zawrzeć umowy, która zobowiązywałaby właściciela mienia do zapłaty ratującemu wynagrodzenia przewyższającego wartość uratowanych przedmiotów⁵⁷.

Artykuł 7 konwencji postanawia, że w dwóch przypadkach umowa o ratownictwo morskie może być unieważniona lub zmieniona. Mianowicie, jeżeli umowa taka została zawarta pod wpływem niebezpieczeństwa i jej warunki są krzywdzące dla jednej ze stron lub gdy wynagrodzenie przewidziane w umowie jest nadmiernie wysokie lub niskie. Należy pamiętać, że umowy o ratownictwo są zawierane zawsze w bardzo specyficznych warunkach. Jedną ze stron tej umowy – ratowany – zawsze znajduje się w sytuacji przymusowej, gdyż grozi mu niebezpieczeństwo. Fakt ten często nie pozwala stronom na precyzyjne określenie zarówno stopnia niebezpieczeństwa, jak i wartości usług, które mają być świadczone. Dlatego nierzadko może dojść do nieproporcjonalnego określenia wysokości wynagrodzenia. Ponadto nieuczciwy ratujący może wykorzystać przymusowe położenie drugiej strony i zażądać zapłaty znacznie przewyższającej faktyczną wartość udzielonej pomocy. Aby ustrzec się przed takimi sytuacjami, zarówno konwencja z 1910 r., jak i konwencja SALVAGE '89 przewidują możliwość zmiany treści umowy w zasadzie już po jej wykonaniu. Wówczas wynagrodzenie ustalane jest zgodnie z konwencją przez sędziego, który dokonuje zmiany postanowień umowy⁵⁸. Należy zauważyć, że często dochodzi do sytuacji, kiedy w trudnych warunkach morskich strony nie są w stanie zawrzeć umowy. Jak wyżej wspomniano, przepisy konwencji stosuje się także do akcji, których nie poprzedzało zawarcie umowy.

OBOWIĄZKI STRON

Umowa o ratownictwo jest umową wzajemnie zobowiązującą⁵⁹. W konsekwencji więc obie strony umowy mają określone uprawnienia i odpowiadające im obowiązki. Przede wszystkim ratujący zobowiązany jest wobec armatora statku i właścicieli mienia znajdującego się w niebezpieczeństwie do podjęcia wszelkich wysiłków w celu należytego przeprowadzenia akcji⁶⁰. Należy przez to rozumieć, że ratownik powinien dokonywać czynności w miarę możliwości tak, aby nie uszkodzić zarówno ratowanego statku, jak i ładunku⁶¹. Powinien on także zatroszczyć się o odpowiedni sprzęt niezbędny do przeprowadzenia akcji. Punkt B paragrafu 1 artykułu 8 konwencji SA-

⁵⁷ *Ibidem.*, s. 86.

⁵⁸ Zaznaczyć należy, że nie tylko sama wysokość wynagrodzenia, ale także inne postanowienia umowy mogą zostać zmienione w drodze postępowania przed sądem. Przy czym ważne jest, że warunki umowy, aby można je było kwestionować, muszą być rażąco niesłuszne.

⁵⁹ Zawarcie umowy nie wymaga zachowania żadnej szczególnej formy prawnej. W praktyce powszechnie stosowane są formularze umowne. Do najpopularniejszych formularzy należy Lloyd's Open Form. W Polsce stosowany jest formularz Polskiego Ratownictwa Okrętowego, który wzoruje się na LOF.

⁶⁰ W konwencji użyto określenia *best endeavours*, które komentuje J.B. W o o d e r, *op. cit.*, s. 90.

⁶¹ Należy zwrócić uwagę na fakt, że ratujący na początku najczęściej nie wie, jakiego rodzaju ładunek znajduje się na zagrożonym statku, a do ratowania niektórych ładunków konieczny jest specjalistyczny sprzęt i wiedza.

LVAGE '89 zawiera nowy element, który dotąd nie znalazł się w żadnych innych aktach legislacji międzynarodowej. Mianowicie ratujący wykonując swoje obowiązki w ratowaniu życia i mienia obowiązany jest także dołożyć należytej staranności w celu zapobieżenia szkodzie w środowisku lub jej zmniejszenia.

Jest to bardzo istotne novum, gdyż nigdy wcześniej nie zobowiązano ratującego do przeprowadzania akcji w sposób jak najmniej szkodliwy dla środowiska lub też do ratowania samego środowiska. Obowiązek ten wynika z licznych przypadków zanieczyszczeń środowiska morskiego, towarzyszących wypadkom na morzu. Podczas prowadzenia akcji, mającej na celu uratowanie zbiornikowca z dużym ładunkiem ropy naftowej, obowiązek zapobieżenia szkodzie w środowisku będzie wysuwał się na plan pierwszy. Następnie konwencja postanawia, że w przypadku, gdy okoliczności tego wymagają, ratujący obowiązany jest do szukania pomocy innych ratujących. Może to okazać się niekorzystne dla samego ratującego, gdyż wówczas będzie musiał podzielić się wynagrodzeniem z innym ratownikiem, jednak niejednokrotnie jest to niezbędne do skutecznego przeprowadzenia akcji ratowniczej, szczególnie w przypadku, gdy ratujący nie dysponuje odpowiednim sprzętem. Ratujący ma także obowiązek przyjęcia interwencji innych ratujących, jeżeli takiej interwencji zażądał w rozsądny sposób armator, kapitan statku lub właściciel mienia znajdującego się na statku. Gdy jednak okaże się, że żądanie takie było nierozsądne, wynagrodzenie ratownika nie może doznać uszczerbku. Mimo to armator i kapitan statku zobowiązani są do współpracy z ratującym⁶². Współpraca taka może w szczególności polegać na udostępnieniu ratującemu wszelkich informacji na temat statku i ładunku, który się na nim znajduje.

W związku z tym, że statki przewożą obecnie bardzo różne rodzaje substancji niebezpiecznych, cały przebieg akcji ratowniczej może być zdeterminowany właściwościami ładunku. Do przeprowadzania takich akcji potrzeba najczęściej specjalistycznego sprzętu i odpowiednio wyszkolonej załogi. Na kapitanie i armatorze także ciąży obowiązek dołożenia należytej staranności w celu zapobieżenia szkodzie w środowisku lub jej zmniejszenia. Oczywiście do obowiązków armatora będzie należało także zapłacenie ratującemu należnego mu wynagrodzenia za udzielone usługi, które dały pozytywny rezultat oraz „specjalnego wynagrodzenia”, jakiego ratujący może domagać się za zapobieżenie lub umniejszenie szkody w środowisku.

RATOWANIE ŻYCIA

Podobnie jak Konwencja brukselska z 1910 konwencja SALVAGE '89 zawiera w swoich postanowieniach obowiązek ratowania życia⁶³. Artykuł 10 konwencji stanowi, że każdy kapitan jest obowiązany, tak dalece jak może to uczynić bez narażenia

⁶² Art. 8, pkt 2.

⁶³ Powtórzenie tego obowiązku wyrażonego w szeregu innych aktów prawnych spotkało się z szeroką krytyką. Po pierwsze stwierdzono, że jest to: „public law provision in an essentially private law convention”, a następnie: „a duplication of an already existing duty”. Obiekcje budziła także formuła art. 16 przewidująca brak wynagrodzenia za uratowanie życia w przypadku niepowodzenia akcji ratowania mienia. J. B. W o o d e r, *op. cit.*, s. 88.

na poważne niebezpieczeństwo swego statku i znajdujących się na nim osób, nieść pomoc każdej osobie znajdującej się w niebezpieczeństwie na morzu⁶⁴. Przepis ten pozostał w zasadzie w takiej samej formie jak w konwencji z 1910 r. Podmiotem zobowiązany do niesienia pomocy jest każdy kapitan statku.

W dalszych postanowieniach konwencja zawiera zobowiązanie państw-stron konwencji do podjęcia środków koniecznych do egzekwowania obowiązku ratowania życia ludzi na morzu. Chodzi tutaj przede wszystkim o wprowadzenie odpowiednich przepisów do ustawodawstwa wewnętrznego. Punkt 3 omawianego artykułu stanowi, że armator statku nie ponosi odpowiedzialności za naruszenie przez kapitana obowiązku ratowania życia⁶⁵. Konwencja brukselska z 1910 r. zawierała podobne postanowienie, można więc zauważyć, że w kwestii ratowania życia ludzi na morzu konwencja SALVAGE '89 nie wprowadza nowych regulacji, a jedynie powtarza te, które w prawie morskim funkcjonują od dawna.

WYNAGRODZENIE RATOWNIKA

Nowa konwencja o ratownictwie morskim SALVAGE '89 powtarza zasadę „bez uratowania nie ma wynagrodzenia” w artykule 12, stąd jedynie akcja, która zakończyła się pomyślnym rezultatem, daje ratującemu prawo do wynagrodzenia. Podobnie jak Konwencja brukselska z 1910 r. traktuje ona wszystkich ratowników jednako i nie rozróżnia ratowników zawodowych od „przypadkowych”⁶⁶.

Wynagrodzenie jest wypłacane ratującemu po obliczeniu jego wysokości w oparciu o kryteria wymienione w art. 13. Są to:

1. uratowana wartość statku,

⁶⁴ Po konwencji brukselskiej z 1910 r. obowiązek ratowania życia na morzu uregulowany był w wielu innych aktach prawnych. Po katastrofie statku „Titanic” opracowano konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, podpisaną w Londynie 20.01.1914. Konwencja ta nie weszła jednak w życie, a jej postanowienia przejęła konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z 31.05.1929 r. (Dz. U. 1938, nr 88, poz. 815). Kolejną konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu podpisaną w Londynie 10.06.1948 r. Następnie w r. 1960 podpisano konwencję o takim samym tytule. Następnie doszło do podpisania Konwencji SOLAS 1974, która także dotyczyła bezpieczeństwa życia na morzu oraz Protokołu z 1978 r. Szerzej na temat ratowania życia na morzu patrz: J. Gąsiorowski, E. Jabłoński, *Problemy prawne ratowania życia na morzu i ratownictwa morskiego*, „Technika i Gospodarka Morska” 1968, nr 4, s. 159; J. Puchalski, *op. cit.*, s. 9.

⁶⁵ Uregulowanie takie wynika przede wszystkim z faktu, że kapitan sprawuje kierownictwo nad statkiem i on podejmuje decyzje dotyczące zarówno nawigacji, jak i administracji statku. Pomimo znacznego usprawnienia połączeń telekomunikacyjnych i braku przeszkód w kontaktach pomiędzy armatorem znajdującym się na lądzie a kapitanem statku będącego najczęściej w dużym oddaleniu, nie zawsze, w szczególności w warunkach morskich, istnieje możliwość konsultowania decyzji z armatorem. Stąd armator nie ponosi odpowiedzialności za naruszenie obowiązku ratowania życia przez kapitana.

⁶⁶ Nieudana akcja dla ratownika „przypadkowego” może zakończyć się dotkliwymi stratami finansowymi, natomiast akcja zakończona powodzeniem stanowi okazję do pokaźnego wynagrodzenia. Tylko w przypadku ratowników zawodowych zasada ta równoważy straty. Ratownicy ci w szeregu szczęśliwie przeprowadzonych akcji znaleźć mogą rekompensatę akcji nieudanych. Dla ratowników przypadkowych zasada ta może wydawać się niesprawiedliwa. W. Adamczak, *op. cit.*, s. 66.

2. umiejętności i wysiłki ratujących w celu zapobieżenia szkodzie w środowisku lub jej zmniejszenia,
3. rozmiary sukcesu osiągniętego przez ratującego,
4. charakter i stopień niebezpieczeństwa, jakie groziło obu statkom, zarówno ratującemu jak i ratowanemu,
5. umiejętności oraz wysiłki ratujących, podjęte w celu ratowania statku i innego mienia oraz życia,
6. zużyty czas, wydatki i straty poniesione przez ratujących,
7. ryzyko odpowiedzialności i inne ryzyka ponoszone przez ratujących lub ich sprzęt,
8. natychmiastowy charakter świadczonych usług,
9. przydatność i ożycie statków lub innego sprzętu ratujących,
10. stan gotowości i sprawności sprzętu ratujących oraz jego wartość.

Pomimo zastrzeżenia, że kolejność wymienionych elementów nie ma znaczenia, słuszna wydaje się uwaga, iż umieszczenie wartości uratowanego mienia na pierwszym miejscu odmywa istotną rolę. Zauważyć należy, że w konwencji z 1910 r. element ten wymieniony był jako ostatni. Jednak szczególną uwagę należy zwrócić na element, który jest nowością w stosunku do pozostałych. Mianowicie, obecnie podczas określania wysokości wynagrodzenia dla ratującego należy brać pod uwagę jego wysiłki i umiejętności w celu zapobieżenia lub zmniejszenia szkody w środowisku. Zanim dostrzeżono potrzebę ochrony środowiska morskiego, ratujący niejednokrotnie przeprowadzali akcję jednocześnie zanieczyszczając morze. Liczył się jedynie pozytywny rezultat w postaci uratowanego statku lub ładunku. Obecnie ratujący z jednej strony mają obowiązek takiego pokierowania akcją, aby w miarę możliwości uniknąć zanieczyszczeń, a z drugiej strony są za te wysiłki nagradzani przy wymiarze wynagrodzenia.

Z uwagi na różnorodność przeprowadzanych akcji ratowniczych nie można dla tych usług ustalić jednolitego systemu taryf⁶⁷. Wysokość wynagrodzenia określana jest po zakończeniu akcji przez zainteresowane podmioty lub, w braku porozumienia, przez organ orzekający w ewentualnym sporze, czyli sąd państwowy lub polubowny⁶⁸. Mimo że kryteria przyznawania wynagrodzenia są szczegółowo wymienione w art. 13, to jednak sądy biorą także pod uwagę inne szczególne okoliczności, które uzasadniają podwyższenie wynagrodzenia⁶⁹.

⁶⁷ Każdy z elementów wpływających na wysokość wynagrodzenia występuje także w konwencji z 1910 r. i jest dokładnie opisany w: A S o ł t y s, J. Ł o p u s k i, *op. cit.*, s. 52 i n.

⁶⁸ W praktyce morskiej zdarzają się wyjątki, gdy wynagrodzenie określane jest w formie zryczałtowanej także przed podjęciem akcji ratowniczej. Dotyczy to zwykle prostych usług ratowniczych, których rodzaj i zakres może być z góry określony. J. M ł y n a r c z y k, *op. cit.*, s. 238.

⁶⁹ W orzecznictwie sądów brytyjskich znane są przykłady zwiększania wynagrodzenia za uratowanie mienia w przypadku, gdy usługi ratownicze – oprócz tego, że wybawiają uratowaną jednostkę z niebezpieczeństwa – eliminują bądź też zmniejszają ryzyko sytuacji, w której osoby trzecie mogłyby wysunąć roszczenia pod adresem właściciela uratowanej jednostki w związku ze spowodowanymi przez nią uszkodzeniami. G. B r i c e, *op. cit.*, s. 145.

Nowa konwencja, w porównaniu do tej z 1910 r., bardziej szczegółowo wyznacza sposób określania wynagrodzenia. Zgodnie z jej postanowieniami, zapłaty wynagrodzenia ustalonego na podstawie elementów wymienionych w art. 13 pkt 1 „dokonują wszystkie interesy statku i innego mienia” w proporcji do poszczególnych uratowanych wartości. Państwa-strony konwencji mogą wprowadzić do prawa wewnętrznego uregulowanie, zgodnie z którym istnieć będzie możliwość zapłaty wynagrodzenia przez jeden z wyżej wspomnianych interesów z zastrzeżeniem jego prawa do roszczenia zwrotnego. W punkcie 3 art. 13 konwencja z 1989 r. powtarza regułę z 1910 r., a mianowicie: wynagrodzenie (nie licząc odsetek i kosztów sądowych) nie może przekraczać uratowanej wartości statku lub innego mienia. Powoduje to, że wysokość wynagrodzenia dla ratownika jest zdeterminowana wartością uratowanego mienia i pomimo wskazania wielu innych czynników ważnych dla jego wymiaru, wartość mienia pozostaje elementem najważniejszym⁷⁰. Jak już wcześniej wspomniano, najważniejszą nowością i dużym krokiem naprzód w nowej konwencji jest przyznanie ratownikowi prawa do wynagrodzenia za wysiłki podjęte w celu uratowania środowiska naturalnego przed katastrofą ekologiczną. W konwencji SALVAGE '89 jest ono nazwane *special compensation*⁷¹.

SPECIAL COMPENSATION

Koncepcja *special compensation* pojawiła się w „projekcie montreal skim” z 1981 r. i została w zasadzie bez zmian powtórzona w konwencji SALVAGE '89. Art. 14 stanowi: „Jeżeli ratujący przeprowadził operację ratowniczą w stosunku do statku, który sam lub którego ładunek groził wyrządzeniem szkody w środowisku i nie otrzymał zapłaty zgodnie z art. 13, która byłaby co najmniej równa specjalnemu wynagrodzeniu, obliczonemu zgodnie z niniejszym artykułem, jest uprawniony do specjalnego wynagrodzenia od armatora tego statku równemu wysokości jego nakładów”. Artykuł ten przewiduje w zasadzie jedynie zwrot kosztów, trudno więc tu mówić o wynagrodzeniu czy zapłacie w ich właściwym znaczeniu. Należy jednak pamiętać, że zgodnie z tradycyjną zasadą „bez uratowania nie ma wynagrodzenia”, ratującemu nie należał się nawet zwrot kosztów. Następne artykuły przewidują możliwość zwiększenia owej „rekompensaty”. Mianowicie w przypadku, gdy ratujący dzięki swojej akcji zapobiegł zanieczyszczeniu środowiska naturalnego, bądź też je zmniejszył, wynagrodzenie płatne ratownikowi przez właściciela statku, zgodnie z punktem 1, może być podwyższone maksymalnie o 30% poniesionych przez ratującego wydatków. Dodano także stwierdzenie, że sąd, jeżeli uzna to za słuszne i uzasadnione, mając

⁷⁰ Wynagrodzenie za ratownictwo przeprowadzane w podobnych okolicznościach, przy tym samym stopniu niebezpieczeństwa dla ratującego i tych samych kosztach, może być zupełnie różne w zależności od tego, czy obiekty te posiadały dużą czy małą wartość.

⁷¹ W angielskiej wersji językowej konwencji SALVAGE '89 wynagrodzenie to nazwane jest właśnie *special compensation*. Brak jest oficjalnego tłumaczenia tej konwencji na język polski i trudno przesądzić, jak dokładnie zostałyby ono przetłumaczone. Możliwości jest wiele, mianowicie może to być „specjalne odszkodowanie”, „specjalna rekompensata”, „specjalne wynagrodzenie”. Na potrzeby tego artykułu będę posługiwała się określeniem „specjalne wynagrodzenie”.

na uwadze elementy wymienione w punkcie 1 art. 13 może podwyższyć takie specjalne wynagrodzenie bardziej, ale w żadnym wypadku takie podwyższenie w całości nie może być większe niż 100% poniesionych przez ratującego wydatków. Konwencja definiuje ponadto pojęcie „wydatków ratującego”. Są to rzeczywiste wydatki poniesione rozsądnie przez ratującego podczas akcji ratowniczej, a także uzasadniony dodatek za sprzęt i personel faktycznie i rozsądnie użyty do akcji ratowniczej zgodnie z kryteriami wyliczonymi w art. 13⁷².

Warunkiem wstępnym uzyskania przez ratującego prawa do specjalnego wynagrodzenia jest fakt, że nie nabył on prawa do wynagrodzenia zgodnie z art. 13⁷³. Chcąc oszacować wysokość wynagrodzenia za ratowanie środowiska należy: po pierwsze wyliczyć kwotę wynagrodzenia za ratownictwo na podstawie kryteriów zawartych w art. 13; po drugie oszacować koszty ratownika określone w art. 14.3, włączając w to słuszną stawkę za wyposażenie i personel właściwie i rozsądnie użyty podczas akcji; po trzecie zdecydować, czy akcja ratownicza zapobiegła, czy nie zapobiegła szkodzie w środowisku, bądź czy ją umniejszyła, czy nie. Jeżeli akcja nie zapobiegła i nie umniejszyła szkody w środowisku, wówczas kwota „specjalnego wynagrodzenia” równa będzie wydatkom, jakie poniósł ratujący, a to zgodnie z 14.1. Jeżeli akcja zapobiegła lub zmniejszyła szkodę w środowisku trzeba dokonać „podwyższenia” w wysokości od 30 do 100% wydatków. Następnie należy porównać wynagrodzenie tradycyjne obliczone zgodnie z art. 13 ze „specjalnym wynagrodzeniem” oszacowanym zgodnie z art. 14. W końcu, jeżeli wynagrodzenie tradycyjne jest wyższe, to art. 14 nie ma zastosowania. Jeżeli wyższe jest „specjalne wynagrodzenie”, to jest ono wypłacane ratującemu.

Wpływ na wysokość „specjalnego wynagrodzenia” ma także niedbalstwo ratującego. Punkt 5 art. 14 przewiduje, że jeśli ratujący dopuścił się zaniedbania, które uniemożliwiło mu zapobieżeniu lub zmniejszeniu szkody w środowisku naturalnym, może zostać pozbawiony części bądź całości specjalnego wynagrodzenia⁷⁴. Należy zaznaczyć, że przyznanie takiego wynagrodzenia ratującemu, stanowi niewątpliwą bodziec do podejmowania akcji mających na celu ochronę środowiska morskiego. Mankamentem koncepcji *special compensation* jest brak wyraźnego i jednoznacznego oddzielenia wynagrodzenia za uratowanie środowiska od innych czynników. Jest to jedynie zwiększenie rekompensaty dla ratownika za poniesione wydatki. Mimo to przyznanie „specjalnego wynagrodzenia” stanowi wyraz troski o morze i wypełnia lukę w legislacji międzynarodowej.

Dalsze postanowienia dotyczące należnego ratującemu wynagrodzenia zawarte są w art. 15, zgodnie z którym kryteria ujęte w art. 13, właściwe są dla podziału wynagrodzenia pomiędzy kilku ratujących. Natomiast podział pomiędzy armatora, kapitana i inne osoby biorące udział w akcji podlega prawu państwa bandery statku⁷⁵. Kolejny artykuł powtarza podstawową zasadę ratownictwa morskiego, że za urato-

⁷² Jak wynika z definicji „wydatków ratującego”, nie chodzi tu wyłącznie o wydatki poniesione w celu ratowania środowiska morskiego, ale o wszystkie wydatki, jakie rozsądnie poniósł ratujący. Najczęściej niemożliwe zdecydowanie, które wydatki ratujący poniósł w celu ratowania życia i mienia, a które w celu ratowania środowiska.

wanie życia osoby uratowane nie są zobowiązane do zapłacenia żadnego wynagrodzenia. Jednak ratujący życie ludzkie, który uczestniczył w akcji ma prawo do udziału w wynagrodzeniu, jakie należy się ratującemu za uratowanie statku, ładunku bądź zapobieżenie szkodzie w środowisku lub jej zmniejszenie. Udział ratującego życie w wynagrodzeniu należnym za ratowanie mienia zawarty był w poprzednich aktach prawnych. Nowością konwencji SALVAGE '89 jest przyznanie prawa do takiego udziału także w specjalnym wynagrodzeniu⁷⁶. Zapłata nie należy się w przypadku, gdy usługi są udzielone przez ratującego na podstawie umowy zawartej przed powstaniem niebezpieczeństwa, chyba że przekroczyły one postanowienia umowy.

Jeżeli ratujący sam przez swoje niedbalstwo doprowadził do wystąpienia niebezpieczeństwa lub gdy dopuścił się on oszustwa lub innego nieuczciwego zachowania może być pozbawiony części lub całości wynagrodzenia⁷⁷. Nie należy się wynagrodzenie dla ratującego za prowadzenie akcji pomimo wyraźnego i słusznego zakazu armatora lub kapitana statku oraz właściciela ładunku⁷⁸. Powyższe postanowienia konwencji nie są nowością, gdyż zawarte one były także w Konwencji brukselskiej z 1910 r.

INNE POSTANOWIENIA KONWENCJI SALVAGE '89

W art. 20 konwencji reguluje zagadnienie przywileju morskiego⁷⁹. Stanowi on, że konwencja nie narusza przysługującego ratującemu przywileju morskiego zgodnie z konwencją międzynarodową lub prawem krajowym⁸⁰. W naszym prawie, zgod-

⁷³ Chodzi tu przede wszystkim o sytuacje, w których ratujący przeprowadził akcję ratowania środowiska, nie ratując przy tym ani statku, ani ładunku, co pozbawia go prawa do wynagrodzenia z art. 13.

⁷⁴ Nie zawsze w przypadku wystąpienia zaniedbania ratujący zostaje pozbawiony części lub całości specjalnego wynagrodzenia. Należy przede wszystkim zbadać, jaki był rozmiar tego zaniedbania w stosunku do całej akcji. Jeżeli poświęcił on dużo czasu i pieniędzy, przez co osiągnął poważny sukces w zapobieżeniu szkodzie w środowisku, a tylko w drobnej kwestii udowodniono mu zaniedbanie, można uznać, że pozbawienie go wynagrodzenia byłoby zbyt surowe.

⁷⁵ W polskim kodeksie morskim art. 249 § 1 stanowi, że wynagrodzenie należne statkowi z tytułu ratownictwa dzieli się po połowie pomiędzy armatora i załogę po odliczeniu szkód poniesionych przez statek oraz wydatków i strat armatora i załogi spowodowanych ratownictwem.

⁷⁶ Art. 16, pkt 2 konwencji.

⁷⁷ Art. 18 konwencji.

⁷⁸ Dla statku znajdującego się w niebezpieczeństwie często nie ma alternatywnej możliwości i jest on zmuszony do korzystania z usług ratującego znajdującego się w pobliżu, pomimo niekorzystnych dla statku warunków umowy. Jednak w przypadku, gdy istnieje możliwość sprowadzenia innej pomocy, kapitan może zakazać prowadzenia akcji przez ratującego znajdującego się w pobliżu.

⁷⁹ Na temat instytucji przywileju morskiego patrz: W. A d a m c z a k, *Statek państwowy jako przedmiot przywileju morskiego*, „Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego” 1976, nr 4; *Przywileje na statku w świetle prawa prywatnego międzynarodowego*, „Państwo i Prawo” 1976, nr 6; *Pojęcie i charakter prawny przywilejów na statku*, „Zeszyty Naukowe UG” 1977, nr 5; W. A d a m c z a k, Z. G o d e c k i, *Przywileje na statku i hipoteka morska*, Gdańsk 1988.

⁸⁰ Przywileje morskie reguluje Konwencja o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących przywilejów i hipotek morskich podpisana w Brukseli 10.04.1926 (Dz. U. 1937, nr 33, poz. 260 i 261).

nie z art. 67 i art. 68 punkt 3, ratującemu służy na zabezpieczenie wierzytelności ustawowe prawo zastawu na statku z pierwszeństwem przed innymi wierzytelnościami, choćby zabezpieczonymi zastawem wynikającym z umowy lub orzeczenia sądu. Jednak konwencja stanowi także, że ratujący nie może egzekwować swojego przywileju morskiego, gdy odpowiednie zabezpieczenie jego roszczenia, łącznie z odsetkami i kosztami, zostało złożone lub zapewnione. Konwencja przewiduje jednocześnie, że podmiot zobowiązany do zapłaty wynagrodzenia za przeprowadzoną akcję ratunkową na żądanie ratującego składa zabezpieczenie roszczenia łącznie z odsetkami i kosztami ratującego. Natomiast armator uratowanego statku winien dołożyć najlepszych starań w celu zapewnienia ustanowienia zabezpieczenia roszczeń przez właścicieli ładunku, zanim ładunek zostanie zwolniony. Na zabezpieczenie swoich roszczeń ratującemu przysługuje ustawowe prawo zastawu na uratowanym mieniu. Dlatego też ani statku, ani innego mienia nie można zabrać bez zgody ratującego z portu lub miejsca, do którego najpierw przybyły po zakończeniu akcji ratowniczej, dopóki nie zostanie ustanowione odpowiednie zabezpieczenie roszczenia ratującego przeciwko statkowi lub mieniu, którego dotyczy. W praktyce niejednokrotnie dochodzi do sytuacji, w której ratujący⁸¹ na zabezpieczenie swojego roszczenia uzyskuje gwarancję, która potem nie zostaje dotrzymana. Wówczas zmuszony jest do wystąpienia na drogę postępowania sądowego. Natomiast sąd rozpoznający sprawę o roszczenie ratującego może, w drodze tymczasowego orzeczenia, zarządzić wpłacenie na rachunek ratującego takiej kwoty, którą uzna za słuszną i sprawiedliwą.

Konwencja SALVAGE '89 przewiduje dwuletni termin przedawnienia roszczeń o zapłatę. Bieg terminu przedawnienia rozpoczyna się w dniu, w którym akcja ratownicza została zakończona⁸². Istnieje także możliwość przedłużenia biegu terminu przedawnienia, jeżeli osoba, przeciwko której wystąpiono z roszczeniem, złoży odpowiednie oświadczenie⁸³.

Postanowienia konwencji nie mogą stanowić podstawy do zajęcia, aresztu lub zatrzymania statku i ładunku stanowiącego własność państwa i korzystającego w czasie prowadzenia akcji ratowniczej z immunitetu zgodnie z powszechnie uznawanymi zasadami prawa międzynarodowego, jeżeli państwo to nie wyrazi zgody. Podobne postanowienie dotyczy ładunków humanitarnych ofiarowanych przez państwo, jeżeli zgodziło się ono zapłacić za usługi ratownicze świadczone w odniesieniu do tych ładunków. Postanowienia te są nowością w stosunku do Konwencji brukselskiej z 1910 r.

⁸¹ Postanowienie to zostało zaproponowane przez delegację amerykańską w trakcie prac nad opracowaniem ostatecznego tekstu konwencji. Intencją prawodawcy było rozwiązanie ewentualnych problemów, które mogłyby pojawić się przy ustalaniu właściciela ładunku przeznaczonego na cele humanitarne, jeżeli był on załadowany na statek, któremu udzielono usług ratowniczych. Takie ładunki są najczęściej ubezpieczone przez odbiorcę. Jeżeli darczyńca zgodzi się na zapłatę wynagrodzenia za ratownictwo należnego od ładunku humanitarnego, wówczas inna ochrona nie jest konieczna. R. S h a w, *The 1989 Salvage Convention and English law*, „Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly”, Part 2, May 1996, s. 229.

⁸² Podobne uregulowanie zawarte było w Konwencji brukselskiej z 1910 r.

⁸³ Art. 23 konwencji Salvage '89.

POTRZEBA RATYFIKACJI PRZEZ POLSKĘ KONWENCJI SALVAGE '89

Jak wspomniano na wstępie, opisana konwencja weszła w życie 14 lipca 1996 r. Należy postawić więc pytanie, czy Polsce potrzebna jest ta konwencja?

Głównym celem stworzenia nowej konwencji o ratownictwie morskim było wpisanie w jej postanowienia troski o środowisko. Konieczne było także spełnienie postulatów ratowników, którzy domagali się stworzenia nowego systemu wynagrodzenia uwzględniającego ich wysiłki podejmowane w celu zapobieżenia szkodom w środowisku. Zmiany poprzedniego stanu prawnego są dość istotne. Ratyfikacja konwencji SALVAGE '89 wymagać będzie zmiany kodeksu morskiego obowiązującego u nas obecnie i przystosowania go do potrzeb konwencji. Gotowy jest już projekt nowego kodeksu morskiego, który przewiduje wprowadzenie zasad konwencji SALVAGE '89 do naszego ustawodawstwa. Jeżeli konwencja ta nie zostanie ratyfikowana, nie będzie można wprowadzić przedstawionych w tej pracy rozwiązań prawnych. Prawdą jest, że każda zmiana prawa pociąga za sobą koszty. Jednak zmiana ta ma na celu przede wszystkim zwiększenie troski o środowisko morskie. Nie trzeba chyba przekonywać, że Bałtyk jest morzem o bardzo dużym stopniu zanieczyszczenia i wprowadzenie każdego aktu prawnego, który może pociągnąć za sobą podejmowanie działań na rzecz walki z zanieczyszczeniem środowiska morskiego, jest wysoce pożądane. Zawarte w konwencji postanowienie, które wprowadza nowe kryterium wyznaczania wysokości wynagrodzenia, a mianowicie wysiłki ratującego na rzecz zapobieżenia lub umniejszenia szkody w środowisku, z całą pewnością przyczynia się do zwrócenia uwagi ratującego na problem ratowania środowiska. Największą zachętą dla ratującego będzie jednak przyznanie specjalnego wynagrodzenia za przeprowadzenie akcji, w trakcie której doszło do zapobieżenia lub umniejszenia szkody w środowisku.

Przyznać należy, że największy polski ratownik zawodowy – Polskie Ratownictwo Okrętowe – swoje formularze umów o ratownictwo już dawno przystosował do światowych standardów. Powtarza przy tym praktykę stosowaną w Wielkiej Brytanii. Postulat zagwarantowania dla ratownika specjalnego odszkodowania odmiennie niż to wynika z zasady *no cure – no pay* w przypadkach ratowania statków stanowiących szczególnie zagrożenie dla środowiska zrealizowany został w treści Lloyd's Open Form z 1980 r.⁸⁴, czyli jeszcze przed opracowaniem „projektu montrealskiego” z 1981 r.⁸⁵ Podobne zmiany wprowadzono już w 1984 r. w polskim formularzu PRO. Umowa ta określa podstawowe obowiązki ratującego, które poza podjęciem starań w celu uratowania ładunku i statku obejmują także obowiązek ratownika do dołożenia najlepszych wysiłków mających na celu zmniejszenie lub zapobieżenie szkodzie w środowisku. Formularz ten zawiera także uprawnienie ratownika do specjalnego odszko-

⁸⁴ E. M e l l e r, *Nowy formularz umowy ratowniczej Polskiego Ratownictwa Okrętowego*, TGM 12/84, s. 610.

⁸⁵ Bliżej na ten temat patrz: P. C o u l t h a r d, *History of the Lloyd's Open Form 1980 and the CMI Draft Salvage Convention*, [w:] *A New Cure for Salvors? – A Comparative Analysis of the LOF 1980 and the CMI Draft Salvage Convention*, „Journal of Maritime Law and Commerce”, Vol. 14, No. 1, January, 1983, s. 49.

dowania za przeprowadzenie akcji, która doprowadziła do zapobieżenia zanieczyszczeniu morza. W wersji z 1984 r. odszkodowanie to obejmowało wydatki, jakie ratownik poniósł przy akcji ratowniczej, wraz ze słuszną stawką za personel i sprzęt użyty w czasie akcji, plus marża zysku w wysokości nie przekraczającej 15% tego rodzaju wydatków. Mogło ono być podwyższone do 100% tego rodzaju wydatków. Obecna wersja umowy o ratownictwo z 1992 r. zawiera wiele postanowień dostosowanych do nowej konwencji z 1989 r. Między innymi kwota, jaką ratownik może uzyskać z tytułu specjalnego wynagrodzenia, podwyższona jest do 30% wydatków ratownika, a w szczególnych przypadkach – do 100%. Tak jak to zostało uregulowane w konwencji, również w formularzu PRO stwierdza się, że specjalne wynagrodzenie płatne będzie ratownikowi tylko wówczas, gdy nie nabędzie on prawa do wynagrodzenia zgodnie z zasadą „bez uratowania nie ma wynagrodzenia”. Tak więc umowa znacznie wyprzedza postanowienia ustawy i dostosowana jest do standardów obowiązujących na świecie.

Należy jednak pamiętać, że nie wszystkie akcje ratunkowe prowadzone są przez ratowników posługujących się formularzami umownymi opartymi na międzynarodowych standardach. Powoduje to mniejszą konkurencyjność innych polskich ratowników, którzy działają na podstawie przepisów kodeksu morskiego, który obecnie nie przewiduje wynagrodzenia za uratowanie środowiska morskiego. Wprowadzenie tych przepisów do naszego prawa jest obecnie koniecznością. Z punktu widzenia ratujących znacznie korzystniej jest działać w ramach państwa-strony konwencji. Interes polskich ratowników jest ważnym argumentem przemawiającym za ratyfikacją konwencji. Pamiętać trzeba także o interesach armatorów i ratowanych. Jednolity stan prawny, odnoszący się do ratownictwa morskiego, w państwach uprawiających żeglugę prowadzi do jasności i pewności obrotu. Różnice w prawie stanowionym i w prawie umownym stwarzają niejasne sytuacje. Fakt, że formularze przystosowane są do nowej konwencji, a kodeks opiera się na wcześniejszym akcie prawnym, z całą pewnością nie przynosi korzyści ani armatorom, ani ratowanym. Po ratyfikacji konwencji różnice te zostaną wyeliminowane. Ponadto brak troski o środowisko morskie nie stawia nas w dobrym świetle, w szczególności gdy weźmiemy pod uwagę wysiłki innych państw skierowane w celu poprawy sytuacji w zakresie czystości mórz i oceanów. Wszystkie państwa, w których ratownictwo morskie cieszy się silną pozycją, ratyfikowały nową konwencję. Miejmy nadzieję, że Polska szybko dołączy do grona tych państw i dostosuje swoje ustawodawstwo do światowych standardów.

THE LEGAL PRINCIPLES OF SALVAGE AT SEA IN THE LIGHT OF THE LONDON CONVENTION OF 1989

(S u m m a r y)

The London Convention on salvage at sea – SALVAGE 89 – was signed in 1989, and focuses, *inter alia*, on the environment. It regulates the salvaging of the maritime environment, and, above all, gives the salvager the right to a reward for action that

was directed towards avoiding or limiting damage to the environment.

The ratification of the SALVAGE 89 Convention by Poland will require changes in the 1961 code of maritime law.

The Baltic is a heavily polluted sea, and the introduction of any legal instrument that may result in steps to combat environmental pollution is highly desirable.

The SALVAGE 89 Convention came into force on 14 July 1996. The author of this essay is a supporter of Poland's ratification of the Convention.