

DOMINIKA WETOSZKA\*

## ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA ZANIECZYSZCZENIA Z WRAKÓW STATKÓW

### Abstrakt

Wraki zalegające na dnie mórz i oceanów stanowią zagrożenie zarówno dla żeglugi, jak i dla środowiska morskiego oraz interesów państwa, w obszarze którego znajduje się wrak. Problem ten został dostrzeżony na arenie międzynarodowej i spowodował opracowanie, pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), Międzynarodowej Konwencji z Nairobi o usuwaniu wraków. Na mocy konwencji to właściciel rejestrowy statku ponosi odpowiedzialność finansową z tytułu usunięcia wraku z dna morskiego. Ponadto konwencja nakłada obowiązek posiadania ubezpieczenia lub zapewnienia innego zabezpieczenia finansowego umożliwiającego pokrycie kosztów usunięcia wraku. Zainteresowane państwo-strona będzie mogło wystąpić z bezpośrednimi roszczeniami do ubezpieczycieli z tytułu roszczeń związanych z usunięciem wraku. Zakres konwencji obejmuje co do zasady wyłączną strefę ekonomiczną, ale zawiera także opcjonalne postanowienia umożliwiające rozciągnięcie jej stosowania na wody terytorialne zainteresowanych państw.

**Słowa kluczowe:** wrak, odpowiedzialność za zanieczyszczenia, zanieczyszczenia z wraków statków, konwencja z Nairobi, konwencja WRC, zanieczyszczenie środowiska morskiego

### WPROWADZENIE

Żywot statków morskich jest niejednokrotnie porównywany do ludzkiej egzystencji. W tym kontekście mówi się o narodzinach, życiu oraz śmierci statku morskiego. „Śmierć” statku, podobnie jak ludzka, może być tragiczna, spowo-

---

\* dr Dominika Wetoszka, adiunkt w Katedrze Prawa Morskiego, WPiA UG. ORCID: 0000-0003-0725-118X.

dowana siłą wyższą lub błędem ludzkim, w konsekwencji czego, statek tonie lub osiada na mieliźnie i staje się wrakiem. Jednocześnie niewydobyte wraki statków morskich mogą stanowić niebezpieczeństwo zarówno dla nawigacji, jak i dla środowiska morskiego. Ryzyko wystąpienia zagrożenia środowiska wynika z wielu czynników, takich jak rodzaj przewożonego przez statek ładunku np. oleje, stan statku w chwili zatonięcia, ale również środowisko morskie, w którym spoczywa wrak. Pierwotne założenia o samooczyszczaniu się wód morskich na skutek ciągłego ruchu mas wód zostały obalone przez badania naukowe. Proces degradacji środowiska morskiego jest powolny, na co wpływ ma rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń we wszechoceanie<sup>1</sup>.

Dzięki działaniom IMO oraz nieustannym wysiłkom rządów i przemysłu na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa operacji morskich podejmowanych w ostatnich latach, liczba wypadków morskich znacznie się zmniejszyła. Pomimo tego liczba porzuconych wraków szacowana jest na kilkanaście tysięcy na całym świecie, co z kolei przedkłada się na problemy, jakie stwarzają one dla państw nadbrzeżnych i dla żeglugi w ogóle<sup>2</sup>.

Wzrost zainteresowania problemem występowania zagrożeń nawigacyjnych oraz ekosystemów morskich doprowadził do uchwalenia w 2007 r. Międzynarodowej Konwencji z Nairobi o usuwaniu wraków<sup>3</sup> (*The Nairobi Wreck Removal Convention* – WRC, dalej: konwencja wrakowa lub konwencja WRC). Konwencja wypełnia dotychczasową lukę w prawie międzynarodowym w zakresie szybkiego i bezpiecznego usuwania wraków statków morskich znajdujących się poza morzem terytorialnym. Traktat ten zapewnia państwom nadbrzeżnym solidną podstawę prawną do usuwania lub nakazania usuwania ze swoich linii brzegowych wraków, które stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi lub środowiska morskiego i przybrzeżnego. Swoją regulacją obejmuje również zapobieganie, łagodzenie lub eliminowanie zagrożeń stwarzanych przez wszelkie przedmioty zagubione na morzu ze statku (np. kontenery). Konwencja wrakowa nakłada na właścicieli statków odpowiedzialność finansową i zobowiązuje ich do wykupienia ubezpieczenia lub zapewnienia innego zabezpieczenia finansowego w celu pokrycia kosztów usunięcia wraku. Zapewnia ona również państwom prawo do podjęcia bezpośrednich działań przeciwko ubezpieczycielom.

Niestety zakres działania konwencji wrakowej jest ograniczony zarówno przedmiotowo, jak i terytorialnie, co powoduje, że konwencja nie ma zastosowania do wraków z czasów II wojny światowej, stanowiących niejednokrotnie

<sup>1</sup> J. Rogowska, *Wpływ wraków na środowisko na przykładzie s/s Stuttgart*, Gdańsk 2011, s. 7.

<sup>2</sup> <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Nairobi-International-Convention-on-the-Removal-of-Wrecks.aspx> (dostęp: 11.04.2023 r.).

<sup>3</sup> Międzynarodowa konwencja w sprawie o usuwaniu wraków (*Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks*), sporządzona w Nairobi 18.05.2007 r. (weszła w życie 14.04.2015 r.).

prawdziwe „bomby ekologiczne” z uwagi na ładunek, który te jednostki transportowały – broń, w tym chemiczną, ropę oraz inne ładunki niebezpieczne. W związku z powyższym, zakres niniejszego artykułu ograniczony został jedynie do regulacji konwencyjnych.

## 1. DEFINICJA WRAKU

Z uwagi na potrzebę określenia przedmiotu regulacji prawnej, niezbędne jest zdefiniowanie wraku statku morskiego. Kwestię tę uregulowała dopiero konwencja WRC, ponieważ do czasu jej przyjęcia na gruncie prawa międzynarodowego brak było definicji legalnej wraku. Zgodnie z art. 1 ust. 4 konwencji WRC, wrakiem (*wreck*) jest:

- statek, który zatonął lub osiadł na mieliźnie;
- jakakolwiek część statku, który zatonął lub osiadł na mieliźnie, włączając w to każdy przedmiot, który jest lub znajdował się na pokładzie statku;
- każdy przedmiot, który został zgubiony w morzu, a pochodził ze statku i zatonął, osiadł na mieliźnie lub dryfował na morzu;
- statek, w przypadku którego istnieje uzasadnione prawdopodobieństwo, że zatonie lub osiadzie na mieliźnie, a wszelkie skuteczne działania podjęte w celu pomocy jednostce lub ratowania każdej własności będącej w niebezpieczeństwie nie zostały jeszcze podjęte.

Z powyższej definicji wprost wynika powiązanie wraku ze statkiem morskim, gdyż wszystkie przedmioty, które mogą być uznane za wrak są albo były statkami lub ich częściami<sup>4</sup>. Jednocześnie konwencja posługuje się wyjątkowo szerokim pojęciem statku morskiego, włączając wodoloty, poduszkowce i platformy wiertnicze, z drugiej zaś strony swoim zakresem nie obejmuje okrętów wojennych ani innych statków należących lub używanych przez służby państwowe, chyba, że państwo-strona zdecyduje inaczej. W związku z tym, możliwe jest dokonanie klasyfikacji statków, a następnie wraków na statki handlowe (podlegające konwencji WRC) oraz okręty wojenne (wyłączone spod zakresu konwencji WRC).

M.H. Koziński słusznie wskazuje, że konwencyjne pojęcie wraku musi spełniać jeszcze jedno kryterium – „niebezpieczeństwa” dla nawigacji, środowiska morskiego, wybrzeża lub związanych z tym interesów państwa nadbrzeżnego, ale także portów morskich, rybołówstwa, turystyki, podwodnych instalacji<sup>5</sup>. Jest

---

<sup>4</sup> W. Adamczak, *Usuwanie wraków w świetle konwencji z 2007 roku*, Gdańskie Studia Prawnicze, t. XXI, 2009, s. 516.

<sup>5</sup> M.H. Koziński, *Problematyka prawna obszarów podmorskich*, Prawo Morskie, t. XXIV, Gdańsk 2008, s. 57.

to zatem kolejne kryterium, według którego można dokonać podziału wraków na stanowiące:

- zagrożenie dla żeglugi;
- mogące powodować szkody dla środowiska morskiego.

Zgodnie z postanowieniami konwencji WRC (art. 1 ust. 4 pkt b i c) niebezpieczeństwo dla żeglugi lub środowiska morskiego mogą stanowić – części statku albo obiekt, który znajdował się na statku (np. kontener). Zasadnie wskazuje się w literaturze przedmiotu, że należy pozostawić poza definicją wraku wszystkie części statku lub przedmioty, które zostały z niego zrzucone celowo<sup>6</sup> np. w następstwie awarii wspólnej. Należy zatem uznać, że zakresem stosowania konwencji WRC objęte są jedynie te części statku, jego ładunku lub wyposażenia, które zostały od niego odłączone w następstwie wypadku morskiego, które skutkowało wejściem na mieliznę albo zatonięciem. Wypadkiem morskim (*maritime casualty*) w rozumieniu konwencji jest zderzenie statków, wejście na mieliznę lub inny wypadek nawigacyjny lub inne zdarzenie na statku lub poza nim, powodujące szkodę materialną lub bezpośrednie zagrożenie taką szkodą dla statku lub jego ładunku.

Powyższe kryteria wyznaczają przedmiotowy zakres konwencji WRC. Zatem wyłącznie wrak spełniający wymagania konwencyjne może zostać usunięty (*removal*) przez państwo przy zastosowaniu środków odpowiednich, proporcjonalnych do niebezpieczeństwa wynikającego z dalszego zalegania na dnie morza lub na pozostawiania mieliznie.

## 2. ZAKRES TERYTORIALNY ZASTOSOWANIA KONWENCJI

Konwencja wrakowa w art. 1 określa zakres terytorialny jej stosowania – obszar konwencyjny (*convention area*). Kwestia ta budziła kontrowersje jeszcze na etapie prac nad tekstem traktatu. Początkowo zakładano, że konwencja powinna obejmować swoim zakresem przestrzeń poza jakąkolwiek jurysdykcją państwową, a więc Obszar. Niestety ostateczna treść konwencji wrakowej odnosi się jedynie do wyłącznej strefy ekonomicznej państwa nadbrzeżnego (będącego stroną konwencji) ustanowionej zgodnie z postanowieniami prawa międzynarodowego. Natomiast jeśli państwo-strona nie ustanowiło wyłącznej strefy ekonomicznej, konwencja ma zastosowanie do obszaru przyległego do morza terytorialnego nieprzekraczającego 200 mil morskich od linii podstawowych, od których mierzona jest szerokość morza terytorialnego. Należy zgodzić się z M.H. Kozińskim, że takie rozwiązanie ma charakter fragmenta-

---

<sup>6</sup> J. Nawrot, Z. Peplowska-Dąbrowska, *Środowiskowe, nawigacyjne oraz legislacyjne aspekty wraków*, Prawo Morskie, t. XXXVI, Gdańsk 2019, s. 79-80.

ryczny<sup>7</sup> i niestety nie rozwiązuje problemu wraków zalegających poza obszarem wyłącznej strefy ekonomicznej państwa-strony np. na wodach archipelagowych.

Jednakże konwencja umożliwiła rozszerzenie zakresu jej obowiązywania na obszar morza terytorialnego, co jest uzależnione od woli państwa-strony<sup>8</sup>. Warunkiem zastosowania konwencji na obszarze morza terytorialnego jest jednak notyfikacja tego faktu Sekretarzowi Generalnemu IMO<sup>9</sup>. Skorzystanie z tego rozwiązania spowoduje, że nie wszystkie postanowienia konwencji będą miały zastosowanie na terytorium tego państwa, w tym na jego morzu terytorialnym. Zatem pozostanie to bez uszczerbku dla praw i obowiązków tego państwa do podejmowania środków w odniesieniu do wraków znajdujących się na jego terytorium, w tym na morzu terytorialnym, innych niż lokalizowanie, oznaczenie i usuwanie ich zgodnie z omawianą konwencją.

### 3. PRZESŁANKI USUNIĘCIA WRAKÓW

Konwencyjną przesłanką usunięcia wraku jest uznanie go za niebezpieczny (*hazard*) dla: 1) żeglugi albo 2) środowiska morskiego. Art. 6 konwencji wrakowej przewiduje piętnaście przesłanek pozwalających na uznanie wraku za zagrożenie i są to m.in.:

- rodzaj, wielkość oraz konstrukcja wraku;
- głębokość wody w miejscu zatonięcia;
- zakres pływów oraz prądów w miejscu zatonięcia;
- bliskość szlaków żeglugowych;
- rodzaj ruchu;
- rodzaj oraz ilość ładunku we wraku oraz ilość i rodzaj oleju znajdującego się we wraku, a w szczególności szkody, jakie mogą powstać w przypadku uwolnienia ładunku lub oleju do środowiska morskiego;
- wysokość wraku nad lub pod powierzchnią wody podczas najniższego pływu astronomicznego.

Uznanie wraku za „niebezpieczny” determinuje możliwość oraz zakres działań podejmowanych przez państwo-stronę konwencji w celu usunięcia wraku, przy założeniu, że środki do tego użyte powinny być proporcjonalne do rodzaju zagrożenia. Uznanie wraku za niebezpieczny dla żeglugi uprawnia państwo

<sup>7</sup> M.H. Koziński, *Problematyka prawna ...*, s. 56.

<sup>8</sup> W literaturze przedmiotu wskazuje się, że jest to mechanizm „*opt-in*”, zob. J. Nawrot, Z. Peplowska-Dąbrowska, *Środowiskowe, nawigacyjne...*, s. 85.

<sup>9</sup> Państwa-strony konwencji, które rozszerzyły zakres stosowania konwencji WRC na obszar morza terytorialnego to m.in.: Albania, Antigua i Bermuda, Bahamy, Bułgaria, Cypr, Dania, Francja, Kenia, Liberia, Malta, Wyspy Marshalla, Holandia, Panama, Wielka Brytania.

nadbrzeżne do podjęcia każdej formy działań prewencyjnych, ograniczenia lub eliminacji niebezpieczeństwa powodowanego przez wrak. Natomiast uznanie wraku za stanowiący zagrożenie dla środowiska morskiego musi być poparte uzasadnionym przekonaniem o poważnych, szkodliwych konsekwencjach dla środowiska.

W literaturze przedmiotu wskazuje się na prymat przesłanki niebezpieczeństwa wraku dla żeglugi nad zagrożeniem dla środowiska morskiego<sup>10</sup>. Autorka nie zgadza się z tą koncepcją. Po pierwsze, z treści art. 1 ust. 5 konwencji wrakowej nie można wyprowadzić twierdzenia o wyższości przesłanki zagrożenia nawigacyjnego nad przesłanką zanieczyszczenia środowiska. Obie są względem siebie równorzędne i nie wymagają spełnienia dodatkowych warunków do usunięcia wraku. Po drugie, nie sposób zgodzić się z twierdzeniem, aby w przypadku przesłanki zagrożenia środowiska powstała konieczność wykazania istnienia uzasadnionego ryzyka wystąpienia poważnych szkód dla środowiska morskiego. Należałoby bowiem zadać pytanie komu państwo zainteresowane miałyby wykazać istnienie uzasadnionego interesu. Tymczasem konwencja wrakowa nie nakłada na państwo-stronę obowiązku notyfikowania IMO zamiaru usunięcia wraku zagrażającego środowisku, jak ma to miejsce w przypadku rozszerzenia zakresu obowiązywania konwencji na obszar morza terytorialnego. Zatem w ocenie autorki wystarczające do podjęcia działań mających na celu usunięcie wraku będzie uzasadnione przekonanie państwa zainteresowanego o poważnych, szkodliwych konsekwencjach dla środowiska.

### 3. PROCEDURA USUNIĘCIA WRAKU

Konwencja wrakowa nakłada na państwo bandery obowiązek niezwłocznego raportowania państwu nadbrzeżnemu o wypadku morskim, w wyniku którego statek stał się wrakiem, jeśli do zdarzenia doszło w obszarze konwencyjnym tego państwa. Raport powinien zawierać informacje dokładnie lokalizujące wrak, a także jego rodzaj, rozmiar i konstrukcję, charakter uszkodzenia oraz stan wraku, rodzaj i ilość ładunku, w szczególności substancji niebezpiecznych i szkodliwych, jak również ilość i rodzaje oleju znajdującego się na pokładzie wraku. Jeśli państwo zainteresowane ustali, że wrak stanowi zagrożenie, niezwłocznie podejmuje czynności określone w art. 9 konwencji wrakowej, a mianowicie zawiadamia państwo bandery oraz podejmuje konsultacje z państwem bandery odnośnie do działań, które mają być podjęte wobec wraku. Jednocześnie jak podnosi W. Adamczak, państwo, na obszarze którego zalega wrak powinno ostrzec o powstałym zagrożeniu zainteresowane państwa oraz załogi

<sup>10</sup> J. Nawrot, Z. Peplowska-Dąbrowska, *Środowiskowe, nawigacyjne...*, s. 80-81.

statków, oznaczyć miejsce położenia wraku stosownie do międzynarodowych regulacji oraz dokonać ogłoszenia o zagrożeniu<sup>11</sup>.

Następnie właściciel rejestrowy (*registered owner* – osoba zarejestrowana jako właściciel, a w przypadku braku rejestracji, osoba będąca właścicielem statku w czasie wypadku morskiego) dokonuje usunięcia wraku stanowiącego zagrożenie samodzielnie lub przy pomocy ratowników. Jeszcze przed przystąpieniem do usunięcia wraku, zainteresowane państwo może określić warunki usunięcia wraku, lecz jedynie w zakresie niezbędnym do zapewnienia, że usuwanie przebiega w sposób zgodny z zasadami bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Natomiast po rozpoczęciu usuwania wraku, państwo zainteresowane może ingerować w procedurę jedynie w zakresie niezbędnym do zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony środowiska morskiego.

Zainteresowane państwo ma uprawnienie do określenia terminu, w którym wrak ma zostać wydobyty przez właściciela rejestrowego, biorąc pod uwagę rodzaj zagrożenia. Nadto, w przypadku przekroczenia określonego terminu, państwo, w którego obszarze konwencyjnym zalega wrak może go samodzielnie usunąć na koszt właściciela rejestrowego i przy użyciu odpowiednich środków zgodnych z zasadami bezpieczeństwa i ochrony środowiska morskiego.

#### 4. ODPOWIEDZIALNOŚĆ WŁAŚCICIELA WRAKU I MOŻLIWOŚĆ JEJ OGRANICZENIA

Konwencja wrakowa ustanawia nowy rodzaj obiektywnej odpowiedzialności cywilnej właściciela statku w stosunkach żeglugowych – odpowiedzialności za usunięcie wraku statku stanowiącego zagrożenie (art. 10). Odpowiedzialność obejmuje koszty ustalenia położenia wraku, jego oznaczenia oraz usunięcia. Rozwiązanie to stanowi *novum* w prawie morskim<sup>12</sup>. Jest to odpowiedzialność na zasadzie ryzyka, zatem brak jest wymogu wykazania winy właściciela rejestrowego w doprowadzeniu do zdarzenia, w wyniku którego statek lub jego część stał się wrakiem. Właściciel rejestrowy może jednak zwolnić się z odpowiedzialności, jeśli wykaże, że zdarzenie zostało spowodowane przez akt wojny, powstanie, wojnę domową lub naturalne zjawisko o wyjątkowym i nieuniknionym charakterze albo działanie osoby trzeciej, niedbalstwo albo inne szkodliwe działanie jakiegokolwiek władzy odpowiedzialnej za utrzymanie światła i urządzeń nawigacyjnych. Należy zwrócić uwagę, że działania terrorystyczne nie wpisują się w pojęcie aktu wojny.

Odpowiedzialność właściciela za wrak nie ma jednak charakteru nieograniczonego. Konwencja przewiduje bowiem, że właściciel rejestrowy ma prawo do

<sup>11</sup> W. Adamczak, *Usuwanie wraków...*, s. 519.

<sup>12</sup> M.H. Koziński, *Problematyka prawna ...*, s. 58.

ograniczenia odpowiedzialności zgodnie z obowiązującym systemem krajowym lub międzynarodowym takich, jak Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie (LLMC)<sup>13</sup>. Ponadto, zobowiązania, które są sprzeczne z innymi konwencjami IMO takimi, jak konwencja: bunkrowa<sup>14</sup>, CLC<sup>15</sup>, HNS<sup>16</sup>, o odpowiedzialności cywilnej za szkody jądrowe są wyłączone przez konwencję wrakową.

W pierwszej kolejności należy odnieść się do możliwości ograniczenia odpowiedzialności na gruncie prawa międzynarodowego. Konwencja LLMC wprowadza ograniczenie odpowiedzialności o relatywnie szerokim zakresie zastosowania, gdyż można ją stosować równocześnie do zobowiązań umownych i pozaumownych wynikających z tego samego zdarzenia<sup>17</sup>. Przedmiotowy zakres konwencji obejmuje roszczenia wynikające z wypadków jako zdarzeń o charakterze losowym, a mających związek ze statkiem, bez względu na podstawę odpowiedzialności. Chodzi o roszczenia z tytułu szkód na osobie lub w mieniu powstałe na statku lub w bezpośrednim związku z jego eksploatacją (*operations of the ship*) czy działaniami ratowniczymi, włączając w to straty będące następstwem tych szkód.

Zgodnie z art. 2 ust. 1d konwencji LLMC roszczeniami podlegającymi ograniczeniu są roszczenia z tytułu podniesienia, usunięcia, zniszczenia lub uczynienia nieszkodliwym statku, który zatonął, stał się wrakiem, wszedł na mieliznę lub został porzucony, wraz ze wszystkim, co znajduje się lub znajdowało się na takim statku. Granicą odpowiedzialności, o której mowa w konwencji LLMC jest kwota, na którą może powołać się podmiot uprawniony (określony w konwencji dłużnik), a której celem jest zaspokojenie wszystkich roszczeń podlegających ograniczeniu, a przysługujących przeciwko temu dłużnikowi, wynikających z każdego odrębnego zdarzenia. Kwota ograniczenia jest różna dla każdego z roszczeń.

---

<sup>13</sup> Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie (*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims*), sporządzona w Londynie 19.11.1976 r. (Dz.U. z 1986 r. Nr 35, poz. 175), zmieniona protokołem z 2.05.1996 r. (Dz.U. z 2012 r. poz. 146 ze zm.).

<sup>14</sup> Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*), przyjęta przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie 23.03.2001 r. (Dz.U. z 2008 r. Nr 148, poz. 939).

<sup>15</sup> Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*), sporządzona w Brukseli 29.11.1969 r., zmieniona protokołem z 27.11.1992 r. (Dz.U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1526).

<sup>16</sup> Międzynarodowa Konwencja w sprawie odpowiedzialności i rekompensaty za szkody związane z przewozem morzem substancji niebezpiecznych i szkodliwych (*International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea*) z 1996 r. (Konwencja HNS).

<sup>17</sup> J. Łopuski, *Prawo morskie*, t. II 1, s. 287 i n.



Państwa-strony konwencji WRC mogą wykluczyć stosowanie limitów przewidzianych w Konwencji LLMC wobec właściciela statku w odniesieniu do kosztów usunięcia wraku statku na ich terytorium. Rozwiązanie to doprowadzi do zniesienia ograniczenia odpowiedzialności w odniesieniu do kosztów usunięcia wraku w granicach ich wód terytorialnych, w tym w odniesieniu do szkód wyrządzonych w miejscu schronienia<sup>18</sup>. Chęć wprowadzenia tego rozwiązania do ustawodawstwa wewnętrznego danego państwa wymaga jednak specjalnego powiadomienia przekazanego do Sekretarza Generalnego IMO zgodnie z art. 3 ust. 2 konwencji WRC.

## 5. OBOWIĄZKOWE UBEZPIECZENIA W ZAKRESIE USUWANIA WRAKÓW

Konwencyjna odpowiedzialność za wrak jest skorelowana z obowiązkiem posiadania przez właściciela statku nowego rodzaju obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody mogące powstać w związku z usunięciem wraku lub posiadania innego finansowego zabezpieczenia kosztów usunięcia wraku. Obowiązek posiadania ubezpieczenia lub gwarancji finansowej innego rodzaju np. bankowej lub ubezpieczeniowej dotyczy statku o pojemności co najmniej 300 GT dla pokrycia odpowiedzialności przewidzianej w konwencji wrakowej i do wysokości limitów stosowanych w państwie bandery.

Z umowy ubezpieczenia wynikają uprawnienia poszkodowanych do kierowania roszczeń bezpośrednio do ubezpieczyciela w ramach *actio directa*<sup>19</sup>. W ten sposób ubezpieczyciel jest odpowiedzialny za zobowiązania właściciela rejestrowego i to wobec niego mogą być podejmowane bezpośrednie działania osób trzecich występujących z roszczeniami. W takim przypadku ubezpieczyciel może powołać się na środki obrony dostępne dla zarejestrowanego właściciela, w tym prawo do ograniczenia odpowiedzialności, nawet jeśli zarejestrowany właściciel nie jest uprawniony do ograniczenia swojej odpowiedzialności, ubezpieczyciel może nadal ograniczyć odpowiedzialność do kwoty ubezpieczenia. Ubezpieczyciel nie może jednak powoływać się na żadne środki obrony lub wyłączenia określone w polisie ubezpieczeniowej, z wyjątkiem umyślnego działania zarejestrowanego właściciela.

Certyfikat potwierdzający posiadanie ubezpieczenia lub zabezpieczenie finansowe jest wydawany przez odpowiedni organ państwa, w którym statek jest zarejestrowany. Dokument certyfikatu powinien znajdować się na pokładzie statku, a jego kopię należy złożyć w rejestrze okrętowym.

<sup>18</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/pl/TXT/?uri=CELEX:52012DC0715> (dostęp: 11.04.2023 r.).

<sup>19</sup> M. Adamowicz, *Morskie ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej jako specyficzny typ ubezpieczeń przymusowych*, Prawo Morskie, Gdańsk 2015, t. XXXI, s. 89.

## 6. UMOWA O USUNIĘCIE WRAKU

Jak wyżej wspomniano, właściciel rejestrowy statku może samodzielnie usunąć wrak albo zlecić te działania odpowiedniemu podmiotowi. Usuwanie wraków wymaga przeprowadzenia operacji przy użyciu specjalistycznego sprzętu. Usługi te są zwane „mokrym ratownictwem” i obejmują usuwanie katastrof morskich, usuwanie zagrożeń związanych z zanieczyszczeniem środowiska oraz usuwanie zagrożeń dla żeglugi. Operacje te wymagają specjalistycznej wiedzy oraz sprzętu, a to może pociągnąć za sobą znaczne koszty<sup>20</sup>.

Usługi usuwania wraków mogą być wykonywane na podstawie standardowych formularzy opracowywanych przez BIMCO (*The Baltic and International Maritime Council*). Wprowadzone po raz pierwszy w 1999 r. formularze BIMCO WRECKFIXED, WRECKSTAGE i WRECKHIRE zostały zrewidowane i zaktualizowane w 2010 r. Formularze te są w powszechnym i szerokim użyciu i stanowią wzór do negocjowania umów, które równoważą interesy wszystkich stron zaangażowanych w operację usuwania wraków.

Wzory dokumentów żeglugowych opracowywanych przez BIMCO są powszechnie używane w obrocie międzynarodowym. Wzór umowy WRECKFIXED 2010 oparty jest na zasadzie „no cure – no pay”. Zgodnie z tym formularzem statek oznacza jakiegokolwiek statek, jednostkę lub mienie albo ich część, jakiegokolwiek natury, łącznie ze wszystkim, co się w nim lub na nim znajduje, w tym między innymi z ładunkiem i bunkrami. Ponadto, zgodnie z postanowieniami wzoru właściciel rejestrowy musi zagwarantować, że przez cały okres obowiązywania umowy będzie utrzymywał pełne ubezpieczenie od normalnego ryzyka P&I, w tym od odpowiedzialności cywilnej ratowników, potwierdzone certyfikatem wydanym przez klub P&I lub ubezpieczyciela zaakceptowanego przez podmiot dokonujący usunięcia wraku.

Wykonawca zobowiązany jest do zachowania należytej staranności podczas wykonywania usług w celu zapobiegania i minimalizowania szkód dla środowiska naturalnego, a także do wprowadzenia, utrzymania i realizacji planu reagowania na zanieczyszczenia, który spełnia wymagania właściwych władz. Istotne jest postanowienie, zgodnie z którym właściciel rejestrowy ma obowiązek zabezpieczenia usuwającego wrak przed wszelkimi konsekwencjami jakiegokolwiek zanieczyszczenia wynikającego ze zrzutu lub ulatniania się jakiegokolwiek zanieczyszczenia ze statku, z wyjątkiem przypadków, gdy takie zanieczyszczenie jest konsekwencją zaniedbania ze strony samego usuwającego.

Omawiany wzorzec umowy zawiera trzy załączniki, z których szczególne znaczenie ma załącznik nr 3 stanowiący dzienny raport podmiotu usuwającego wrak. Zawarte są w nim m.in. informacje o statusie wraku, pogodzie (w tym kierunku wiatru, kierunku i wysokości fal), czynnościach podjętych w ciągu ostatnich 24 godzin oraz planowanych na następne 24 godziny.

<sup>20</sup> <https://www.marine-salvage.com/overview/wreck-removal/> (dostęp: 12.04.2023 r.).

## WNIOSKI

Do dnia dzisiejszego największym i najdroższym usunięciem wraku, jakiego kiedykolwiek się podjęto było usuwanie wraku wycieczkowca *Costa Concordia* w latach 2012-2014. Statek o długości 300 m i ważący ponad 114 tys. ton leżał na prawej burcie 20 miesięcy w pobliżu włoskiej wyspy Giglio. W czasie skomplikowanej operacji, prowadzonej i przygotowanej przez 500 specjalistów z 26 krajów świata wrak został obrócony o 65 stopni. Następnie został przecholowany do Genui w celu poddania go recyklingowi, gdzie odzyskano około 53 tys. ton materiałów poddanych recyklingowi. Ponad 350 pracowników pracowało niemal przez całą dobę, aby zdemontować statek w sposób bezpieczny i przyjazny dla środowiska, przepracowując łącznie milion roboczogodzin<sup>21</sup>. Koszty tego przedsięwzięcia oszacowano na 1,5 mld USD<sup>22</sup>. Znacząco podniosło ono rangę międzynarodowej branży ratownictwa morskiego i wyznaczyło nowe standardy kompetencji technicznych w operacjach usuwania wraków.

Jednakże operacja usuwania wraku *Costa Concordia* miała miejsce jeszcze przed wejściem w życie konwencji WRC, a zatem postanowienia konwencji nie miały zastosowania do działań związanych z usunięciem wraku wycieczkowca. Największą zaletą konwencji jest to, że zapewnia ona jednolite regulacje dotyczące wraków. Z jednej strony jasno określa odpowiedzialność właściciela rejestrowego za wrak, a z drugiej umożliwia państwu dotkniętemu katastrofą podjęcie działań w sytuacjach wymagających natychmiastowego działania. Wreszcie konwencja zapewnia również możliwość finansowego zabezpieczenia przyszłych ewentualnych roszczeń z tytułu usunięcia wraku poprzez wprowadzenie obowiązkowego ubezpieczenia na rzecz właściciela połączonego z możliwością dochodzenia roszczeń bezpośrednio od ubezpieczyciela.

Do dnia 23 marca 2023 r. konwencję wrakową ratyfikowało 65 państw. Nie ma wśród nich Polski, która jednak podjęła już działania mające na celu ratyfikację przedmiotowej konwencji. Przygotowano projekt wniosku o ratyfikację, który został przekazany do konsultacji wewnątrzresortowych wraz z projektem ustawy zmieniającej Kodeks morski. Planowany termin przyjęcia projektu przez Radę Ministrów to IV kwartał 2023<sup>23</sup>.

---

<sup>21</sup> <https://gcaptain.com/costa-concordia-dismantling-completed-in-italy/> (dostęp: 11.04.2023 r.).

<sup>22</sup> <https://tvn24.pl/swiat/1-5-mld-dol-i-piec-dni-holowania-by-costa-concordia-ostatni-raz-zawinela-do-portu-ra453656> (dostęp: 11.04.2023 r.).

<sup>23</sup> <https://www.gov.pl/web/premier/projekt-ustawy-o-zmianie-ustawy-kodeks-morski-oraz-niektorych-innych-ustaw> (dostęp: 19.04.2023 r.).

## LIABILITY FOR POLLUTION FROM SHIP WRECKS

**Keywords:** wreck, pollution liability, pollution from shipwrecks, Nairobi Convention, WRC Convention, marine pollution

### Abstract

Wrecks lying on the seabed pose a risk to both shipping and the marine environment and the interests of the country in whose area the wreck is located. This problem has been recognized internationally and resulted in the enactment of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks under the auspices of the IMO. Under the convention, it is the ship's registered owner who is financially responsible for removing the wreck from the seabed. In addition, the convention imposes an obligation to carry insurance or provide other financial security to cover the cost of removing the wreck. The interested state party will be able to make direct claims to insurers for claims related to the removal of the wreck. The scope of the convention covers the exclusive economic zone in principle, but it also contains optional provisions allowing its provisions to be extended to the territorial waters of the interested states.

### BIBLIOGRAFIA

- Adamczak W., *Usuwanie wraków w świetle konwencji z 2007 roku*, Gdańskie Studia Prawnicze, t. XXI, 2009
- Adamowicz M., *Morskie ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej jako specyficzny typ ubezpieczeń przymusowych*, Prawo Morskie, Gdańsk 2015, t. XXXI
- Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie (*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims*), sporządzona w Londynie 19.11.1976 r. (Dz.U. z 1986 r. Nr 35, poz. 175), zmieniona protokołem z 2.05.1996 r. (Dz.U. z 2012 r. poz. 146 ze zm.)
- Koziński M.H., *Problematyka prawna obszarów podmorskich*, Prawo Morskie, t. XXIV, Gdańsk 2008
- Łopuski J., *Prawo morskie*, t. II 1, Bydgoszcz 1998
- Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*), przyjęta przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie 23.03.2001 r. (Dz.U. z 2008 r. Nr 148, poz. 939)
- Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*), sporządzona w Brukseli 29.11.1969 r., zmieniona protokołem z 27.11.1992 r. (Dz.U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1526)

- Międzynarodowa Konwencja w sprawie odpowiedzialności i rekompensaty za szkody związane z przewozem morzem substancji niebezpiecznych i szkodliwych (*International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea*) z 1996 r. (Konwencja HNS)
- Nawrot J., Peplowska-Dąbrowska Z., *Środowiskowe, nawigacyjne oraz legislacyjne aspekty wraków*, Prawo Morskie, t. XXXVI, Gdańsk 2019
- Rogowska J., *Wpływ wraków na środowisko na przykładzie s/s Stuttgart*, Gdańsk 2011

## STRONY INTERNETOWE:

- <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Nairobi-International-Convention-on-the-Removal-of-Wrecks.aspx>
- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/pl/TXT/?uri=CELEX:52012DC0715>
- <https://www.marine-salvage.com/overview/wreck-removal/>
- <https://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artukul/wrak;statku;costa;concordia;jest;holowany;do;genui,30,0,1586974.html>
- <https://gcaptain.com/costa-concordia-dismantling-completed-in-italy/>
- <https://tvn24.pl/swiat/1-5-mld-dol-i-piec-dni-holowania-by-costa-concordia-ostatni-raz-zawinela-do-portu-ra453656>
- <https://www.gov.pl/web/premier/projekt-ustawy-o-zmianie-ustawy-kodeks-morski-oraz-niektorych-innych-ustaw>