

JANUSZ SYMONIDES

## KILKA UWAG W SPRAWIE PRAWNOMIĘDZYNARODOWEGO STATUSU PLATFORM, SZTUCZNYCH WYSP, INSTALACJI I KONSTRUKCJI MORSKICH

*W artykule podjęto rzadko omawiany temat działalności na morzu konstrukcji technicznych niebędących statkami, przede wszystkim pływających platform wiertniczych. Opisano rodzaje i klasyfikację platform morskich, kwestię uznawania stałych i ruchomych platform/instalacji morskich za statki, sztucznych wysp, platform, instalacji i konstrukcji w świetle prawa międzynarodowego, jurysdykcji nad sztucznymi wyspami, instalacjami i konstrukcjami. Poruszono sprawę prawa budowy platform, instalacji i konstrukcji, stref bezpieczeństwa oraz prawa pościgu wokół sztucznych wysp, instalacji i konstrukcji, usuwania nieczynnych instalacji.*

*Najważniejszym mankamentem w prawie morza jest brak konwencji międzynarodowej regulującej kwestie odpowiedzialności za szkody powstające wskutek wycieku ropy i katastrofy platform wydobywczych.*

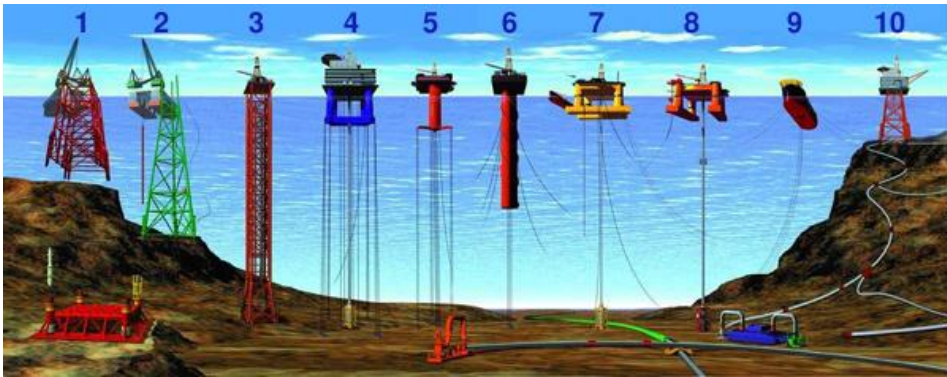
### 1. RODZAJE I KLASYFIKACJA PLATFORM MORSKICH

Platformy do wydobycia ropy naftowej pojawiają się na przełomie XIX i XX w. i są związane z poszukiwaniem i eksploatacją zasobów ropy na jeziorach w Stanach Zjednoczonych. Pierwsza platforma morska została umieszczona w kanale św. Barbary w Kalifornii pod koniec XIX w. Wiercenia prowadzono z przybrzeżnego mola łączącego się z lądem. W latach 20. i 30. XX w. zaczęto wiercić na Morzu Kaspijskim i w Zatoce Meksykańskiej. Po proklamowaniu przez Stany Zjednoczone prawa do szelfu kontynentalnego w 1945 r. (deklaracja Trumana) rozpoczęła się ekspansja wierceń na morzu, rozwijająca się w miarę upływu czasu i zwiększającego się zapotrzebowania na ropę. Można zauważyć dużą swobodę w stosowanym nazewnictwie. Obok platform morskich (*offshore platforms*) używana jest nazwa platforma olejowa lub gazowa (*oil, gas platforms*). W zależności od fazy projektu wydobywczego, badawczego i rodzaju eksploatacyjnych zasobów rozróżnia się platformy

wiertnicze i wydobywcze. Z czasem zamiast nazwy „platforma” zaczął się upowszechniać termin „instalacja morska” (*offshore installation*). Taki termin zaczyna być dość często stosowany w ustawach krajowych. Przykładowo, tego terminu używa ustawa ChRL z 1993 r. czy ustawa Wielkiej Brytanii (*The Offshore Installation Regulations*, 2005). Jest to uzasadnione ogromną różnorodnością urządzeń eksploatacyjnych, z których nie wszystkie są platformami. Trudno mówić o platformie w przypadku statku wiertniczego czy urządzeń do gromadzenia ropy, które czasem są wycofanymi z żeglugi tankowcami.

Różnorodność instalacji morskich jest dość duża. Wikipedia wymienia w języku angielskim: *compliant tower*, *semi-submersible platform*, *jack-up drilling rig*, *drillship*, *floating production systems*, *tension-leg platform*, *gravity-based structure*, *spar platforms*, *condeep platforms*.

### Rodzaje platform



1, 2 – conventional fixed platforms; 3 – compliant tower; 4, 5 – vertically moored tension leg and mini-tension leg platform; 6 – spar; 7, 8 – semi-submersibles; 9 – floating production, storage, and offloading facility; 10 – sub-sea completion and tie-back to host facility.

Źródło: [http://en.wikipedia.org/wiki/Oil\\_platform](http://en.wikipedia.org/wiki/Oil_platform)

Instalacje te można podzielić na dwa zasadnicze rodzaje: platformy stałe i ruchome. Platformy stałe mogą być:

- konstrukcjami stalowymi wieżowymi;
- platformami grawitacyjnymi;
- platformami wieżowymi z odciągami.

Platformy stałe są stosowane na głębokościach do 600 m. Obecnie stanowią one niewielki procent wszystkich instalacji wydobywczych (interesujące uwagi na ten temat przedstawiono w memoriale Finlandii w sprawie o przejście przez Wielki Belt w sporze z Danią (ICJ 1991, s. 52–60).

Instalacje ruchome (pływające) dzieli się na:

- platformy kotwiczone pionowo – składają się z pływającego kadłuba, który jest zakotwiczony przez liny i ciągła kotwiczne biegnące pionowo; nadają się do stosowania na głębszych wodach;
- platformy półzanurzone, które mają pewną zdolność przemieszczania się dzięki dolnym kadłubom (pontonom) zaopatrzonym w napęd;
- platformy samopodnośne, które jak ich nazwa wskazuje, mają zdolność podnoszenia się ponad poziom morza za pomocą opuszczanych podpór.

Do ruchomych instalacji wiertniczych i wydobywczych zalicza się także:

- statki wiertnicze zdolne do prowadzenia wierceń na dużych głębokościach, nawet do 4000 m;
- pływające punkty produkcji, przechowywania i załadunku, mające zdolność odbierania i magazynowania wydobytej ropy do czasu jej przepompowania na tankowce czy barki.

Wprawdzie ruchome instalacje wiertnicze i wydobywcze (czasami oba te działania może podejmować jedna instalacja) teoretycznie mają zdolność przemieszczania się, co skłania niektórych autorów, jak również niektóre umowy, do traktowania ich tak jak statki, jednak w praktyce zdolność „pływania” sprowadza się głównie do „utrzymywania się” na powierzchni morza. Ich zdolność do żeglugi jest ograniczona dużym zanurzeniem części podwodnych. Z powodu katastrof podczas prób samodzielnego przemieszczania się instalacje ruchome są obecnie raczej holowane lub przewożone na specjalnych statkach przystosowanych do przewozu ciężkich ładunków. Oczywiście uwaga ta nie dotyczy statków wiertniczych, które mają zdolność do samodzielnego pływania.

## 2. KWESTIA UZNAWANIA STAŁYCH I RUCHOMYCH PLATFORM (INSTALACJI) MORSKICH ZA STATKI

Mimo że powszechnie przeważa pogląd odrzucający uznanie instalacji morskich (*offshore*) – poza statkami wiertniczymi – za statki, sytuacja daleka jest od jednoznaczności. Dzieje się tak, gdyż w wielu umowach międzynarodowych ze względu na dążenie do zapobiegania negatywnym konsekwencjom działań prowadzonych przez te instalacje są one uznawane za statki.

Umowy międzynarodowe w tej kwestii można podzielić na kilka grup. Do pierwszej należy zaliczyć te, które wyraźnie odróżniają statki od instalacji morskich – IV konwencję genewską o szelfie kontynentalnym z 1958 r. i konwencję o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS). Akty te wprawdzie nie podają definicji statków czy platform, instalacji, konstrukcji oraz sztucznych wysp, ale wyraźnie rozdzielają postanowienia dotyczące instalacji od tych, które odnoszą się do statków. Wąską definicję statków, nieobejmującą instalacji stałych i rucho-

mych, przyjęto także w innych konwencjach. Na przykład konwencja dotycząca interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia olejami (1969) w art. II stwierdza: „2. Statek oznacza [...] b) każde urządzenie pływające z wyjątkiem instalacji lub urządzeń używanych do badania i eksploatacji zasobów dna i podglebia mórz i oceanów”. Podobną definicję statku proponuje konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (1974). Ma ona zgodnie z art. II zastosowanie tylko do statków upoważnionych do podnoszenia bandery państw-stron tej konwencji.

Do drugiej grupy należy zaliczyć konwencje stojące na przeciwnym stanowisku, obejmujące pojęciem statku wszystkie instalacje morskie, tak stałe, jak ruchome. Należy do niej konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (1973) definiująca statek jako jednostkę pływającą jakiegokolwiek typu, używaną w środowisku morskim. Wyliczenie obejmuje: wodoloty, poduszkowce, statki podróżne, urządzenia pływające oraz stałe bądź pływające platformy. Taką samą definicję statku, poszerzoną o pływające punkty odbioru, gromadzenia i przeładunku ropy, podaje konwencja o kontroli szkodliwych systemów antyporostowych na statkach (2001). Szerokie określenie statku, obejmujące „platformy nieruchome lub pływające”, przyjmuje także konwencja o ochronie środowiska Morza Bałtyckiego oraz konwencja MARPOL (73/78).

Trzecią grupę umów międzynarodowych stanowią konwencje uznające za statki pływające platformy morskie. Przyjęte rozwiązania są jednak różne i mogą podlegać rozbieżnym interpretacjom, jak choćby to znajdujące się w konwencji o ratownictwie morskim (1989), która definiuje statek jako: „każde urządzenie nadające się do żeglugi”. Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza olejami (1954) włącza do definicji statku urządzenie holowane przez inny statek. Z kolei konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (1989) uznaje za statek „urządzenie pływające jakiegokolwiek rodzaju, niezłączone z dnem morskim, łącznie z urządzeniami dynamicznie podtrzymującymi (niewypornościowymi), urządzeniami zdolnymi do zanurzenia się lub wszelkimi innymi urządzeniami pływającymi”.

Szczególnym rozwiązaniem przyjętym między innymi w konwencji o usuwaniu wraków (2007) jest akceptacja tzw. podwójnego statusu. Konwencja uznaje za statki pływające platformy z wyjątkiem sytuacji, gdy są one zaangażowane w badanie, eksploatację czy produkcję zasobów mineralnych dna morskiego. Rozwiązanie to jest także przyjęte w rezolucjach IMO. Rezolucja poświęcona strefom bezpieczeństwa i bezpieczeństwu żeglugi wokół morskich instalacji i konstrukcji (Res. 671/16 z 1989 r.) wyjaśnia, że ruchome platformy używane do wiercenia w celach badawczych są uważane za statki wtedy, gdy znajdują się w transzycie i nie są zaangażowane w operacje wiertnicze, ale są instalacjami i konstrukcjami wtedy, gdy prowadzą wiercenia. Przyjęcie podwójnego statusu jest przedmiotem krytyki w nauce (Gold, Pappadonis, Spicer, Summerskill).

Pytanie, czy pływające instalacje morskie mogą być uznane za statki, pojawia się także w orzecznictwie sądów wewnętrznych. Na uwagę w tym względzie zasługuje orzecznictwo sądów amerykańskich. W 2005 r. Sąd Najwyższy Stanów Zjednoczonych w sprawie *Stewart v. Dutra Construction Company* (543 U.S. 481 2005), wbrew przeważającej opinii, że pływające instalacje produkcyjne nie mogą być uznane za statek w rozumieniu prawa morskiego, stwierdził, że *super scoop* (urządzenie pogłębiające wyposażone w czepaki do mułu) jest statkiem ze względu na posiadanie ograniczonego napędu i możliwość przemieszczania się na małych odległościach poprzez manipulację kablami i kotwicami.

Zdecydowana większość sądów okręgowych rozpatrująca podobne kwestie stanęła jednak na stanowisku, że instalacje nie mogą być kwalifikowane jako statki. W jednej z ostatnich spraw z 2013 r. – w sprawie *Lozman v. Riviera Beach* (133 S. Ct. 735, 2013) Sąd Najwyższy ponownie ustosunkował się do kwestii czy pływające konstrukcje produkcyjne mogą być uznane za statek. Sąd rozpatrywał kwestię, czy dom skonstruowany na barce jest statkiem. Biorąc pod uwagę, że konstrukcja była pozbawiona napędu i układu sterowniczego, nie uznał jej za statek. W sprawie *Warrior Energy Services Corporation v. ATP Titan* (2013 WL 1739378) sąd okręgowy mimo posiadania przez półzanurzoną platformę pływającą kadłuba, świateł nawigacyjnych, łodzi ratowniczych, urządzeń do wytwarzania prądu i produkcji wody pitnej nie uznał jej za statek. Decydującym argumentem było stwierdzenie, że w przeciwieństwie do statków wiertniczych ta pływająca instalacja przeznaczona jest do prowadzenia działalności wydobywczej przez kilka lat w jednym miejscu. Uzasadniona jest więc teza, że w orzecznictwie sądów amerykańskich przeważa pogląd, że pływające instalacje morskie nie są statkami.

Na marginesie rozwiązań konwencyjnych, których różnorodność pozwala na przyjmowanie nawet sprzecznych ze sobą rozstrzygnięć, należy stwierdzić, że obecna sytuacja jest w znacznej mierze wynikiem przyjęcia zaskakującego uzgodnienia. Zamiast dowodzić wbrew oczywistym faktom, że stałe platformy instalacyjne są statkami, należałoby po prostu uznać, że do tych instalacji (a także i do pływających) stosują się *mutatis mutandis* postanowienia tych umów. Przykładowo, nie ulega chyba wątpliwości, że kontroli stosowania szkodliwych systemów antyporostowych podlega nie tylko statek, ale i wszystkie instalacje. Do zobligowania właścicieli czy operatorów do poddania takiej kontroli nie trzeba tych instalacji uznawać za statki. Kwestia ta powinna więc być przeniesiona z definicji statku w umowach międzynarodowych do artykułu mówiącego o stosowaniu postanowień tej konwencji do instalacji morskich.

### 3. SZTUCZNE WYSPY, PLATFORMY, INSTALACJE I KONSTRUKCJE W ŚWIETLE PRAWA MIĘDZYNARODOWEGO

Umową międzynarodową, która jako pierwsza mówi o „instalacjach i innych urządzeniach”, jest IV konwencja genewska z 1958 r. Wprawdzie konwencja o prawie morza z 1982 r. wymienia platformy, sztuczne wyspy oraz instalacje i konstrukcje, jednak termin „platforma” występuje tylko raz w jej art. 1, przedstawiającym znaczenie terminów. W punkcie 5a wyjaśnia on, że „zatapianie” oznacza: „umyślne usuwanie odpadów i innych materiałów ze statków morskich, statków powietrznych, platform lub innych konstrukcji zbudowanych na morzu; umyślne niszczenie statków morskich, statków powietrznych, platform lub innych konstrukcji zbudowanych na morzu”. Natomiast pojęcie „zatapianie” nie obejmuje usuwania odpadów lub innych materiałów pochodzących z normalnej eksploatacji statków, platform i innych konstrukcji.

W pozostałych artykułach konwencja mówi już tylko o sztucznych wyspach, instalacjach i konstrukcjach. Termin „instalacja” obejmuje więc platformy. Te trzy terminy występują łącznie, a ich status prawny jest określony identycznie bez wprowadzania rozróżnienia w artykułach: 11, 56, 60, 87, 208 i 246. Wyłącznie o instalacjach mówi art. 258, poświęcony (w kontekście badań naukowych morza) używaniu wszelkich typów instalacji lub wyposażenia naukowo-badawczego. Również w zakresie ochrony i zachowania środowiska UNCLOS w art. 194, pkt 3d mówi o obowiązku państw zapobiegania, zmniejszania i kontroli zanieczyszczenia środowiska morskiego „z instalacji i urządzeń używanych do badania lub eksploatacji zasobów naturalnych dna i podziemia morskiego”.

W kwestiach zapobiegania zanieczyszczeniom środowiska morskiego z platform morskich istotne znaczenie mają: konwencja OSPAR (1992), konwencja barcelońska dotycząca Morza Śródziemnego (1976) oraz konwencja OPRC (1990). Z kolei w kwestiach oceny wpływu platform na środowisko należy odnotować konwencję ESPOO (2001) i protokół kijowski (2003).

Jeśli chodzi o prawo unijne, to na szczególną uwagę zasługuje przyjęta 12.06.2013 r. dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (2013/30/EU) w sprawie bezpieczeństwa działalności związanej z poszukiwaniem i wydobywaniem ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich, zapewniająca zastosowanie najwyższych standardów bezpieczeństwa na każdej instalacji wydobywczej państw unijnych (z wcześniejszych dyrektyw istotne znaczenie ma dyrektywa o odpowiedzialności za szkody środowiskowe, ELD-2004/35/EC). Dyrektywa 2013/30/UE wyjaśnia w preambule, że termin instalacja: „oznacza stacjonarny obiekt stały lub ruchomy lub zespół obiektów na stałe połączonych łącznikami lub innymi elementami, wykorzystywany do prowadzenia działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich”; obejmuje ruchome platformy wiertnicze wyłącznie wtedy, gdy są one

umiejscowione na obszarach morskich do celów wiercenia, wydobycia lub innych działań związanych ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego.

Zgodnie z pkt 32 preambuły dyrektywy jej postanowienia nie dotyczą ruchomych platform wiertniczych w trakcie ich przemieszczania. Są one uznane za statki i podlegają międzynarodowym konwencjom morskim (w szczególności SOLAS, MARPOL) lub równoważnym normom kodeksu budowy i wyposażenia ruchomych platform wiertniczych (*MODU Code*). Dyrektywa dotyczy takich platform tylko wtedy, gdy są one umiejscowione na obszarach morskich do celów wiercenia, wydobycia lub innych działań dotyczących działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich.

Co się tyczy miękkiego prawa, to można wymienić kodeks konstrukcji i wyposażenia dla mobilnego morskiego wiercenia IMO, jak również wskazówki i rekomendacje wydane przez UNEP, Bank Światowy oraz wiele organizacji pozarządowych.

### 3.1. SZTUCZNE WYSPY

Jak wynika z samej nazwy, sztuczną wyspę od wyspy w rozumieniu prawa morza różni przede wszystkim jej pochodzenie – to że jest ona wyłącznym efektem pracy czy dziełem człowieka<sup>1</sup>. Może być zarówno usypanym, namiecionym czy utwardzonym fragmentem lądu (piasku, gliny, skał, mułu), jak i konstrukcją (betonową, metalową, plastikową, szklaną) i nie ma to istotnego wpływu na jej położenie prawne, choć wypowiedane są w doktrynie poglądy, że sztuczną wyspą jest tylko sztucznie uformowany fragment lądu.

Wprawdzie konwencja o prawie morza z 1982 r. nie definiuje sztucznej wyspy, instalacji czy urządzenia, jednak odwołując się do istniejących już elementów definicji wyspy, można ogólnie stwierdzić, że: „sztuczną wyspą jest konstrukcja zbudowana lub obszar lądu uformowany poprzez działalność człowieka, położone na morzu i otoczone wodą, stale znajdujące się powyżej poziomu wody w czasie przyływu”. Niekiedy ustalenie, czy wyspa powstała w sposób naturalny, czy sztuczny, jest umowne i może być przedmiotem sporu. Prowadzenie prac związanych z utrzymaniem kanałów nawigacyjnych, pogłębianiem portów lub rzek może prowadzić wskutek działania prądów morskich, pływów czy innych sił naturalnych do takiego osadzenia wydobywanego materiału, że może on uformować wyspę. Czy powstała ona naturalnie, czy sztucznie?

W stosunku do wcześniejszych definicji postęp techniki, jak również potrzeby spowodowały, że powstaje pytanie, czy sztuczną wyspą jest tylko nieruchoma konstrukcja, przymocowana lub wzniesiona na dnie, czy również pływająca bądź unosząca się na powierzchni. Istotnym elementem charakteryzującym sztuczną wyspę jest z jednej strony wymaganie, by była umieszczona na morzu

---

<sup>1</sup> Dok. A/CONF. 62/WS/35.

i otoczona wodą, z drugiej zaś – by stale znajdowała się powyżej poziomu wody w czasie przyływu. Konstrukcja, która nie jest otoczona wodą, stanowi część urządzeń portowych lub brzegu, natomiast jeśli stale nie znajduje się powyżej poziomu wody, wówczas jest urządzeniem lub instalacją podwodną, a nie wyspą. Artykuł 11 UNCLOS wyjaśnia, że: „Za stałe urządzenia portowe nie uważa się przybrzeżnych instalacji i sztucznych wysp”.

Zagadnienie sztucznych wysp w prawie morza sprowadza się do kilku kwestii: po pierwsze, kto i gdzie ma prawo je budować, po drugie, kto i na jakiej podstawie sprawuje jurysdykcję nad nimi, i po trzecie, czym są (jaka jest ich istota prawna) sztuczne wyspy, instalacje, konstrukcje – innymi słowy, czy mają one prawo do posiadania obszarów morskich. Dla lepszego wyjaśnienia tych pytań, niezbędne jest jednak przedstawienie kilku podstawowych informacji dotyczących sztucznych wysp, instalacji i konstrukcji.

### 3.2. RODZAJE I ZASTOSOWANIA SZTUCZNYCH WYSP, INSTALACJI I KONSTRUKCJI

Sztuczne wyspy pojawiły się w prawie morza po instalacjach i urządzeniach do badania i eksploatacji zasobów dna morskiego. Jeszcze IV konwencja genewska o szelfie kontynentalnym z 1958 r. w ogóle nie używa terminu „sztuczna wyspa”, a w art. 5 mówi tylko o „instalacjach i innych urządzeniach” niezbędnych do badania i eksploatacji zasobów mineralnych szelfu. Sformułowanie to wskazuje na genezę terminu „instalacja”, który jest związany z badaniem i eksploatacją zasobów naturalnych szelfu.

Postęp naukowo-techniczny drugiej połowy XX stulecia, wykorzystanie oceanu światowego otworzyły nowe możliwości. Wzrastające potrzeby energetyczne, surowcowe, komunikacyjne, „kurczenie się lądu” oraz eksplozja demograficzna doprowadziły do ogromnej ekspansji sztucznych wysp, których możliwości wykorzystania są wręcz trudne do wyczerpującego przedstawienia.

Prace nad sztucznymi wyspami o różnorodnych funkcjach są prowadzone w wielu krajach, przy czym kwestia ta nabrała szczególnego znaczenia w Zatoce Perskiej, gdzie nie tylko Dubaj w Zjednoczonych Emiratach Arabskich, ale i większość bogatych krajów arabskich realizuje ambitne plany w tym względzie. Już obecnie wykorzystywane są możliwości zastosowania sztucznych wysp do produkcji energii elektrycznej. Istnieją elektrownie oparte na energii pływów. Prowadzone są prace nad projektami wykorzystania energii prądów morskich, a także różnicy temperatur między wodami powierzchniowymi a głębinowymi na oceanach. Rozważana jest także możliwość umieszczenia na sztucznych wyspach elektrowni atomowych.

Duże praktyczne znaczenie ma możliwość wykorzystania sztucznych wysp do celów turystycznych, rekreacyjnych oraz komunikacyjnych. Istnieje już wiele stacji przeładunkowych, głównie do tankowania ropy z dala od wybrzeży. Realizowane są także projekty budowy głębokowodnych portów. Sztuczne wy-



spy, instalacje i urządzenia mogą mieć również wielorakie zastosowania

badawcze, służą bowiem do zbierania i opracowywania danych dotyczących środowiska morskiego, klimatu i pogody<sup>2</sup>.

Zastanawiając się nad klasyfikacją czy rozróżnieniem sztucznych wysp z punktu widzenia ich konstrukcji, wypada się zgodzić z tezą, że nie tyle ważny jest ich rozmiar lub materiał, z którego są zbudowane, ile ustalenie, czy są nimi tylko wyspy na stałe umieszczone i związane z dnem, czy pojęcie to obejmuje także obiekty pływające.

Z punktu widzenia miejsca, w którym się znajdują lub są zbudowane, należy odróżniać sztuczne wyspy znajdujące się:

- na wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym, a więc w sferze zwierzchnictwa terytorialnego państwa;
- w strefie ekonomicznej i na szelfie kontynentalnym;
- na morzu otwartym.

Ma to istotne znaczenie dla określenia, kto ma prawo wnoszenia sztucznych wysp i kto sprawuje jurysdykcję nad nimi.

### 3.3. PRAWO BUDOWY PLATFORM, INSTALACJI I KONSTRUKCJI

Każde państwo nadbrzeżne ma, co wynika z istoty sprawowanego zwierzchnictwa terytorialnego, wyłączne prawo budowy instalacji i konstrukcji na swych wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym. Przy realizacji tego prawa powinno ono jednak uwzględniać wyraźnie sformułowane wymagania: „nieprzeszkadzania nieszkodliwemu przepływowi obcych statków przez morze terytorialne” oraz „niestawiania przeszkód przejściu tranzytowemu” przez cieśniny (art. 24 i 44 UNCLOS). Odnosi się to zresztą nie tylko do żegluga na własnym

---

<sup>2</sup> Zagadnieniem, które nie zostało uwzględnione w konwencji o prawie morza, jest status prawny wysp lodowych. Ich szczególna sytuacja polega na tym, że nie mogą być uznane za wyspy, gdyż nie są „obszarem lądu”, ponadto – w przeciwieństwie do wysp – nie są nieruchome i związane na stałe z dnem, lecz zmieniają swoje położenie, pływając po powierzchni mórz i oceanów. Nie mają one również tego stopnia trwałości i stabilności, który charakteryzuje jakikolwiek fragment lądu. Z kolei od sztucznych wysp odróżnia je to, że są pochodzenia naturalnego, stanowiąc fragmenty pól lodowych czy gór lodowych. Wyspy lodowe są różnej wielkości, a ich powierzchnia może wynosić kilka czy nawet kilkadziesiąt mil kwadratowych przy grubości sięgającej kilkudziesięciu metrów. Mogą więc być zamieszkiwane przez ludzi i wykorzystywane w różnoraki sposób. Już od wielu lat są użytkowane przez ekipy naukowców zajmujących się badaniem wysp lodowych i lodowców, środowiska morskiego oraz klimatu. Od dawna stanowią bazy dla rybołówstwa i służą do celów komunikacji lotniczej, tak cywilnej, jak wojskowej. Rozważane są także możliwości wykorzystania ich jako potencjalnych ogromnych źródeł wody pitnej. Nie jest rozwiązany problem statusu prawnego wysp lodowych. Czy stanowią one *res nullius*, czy *res communis*, czy może należą do państwa, z którego obszaru morskiego pochodzą? W przypadku wyspy lodowej, która nie jest okupowana czy użytkowana, można przyjąć, że jej charakter (przynależność państwowa) określony jest przez status obszaru morskiego, na którym się znajduje. Zatem na wodach terytorialnych należy do określonego państwa. Na morzu otwartym może podlegać zawłaszczeniu, użytkowaniu czy w razie potrzeby zniszczeniu przez każde państwo, może więc być uznana za *res nullius*.

morzu terytorialnym, lecz również do nieutrudniania żeglugi na wodach sąsiadujących państw. Wzniesienie czy umiejscowienie instalacji bądź konstrukcji w wąskich czy płytkich miejscach może prowadzić niekiedy do blokowania dostępu do sąsiednich portów czy utrudnienia żeglugi przez zamulenie lub zasypywanie torów wodnych państw leżących w pobliżu.

Jeśli chodzi o prawo budowy i użytkowania instalacji i konstrukcji w wyłącznej strefie ekonomicznej, to UNCLOS w art. 60 stanowi:

„1. W wyłącznej strefie ekonomicznej państwu nadbrzeżnemu przysługuje wyłączne prawo budowania, wydawania pozwoleń i przepisów dotyczących budowy i użytkowania:

- a) sztucznych wysp;
- b) instalacji i konstrukcji do celów przewidzianych w artykule 56 i innych celów gospodarczych;
- c) instalacji i konstrukcji, które mogą kolidować z wykonywaniem przez państwo nadbrzeżne jego uprawnień w strefie”.

Postanowienia tego artykułu *mutatis mutandis* stosują się do instalacji i konstrukcji na szelfie kontynentalnym<sup>3</sup>. Można więc przyjąć, że z punktu widzenia prawa wznoszenia i użytkowania sztucznych wysp, instalacji i konstrukcji strefa ekonomiczna i szelf traktowane są jednakowo.

Ścisłjsza egzegeza postanowień art. 60 pozwala stwierdzić, że konwencja przyznaje bez żadnych ograniczeń prawo budowania, wydawania pozwoleń i przepisów dotyczących budowy i użytkowania sztucznych wysp, podczas gdy w odniesieniu do instalacji i konstrukcji – prawo to ogranicza zakresem art. 56 i celami gospodarczymi. Powstaje więc pytanie, czy państwa mogą budować lub umieszczać bez zgody państwa nadbrzeżnego w strefie ekonomicznej instalacje i konstrukcje, które nie są przeznaczone do celów badania i eksploatacji zasobów naturalnych strefy, wykorzystania w celach energetycznych wody, prądów i wiatrów i które nie mają żadnego zastosowania gospodarczego, lecz służą, przykładowo, badaniom naukowym, nawigacji lub łączności satelitarnej.

Prawo państw trzecich umieszczenia instalacji i konstrukcji niemających celów gospodarczych w strefie ekonomicznej pozostaje jednak głównie teoretyczne z trzech powodów. Po pierwsze, konwencja nie podaje ani definicji sztucznych wysp, ani instalacji i konstrukcji, ani nie wymienia wyraźnie, jakie instalacje mogą być umieszczane czy budowane bez zgody państwa nadbrzeżnego. Może więc ono kwalifikować dowolną instalację jako sztuczną wyspę, w stosunku do której ma wyłączne prawa budowy i użytkowania. Po drugie, pkt 1c art. 60 przyznający państwu nadbrzeżnemu wyłączne prawa w odniesieniu do instalacji i konstrukcji, które mogą kolidować z wykonywaniem

<sup>3</sup> Tak stanowi art. 80 konwencji o prawie morza. Postanowienie to, ściśle rzecz ujmując, reguluje sytuację szelfu kontynentalnego poza granicami 200-milowej strefy ekonomicznej. W tym kontekście należy pamiętać, że inna jest sytuacja wód nad szelfem kontynentalnym w obrębie strefy ekonomicznej i inna poza jej granicami. W tym drugim przypadku wody nad szelfem mają status morza otwartego.

przez to państwo jego uprawnień w strefie, pozwala mu, przy bardzo prawdopodobnej w takiej sytuacji rozszerzającej interpretacji, uznać każdą niemal próbę budowy czy użytkowania jakiejś instalacji przez państwo trzecie za kolidujące z wykonywaniem jego praw w strefie. Po trzecie, przegląd ustawodawstwa dotyczącego wyłącznych stref ekonomicznych pozwala stwierdzić, że państwa nadbrzeżne w wielu wypadkach rozszerzają swoje kompetencje w odniesieniu do instalacji i konstrukcji.

Tezę, że sztuczne wyspy i instalacje nie mogą być wznoszone bez zgody państwa nadbrzeżnego, potwierdza art. 246 UNCLOS, który daje prawo państwu nadbrzeżnemu do cofania zgody na badania naukowe morza w wyłącznej strefie ekonomicznej i na szelfie, jeśli projekt badań wymaga budowy, użycia lub eksploatacji sztucznych wysp, instalacji i konstrukcji wymienionych w art. 60 i 80.

Zagadnieniem, które wywoływało dyskusję w nauce, była kwestia dopuszczalności budowy i użytkowania sztucznych wysp na morzu otwartym. Próbowano bowiem niekiedy dowodzić, że wznoszenie ich stanowi nie tyle dopuszczalne użytkowanie, co raczej zakazaną „konsumpcję” morza otwartego i że jest sprzeczne z zasadą niezawłaszczania, prowadzi bowiem w praktyce do trwałego „zajęcia”. Przeważył jednak pogląd szczególnie rozwijany w związku z amerykańską ustawą z 1974 r. o głębokowodnym porcie, że „rozsądne użytkowanie”, a więc nienaruszające praw innych państw, stanowi wystarczającą podstawę budowy sztucznych wysp.

Konwencja o morzu otwartym z 1958 r. nie wymienia prawa wznoszenia sztucznych wysp oraz instalacji wśród wolności morza otwartego, lecz równocześnie zastrzega, że enumeracja nie ma charakteru wyczerpującego. Praktyka budowy sztucznych wysp doprowadziła do zgodnego z postępowaniem technicznym rozszerzenia zasady wolności mórz i do wykształcenia normy zwyczajowej, zgodnie z którą państwa zarówno nadbrzeżne, jak i śródlądowe mają prawo wznoszenia instalacji na morzu otwartym. Na III konferencji doszło do odpowiedniej modyfikacji postanowień o wolnościach morza otwartego zgodnego z interesem społeczności międzynarodowej. Artykuł 87 UNCLOS w punkcie 1d wymienia: „wolność budowania sztucznych wysp oraz innych instalacji dozwolonych przez prawo międzynarodowe z zastrzeżeniem postanowień części VI”. Ponieważ część VI traktuje o szelfie kontynentalnym, należy zatem przyjąć, że wolność budowy odnosi się do wód nad szelfem, natomiast państwo nadbrzeżne ma prawa wyłączne w odniesieniu do sztucznych wysp wznoszonych na szelfie.

Z punktu 2 art. 87, nakazującego uwzględnienie interesów innych państw, wynika konieczność wzięcia pod uwagę przy budowie sztucznych wysp interesów żeglugi międzynarodowej czy prawa do wykonywania rybołówstwa przez innych użytkowników. Nakaz uwzględniania interesów żeglugi międzynarodowej formułowany jest także w odniesieniu do strefy ekonomicznej szelfu kontynentalnego w art. 60 pkt 7, stwierdzającym: „Sztuczne wyspy, instalacje i konstrukcje oraz strefy bezpieczeństwa wokół nich nie mogą być wzniesione, jeżeli

mogłyby przeszkadzać w korzystaniu z uznanych szlaków morskich o istotnym znaczeniu dla żeglugi międzynarodowej”. Wynika on także z obowiązku podania do wiadomości informacji o zbudowaniu sztucznych wysp, instalacji i konstrukcji oraz utrzymywania stałych środków ostrzegających o ich obecności.

### 3.4. JURYSDYKCJA NAD SZTUCZNYMI WYSPAMI, INSTALACJAMI I KONSTRUKCJAMI

Nie ulega wątpliwości, że państwo sprawuje jurysdykcję nad sztucznymi wyspami, instalacjami i konstrukcjami znajdującymi się na jego wodach wewnętrznych i na morzu terytorialnym. Artykuł 60 UNCLOS stanowi również w odniesieniu do wyłącznej strefy ekonomicznej i szelfu kontynentalnego: „2. Państwu nadbrzeżnemu przysługuje wyłączna jurysdykcja nad takimi sztucznymi wyspami, instalacjami i konstrukcjami, łącznie z jurysdykcją w zakresie przepisów celnych, skarbowych, sanitarnych, bezpieczeństwa i imigracji”. Zasada ta znajduje potwierdzenie w ustawodawstwach wewnętrznych poszczególnych państw. Oczywiście, może się zdarzyć, że w drodze umownej kompetencja do sprawowania jurysdykcji zostanie przekazana innemu państwu. Oznacza to, że państwa uzyskują w stosunku do instalacji i konstrukcji jurysdykcję, której nie mają w wyłącznej strefie ekonomicznej, a która odnosi się tylko do strefy przyległej.

Powstaje pytanie, czy korporacje lub osoby prywatne mogą budować sztuczne wyspy i instalacje na morzu otwartym? Choć w nauce formułowano pogląd, że nie można osobom prywatnym zabronić takiej działalności, to jednak należy raczej zgodzić się z twierdzeniem, że z wolności morza otwartego korzystają państwa, a z ich upoważnienia czy w ich imieniu także osoby fizyczne i prawne. Przyjęcie założenia, że korporacja lub osoba fizyczna może działać na morzu otwartym, nie podlegając jurysdykcji państwa swego obywatelstwa, jest sprzeczne z zasadą sprawowania przez państwo nie tylko zwierzchnictwa terytorialnego, ale i personalnego. Ponadto prowadziłoby to do stworzenia „próżni prawnej” na morzu otwartym z wszystkimi negatywnymi konsekwencjami.

Jurysdykcja państwa w stosunku do sztucznych wysp i instalacji na morzu otwartym zbudowanych przez jego obywateli lub osoby prawne wynika więc z obywatelstwa osób fizycznych bądź przynależności państwowej osób prawnych, które ją zbudowały. Można też konstruować tezę o posiadaniu przynależności państwowej przez samą sztuczną wyspę, co byłoby konsekwencją udzielenia wymaganej przez ustawodawstwo wewnętrzne zgody na jej budowę i wpisania do rejestru.

### 3.5. STREFY BEZPIECZEŃSTWA ORAZ PRAWO POŚCIGU WOKÓŁ SZTUCZNYCH WYSP, INSTALACJI I KONSTRUKCJI

Podobnie jak IV konwencja genewska o szelfie kontynentalnym konwencja o prawie morza w art. 60 pkt 8 stwierdza: „Sztuczne wyspy, instalacje i konstrukcje nie mają statusu wysp. Nie mają własnego morza terytorialnego, wyłącznej strefy ekonomicznej i szelfu kontynentalnego”.

Przyjęcie innego założenia, a więc potraktowanie sztucznych wysp jako terytorium z wszystkimi konsekwencjami, czyli z przyjęciem tezy, że państwo sprawuje suwerenność, a nie tylko jurysdykcję, prowadziłyby do zakazanego w prawie międzynarodowym zawłaszczania morza otwartego. Państwa nie mogą ustanawiać wód terytorialnych, ale wolno im, jeśli jest to konieczne, tworzyć strefy bezpieczeństwa wokół sztucznych wysp, instalacji i konstrukcji oraz podejmować w nich odpowiednie środki w celu zapewnienia bezpieczeństwa zarówno żeglugi, jak i sztucznych wysp, instalacji i konstrukcji. Możliwość taka jest szczególnie ważna w wypadku eksploatacji zasobów ropy czy gazu ze względu na niebezpieczeństwo spowodowania wybuchów i katastrof. Strefy powinny być ustalane przy uwzględnieniu standardów międzynarodowych. Poza pewnymi szczególnymi wyjątkami dopuszczanymi przez te standardy lub zalecenia organizacji międzynarodowych nie powinny one być szersze niż 500 m<sup>4</sup>.

Wszystkie statki muszą respektować strefy bezpieczeństwa i przyjęte standardy międzynarodowe dotyczące żeglugi w sąsiedztwie sztucznych wysp, instalacji i urządzeń. W wypadku naruszenia stref bezpieczeństwa w strefie ekonomicznej i na szelfie kontynentalnym państwu nadbrzeżnemu zgodnie z art. 111 konwencji przysługuje prawo pościgu. Jest to nowe postanowienie, którego nie było w art. 23 konwencji genewskiej z 1958 r. o morzu otwartym.

Przed przyjęciem UNCLOS kwestia stref bezpieczeństwa i prawa pościgu za ich naruszenie była przedmiotem żywej dyskusji. Ścierały się dwie tendencje: jedna, zmierzająca do rozszerzenia szerokości ustanowionych stref bezpieczeństwa, i druga – wskazująca, że w sytuacji, gdy istnieją tysiące instalacji, przy ich gwałtownym wzroście, rozszerzanie stref bezpieczeństwa może prowadzić do istotnego utrudnienia żeglugi międzynarodowej. Proponowano także, by prawo pościgu przysługiwało tylko w wypadku, gdy naruszenie stref bezpieczeństwa prowadziłyby do wyrządzenia określonych szkód wyspie czy instalacji. Propozycja ta nie została uwzględniona.

---

<sup>4</sup> Istnienie wysp lodowych stwarza szereg pytań natury prawnej. Część z nich może być rozwiązana poprzez analogię do sztucznych wysp. Nie budzi więc raczej wątpliwości teza, że podobnie jak sztuczne wyspy lodowe nie mają, ani nie powinny mieć, prawa do posiadania własnego morza terytorialnego czy strefy przyległej. Sporna staje się natomiast kwestia ustanawiania wokół nich stref bezpieczeństwa. W przypadku gdyby były one wykorzystywane do celów eksploatacji szelfu, jako swego rodzaju gigantyczne unieruchomione platformy wiertnicze, ustanowienie tego rodzaju stref byłoby raczej uzasadnione.

### 3.6. USUWANIE NIECZYNNYCH INSTALACJI

Nietraktowanie instalacji i konstrukcji jako terytorium widoczne jest także w sformułowaniu mówiącym, że wszelkie instalacje i konstrukcje, które zostały porzucone lub zużyte, powinny być usunięte dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi. Konwencja OSPAR, w której obszarze działania, zwłaszcza na Morzu Północnym, znajduje się ogromna liczba instalacji morskich (ponad 1200), monitoruje ich rozwój oraz prowadzi wykaz wszystkich instalacji olejowych i gazowych (*OSPAR Oil and Gas Offshore Inventory*). W 1998 r. spotkanie ministerialne OSPAR decyzją 98/3 zakazało zatapiania i pozostawiania zużytych instalacji morskich. Tylko dla pewnych kategorii i pod warunkiem przeprowadzenia oceny kompetentny organ państwa będącego stroną konwencji może zezwolić na pozostawienie instalacji lub jej części na miejscu (przykładowo, gdy stalowa konstrukcja waży więcej niż 10000 ton).

Pewną zmianę, jeśli chodzi o usuwanie nieczynnych platform, przynoszą ustawy przyjęte przez amerykańskie stany położone nad wodami Zatoki Meksykańskiej. Zgodnie ze zmienionymi założeniami polityki federalnej z 1985 r. zezwalające tylko na częściowe usuwanie i przekształcanie pozostałych części platform w sztuczne rafy. Z około 3000 nieczynnych platform 260 stało się sztucznymi rafami. Kwestia, czy częściowe usuwanie jest lepszym rozwiązaniem z punktu widzenia środowiska, stała się przedmiotem dyskusji. Przyjęta w 2010 r. ustawa kalifornijska zezwala na przedstawienie przez właściciela lub operatora instalacji prośby o wyrażenie zgody na częściowe usunięcie platformy, jednak jej akceptacja zależy od pozytywnej oceny aż trzech agencji stanowych.

Wydaje się, że postanowienia dotyczące stref bezpieczeństwa czy obowiązku usunięcia, sformułowane w odniesieniu do instalacji znajdujących się w wyłącznej strefie ekonomicznej i na szelfie kontynentalnym, przez analogię mają zastosowanie do instalacji znajdujących się na morzu otwartym.

### PODSUMOWANIE

W porównaniu z konwencją o szelfie kontynentalnym z 1958 r. konwencja o prawie morza z 1982 r. zrobiła postęp w precyzowaniu statusu sztucznych wysp, instalacji i konstrukcji. Jak to odnotowano, korzystanie z platform, instalacji i urządzeń jest przedmiotem regulacji w wielu umowach międzynarodowych, a także uchwałach, rezolucjach, decyzjach organizacji międzynarodowych oraz prawie Unii Europejskiej. Niezbędne jest jednak, zwłaszcza w kontekście narastającego lawinowo praktycznego znaczenia działalności wydobywczej, dalsze sprecyzowanie wielu zagadnień i istniejących luk, poczynając od wprowadzenia definicji, poprzez kwestie dotyczące jurysdykcji,

do szczegółowego uregulowania zasad odpowiedzialności za wyrządzone szkody.

Dyrektywa 2013/30/UE w art. 7 przyjmuje zasadę „wyrządzający szkodę płaci”, stwierdzając: „Bez uszczerbku dla istniejącego zakresu odpowiedzialności związanej z zapobieganiem szkodom wyrządzonym środowisku i ich usunięciem na podstawie dyrektywy 2004/35/UE państwa członkowskie zapewniają, aby koncesjodawca ponosił finansową odpowiedzialność za zapobieganie szkodom wyrządzonym środowisku, określonym w tej dyrektywie, spowodowanym działalnością związaną ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich, prowadzoną przez koncesjodawcę lub operatora lub w ich imieniu, oraz za usuwanie tych szkód”. Stwierdzenie, że sztuczne wyspy nie są ani wyspami, ani statkami, jest niewystarczające.

Najpoważniejszą luką w prawie morza jest brak konwencji międzynarodowej regulującej kwestie odpowiedzialności za szkody powstające wskutek wycieku ropy i katastrofy platform wydobywczych, jak tego dowodzi choćby niedawny przypadek „Deepwater Horizon” w Zatoce Meksykańskiej. Ustanowienie prywatnych reżimów kompensacyjnych IOPC (International Oil Pollution Compensation Funds) i OPL (International Oil Pollution Liability Association) jest daleko niewystarczające, zwłaszcza w przypadku poważnych szkód, ze względu na przyjmowane ograniczenia w wysokości kompensaty<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Dyrektywa 2013/30/UE w art. 33 poświęconym skoordynowanemu podejściu do zapewnienia bezpieczeństwa działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich na szczeblu międzynarodowym stwierdza, że Komisja popiera współpracę z państwami trzecimi, ułatwia wymianę informacji między państwami członkowskimi a przyległymi państwami trzecimi, tak aby umacniać środki zapobiegawcze i regionalne plany reagowania w przypadku awarii. Komisja wspiera także wprowadzanie wysokich norm bezpieczeństwa w działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich na szczeblu międzynarodowym „poprzez działania na właściwych forach globalnych i regionalnych, w tym na forach poświęconych wodom arktycznym”.

JANUSZ SYMONIDES

REMARKS ON INTERNATIONAL STATUS  
OF PLATFORMS, ARTIFICIAL ISLANDS,  
OFFSHORE INSTALLATIONS AND FACILITIES  
(Summary)

*The article goes into the seldom discussed topic of offshore installations, such as oil platforms. The author categorizes these structures and discusses legal issues surrounding them, namely regarding mobile platforms as vessels, the international status of artificial islands, and the questions of jurisdiction. The article also touches on legality of construction of such installations, safety zones, hot pursuit and removal of decommissioned structures.*

*The author points that the key deficiency in maritime law is the absence of international convention on liability for pollution damage from oil rigs.*