

WOJCIECH ADAMCZAK

RATOWNICTWO MORSKIE W ŚWIETLE PRZEPISÓW KODEKSU MORSKIEGO Z 2001 R.

Nowy kodeks morski z 2001 roku zawiera przepisy regulujące ratownictwo morskie w tytule VI – Umowy, w dziale VIII – Ratownictwo morskie, w art. 231–249. Treść tych przepisów odpowiada postanowieniom Konwencji londyńskiej z 1989 roku, która weszła w życie 14 lipca 1996 roku i nie została, jak dotąd, ratyfikowana przez Polskę.

Podstawowe zmiany wprowadzone przez nowy kodeks morski w odniesieniu do ratownictwa morskiego polegają na znacznym rozszerzeniu przedmiotu ratownictwa oraz uwzględnieniu potrzeby ochrony środowiska naturalnego. Zgodnie z art. 231 kodeksu morskiego ratownictwem morskim jest udzielenie pomocy statkowi znajdującemu się w niebezpieczeństwie na jakichkolwiek wodach oraz ratowanie znajdującego się na nim lub z niego pochodzącego mienia, jak również ratowanie innego mienia znajdującego się na morzu i niepołączonego trwale i celowo z wybrzeżem. Istota zmiany wprowadzonej przez nowy kodeks morski polega więc na uznaniu za mienie ratowane każdego mienia znajdującego się na morzu, a nie tylko statku oraz mienia na nim znajdującego się lub z niego pochodzącego.

Autor skupia się na porównaniu regulacji w zakresie ratownictwa opartych na Konwencji brukselskiej z 1910 roku i na nowej Konwencji SALVAGE 89.

Przepisy kodeksu morskiego z 1961 r.¹ regulujące ratownictwo morskie oparte były na postanowieniach Konwencji brukselskiej z 1910 r.² ratyfikowanej przez Polskę.

Treść postanowień cytowanej konwencji odpowiadała sytuacji w żegludze morskiej, jaka miała miejsce na początku XX w. Zagadnienie ratownictwa morskiego stało się na przestrzeni XIX wieku w znacznej mierze wewnętrznym problemem grupy armatorskiej. W miarę rozwoju żeglugi coraz częściej statek stawał się bezpośrednim narzędziem akcji ratowniczej, ratowanie zaś mienia na morzu przeważnie wiązało się z ratowaniem statku. Co prawda, w roli

¹ Ustawa z dnia 1 grudnia 1961 r. Kodeks morski (Tekst jednolity: Dz.U. z 1998 r., Nr 10, poz. 36).

² Konwencja o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących niesienia pomocy i ratownictwa morskiego z 23 września 1910 r. (Dz.U. z 1938 r., Nr 101, poz. 670).

ratujących występowały czasem określone osoby fizyczne, jednak tego rodzaju uczestnicy akcji ratowniczych nie stanowili nigdy zorganizowanej grupy, a ich działalność często miała charakter jednorazowy i przypadkowy. Rola takich okazjonalnych ratujących nigdy nie była wielka, a w miarę rozwoju wyspecjalizowanego ratownictwa zawodowego jeszcze bardziej zmalała. Z drugiej strony wynikiem akcji ratowniczej byli zawsze zainteresowani właściciele ładunków. Często całość wynagrodzenia płacił armator statku, który następnie przetrzucał odpowiednią jego część na ładunek w ramach rozliczenia awarii wspólnej. Ponadto osoby zainteresowane ładunkiem nie stanowiły tak zorganizowanej grupy jak armatorzy, stąd też, mimo pewnego uproszczenia, można stwierdzić, iż armatorzy byli zasadniczo stronami ratownictwa morskiego już pod koniec XIX wieku. Jeżeli równocześnie wziąć pod uwagę, iż grupa armatorska była już w tym okresie dobrze zorganizowana, to niewątpliwie należy stwierdzić, iż czynnik ten odegrał istotną rolę w stosunkowo szybkim ujednoczeniu w skali międzynarodowej zasad prawnych ratownictwa morskiego. Armatorzy byli najbardziej zainteresowani rozwiązaniem tego zagadnienia, a ich opinia musiała mieć określony wpływ na stanowisko państw wobec omawianego problemu, przynajmniej tych, w których żegluga odgrywała istotną rolę. Zresztą, jeżeli w większym stopniu uwzględnić rolę właścicieli ładunku, to należy uznać, iż w wypadku ratownictwa morskiego nie zachodzi tradycyjny konflikt interesów pomiędzy „statkiem a ładunkiem”, który powodował wiele trudności przy opracowywaniu innych konwencji dotyczących prawa morskiego.

Podstawowym założeniem konwencji brukselskiej było traktowanie ratownictwa jako działalności powiązanej z uprawnieniem morskiej żeglugi handlowej. Wynika to w pewnej mierze z faktu, że w czasach, gdy opracowywano jej tekst, żegluga handlowa stanowiła dominujący rodzaj działalności gospodarczej na morzu, toteż nic dziwnego, iż w konwencji konsekwentnie pominięto wszelkie czynności ratownicze, które nie mieściły się w kręgu zainteresowań kół amatorskich, jak chociażby ratownictwo na morzu między statkami żeglugi śródlądowej. Dodać należy, że nie miało to zresztą większego znaczenia praktycznego³. Przedmiotem ratownictwa morskiego, zgodnie z treścią art. 238 § 1 k.m. z 1961 r., był statek morski i mienie znajdujące się na nim albo z niego pochodzące, fracht i opłaty za przewóz pasażerów i bagażu oraz wyjątkowo statek żeglugi śródlądowej bądź wodnosamolot, jeżeli uratowane zostały przez statek morski.

Przepisy zarówno konwencji z 1910 r., jak i kodeksu morskiego z 1961 r., dotyczące ratownictwa morskiego, nie zawierały żadnych norm poświęconych ratowaniu środowiska naturalnego. Można też dodać, iż ratownictwo morskie w kodeksie z 1961 r. uregulowane zostało w tytule V – Wypadki morskie, w dziale III – Ratownictwo morskie, w art. 238–251.

³Bliżej: W. Adamczak, *Instytucja ratownictwa morskiego we współczesnych stosunkach żeglugowych*, Gdańsk 1981, s. 46–48 i cyt. tam literatura.

Nowy kodeks morski z 2001 r.⁴, który wszedł w życie 4 czerwca 2002 r., zawiera przepisy regulujące ratownictwo morskie w tytule VI – Umowy, w dziale VIII – Ratownictwo morskie, w art. 231–249.

Treść tych przepisów odpowiada postanowieniom Konwencji londyńskiej z 1989 r.⁵, która weszła w życie 14 lipca 1996 r. i nie została, jak dotąd, ratyfikowana przez Polskę.

Podstawowe zmiany wprowadzone przez nowy kodeks morski w odniesieniu do ratownictwa morskiego polegają na znacznym rozszerzeniu przedmiotu ratownictwa oraz uwzględnieniu potrzeby ochrony środowiska naturalnego⁶. Zgodnie z art. 231 k.m. ratownictwem morskim jest udzielanie pomocy statkowi znajdującemu się w niebezpieczeństwie na jakichkolwiek wodach oraz ratowanie znajdującego się na nim lub z niego pochodzącego mienia, jak również ratowanie innego mienia znajdującego się na morzu i niepołączonego trwale i celowo z wybrzeżem. Art. 232 stanowi natomiast, iż za ratownictwo morskie należy się wynagrodzenie, przy czym ratownictwo obejmuje również uratowanie frachtu, opłat za przewóz pasażerów i bagażu oraz uratowanie przez statek morski na wodach śródlądowych statku żeglugi śródlądowej oraz wodnosamolotu.

Istota zmiany wprowadzonej przez nowy kodeks morski polega więc na uznaniu za mienie ratowane każdego mienia znajdującego się na morzu, a nie tylko statku oraz mienia na nim znajdującego się lub z niego pochodzącego. Za przedmiot ratownictwa nie będzie uważane jedynie mienie połączone trwale i celowo z wybrzeżem. Ponadto, zgodnie z art. 247 k.m. przepisów o ratownictwie morskim, nie stosuje się do ratownictwa urządzeń wiertniczych podczas ich wykorzystywania w celu poszukiwania lub uzyskiwania zasobów mineralnych dna morskiego.

W świetle nowych przepisów wynagrodzenie za ratownictwo będzie więc należało się za uratowanie na morzu z niebezpieczeństwa każdej rzeczy przedstawiającej jakąś wartość, poza wyżej wspomnianymi wyjątkami. Oznacza to odejście od dotychczasowych zasad wiążących ratownictwo z ratowaniem statków i rzeczy nimi przewożonych. Tak szerokie ujęcie przedmiotu ratownictwa może rodzić pytania, zwłaszcza w odniesieniu do sytuacji mienia zatopionego w morzu⁷.

Konwencja brukselska z 1910 r. nie wspomina o wydobywaniu mienia z morza, jednakże regulując instytucję ratownictwa morskiego wyznaczyła ona tym samym przynajmniej ogólnie granicę między ratownictwem a wydobywaniem

⁴Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (Dz.U. Nr 138, poz. 1545).

⁵Blżej: W. Adamczak, *Ratownictwo morskie* [w:] *Prawo morskie*, pod red. J. Łopuskiego, t. II, 2, Bydgoszcz – Toruń 2000, s. 236 i nast.; D. Lost-Siemńska, *Zasady prawne ratownictwa morskiego w świetle konwencji londyńskiej z 1989 r.*, *Prawo Morskie*, t. XIV, s. 121 i nast.

⁶J. Łopuski, *Kodeks morski 2001 z komentarzem*, Bydgoszcz – Toruń 2002, s. 30.

⁷Blżej: W. Adamczak, *Ratownictwo morskie a wydobywanie mienia z morza w świetle konwencji londyńskiej z 1989 r.*, *Prawo Morskie*, t. XVII, s. 79 i nast.

mienia. Mianowicie, przedmiotem ratownictwa, zgodnie z art. 1 cytowanej konwencji, może być statek morski, rzeczy znajdujące się na statku, fracht i należności za przejazd oraz statek żeglugi śródlądowej, o ile był ratowany przez statki morskie. Szczególne znaczenie miało tu pominięcie wraku i wszelkich szczątków statku. W ten sposób zarysowany został podział mienia znajdującego się na morzu na rzeczy mogące być przedmiotem ratownictwa oraz rzeczy, których wydobywanie z morza nie będzie traktowane jako ratownictwo. Podział ten był o tyle nieostry, że pewne rzeczy (np. ładunek pochodzący ze statku) mogły stanowić w określonych warunkach przedmiot ratownictwa, a w innej sytuacji – mienie wydobywane, toteż istotną rolę odegrało wskazane w konwencji kryterium niebezpieczeństwa, grożącego określonemu mieniu, uznane za warunek *sine qua non* istnienia ratownictwa.

W związku z tym w świetle konwencji z 1910 r. przedmiotem ratownictwa morskiego mogło być wyłącznie ściśle określone w niej mienie, o ile groziło mu niebezpieczeństwo. Wątpliwości mogły dotyczyć tylko zatopionych statków, które nie stały się jeszcze wrakami oraz rzeczy znajdujących się na nich, które mogły być zarówno przedmiotem umowy o ratownictwo, jak i rzeczami wydobywanymi na podstawie umowy o wydobywanie mienia.

Konwencja o ratownictwie morskim z 1989 r. nie mówi o wydobywaniu mienia ani też nie ustanawia wyraźnej granicy między takim działaniem a ratownictwem morskim. Nie oznacza to jednak, iż wymieniona konwencja nie zawiera wskazówek dotyczących tej kwestii.

Przede wszystkim już w art. 1, zawierającym definicję, wyraźnie określono przedmiot akcji ratowniczej; może być nim statek lub inne mienie znajdujące się w niebezpieczeństwie na wodach żeglownych lub jakichkolwiek innych. Statek, w rozumieniu cytowanej konwencji, oznacza każdy statek lub jednostkę pływającą oraz każde urządzenie nadające się do żeglugi, mienie zaś oznacza każde mienie nieprzymocowane trwale i celowo do wybrzeża, a także obejmuje narażony na utratę fracht.

Już z przytoczonej definicji wynika jasno, iż przedmiotem akcji ratowniczej mogą być rzeczy zatopione w morzu, w tym również statki i ich wraki. Co prawda, konwencja nie wyjaśnia pojęcia „mienie” (*property*), ale przecież wraki mają określoną wartość (np. historyczną albo jako złom), mogą nadal stanowić czyjąś własność, być przedmiotem ograniczonych praw rzeczowych, nie ma więc istotnego powodu, by wyłączać je z pojęcia „mienia”, (chyba że byłyby one trwale i celowo przymocowane do wybrzeża).

Za takim szerokim rozumieniem pojęcia „mienie”, mogącego stanowić przedmiot ratownictwa morskiego, przemawia również treść art. 30 konwencji z 1989 r. Artykuł ten wylicza przypadki, w których państwo może w czasie podpisywania, ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia do konwencji zastrzec sobie prawo niestosowania jej postanowień. Między innymi, w punkcie d cytowanego artykułu konwencja przewiduje możliwość niestosowania jej postanowień w odniesieniu do mienia, będącego morskim dobrem

kulturalnym o wartości prahistorycznej, archeologicznej lub historycznej i znajdującego się na dnie morskim.

Z cytowanego postanowienia konwencji wynika więc, iż zatopione rzeczy znajdujące się na dnie morskim nie są wyłączone generalnie spod reguł konwencji, chyba że określone państwo skorzysta w stosunku do nich z możliwości przewidzianej w omawianym tu artykule. Oznacza to, że w odróżnieniu od konwencji z 1910 r. rodzaj mienia przestaje być wyznacznikiem granicy między ratownictwem morskim a wydobywaniem mienia z morza, skoro przedmiotem akcji ratowniczej może być każde mienie poza trwale i celowo przymocowanym do wybrzeża, w tym także mienie zatopione znajdujące się na dnie morza.

Przyjęcie tak szeroko rozumianego przedmiotu ratownictwa stwarza jednak pewne problemy. Mianowicie, konwencja londyńska, podobnie jak jej brukselska poprzedniczka, wyraźnie mówi o niebezpieczeństwie, którego istnienie jest warunkiem *sine qua non* uznania określonego działania za ratownictwo morskie.

Warunkiem uzyskania przez ratującego prawa do wynagrodzenia za ratownictwo morskie jest w świetle obu wymienionych konwencji istnienie jakiegoś niebezpieczeństwa, chociażby tylko występującego w subiektywnym odczuciu wzywającego pomocy kapitana statku.

Powstaje pytanie, czy w odniesieniu do mienia zatopionego należy uznać, iż zawsze grozi mu niebezpieczeństwo, czy też zagraża ono tylko w niektórych sytuacjach. Jeśli chodzi o statki, które zatonięły niedawno oraz ich ładunki, zwłaszcza łatwo psujące się, nie ulega wątpliwości, iż zagraża im niebezpieczeństwo pogarszania się ich stanu. W sytuacjach, gdy pośpiech ma znaczenie, nie ulega wątpliwości, iż takie rzeczy mogą być przedmiotem ratownictwa. Mniej jasna jest sytuacja, gdy określone mienie dłuższy czas przebywa pod wodą i upływ czasu ma już niewielkie znaczenie, sama zaś próba wydobycia mienia stwarzać może większe ryzyko jego uszkodzenia niż dalsze pozostawianie na dnie morza.

Konwencja nie rozwiązuje w sposób wyraźny poruszanego tu problemu, niemniej jednak zawiera pewną pośrednią wskazówkę. Mianowicie, ze wspomnianego wyżej art. 30 d konwencji wynika, iż znajdujące się na dnie morskim mienie o wartości prahistorycznej, archeologicznej lub historycznej może być przedmiotem akcji ratowniczej. Czy zatem należy uznać, iż takiemu mieniu zawsze grozi niebezpieczeństwo z uwagi na sam fakt znajdowania się na dnie morskim, czy też chodzi jedynie o szczególne przypadki, kiedy pojawiło się jakieś szczególne niebezpieczeństwo zniszczenia bądź uszkodzenia takiego mienia?

Z treści konwencji nie wynika jednoznaczna odpowiedź na to pytanie. Wydaje się, iż decydujące znaczenie powinna tu mieć ocena osoby zlecającej podjęcie akcji wydobycia mienia. Wydobywanie mienia z morza polega na odzyskaniu (przez właściciela bądź określoną społeczność) rzeczy (lub ich pozostałości), które przez krótszy lub dłuższy okres wyłączone były z normalnego

obrotu gospodarczego, przy czym nie jest istotne, czy mieniu zatopionemu grozi obiektywnie jakieś niebezpieczeństwo, czy też nie. Rzeczom zatopionym w morzu grozi z reguły niebezpieczeństwo pogorszenia się ich jakości, jednakże dla rozróżnienia pomiędzy ratownictwem morskim a wydobywaniem mienia w sensie prawnym zasadniczo ważne jest, czy niebezpieczeństwo grożące mieniu ma istotne znaczenie dla osoby decydującej o podjęciu konkretnego działania. Zatopiony statek i ładunek mogą być przedmiotem ratownictwa morskiego, o ile zagraża im jeszcze niebezpieczeństwo, zwłaszcza gdy chodzi o ładunki łatwo psujące się oraz o uratowanie frachtu, ale taki sam zatopiony statek mimo grożącego mu niebezpieczeństwa może być przedmiotem umowy o wydobywanie mienia, jeżeli z punktu widzenia subiektywnej oceny jego armatora korzystniejsze będzie zawarcie takiej umowy niż umowy o ratownictwo, mimo ryzyka pewnego pogorszenia się stanu statku wskutek dłuższego przebywania pod wodą. Często zresztą przy podnoszeniu zatopionego statku będzie chodziło głównie o uzyskanie cennego złomu, stąd też wydobywanie mienia z morza pod pewnymi względami przypomina eksploatację surowców z dna morskiego.

Istotnym elementem każdej akcji ratowniczej jest konieczność szybkiego działania. W wypadku wydobywania mienia z morza czynnik ten nie ma istotnego znaczenia, zwykle odgrywa rolę co najwyżej drugorzędną. Ponadto wydobywanie mienia w odróżnieniu od ratownictwa najczęściej nie wymaga improwizacji, jest działalnością, którą zawczasu można starannie przygotować, mniej ryzykowną dla prowadzącego akcję, co z kolei rzutuje na jego odpowiedzialność oraz zasady wynagradzania.

Kodeks morski z 2001 r. zawiera odrębne przepisy dotyczące mienia zatopionego lub znalezione (Tytuł VII. Wypadki morskie. Dział IV. Mienie zatopione lub znalezione, art. 282–291). Przepisy te niewiele wnoszą do ustaleń pojęcia ratownictwa morskiego. Art. 282 § 1 k.m. przez mienie zatopione rozumie statek, ładunek lub inny przedmiot. Zgodnie z art. 286 § 1 k.m. wydobywającemu cudze mienie należy się zwrot kosztów i wydatków oraz wynagrodzenie, którego wysokość określa się przy odpowiednim zastosowaniu przepisów o ratownictwie morskim. Przepis ten nie wyklucza jednak możliwości zaistnienia sytuacji, kiedy mamy do czynienia z ratownictwem zatopionego mienia przez jego wydobycie. W szczególności taki przypadek może mieć miejsce, kiedy armator statku zatopionego wraz z ładunkiem, któremu grozi niebezpieczeństwo szybkiego zepsucia się, decyduje się na zawarcie umowy o ratownictwo.

Z kolei art. 290 § 1 k.m. stanowi, iż kto znalazł i uratował cudze mienie unoszące się na morzu lub przyczynił się do uratowania takiego mienia, ma prawo do wynagrodzenia według przepisów o ratownictwie morskim, jeżeli zgłosił swe roszczenie najpóźniej w chwili oddania znalezione mienia. W związku z rozszerzeniem pojęcia mienia ratowanego na każde mienie znajdujące się na morzu (art. 231 k.m.), a więc również przypadkowo znalezione,

przepisy art. 290 § 1 k.m., będące powtórzeniem art. 260 § 1 k.m. z 1961 r., straciły rację bytu⁸. W dodatku przewidują one konieczność zgłoszenia roszczenia, czego przepisy o ratownictwie nie przewidują.

Reasumując można, jak się wydaje, stwierdzić, iż w świetle przepisów kodeksu morskiego z 2001 r., wydobywanie zatopionego w morzu mienia może być przedmiotem umowy o ratownictwo, o ile w ocenie osoby decydującej o wydobywaniu grozi takim rzeczom jakieś niebezpieczeństwo.

Generalnie ratowanie urządzeń wiertniczych nie zostało wyłączone z przepisów o ratownictwie. Tam, gdzie chodzi o uratowanie samego urządzenia, stosowanie zasady *no cure – no pay* i innych reguł ratownictwa morskiego zdaje egzamin⁹. Urządzenia wiertnicze mają podobnie jak statki określoną wartość, można więc uzależnić prawo ratującego do wynagrodzenia od pozytywnego rezultatu akcji ratowniczej, jak też przyjąć wartość uratowanego mienia za górną granicę wynagrodzenia.

Jednakże ratowanie urządzenia wiertniczego podczas jego wykorzystywania w celu poszukiwania lub uzyskiwania zasobów mineralnych dna morskiego stwarza inne problemy niż ratowanie samego urządzenia wiertniczego. Po pierwsze – trudniej jest ocenić wartość mienia uratowanego, na którą składa się nie tylko wartość samego urządzenia, ale trzeba również uwzględnić fakt trwania eksploatacji określonego złoża. Po drugie – awaria platformy wiertniczej z reguły grozi skażeniem środowiska morskiego, a akcja ratownicza często ma na celu niedopuszczenie do tego, bądź też ograniczenie skutków skażenia do minimum. Niejednokrotnie, zwłaszcza w wypadku niekontrolowanego wypływu ropy, bardziej chodzi o jego powstrzymanie niż ratowanie urządzeń wiertniczych. Przyjęcie w stosunku do ich ratowania zasad prawnych ratownictwa morskiego oznaczałoby uzależnienie prawa ratujących do wynagrodzenia od uratowania samego urządzenia, natomiast wysiłki ratujących na rzecz ochrony środowiska i poniesione przez nich w związku z tym dodatkowe wydatki mogłyby nie zostać odpowiednio uwzględnione przy ustalaniu wysokości wynagrodzenia, zwłaszcza w przypadku, gdyby wartość uratowanego obiektu okazała się w następstwie awarii niewielka. W razie natomiast nieuratowania samego urządzenia wiertniczego ewentualne sukcesy w ratowaniu morza przed skutkami wylewu ropy nie stanowiłyby wystarczającej podstawy do uzyskania prawa do wynagrodzenia. Wyłączenie urządzeń wiertniczych zaangażowanych w poszukiwanie lub uzyskiwanie zasobów mineralnych dna morskiego jest uzasadnione, a równocześnie nie oznacza wyłączenia ratowania samych urządzeń wiertniczych.

⁸ Art. 260 § 1 k.m. z 1961 r. dotyczył innego mienia niż statek lub mienie z niego pochodzące, ponieważ ratowanie statku i mienia z niego pochodzącego zawsze było ratownictwem morskim i podlegało przepisom o ratownictwie, patrz: W. Adamczak, *Mienie zatopione w morzu* [w]: *Prawo morskie...*, s. 282.

⁹ Blżej: W. Adamczak, *Instytucja ratownictwa morskiego we współczesnych stosunkach żeglugowych...*, s. 99 i nast.

Zasady wynagradzania za ratownictwo morskie, określone w art. 232–235 i 239–240 k.m. nie odbiegają w istotny sposób od zasad dotychczas obowiązujących. Przede wszystkim utrzymana została podstawowa reguła, iż za ratownictwo morskie należy się wynagrodzenie (art. 232 § 1 k.m.). Zgodnie z art. 232 § 4 k.m. wynagrodzenie należy się, choćby ratownictwo morskie nastąpiło pomiędzy statkami tego samego armatora. Poza wyjątkiem, omówionym niżej, nie należy się wynagrodzenie za ratownictwo morskie, które nie dało pozytywnego wyniku (zasada *no cure – no pay* – art. 233 k.m.). Nie ma prawa do wynagrodzenia ten, kto przedsięwziął działania ratownicze wbrew wyraźnemu i rozsądnemu sprzeciwowi armatora lub kapitana statku albo właściciela innego mienia znajdującego się w niebezpieczeństwie, które nie znajduje się i nie znajdowało się na statku (art. 234 k.m.).

Zgodnie z art. 235 k.m., kto na podstawie umowy podjął się pilotowania statku, świadczenia usług holowniczych lub innych usług na rzecz statku, ma prawo do wynagrodzenia za ratownictwo morskie, gdy statek znalazł się następnie w niebezpieczeństwie, jeżeli udzielił mu usług wyjątkowych, które wykraczały poza zakres wykonania zawartej przez niego umowy.

W art. 239 k.m. określono zasady ustalania wysokości wynagrodzenia, gdy strony nie określiły jej w umowie. Lista okoliczności, które powinny być brane pod uwagę, nie odbiega istotnie od dotychczas obowiązujących zasad; istotne novum stanowi wymienienie tu umiejętności i wysiłków ratujących w celu zapobieżenia szkodzie w środowisku lub zmniejszenia jej rozmiarów. Ponadto dodano, jako okoliczność braną pod uwagę, „niezwłoczne świadczenie usługi”, zasługi ratujących zastąpiono słowem „umiejętności”, podkreślono, że obok wartości sprzętu użytego przez ratującego należy również uwzględniać jego stan; wprowadzono także ogólne pojęcie „charakteru i stopnia niebezpieczeństwa” w miejsce „niebezpieczeństwa, które zagrażało mieniu ratowanego, a w razie ratowania statku, również znajdującym się na nim osobom” oraz „niebezpieczeństwa, które zagrażało ratującym i użytemu przez nich statkowi i sprzętowi”. Uznano również, iż przy określaniu wysokości wynagrodzenia uwzględnić należy potrzebę stwarzania zachęty do podejmowania działań ratowniczych (art. 239 § 2 k.m.).

Wynagrodzenie może być nieprzyznane lub obniżone, jeżeli ratujący ze swej winy spowodował konieczność lub utrudnienie ratownictwa morskiego, bądź też w związku z nim dopuścił się oszustwa lub innej nieuczciwości (art. 239 § 3 k.m.). Utrzymano ważną zasadę, iż wysokość wynagrodzenia nie może przekraczać wartości mienia uratowanego, przy czym dodano, iż do wysokości tej nie wlicza się odsetek i kosztów sądowych (art. 240 § 1 k.m.). Przyjęto, iż dla ustalenia wartości mienia uratowanego miarodajna jest jego zwykła wartość w miejscu, w którym znalazło się po uratowaniu, a jeżeli mienie zostało sprzedane – cena uzyskana ze sprzedaży, w obu przypadkach po odliczeniu ciężących na mieniu uratowanym danin publicznych oraz kosztów jego zachowania, oszacowania lub sprzedaży (art. 240 § 2 k.m.). Zgodnie z art. 240 § 3 k.m. osoby, których

mienie zostało uratowane, odpowiadają z tytułu roszczenia o wynagrodzenie za ratownictwo proporcjonalnie do wartości mienia uratowanego.

Aczkolwiek, jak wyżej wskazano, fundamentalna zasada *no cure – no pay* została w nowym kodeksie utrzymana, to jednak w dwóch przypadkach mamy do czynienia z odstępieniem od niej¹⁰. Mianowicie, w art. 241 § 1 k.m. przyznano ratującemu prawo do zwrotu wydatków za uratowanie statku lub ładunku grożącego wyrządzeniem szkody w środowisku, o ile nie zdołał on uzyskać wynagrodzenia co najmniej równego wysokości tych wydatków, natomiast art. 241 § 3 k.m. przewiduje możliwość przyznania ratującemu prawa do dodatkowego świadczenia, jeżeli zapobiegł on szkodzie w środowisku lub zmniejszył jej rozmiary. W takim wypadku świadczenie, polegające na zwrocie ratującemu wydatków, o których mowa w art. 241 § 1 k.m., może być podwyższone, ale nie więcej niż 30%; w wypadkach wyjątkowych sąd może je podwyższyć ponad tę granicę, ale nie więcej niż o 100% wydatków poniesionych przez ratującego¹¹. Świadczenie, o którym mowa w § 1 i 3 art. 241 k.m., nazwane zostało w konwencji z 1989 r. „specjalną rekompensatą” (*special compensation*) i należy się ono ratującemu tylko wtedy, jeżeli byłoby ono wyższe od wynagrodzenia za uratowanie mienia i tylko w zakresie je przewyższającym.

Zwrot wydatków, o którym mowa w art. 241 § 1 k.m., może być nieprzyznany lub obniżony, jeżeli ratujący ze swej winy nie zdołał zapobiec szkodzie w środowisku lub zmniejszyć jej rozmiarów.

Do wydatków ratującego, zgodnie z art. 241 § 4 k.m., zalicza się rzeczywiste wydatki poniesione celowo oraz słuszny dodatek za personel i sprzęt faktycznie i celowo użyte do prowadzenia działania ratowniczego.

Dodać należy, iż przepisy nowego kodeksu morskiego w art. 241 § 2 określają, co należy zrozumieć przez szkodę w środowisku. Mianowicie, oznacza ona fizyczną szkodę wyrządzoną życiu lub zdrowiu ludzkiemu, życiu w morzu lub zasobom w przybrzeżnych lub śródlądowych wodach oraz na obszarach do nich przyległych, spowodowaną przez zanieczyszczenie, skażenie, ogień, eksplozję lub podobne poważne zdarzenie.

Zobowiązany do zapłaty ratującemu specjalnej rekompensaty jest armator statku. Zgodnie z art. 241 § 7 k.m. armatorowi statku, który zapłacił taką rekompensatę, przysługuje roszczenie zwrotne wobec osoby odpowiedzialnej za spowodowanie zagrożenia dla środowiska lub wyrządzenie w nim szkody.

Usługi ratownicze mogą być świadczone zarówno na podstawie wcześniej zawartej umowy, jak i bez umowy. Przepisy kodeksu morskiego stosuje się do każdego działania ratowniczego, chyba że z umowy wynika co innego

¹⁰J. Łopuski, *Kodeks morski 2001 z komentarzem*, op. cit., s. 31.

¹¹Bliżej: D. Lost-Siemska, *Wynagrodzenie za ratowanie środowiska morskiego w konwencji o ratownictwie morskim z 1989 r. i w klauzuli SCOPIC*, Prawo Morskie, t. XVI, s. 75 i nast., W. Adamczak, *Klauzule dotyczące ochrony środowiska naturalnego w umowach o ratownictwo morskie*, Gdańskie Studia Prawnicze, t. VII, 2000, s. 39 i nast.

(art. 236 § 1 k.m.). Innymi słowy, postanowienia umowy mają pierwszeństwo przed przepisami kodeksu morskiego i strony mogą w niej ustalić inne zasady niż określone w kodeksie.

Kodeks morski nie zawiera przepisów dotyczących formy umów o ratownictwo, mogą więc one być zawierane w formie dowolnej.

Prawo do zawierania umów o ratownictwo ma armator statku oraz, w jego imieniu, kapitan. Mają oni również prawo do zawierania takich umów w imieniu właściciela mienia znajdującego się na statku (art. 236 § 2 k.m.).

Przepisy kodeksu morskiego przewidują możliwość unieważnienia lub zmiany umowy o ratownictwo; zachodzi ona w dwóch przypadkach. Po pierwsze – można unieważnić lub zmienić umowę o ratownictwo, zawartą pod wpływem niebezpieczeństwa lub niewłaściwym wpływem wywartym przez kogokolwiek, jeżeli jej postanowienia są niesłuszne. Po drugie – możliwość unieważnienia lub zmiany umowy o ratownictwo istnieje, jeżeli umówione wynagrodzenie jest niewspółmiernie wysokie lub niskie.

W odróżnieniu od przepisów kodeksu morskiego z 1961 r. nowy kodeks dość szczegółowo określił (w art. 238 § 1 i 2) obowiązki stron umowy o ratownictwo. I tak ratowany jest obowiązany prowadzić działania ratownicze z należytą starannością, dołożyć, co należy szczególnie podkreślić, należytej staranności w celu zapobieżenia szkodzie w środowisku lub zmniejszenia jej rozmiarów, wreszcie poszukiwać pomocy innych ratujących, gdy okoliczności tego wymagają oraz przyjąć ich pomoc na uzasadnione żądanie armatora lub kapitana statku albo właściciela innego mienia będącego w niebezpieczeństwie, znajdującego się poza statkiem. Jeżeli żądanie przyjęcia pomocy ze strony innych ratujących było bezzasadne, skorzystanie z takiej pomocy nie może mieć wpływu na wysokość wynagrodzenia ratującego.

Armator, kapitan statku oraz właściciel mienia znajdującego się poza statkiem są obowiązani współpracować z ratującym podczas działań ratowniczych, dołożyć należytej staranności w celu zapobieżenia szkodzie w środowisku lub zmniejszenia jej rozmiarów, co należy podkreślić, a ponadto na uzasadnione żądanie ratującego przejąć statek lub inne mienie w swoją pieczę, gdy znalazły się w bezpiecznym miejscu.

Ratowanie życia na morzu jest obowiązkowe i należy do podstawowych obowiązków kapitana statku. Przepisy regulujące ten obowiązek umieszczone zostały w tytule III kodeksu morskiego, a nie w tytule VIII, poświęconym ratownictwu morskiemu. Zgodnie z art. 60 § 1 k.m. kapitan jest obowiązany nieść wszelką pomoc ludziom znajdującym się na morzu w niebezpieczeństwie, jeżeli udzielenie tej pomocy nie naraża na poważne niebezpieczeństwo jego statku i osób znajdujących się na nim. Dodać należy, iż armator nie odpowiada za naruszenie przez kapitana wyżej wskazanego obowiązku (art. 60 § 2 k.m.).

Z kolei przepisy regulujące ratownictwo morskie stanowią, iż osoby uratowane nie są obowiązane do zapłaty jakiegokolwiek wynagrodzenia za ich ocalenie. Ratującemu życie ludzkie należy się słuszna część wynagrodzenia

przypadającego za uratowanie mienia oraz część specjalnej rekompensaty za ratowanie środowiska, jeżeli jego działanie pozostawało w związku z wypadkiem, który wymagał ratowania mienia lub środowiska (art. 242 § 1 i 2 k.m.).

Wynagrodzenie za ratownictwo morskie, uzyskane przez ratującego, zwykle ulega następnie podziałowi. Jeżeli ratownictwa dokonało kilku ratujących, to zgodnie z art. 243 k.m. każdy z nich ma prawo do stosunkowej części wynagrodzenia. Następnie, stosownie do treści art. 244 § 1 k.m., wynagrodzenie należne statkowi z tytułu ratownictwa morskiego dzieli się po połowie pomiędzy armatora i załogę po odliczeniu szkód poniesionych przez statek oraz wydatków i strat armatora i załogi spowodowanych ratownictwem. Jeżeli ratownictwo nie było prowadzone ze statku, wynagrodzenie dzieli się pomiędzy ratującego i osoby przez niego zatrudnione, stosując odpowiednio zasady dotyczące podziału wynagrodzenia pomiędzy armatora i załogę.

Zgodnie z art. 244 § 2 k.m. wyżej przedstawionych zasad podziału wynagrodzenia za ratownictwo nie stosuje się do wynagrodzenia za działania ratownicze prowadzone przez ratowników zawodowych oraz jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej oraz Policji.

W art. 244 § 3 k.m. określone zostały zasady podziału części wynagrodzenia za ratownictwo morskie przypadającej na załogę statku; podział ten powinien uwzględniać osobisty wkład w ratownictwo. Plan podziału sporządza armator statku, a udział kapitana nie powinien być mniejszy niż 30%.

Odrębne przepisy (art. 245 § 1, 2 i 3) kodeksu morskiego uregulowały kwestię zabezpieczenia roszczeń z tytułu ratownictwa morskiego; mianowicie dłużnik obowiązany jest ustanowić odpowiednie zabezpieczenie.

Armator uratowanego statku obowiązany jest podjąć wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia przez właścicieli ładunku odpowiedniego zabezpieczenia roszczeń przeciwko nim z tytułu ratownictwa, zanim ładunek zostanie zwolniony. Z tytułu roszczenia o ratownictwo morskie oraz roszczenia o zwrot kosztów poniesionych na zachowanie, oszacowanie i sprzedaż mienia przysługuje ratującemu prawo zastawu na mieniu uratowanym, a na rzeczach objętych przez niego w posiadanie w związku z ratownictwem – również prawo zatrzymania aż do złożenia przez dłużnika zabezpieczenia.

Dodać należy, iż niezależnie od wyżej wymienionego prawa zastawu na uratowanym statku służy ratującemu przywilej na statku (art. 91 k.m.)¹².

Roszczenia o wynagrodzenie za ratownictwo morskie lub o zapłatę specjalnej rekompensaty za ratowanie środowiska przedawniają się z upływem dwóch lat od dnia zakończenia ratownictwa.

Przepisy kodeksu morskiego regulujące ratownictwo morskie stosuje się również do działań ratowniczych kontrolowanych lub organizowanych przez organy administracji rządowej i samorządowej (art. 248 k.m.). Oznacza to, iż nałożenie na ratujących obowiązku uczestniczenia w akcji ratowniczej nie pozbawia ich prawa do wynagrodzenia.

¹² Patrz: W. Adamczak, *Przywileje na statku a ustawowe prawo zastawu przysługujące ratownikowi*, Technika i Gospodarka Morska, 1974, nr 4, s. 512 i nast.

Zgodnie z art. 6 § 1 k.m., z zastrzeżeniem wyjątków w ustawie przewidzianych, nie stosuje się kodeksu morskiego do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej oraz Policji. Wyjątek przewidziany w ustawie stanowi art. 249 § 1 k.m.; zgodnie z jego treścią przepisy kodeksu morskiego dotyczące ratownictwa morskiego stosuje się odpowiednio do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej oraz Policji.

Zasady obliczania i przeznaczenia wynagrodzenia za ratownictwo morskie należnego wymienionym jednostkom pływającym powinny zostać określone w odrębnym rozporządzeniu, do którego wydania zobowiązani zostali: Minister Obrony Narodowej i ministrowie właściwi do spraw wewnętrznych oraz finansów publicznych. Rozporządzenie to powinno określać również tryb postępowania w omawianych tu sprawach, w sposób stwarzający zachętę dla załóg do podejmowania działań ratowniczych.

Jak wyżej wspomniano, przepisy kodeksu morskiego regulujące ratownictwo morskie oparte zostały na nieratyfikowanej, jak dotąd, przez Polskę Konwencji londyńskiej o ratownictwie morskim z 1989 r. W związku z wejściem w życie kodeksu morskiego z 2001 r. sprawa ratyfikacji tej Konwencji stała się sprawą pilną, zwłaszcza że jej zasady przyjęte już zostały w stosowanych przez Polskie Ratownictwo Okrętowe standardowych formularzach umów o ratownictwo morskie.

SALVAGE AT SEA IN THE LIGHT OF THE REGULATIONS OF THE MARITIME CODE OF 2001

(Summary)

The new Maritime Code of 2001 contains regulations governing salvage at sea, in Title VI (Agreements), in Section VIII (Salvage at Sea), and in Articles 231–249. The content of these regulations is in accord with the decisions of the London Convention of 1989, which came into force on 14 July 1996, and which has not yet been ratified by Poland.

The basic changes introduced by the new Maritime Code in relation to salvage at sea have to do with a substantive extension of the object of salvage and with a consideration of the need to protect the natural environment. In accordance with Article 231 of the Maritime Code, salvage at sea involves giving help to a vessel that is in danger in any waters whatsoever, and salvaging property aboard the vessel or originating in it. It also involves salvaging any other property on the sea and not connected permanently and deliberately to the shore. The essence of the change introduced by the new Maritime Code has to do with recognizing as salvaged property any property on the sea, and not just a vessel or property aboard or originating from such a vessel.

The author concentrates on comparing the regulations relating to salvage based on the Brussels Convention of 1910 and on the new convention SALVAGE 89.