

zeszyt

24

PRAWO 7



ZESZYTY NAUKOWE

WYŻSZEJ SZKOŁY
ADMINISTRACJI I BIZNESU
IM. E. KWIATKOWSKIEGO W GDYNI

zeszyt

24

PRAWO 7



GDYNIA 2017

Redakcja naukowa: dr Piotr Lewandowski, dr Dominika Wetoszka

Kolegium Redakcyjne:

- dr Tomasz Białas, Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni (przewodniczący)
- dr Piotr Lewandowski, Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni
- dr Cezary Tatarczuk, Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni
- prof. dr Ryšardas Burda, Kazimieras Simonavičius University, Lithuania
- dr hab. Kazimierz Dendura, Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni
- prof. dr hab. Valentinas Navickas, Kaunas University of Technology, Lithuania
- prof. dr hab. Aurelia Polańska, Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni
- prof. dr Nina Tamarskaya, Baltic State Academy of Fishery Fleet, Kaliningrad, Russia.
- mgr Regina Szutenberg, Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni

Redaktor statystyczny: dr hab. prof. WSAiB Stanisław Kołaczyński

Opracowanie redakcyjne i korekta:

mgr Sylwia Baranowska

dr Piotr W. Lorkowski

mgr Aleksandra Romanowska (j. ang.)

Projekt graficzny: Krzysztof Ignatowicz

Skład i łamanie: Anna Maciejewska i Maciej Ostoja-Lniski

Wydawnictwo WSAiB im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni

Ul. Kielecka 7, 81-303 Gdynia

www.wsaib.pl

ISSN: 1428-7889

Wersja drukowana czasopisma ma charakter referencyjny.

© Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni 2017

Nakład 100 egz.

Druk: Sowa – druk na życzenie

05-500 Piaseczno, ul. Raszyńska 13

Tel.: +48(22) 431 81 40, Fax. +48(22) 431 81 50

e-mail: sowadruk@sowadruk.pl

SPIS TREŚCI

DOMINIKA WETOSZKA, PIOTR LEWANDOWSKI	
Wstęp	9
1. PIOTR LEWANDOWSKI	
Działalność gospodarcza na nieruchomościach portowych – wybrane problemy prawne	17
2. JUSTYNA NAWROT	
Miejsca schronienia (<i>places of refuge</i>) – perspektywy regulacji	40
3. DOMINIKA WETOSZKA	
SAR w służbie ochrony środowiska morskiego – prawne aspekty działalności morskiej służby poszukiwania i ratownictwa w zakresie zapobiegania i zwalczania zanieczyszczeń na morzu	58
4. PAWEŁ CHYC	
Wpływ orzecznictwa międzynarodowego na ochronę środowiska morskiego	81
5. ZUZANNA PEPŁOWSKA-DĄBROWSKA	
Odpowiedzialność cywilna za szkody spowodowane zanieczyszcze- niem wód olejami w wybranych prawach stanowych USA	101
6. ADAM BUŻNIAK	
Odpowiedzialność z tytułu szkód wyrządzonych przez statki przewożące oleje – wybrane zagadnienia prawne wraz z postulatami <i>de lege ferenda</i>	116
7. NATALIA JURKIEWICZ-WRONA	
Odpowiedzialność za wykroczenia przeciwko środowisku	137
8. MACIEJ KIJOWSKI	
Recenzja książki Barbary Stępień <i>Morska i oceaniczna żegluga jachtowa w świetle prawa międzynarodowego publicznego,</i> JBS Janusz Stępień, Gliwice 2013	153



TABLE OF CONTENTS

DOMINIKA WETOSZKA, PIOTR LEWANDOWSKI	
Introduction	13
1. PIOTR LEWANDOWSKI	
Economic activity on port real estate – selected legal problems	17
2. JUSTYNA NAWROT	
Places of refuge – regulation perspectives	40
3. DOMINIKA WETOSZKA	
SAR in the service of marine environment protection	
– legal aspects of the maritime search and rescue services	
in the field of preventing and combating pollution at sea	58
4. PAWEŁ CHYC	
The impact of international case law on the protection	
of the marine environment	81
5. ZUZANNA PEPŁOWSKA-DĄBROWSKA	
Civil liability for damage caused by water pollution with oils	
in selected US state laws	101
6. ADAM BUŻNIAK	
Liability for damages caused by ships transporting oils	
– selected legal issues along with <i>de lege ferenda</i> postulates	116
7. NATALIA JURKIEWICZ-WRONA	
The liability for offenses against the environment	137
8. MACIEJ KIJOWSKI	
The review of Barbara Stępień’s book „Morska i oceaniczna	
żegluga jachtowa w świetle prawa międzynarodowego publicznego”	
(„Sea and ocean sailing in the light of public international law”),	
published by JBS Janusz Stępień, Gliwice 2013	153



WSTĘP

Oddajemy do rąk Szanownych Czytelników kolejny już Zeszyt Naukowy Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni z zakresu nauk prawnych: „Zeszyt 24. Prawo 7”. Publikacja ta stanowi podsumowanie referatów wygłoszonych podczas seminarium naukowego pt. „Prawne aspekty bezpieczeństwa środowiska morskiego” zorganizowanego przez Wyższą Szkołę Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni. Okazją dla przygotowania tego wydarzenia naukowego były obchody 85. urodzin Pana Profesora Jerzego Młynarczyka – Rektora Uczelni i wybitnego specjalisty z zakresu prawa morskiego. Uczczenie Jubileuszu Profesora Jerzego Młynarczyka w formie seminarium naukowego było wyrazem uznania dla Jego dorobku naukowego. Z tym większym żalem poświęcamy niniejszą publikację, która miała być księgą pamiątkową dedykowaną Jubilatowi z okazji urodzin – pamięci niedawno zmarłego Profesora. Dlatego też warto wspomnieć jedynie niektóre z licznych osiągnięć Profesora. Otóż w latach 1977-81 był Prezydentem Miasta Gdańska. W latach 80. – wykładowcą Światowego Uniwersytetu Morskiego przy Organizacji Narodów Zjednoczonych, ekspertem Międzynarodowej Organizacji Morskiej w Londynie. Profesor łączył pasję do prawa oraz sportu: był znanym koszykarzem – 112-krotnym reprezentantem Polski w koszykówce i olimpijczykiem z Rzymu (1960 r.).

W wydarzeniu mającym miejsce w dniu 22 września 2016 roku przedstawiciele „młodej” doktryny prawa morskiego przedstawili swoje przemyślenia dotyczące prawa morskiego, zarówno publicznego (w szczególności administracyjnego), jak i prywatnego. Moderatorem był Dziekan WPiA WSAiB dr Piotr Lewandowski. Dziekan Pomorskiej Izby Adwokackiej adv. Dariusz Strzelecki objął seminarium patronatem honorowym. Jako pierwsza wystąpiła przedstawicielka Uniwersytetu Gdańskiego dr Justyna Nawrot z referatem na temat miejsc schronienia statków. Następnie głos zabrali pracownicy WSAiB dr Dominika Wetoszka i dr Paweł Chyc. Dr Maciej Nyka – adiunkt na Uniwersytecie Gdańskim przedstawił prelekcję na temat międzynarodowoprawnej ochrony waleni na obszarze Morza Bałtyckiego. Ostatnie dwa referaty zostały wygłoszone przez absolwentów odpowiednio UG oraz WSAiB. Mgr Marta Tykarska przedstawiła problematykę bezpieczeństwa ekologicznego Morza Bałtyckiego, zaś wystąpienie mgra Adam Buźniaka dotyczyło odpowiedzialności za szkody olejowe.

Autorzy, którzy przedstawili swoje rozważania naukowe w formie artykułów zawartych w niniejszym opracowaniu, sformułowali bardzo interesujące tezy badawcze.

Dr Piotr Lewandowski podjął się analizy działalności gospodarczej na terenie portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w kontekście stosunków prawnych podmiotów zarządzających portami morskimi i podmiotów gospodarczych. Artykuł ma za przedmiot kształtowanie się stosunków prawnych pomiędzy podmiotami zarządzającymi a podmiotami nieżeglugowymi działającymi w zakresie usług przeładunkowych na obszarach wybranych portów morskich, z wykorzystaniem instrumentów *quasi*-władczych i faktycznym ograniczeniem możliwości negocjacyjnych. Relacje pomiędzy tymi podmiotami (zarządzającymi oraz przedsiębiorstwami korzystającymi z nieruchomości portowych) prowadzą często do konfliktów związanych z warunkami korzystania z nieruchomości portowych przez przedsiębiorstwa. Obecnie na obszarach polskich portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej korzystanie z cudzej własności najczęściej opiera się na stosunku dzierżawy (węzła zobowiązaniowego).

Problematyka, na której koncentruje się dr Justyna Nawrot, ma za przedmiot stosunkowo nową instytucję prawa morskiego, jaką są miejsca schronienia. Koncepcja ta powstała po serii katastrof i wypadków morskich, do których doszło w efekcie odmowy wpuszczenia statków do portów przez państwa wybrzeża. Autorka zwraca uwagę, iż omawiana instytucja stanowi doskonały przykład współczesnego przenikania się regulacji prawa morza oraz prawa morskiego i wymaga wprowadzenia szczególnych regulacji prawnych. Dotychczasowe regulacje dotyczące miejsc schronienia nie nakładają na państwa wybrzeża obowiązku udzielenia schronienia statkom w potrzebie. Na pewno jednak znaczącą zmianą jest nałożenie obowiązku przygotowania się na taką sytuację w prawie Unii Europejskiej. O ile analiza międzynarodowych regulacji dotyczących miejsc schronienia prowadzi do wniosku o braku istnienia takiego obowiązku, o tyle ustawodawstwo unijne taki obowiązek formułuje wprost.

Z kolei dr Dominika Wetoszka przedstawiła zagadnienie roli służby SAR w zakresie zapobiegania i zwalczania zanieczyszczeń na morzu. Działalność Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w zakresie ochrony środowiska morskiego widoczna jest na płaszczyźnie zapobiegania i zwalczania zanieczyszczenia środowiska morskiego. Służby poszukiwawczo-ratownicze uczestniczą w akcjach gaśniczych na statkach oraz w holowaniach ratowniczych. Zwalczając zagrożenia i zanieczyszczenia środowiska morskiego służba SAR koordynuje akcje i usuwa z powierzchni wody rozlewy ropy, jej pochodnych oraz innych substancji zagrażających środowisku pochodzących ze zrzutów morskich lub wypadków, jak również wycieków

przemysłowych na lądzie. Celem uczynienia opracowania bardziej praktycznym, autorka opisała dwie akcje ratunkowe SAR dotyczące bezpośrednio lub pośrednio zapobiegania lub zwalczania zanieczyszczenia środowiska morskiego.

Przedmiotem opracowania dra Pawła Chyca jest wpływ orzecznictwa międzynarodowego na ochronę środowiska morskiego. Autor zauważa, że zagadnienie ochrony środowiska morskiego wykracza poza granice państw i ze swej natury ma wymiar międzynarodowy – co z jednej strony podnosi efektywność działań w zakresie ochrony zasobów ożywionych i nieożywionych, a z drugiej strony zespala zarządzanie środowiskiem morskim. Zwraca uwagę na rolę orzecznictwa w kształtowaniu norm mających za przedmiot ochronę środowiska w różnych aspektach: m.in. wypadków morskich, szelfu kontynentalnego kształtowania się obszarów morskich – w tym rybołówstwa oraz wyłącznej strefy ekonomicznej. Artykuł stanowi *case study* wybranych orzeczeń sądów i trybunałów międzynarodowych wpływających na procesy kodyfikacyjne prawa międzynarodowego.

Kolejny artykuł, autorstwa dr Zuzanny Peplowskiej-Dąbrowskiej, poświęcony jest analizie wybranych praw stanowych Stanów Zjednoczonych Ameryki z zakresu odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem wód olejami. Skuteczna walka z zanieczyszczeniem morza, w tym olejami, jest istotnym elementem zapewnienia bezpieczeństwa morskiego. Jedną ze strategii zwalczania zagrożenia zanieczyszczeniami jest takie ukształtowanie reżimu odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem, aby zapewniał on efekt prewencyjny. W prawie ochrony środowiska przyjmuje się, że funkcja prewencyjna odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniami zachodzi, gdy regulacja realizuje zasadę „płaci zanieczyszczający” (ang. *polluter pays*).

Referat mgra Adama Buźniaka ma za przedmiot najważniejsze regulacje w polskim porządku prawnym, które normują problematykę zanieczyszczeń pochodzących ze statków przewożących oleje. Obok obowiązujących podstaw prawnych przedstawiono prawnosozologiczną literaturę przedmiotu. Podjęte przez autora rozważania obejmują wybrane zagadnienia prawne oraz postulaty *de lege ferenda*. Porównano założenia „teorii zmierzchu odpowiedzialności cywilnej” z zasadami odpowiedzialności za szkody olejowe przewidzianych przez konwencję CLC. Autor stawia tezę o konieczności subsekwentnej nowelizacji polskiego prawa morskiego w celu pozbycia go możliwie wielu wad oraz osiągnięcia odpowiedniego poziomu zmodernizowania względem globalnego ustawodawstwa morskiego.

Adwokat Natalia Jurkiewicz-Wrona zajęła się zagadnieniem odpowiedzialności za wykroczenia przeciwko środowisku. Autorka zwraca uwagę, że obecnie materię wykroczeń przeciwko środowisku można postrzegać jako

Dominika Wetoszka, Piotr Lewandowski: Wstęp

bardzo rozproszoną, trudną do zebrania czy sklasyfikowania, co oczywiście powoduje pojawianie się postulatów o zebraniu jej w jedną całość i stworzenie osobnego rozdziału o wykroczeniach przeciwko środowisku. Jednakże dotychczasowy przebieg prac legislacyjnych pozwala na stwierdzenie, że koncepcja ta zostanie kiedyś zrealizowana. Opracowanie ma na celu zebranie rozproszonej materii czynów penalizowanych jako wykroczenia, ze zwróceniem uwagi na konieczność rozróżnienia odpowiedzialności karnej *sensu largo* od odpowiedzialności zwanej przez niektórych administracyjno-karną, ale również z ukazaniem zalet objęcia czynów przeciwko środowisku właśnie ramami odpowiedzialności w tej postaci.

Ostatnia publikacja stanowi przygotowaną przez dra Macieja Kijowskiego recenzję książki Barbary Stępień pt. *Morska i oceaniczna żegluga jachtowa w świetle prawa międzynarodowego publicznego*.

Dominika Wetoszka, Piotr Lewandowski

INTRODUCTION

Dear Readers, the University of Business and Administration of Eugeniusz Kwiatkowski in Gdynia proudly presents you a sequential Scientific Journal in the field of legal sciences: „Journal 24. Law 7”. This publication is a summary of the papers delivered during the scientific seminar entitled „Legal aspects of the safety of the marine environment” organized by the University of Business and Administration of Eugeniusz Kwiatkowski in Gdynia. The occasion for the preparation of this scientific event was the celebration of the 85th birthday of Professor Jerzy Młynarczyk – Rector of the University and an outstanding specialist in the field of maritime law. The commemoration of Professor Jerzy Młynarczyk’s Jubilee in the form of a seminar was an expression of appreciation for his scientific achievements. With more grief, we devote this publication, which was to be a commemorative book dedicated to the Birthday Jubilarian – to the memory of the recently deceased Professor.

Therefore, it is worth mentioning only some of the Professor’s many achievements. Well, in the years 1977 to 1981 he was Mayor of the City of Gdansk. In the 1980s, he was a lecturer at the World Maritime University of the United Nations, an expert of the International Maritime Organization in London. Professor combined his passion for law and sport: he was a well-known basketball player – a 112-time Polish representative in basketball and a Rome 1960 Olympian.

In the event that took place on 22nd September 2016, the representatives of the „young” maritime law doctrine presented their thoughts on maritime law, both public (in particular administrative) and private law. The moderator was Piotr Lewandowski, PhD, Dean of the Faculty of Law and Administration of the University of Business and Administration of Eugeniusz Kwiatkowski in Gdynia. The Dean of the Pomeranian Chamber of Advocates, attorney Dariusz Strzelecki, took Honorary Patronage of the seminary. As the first one, the representative of the University of Gdańsk, Justyna Nawrot, PhD. gave a lecture on the places of refuge for ships. Then the speakers were the employees of the University of Business and Administration of Eugeniusz Kwiatkowski in Gdynia Dominika Wetoszka, PhD and Paweł Chyc, PhD. Maciej Nyka, PhD – Assistant Professor at the University of Gdańsk presented a lecture on international law of cetaceans protection in the Baltic Sea area. The last two lectures were

delivered by graduates of the University of Gdańsk and the University of Business and Administration of Eugeniusz Kwiatkowski in Gdynia – Marta Tykarska, MA (UG) presented the issues of ecological safety of the Baltic Sea, and the speech of Adam Buźniak, MA (WSAiB) concerned liability for oil damage.

The authors, who presented their scientific deliberations in the form of articles contained in this study, formulated very interesting research theses.

Piotr Lewandowski, PhD undertook the analysis of economic activity in the area of seaports of basic importance for the national economy, in the context of legal relations of entities managing sea ports and business entities. The article deals with the development of legal relations between managing entities and non-navigational entities operating in the field of reloading services in the areas of selected seaports, using quasi-dominant instruments and the actual limitation of negotiating possibilities. Relations between these entities (managers and enterprises using port real estate) often lead to conflicts related to the conditions of use of port real estate by enterprises. Currently, in the areas of Polish ports of primary importance for the maritime economy, the use of someone else's property is most often based on the lease relationship (the obligation node).

The issues on which Justyna Nawrot, PhD focuses, is a matter of a relatively new institution of maritime law – the places of ship' refuge. This concept was created after a series of disasters and maritime accidents, which occurred as a result of the refusal of allowing the ships to enter ports by the coastal countries. The author points out that the institution in question is a perfect example of contemporary infiltration between the law of the sea regulation and maritime law and it requires the introduction of specific legal regulations. The existing regulations regarding places of refuge do not impose an obligation on coastal states to provide shelter for ships in need. Certainly a significant change is the imposition of the obligation to prepare for such a situation in European Union law. While the analysis of international regulations on places of refuge leads to the conclusion that there is no such obligation, EU legislation explicitly states such an obligation.

Then, Dominika Wetoszka, PhD presented the issue of the role of the SAR service in the field of preventing and combating pollution at sea. The activity of the Maritime Search and Rescue Service in the field of protection of the sea habitat is visible at the level of preventing and combating pollution of the marine environment. Search and rescue services participate in firefighting operations on ships and in rescue towings. By combating the threats and pollution of the marine environment, the SAR service coordinates actions and removes spills of oil, its derivatives and other

environmental threatening substances from sea discharges or accidents as well as industrial spills on land. In order to make the study more practical, the author described two SAR rescue operations addressing directly or indirectly the prevention or combating pollution of the marine environment.

The subject of Paweł Chyc, PhD study is the impact of international case law on the protection of the marine environment. The author notes that the issue of protection of the marine environment extends beyond national borders and by its nature has an international dimension – which, on the one hand, increases the efficiency of activities in the protection of living and non-living resources, and, on the other hand, the management of the marine environment. He draws attention to the role of case law in shaping the standards for environmental protection in various aspects: marine accidents, the continental shelf shaping of sea areas – including fisheries and the exclusive economic zone. The article is a *case study* of selected judgments of international courts and tribunals affecting the codification processes of international law.

Another article, by Zuzanna Peplowska-Dąbrowska, PhD is devoted to the analysis of selected US state laws in the field of civil liability for damages caused by oil water pollution. Effective fight against sea pollution, including oils, is an important element in ensuring maritime safety. One of the strategies to combat the threat of pollution is to form a regime of responsibility for damage caused by pollution, so that it provides a preventive effect. In the environment protection law it is assumed that the preventive function of civil liability for damages caused by pollution occurs when the regulation implements the „polluter pays” principle.

The lecture by Adam Bużniak, MA has as its subject the most important regulations in the Polish legal system, which regulate the problem of pollution from ships carrying oil. In addition to the legal bases in force, the legal and zoological literature of the subject is presented. The considerations taken up by the author include selected legal issues and *de lege ferenda* postulates. The assumptions of the „dusk of civil responsibility” assumptions have been compared with the principles of liability for oil damages provided for by the CLC convention. The author puts forward a thesis on the necessity of a subsectional amendment of the Polish maritime law in order to deprive it of as many defects as possible and to achieve an appropriate level of modernization in relation to global maritime legislation.

Attorney Natalia Jurkiewicz-Wrona dealt with the issue of responsibility for offenses against the environment. The author points out that currently the matter of offenses against the environment can be perceived as very scattered, difficult to collect or classify, which of course causes the appearance of postulates about gathering it together and creating

Dominika Wetoszka, Piotr Lewandowski: Introduction

a separate chapter on offenses against the environment. However, the current course of legislative work allows us to state that this concept will be implemented someday. The study aims to collect scattered matter of deeds penalized as offenses, paying attention to the need to distinguish between criminal responsibility in the broad sense of responsibility called by some administrative and criminal liability, but also to show the advantages of taking actions against the environment precisely as a framework of responsibility in this form

The last publication is a review of Barbara Stępień's book *Morska i oceaniczna żegluga jachtowa w świetle prawa międzynarodowego publicznego* („Sea and ocean sailing in the light of public international law”), prepared by Maciej Kijowski, PhD.

Dominika Wetoszka, Piotr Lewandowski

Piotr LEWANDOWSKI

DZIAŁALNOŚĆ GOSPODARCZA NA NIERUCHOMOŚCIACH PORTOWYCH – WYBRANE PROBLEMY PRAWNE

Słowa kluczowe: *nieruchomości portowe, podmiot zarządzający, podmioty nieżeglugowe, dzierżawa, opłaty portowe.*

STRESZCZENIE

Artykuł analizuje działalność gospodarczą na terenie portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, w kontekście stosunków prawnych podmiotów zarządzających portami morskimi i podmiotów gospodarczych. Podmiot zarządzający, mimo statusu podmiotu prawa prywatnego, kształtuje swoje stosunki prawne z podmiotami nieżeglugowymi działającymi w zakresie usług przeładunkowych na obszarach portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, z wykorzystaniem instrumentów *quasi-władczych* i faktycznym ograniczeniem możliwości negocjacyjnych. Prowadzi to do konfliktów między podmiotami zarządzającymi i przedsiębiorstwami korzystającymi z nieruchomości portowych, przede wszystkim na tle warunków korzystania z nieruchomości portowych.

Wstęp

Stosunki prawne podmiotu zarządzającego i podmiotów działających na obszarze portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej determinują dwie okoliczności faktyczne:

- 1) lokalne monopole naturalne,
- 2) nieobiektywne i niesymetryczne ingerencje ustawodawcy.

Skutkiem kumulatywnego oddziaływania obu determinant jest zachwianie relacji typu koordynacyjnego, właściwej metodzie cywilnoprawnej. W relacjach faktycznych przeważa typ *quasi*-subordynacyjny, nawiązujący w swych pryncypiach do metody administracyjnoprawnej. Podmiot zarządzający, mimo statusu podmiotu prawa prywatnego, kształtuje swoje stosunki prawne z podmiotami nieżeglugowymi działającymi w zakresie usług przeładunkowych na obszarach portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, z wykorzystaniem instrumentów *quasi*-władczych i faktycznym ograniczeniem możliwości negocjacyjnych. Prowadzi to do konfliktów między podmiotami zarządzającymi i przedsiębiorstwami korzystającymi z nieruchomości portowych, przede wszystkim na tle warunków korzystania z nieruchomości portowych przez te ostatnie. Współcześnie na obszarach polskich czterech portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej przeważa model korzystania z cudzej nieruchomości na podstawie wężła zobowiązaniowego (dzierżawy).

Ramy prawne dla stosunków prawnych między podmiotami zarządzającymi portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i podmiotami prowadzącymi nieżeglugową działalność na obszarach takich portów wyznaczają co do zasady dwie ustawy: Kodeks cywilny¹ i Ustawa o portach i przystaniach morskich², przy czym ustawa ma znaczenie podstawowe, a kodeks cywilny – subsydiarne. Relacja kolizyjna między obu aktami prawnymi rozwiązywana jest przez regułę kolizyjną *lex specialis derogat legi generali*.

Ustawa o portach i przystaniach morskich aksjologicznie pochodzi z czasów monokultury, gdy jeden podmiot władający terenami portowymi, współcześnie – z reguły – w oparciu o prawo rzeczowe (własność lub użytkowanie wieczyste), wcześniej – w ramach *sui generis* prawa tzw. zarządu, prowadził jednocześnie działalność przeładunkową na podstawie umów o przeładunek, zawartych z podmiotami żeglugowymi (statek) lub właścicielami ładunku (ładunek).

Współczesne stosunki faktyczne, kształtujące się na obszarach portowych począwszy od lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku, charakteryzują się pluralizmem podmiotowym. Dotychczasowa struktura podmiotowa została poszerzona o nową, nieżeglugową grupę użytkowników portu, niezwiązaną z bezpośrednim uprawianiem żeglugi, oferującą usługi przeładunkowe na rynku przewozów morskich, niezależną organizacyjnie i majątkowo od zarządów portów. Działalność przeładunkowa stała się przedmiotem zainteresowania sektora naftowego, który zaangażował się kapita-

¹ Ustawa z dnia 23.04.1964 r., Dz.U. Nr 19 z 1964 r., poz. 93 (wielokrotnie zmieniana).

² Ustawa z dnia 20.12.1996 r., Dz.U. Nr 9 z 1997 r., poz. 44 (wielokrotnie zmieniana).

łowo w gdański Naftoport sp. z o.o., i chemicznego w segmencie nawozów sztucznych, działającego w porcie w Policach koło Szczecina. Znaczne nakłady finansowe doprowadziły do powstania nowoczesnych i specjalistycznych obszarów przeładunku obejmujących zarówno dedykowane urządzenia przeładunkowe, jak i nieruchomości. Z punktu widzenia prawnego urządzenia przeładunkowe stanowiły własność operatorów jako rzeczy wyłączone z działania zasady *superficies solo cedit*, natomiast nieruchomości gruntowe były z reguły przedmiotem umów dzierżawy zawieranych z podmiotami zarządzającymi portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Czynsz dzierżawny stanowił znaczną pozycję kosztową w bilansie operatorów. Postanowienia umowne nie przewidywały jakiegokolwiek formuły podziału ryzyka gospodarczego, które w efekcie ciążyło w całości na nieżeglugowych podmiotach gospodarczych. Zachwianie symetrii kontraktowej było możliwe w warunkach istnienia faktycznego, lokalnego monopolu naturalnego po stronie podmiotów zarządzających portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Ingerencja ustawodawcy nie tylko nie usunęła asymetrii, ale wręcz ją pogłębiła³. Ustawa w pierwotnej treści z 1997 r. zawierała w przepisie art. 8 zaskakującą normę kompetencyjną uprawniającą podmiot zarządzający do stanowienia i pobierania dowolnych opłat portowych. Przyznanie takiej kompetencji podmiotowi prawa prywatnego, naruszające zasadę formalnej równorzędności podmiotów prawa cywilnego, wpłynęło na relacje prawne podmiot zarządzający-podmioty gospodarcze. Ustawodawca doprowadził do sytuacji pomieszania reżimów: prywatnoprawnego i publicznoprawnego, naruszając przy tym przepis art. 219 Konstytucji RP. Sprzeciw nieżeglugowych użytkowników portów doprowadził do usunięcia wadliwego rozwiązania legislacyjnego w kolejnej ustawie zmieniającej.

Nowelizacja ustawy o portach i przystaniach morskich w roku 2001⁴ nadała asymetrii w relacjach podmiot zarządzający-podmioty gospodarcze skrajną postać. Ustawa nowelizująca przyznała podmiotowi zarządzają-

³ Więcej patrz: A. Szumański, *Specyfika prawna spółek portowych*, „Prawo Morskie”, 2000, t. XIV; Z. Godecki, *Porty morskie – krytycznie o ustawodawcy*, „Prawo Morskie”, 2000, t. XIV; J. Młynarczyk, *Ze studiów nad prawnym modelem zarządzania polskimi portami morskimi*, „Gdańskie Studia Prawnicze”, 2014, t. XXXII; M. Pluciński, *Analiza warunków dzierżawy terenów i infrastruktury największych polskich portów morskich*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Transportu i Logistyki”, 2011, nr 14; P. Lewandowski, *Funkcjonowanie ustawy o portach i przystaniach morskich w kontekście stosunków prawnych podmiotu zarządzającego i podmiotów gospodarczych*, „Prawo Morskie”, 2001, t. XV; P. Lewandowski, *Oplaty portowe – uwagi krytyczne o nowej regulacji prawnej*, „Studia Europejskie”, 2001, t. IX.

⁴ Ustawa z dnia 6.09.2001 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 111 z 2001 r., poz. 1197).

cemu kompetencje do obciążania wszystkich użytkowników infrastruktury portowej, w szczególności przedsiębiorstw przeładunkowych, tzw. opłatą ładunkową naliczaną od każdej przeładowanej tony. Kolejna nowelizacja ustawy o portach i przystaniach morskich, i tym razem pod wpływem perswazji niezeglugowych użytkowników portu, usunęła kontrowersyjną opłatę.

Żadna perswazja nie doprowadziła jednak do zmiany konstrukcji wyłączeniowości w zakresie podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej, przyznanego *ex lege* tylko czterem istniejącym portom morskim. Ustawodawca nie dopuścił możliwości tworzenia tzw. portów zakładowych, korzystających z przywilejów ustawowych i autonomicznych wobec istniejących portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki

Ustawa o portach i przystaniach morskich i stosowana wykładnia jej przepisów preferuje podmioty zarządzające portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, petryfikując stan monopolu naturalnego. W praktyce gospodarczej możliwości negocjacyjnego ustalenia treści umów zostały znacznie ograniczone.

W tym miejscu należy wskazać na kontekst praktyk monopolistycznych, który współcześnie zaczyna być wykorzystywany (bez sukcesów procesowych w sporach o wielkość czynszu dzierżawnego) przez użytkowników niezeglugowych w konfliktach z podmiotami zarządzającymi. Sądy powszechne odmawiają uwzględniania argumentu nadużywania pozycji dominującej przez podmioty zarządzające w sporach wynikających z umów dzierżawy terenów portowych, słusznie podnoszących, że wyłącznie właściwym do rozstrzygnięcia w sprawach praktyk monopolistycznych jest sąd antymonopolowy. Sąd powszechny nie jest właściwy do rozstrzygnięcia w przedmiocie naruszenia zasady swobody umów, jeżeli tego naruszenia upatruje w sprzeczności z ustawą, której przedmiot został poddany kognicji sądu szczególnego. W tym przypadku jest to sąd antymonopolowy, który jest wyłącznie właściwy w sprawach wynikających z prawa ochrony rynku i konkurencji, w tym w sprawach narzucania uciążliwych warunków umów (art. 479.28 kodeksu postępowania cywilnego w zw. z art. 9 i art. 78 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów⁵). Sąd powszechny może uznać, że stosunek prawny pomiędzy przedsiębiorcami jest sprzeczny z ustawą, gdyż stanowi przejaw nadużycia pozycji dominującej tylko wówczas, gdy stan stwierdzający taką okoliczność wynika z ostatecznej decyzji Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów lub orzeczenia sądu antymonopolowego⁶.

Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów w przepisie art. 9 ust. 2 pkt. 1, 4 i 6 określiła nadużycie pozycji dominującej jako bezpośrednie

⁵ Dz.U. Nr 50 z 2007 r., poz. 331 (tekst jednolity z późniejszymi zmianami).

⁶ Wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z 9.08.2006 r., sygn. akt I ACa 200/06, Lex 278393.

lub pośrednie narzucanie nieuczciwych cen, w tym m.in. cen nadmiernie wygórowanych. Nadużyciem pozycji dominującej jest również uzależnianie zawarcia umowy od przyjęcia lub spełnienia przez drugą stronę świadczenia, niemającego rzeczowego lub zwyczajowego związku z przedmiotem umowy. Niedopuszczalne jest także narzucanie przez przedsiębiorcę uciążliwych warunków umów przynoszących mu nieuzasadnione korzyści.

Odwoływanie się przez użytkowników portu do treści ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów jest odpowiedzią na funkcjonujące w różnych przejawach, od momentu wejścia w życie ustawy o portach i przystaniach morskich, praktyki podmiotów zarządzających obciążania nieżeglugowych użytkowników portów opłatami portowymi, niezależnie od czynszu dzierżawnego. Podmioty zarządzające uznawały, że skoro opłaty portowe należne są, na podstawie art. 8 ust. 1 ustawy o portach i przystaniach morskich, za korzystanie z infrastruktury portowej, a użytkownicy portowi korzystają, zdaniem podmiotów zarządzających, z takiej infrastruktury, to w pełni uzasadnionym jest pobieranie od nich opłat portowych lub substytutów takich opłat. Pobieranie wprost opłat portowych od użytkowników portu *de lege lata* byłoby niezgodne z art. 8 ust. 2 pkt. 1, 2 i 4, który enumeratywnie wymienia opłaty tonażowe, opłaty przystaniowe i opłaty pasażerskie jako opłaty portowe. Każda z tych opłat jest powiązana ze statkiem⁷. Tradycyjnie i *de lege lata* pobierana jest od statku, a nie od podmiotów świadczących usługi przeładunkowe na rzecz statku. Z treści tylko przepisu art. 8 ust. 1 ustawy o portach i przystaniach morskich można wyciągnąć wniosek, tak jak to postulują podmioty zarządzające, że podmioty nieżeglugowe mogą być obciążane opłatami portowymi. Jednak taki rezultat wykładni należy uznać za nieprawidłowy, jeśli w procesie egzegezy pominięta jest cześć przepisu art. 8. Norma prawna powinna być odkodowana z uwzględnieniem treści przepisu art. 8 ust. 2 ustawy, który wymienia enumeratywnie opłaty portowe i wskazuje statek jako podmiot zobowiązany.

Stosowane w praktyce kontraktowej podmiotów zarządzających klauzule nakładające na użytkowników nieżeglugowych opłaty portowe jako element świadczenia pieniężnego, obok świadczenia z tytułu czynszu dzierżawnego, należy uznać za niedopuszczalne w sytuacji, gdy podmiot zarządzający pobiera również takie opłaty od użytkowników żeglugowych⁸.

⁷ Opłatę tonażową pobiera się za wejście statku do portu i wyjście statku z portu, przejście statku tranzytem przez obszar portu, zapewnienie odbioru odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania, w kwocie nie wyższej niż 1,10 euro za jednostkę pojemności brutto (GT) statku. Opłatę przystaniową pobiera się za korzystanie przez statek z nabrzeża lub przystani, w kwocie nie wyższej 0,17 euro za jednostkę pojemności brutto (GT) statku. Opłatę pasażerską pobiera się za zejście pasażera na ląd albo za wejście pasażera na statek, w kwocie nie wyższej 1,74 euro od 1 pasażera.

⁸ Z. Brodecki, T. Będkowski, M. Adamowicz, A. Brodecka, P. Lewandowski, *Opinia prawna*

Niedopuszczalność obciążania użytkowników nieżeglugowych opłatami portowymi jest konsekwencją publicznoprawnego charakteru obowiązku utrzymania infrastruktury portowej przez podmiot zarządzający i budżet państwa i wyłączenia roszczenia po stronie użytkowników nieżeglugowych o budowę, modernizację lub utrzymanie infrastruktury portowej. Dwukrotne pobieranie opłat portowych (lub ich substytutów) przez podmiot zarządzający powinno być zbadane pod kątem konstytucyjności przepisów ustawy o portach i przystaniach morskich⁹.

Przewaga podmiotów zarządzających wzmocniona zostaje również na gruncie prawa podatkowego, które przywilej zwolnienia podatkowego przyznaje wyłącznie podmiotowi zarządzającemu. Wykładnia sądowa¹⁰ pojęcia infrastruktury portowej na gruncie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych¹¹ związała je z przeznaczeniem do wykonywania zadań podmiotu zarządzającego portem polegających na świadczeniu usług wymagających korzystania z nich. Tym samym zadań tych nie może wykonywać inny podmiot i nie korzysta on z tego powodu ze zwolnienia podatkowego. Dzierżawca terenów portowych, nawet jeśli jego działalność ma znaczenie dla gospodarki narodowej, nie może zatem uzyskać przedmiotowego zwolnienia od podatku od nieruchomości.

Akty europejskie a stosunki prawne polskich podmiotów zarządzających i nieżeglugowych podmiotów gospodarczych działających na nieruchomościach portowych

Dyrektywa w prawie udzielania koncesji

Przedmiotem analizy jest dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE z dnia 26.02.2014 r. w sprawie udzielania koncesji¹². Zakres przedmiotowy został pozytywnie określony w preambule, która w pkt. 11

w sprawie przekształcenia umów dzierżawy gruntów w portach Szczecin i Świnoujście z umów na czas nieoznaczony w umowy na czas oznaczony 30 lat, począwszy od dnia podpisania aneksu, Gdynia 2015 (niepublikowane, tekst w posiadaniu autora), s. 36.

⁹ *Ibidem*, s. 40.

¹⁰ Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 października 2014 r., sygn. akt II FSK 2769/14, Legalis 1162065.

¹¹ Dz.U. z 2014 r., poz. 849 (tekst jednolity).

¹² Dz.Urz. UE L 94/1 z 28.03.2014 r. W tym samym dniu opublikowano dwie nowe dyrektywy:

stanowi, że „koncesje są umowami o charakterze odpłatnym, poprzez które co najmniej jedna instytucja zamawiająca lub podmiot zamawiający powierza wykonanie robót budowlanych lub świadczenie usług i zarządzanie nimi co najmniej jednemu wykonawcy”. Można uznać, że przedmiotem takich umów jest nabycie roboty budowlanej lub usługi w drodze koncesji, za które wynagrodzeniem jest prawo do eksploatacji obiektu budowlanego lub korzystania z usług lub to prawo wraz z odpłatnością¹³. Zgodne z dalszą treścią pkt. 11, takie umowy mogą, ale nie muszą, pociągać za sobą przekazanie własności obiektów wybudowanych na rzecz instytucji zamawiających lub podmiotów zamawiających, ale instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające zawsze osiągają korzyści z danych robót budowlanych lub usług.

Od tej generalnej formuły stosowania dyrektywy przewidziane są wyłączenia przedmiotowe. Zgodnie z pkt. 15 preambuły, „umowy, których przedmiotem jest prawo wykonawcy do eksploatacji – na mocy prawa publicznego lub prywatnego – pewnych domen publicznych lub zasobów, takich jak grunty lub wszelka własność publiczna, zwłaszcza w sektorze morskim lub w zakresie portów żeglugi śródlądowej lub portów lotniczych, na podstawie których państwo, instytucja zamawiająca lub podmiot zamawiający ustanawia wyłącznie ogólne warunki ich wykorzystania, nie nabywając przy tym konkretnych robót budowlanych lub usług, nie powinny w rozumieniu niniejszej dyrektywy kwalifikować się jako koncesje”. Wyłączenie obejmuje zatem umowy dotyczące domen publicznych lub najmu gruntu¹⁴, zawierające warunki dotyczące wejścia w posiadanie przez najemcę, planowane zastosowanie gruntu, obowiązki właściciela i najemcy w zakresie utrzymania przedmiotu najmu, czas trwania najmu oraz przekazania własności właścicielowi, kwotę najmu i opłaty powiązane, które uiszcza najemca.

dyrektywę 2014/24 UE z 26.02.2014 r. w sprawie zamówień publicznych i dyrektywę 2014/25 UE z 26.02.2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych.

¹³ Warto zauważyć, że dyrektywa rozstrzyga również kwestie ryzyka działalności gospodarczej. Zgodnie z treścią art. 5 pkt 1 lit. a, udzielenie koncesji na roboty budowlane lub usługi wiąże się z przeniesieniem na koncesjonariusza ryzyka operacyjnego związanego z eksploatacją tych obiektów lub wykonywaniem tych usług i obejmującego ryzyko związane z popytem lub z podażą, albo oba te rodzaje ryzyka. Uznaje się, że koncesjonariusz przejmuje ryzyko operacyjne, jeśli w normalnych warunkach funkcjonowania nie ma gwarancji odzyskania poniesionych nakładów inwestycyjnych lub kosztów poniesionych w związku z eksploatacją obiektów budowlanych lub wykonywaniem usług będących przedmiotem koncesji. Część ryzyka przeniesiona na koncesjonariusza obejmuje rzeczywiste narażenie na wahania rynku, tak aby jakiegokolwiek potencjalne szacowane straty ponoszone przez koncesjonariusza nie były jedynie nominalne ani nieistotne.

¹⁴ Tak sformułowano w języku polskim przepis art. 10 pkt 8 (a) Dyrektywy.

Dyrektywa posługuje się również zakresem podmiotowym wyznaczanym przez pojęcie „podmiot prawa publicznego”. Preambuła w pkt. 21 posługuje się formułą negatywną wskazując, kto nie może być uznany za podmiot prawa publicznego. Podmiot działający w zwykłych warunkach rynkowych, mający na celu wypracowanie zysku i ponoszący straty wynikające z prowadzenia działalności nie powinien być uważany za „podmiot prawa publicznego”, ponieważ potrzeby w interesie ogólnym, do zaspokajania których ten podmiot został założony lub zaspokajanie których jest jego zadaniem, można uważać za potrzeby o charakterze przemysłowym lub komercyjnym. Natomiast przepis art. 5 ust. 4 zawiera definicję pozytywną, uznając, że podmioty prawa publicznego oznaczają podmioty, które:

- zostały utworzone w konkretnym celu zaspokajania potrzeb w interesie ogólnym, które nie mają charakteru przemysłowego ani handlowego;
- posiadają osobowość prawną;
- są finansowane w przeważającej części¹⁵ przez państwo, władze regionalne lub lokalne lub inne podmioty prawa publicznego lub których zarząd podlega nadzorowi ze strony tych podmiotów lub władz lub ponad połowa członków ich organu administrującego, zarządzającego lub nadzorczego została wyznaczona przez państwo, władze regionalne lub lokalne, lub przez inne podmioty prawa publicznego.

Druga strona stosunku prawnego z podmiotem publicznym określona została jako „wykonawca”. Zgodnie z przepisem art. 5 pkt 2 dyrektywy, wykonawcą jest każda osoba fizyczna lub prawna, podmiot publiczny lub grupa takich osób lub podmiotów, w tym tymczasowe stowarzyszenia przedsiębiorstw, które oferują wykonanie robót budowlanych lub obiektu budowlanego, dostawę produktów lub świadczenie usług na rynku.

Powołane wyżej przepisy określają zakres przedmiotowy i podmiotowy dyrektywy. Posługując się wykładnią językową tekstu przepisu art. 10 ust. 8 (a) w języku polskim należy uznać, że umowa dzierżawy lub aneksy do istniejących umów dzierżawy nie mieszczą się w zakresie przedmiotowym dyrektywy¹⁶. Umowa dzierżawy nie jest ani umową o roboty budowlane, ani o usługi.

¹⁵ Finansowany „w przeważającej części” oznacza w części większej niż połowa, oraz że finansowanie takie może obejmować wpłaty od użytkowników, które są nakładane, obliczane i ściągane zgodnie z przepisami prawa publicznego, preambuła pkt 21.

¹⁶ Recenzent wydawniczy artykułu R. Olszewski słusznie zwrócił uwagę na różnice terminologiczne między tekstem w języku polskim i angielskim Dyrektywy. Niewłaściwe jest oficjalne tłumaczenie na język polski art. 10 pkt 8 (a) – w wersji angielskiej użyto terminów *the acquisition or rental*, czyli „nabycie lub czynsz dzierżawny”, a nie „nabycie i najem”, jak to sformułowano w tekście polskim, oraz pkt. 15 Preambuły – termin z języka angielskiego *public domains* został określony w polskiej wersji jako *domeny*

Należy zwrócić uwagę na swoiste, inne niż w przypadku polskiego systemu prawa, rozumienie terminu „koncesja” przyjęte w dyrektywie. Polskie prawo sytuuje koncesje wśród decyzji administracyjnych, a więc działań władczych (związanych lub uznaniowych), podejmowanych przez organ państwowy w ramach stosunku o charakterze subordynacyjnym. Dyrektywa nazywa koncesją umowę zawieraną przez dwa podmioty z różnych reżimów prawnych, z których jeden (zamawiający) ma szczególne, publiczno-prawne przymioty, drugi zaś może być podmiotem prawa prywatnego. W treści dyrektywy znajdują się przepisy wpływające na zasadę swobody umów w ten sposób, że podmiot zamawiający dokonuje wyboru wykonawcy z określonym trybie (zamówienia publiczne), następnie, że treść umowy powinna zawierać określone treści (wartość usług lub robót budowlanych) oraz w zakresie formy czynności prawnej (pisemna). W tej części, która nie jest uregulowana szczególnymi przepisami dyrektywy, stosuje się zasadę swobody umów w rozumieniu prawa krajowego.

Treść normatywna zawarta w pkt. (15) preambuły wyraźnie wskazuje, że obok koncesji, w sektorze morskim, w tym m.in w portach morskich, mogą występować inne węzły prawne. Dyrektywa formułuje odrębnie warunki umowne wykorzystania gruntów, wśród nich warunki dotyczące wejścia w posiadanie przez najemcę: planowane zastosowanie gruntu, obowiązki właściciela i najemcy w zakresie utrzymania przedmiotu najmu, czas trwania najmu oraz przekazania własności właścicielowi, kwotę najmu i opłaty powiązane, które uiszcza najemca. W części, poza uprawnieniem do korzystania z nieruchomości, odpowiadają one *essentialia negotii* umowy dzierżawy, określonym w przepisie art. 693 § 1 kodeksu cywilnego.

W zakresie podmiotowym dyrektywy mieszczą się podmioty zarządzające portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej jako przedsiębiorstwa publiczne, jeśli państwo lub władze lokalne, bezpośrednio lub pośrednio, posiadają większościowy udział w kapitale akcyjnym podmiotu zarządzającego, kontrolują większość głosów związanych z akcjami, mogą powoływać ponad połowę członków zarządu lub rady nadzorczej.

publiczne zamiast określenia *własność publiczna*. W ostatnim zdaniu pkt. 15 zapisano w wersji angielskiej: *This is normally the case with public domain or land lease contracts which generally contain terms concerning entry into possession by the tenant, the use to which the property is to be put, the obligations of the landlord and tenant regarding the maintenance of the property, the duration of the lease and the giving up of possession to the landlord, the rent and the incidental charges to be paid by the tenant*. Wynika stąd, że w dyrektywie odniesiono się zarówno do umów najmu nieruchomości, jak i do umów dzierżawy. R. Olszewski, *Recenzja artykułu Działalność gospodarcza na nieruchomościach portowych – wybrane problemy prawne*, Gdynia 2017 (recenzja w posiadaniu autora artykułu).

Dyrektywa ustanawia zatem obowiązki ciężące na podmiocie zarządzającym w zakresie działalności inwestycyjnej w ramach obowiązków wynikających z ustawy o portach i przystaniach morskich.

Podmioty nieżeglugowe działające na terenie portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej mieszczą się w zakresie podmiotowym dyrektywy w tym sensie, że są osobą prawną, która może oferować wykonanie robót budowlanych lub obiektu budowlanego, dostawę produktów lub świadczenie usług na rynku. Podmioty występujące o zawarcie umowy dzierżawy lub, jako dzierżawcy, postulujący zmianę umowy dzierżawy, nie mieszczą się w zakresie podmiotowym pojęcia „wykonawca” w rozumieniu dyrektywy¹⁷.

Dyrektywa 2014/24 UE z 26.02.2014 r. w sprawie zamówień publicznych¹⁸

Zgodnie z art. 10 lit. a przedmiotowa dyrektywa nie ma zastosowania do zamówień publicznych w zakresie nabycia lub najmu¹⁹, bez względu na sposób finansowania, gruntu, istniejących budynków lub innych nieruchomości lub praw do nich.

Dyrektywa 2014/25 UE z 26.02.2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych²⁰

Dyrektywa nie ma zastosowania do portów morskich, które nie zostały zaliczone do zakresu przedmiotowego dyrektywy. Nadto przepis art. 21 lit. a wyłącza z zakresu stosowania dyrektywy nabycie lub najem, bez względu na sposób finansowania gruntu, istniejących budynków lub innych nieruchomości lub praw do nich.

¹⁷ Autor formułuje ten wniosek w oparciu o wykładnię tekstu polskiego, któremu przysługuje status tekstu autentycznego.

¹⁸ Dz.Urz. UE L 94/65.

¹⁹ Dyrektywa stosuje się natomiast do najmu produktu, zgodnie z art. 2 ust. 1 pkt 8.

²⁰ Dz.Urz. UE L 94/243.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych oraz przejrzystości finansowej portów

Prowadzone²¹ od lat prace doprowadziły do przyjęcia 15 lutego 2017 r. rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych oraz przejrzystości finansowej portów²² (dalej rozporządzenie).

²¹ Były one poprzedzone szeregiem działań Rady i Komisji Europejskiej (*Transport Morski: Podejście strategiczne 11/2015, Dokumenty informacyjne o Unii Europejskiej 2016*). Dnia 22 grudnia 1986 r. Rada przyjęła w ramach pakietu morskiego rozporządzenia nr 4056/86 oraz nr 4057/86. W pierwszym z nich określono procedury stosowania reguł konkurencji, w odniesieniu do międzynarodowego transportu morskiego do – lub z jednego lub więcej portów wspólnotowych, które miały zagwarantować, że konkurencji nie będą zakłócać żadne porozumienia stanowiące nadużycie. Dnia 13 października 2004 r. Komisja przyjęła Białą Księgę zawierającą przegląd rozporządzenia 4056/86 i stosowanie reguł konkurencji WE do transportu morskiego (COM 2004/ 0675). W 2004 r. Komisja przedstawiła również zmienione wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz transportu morskiego (C 2004/43). Komisja wskazała, jaka pomoc – zwłaszcza w ramach wsparcia na rzecz wpisywania statków do rejestrów państw członkowskich lub ponownego rejestrowania pod ich banderą – jest zgodna z prawem wspólnotowym. W lutym 2001 r. Komisja przedstawiła pakiet środków w celu ustanowienia jasnych zasad i stworzenia otwartej i przejrzystej procedury dostępu do usług portowych – Pakiet dotyczący portów (COM 2001/0035), które zmierzają do otwarcia usług portowych na konkurencję zarówno w poszczególnych portach morskich, jak i między nimi. Po odrzuceniu w dniu 20 listopada 2003 r. przez PE w trzecim czytaniu wniosku o przyjęcie pakietu, Komisja ponownie próbowała zająć się tą sprawą i w dniu 13 października 2004 r. przedstawiła nowy wniosek (COM 2004/0654), który PE również odrzucił, tym razem już w pierwszym czytaniu, w dniu 18 stycznia 2006 r. W dniu 23 maja 2013 r. Komisja przyjęła w ramach zmienionych wytycznych w sprawie TEN-T (wytyczne w sprawie TEN-T, 5.8.1, patrz przypis 24 poniżej) nową inicjatywę, której celem jest usprawnienie działania portów i dalszych połączeń transportowych dla 329 portów morskich w całej UE – Porty: motor wzrostu (COM 2013/0295). W ramach tej inicjatywy zaproponowano zintegrowaną strategię, która obejmuje zarówno środki o charakterze nie-ustawodawczym, jak i ustawodawczym. Proponowane nowe rozporządzenie UE, ustanawiające ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych oraz przejrzystości finansowej portów (COM 2013/0296), miało stanowić jeden ze środków o charakterze ustawodawczym, w odniesieniu do którego Parlament zajął stanowisko podczas ósmej kadencji parlamentarnej. Patrz również dokumenty Komisji Transportu i Turystyki 2013/0157 z 13.05.2015 r. i 2013/0157 z 02.07.2015 r. – Projekty sprawozdań w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych oraz przejrzystości finansowej portów (COM 2013/0296, C7-0144/2013, COD 2013/0157).

²² Dz.U. L 57 z 03.03.2017 r., s. 1.

Ratio legis rozporządzenia stanowią zamiar modernizacji usług i operacji portowych oraz stworzenie warunków ramowych służących przyciągnięciu inwestycji w portach. Celem rozporządzenia jest przeciwdziałanie słabej presji konkurencyjnej i ewentualnym nadużyciom rynku. Usługi przeładunkowe i pasażerskie zostały wyłączone²³ z rozdziału II dotyczącego dostępu do rynku, ponieważ są one często organizowane w drodze koncesji, w związku z czym podlegają zakresowi dyrektywy w sprawie udzielania koncesji. Z tego względu rozporządzenie jest interpretowane w związku z dyrektywą 2014/23/UE w sprawie udzielania koncesji. Należy zwrócić uwagę, iż w realiach polskich nie występuje koncesjonowanie przez podmioty zarządzające usług portowych w zakresie przeładunku. Przeważa model wykonywania usług przeładunkowych przez podmioty gospodarcze z użyciem własnych urządzeń, posadowionych na nieruchomości dzierżawionej od podmiotu zarządzającego. W konsekwencji stosowanie zarówno dyrektywy w sprawie udzielania koncesji, jak i rozporządzenia będzie w zasadzie wyłączone w stosunkach prawnych podmiotu zarządzającego i podmiotów działających na terenie portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Zakres rozporządzenia obejmuje jedynie te usługi portowe, które są oferowane bezpośrednio użytkownikom. Dlatego z wykazu usług wykreślono pogłębianie, ponieważ usługa ta nie jest świadczona na rzecz poszczególnych użytkowników, lecz stanowi raczej zadanie z zakresu utrzymania zapewniające dostępność portu dla wszystkich. Z kolei, ze względu na istotne znaczenie dla bezpiecznego funkcjonowania portu, również pilotaż nie podlega rozporządzeniu.

Rozporządzenie ma również przyczynić się do bardziej efektywnego, zintegrowanego i zrównoważonego funkcjonowania sieci TEN-T²⁴ poprzez stworzenie ram, które poprawią wydajność portów i pomogą im radzić sobie ze zmianami w zakresie wymogów transportowych i logistycznych. Skutkuje to ograniczeniem zakresu przedmiotowego rozporządzenia do portów morskich określonych w wytycznych TEN-T.

²³ Artykuł 10: Wyłączenia: 1. Niniejszy rozdział oraz art. 21 nie mają zastosowania do przeładunku, usług pasażerskich ani pilotażu. 2. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o stosowaniu niniejszego rozdziału i art. 21 do pilotażu. Państwa członkowskie informują Komisję o takiej decyzji

²⁴ Trans-European Network-Transport (transeuropejska sieć drogową) stanowi sieć drogową określoną w decyzji nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23.07.1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.Urz. WE L 228 z 09.09.1996 r., s. 1, z późn. zm., Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, s. 364, z późn. zm.). Patrz również art. 4 ust. 26 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 z późn. zm.).

Przy okazji prac nad rozporządzeniem pojawił się również problem uczciwej, na równych warunkach, konkurencji między portami. Ważną konstatacją w tym kontekście jest wyrażenie potrzeby stworzenia jasnych ram dotyczących zasad pomocy państwa. Jest to o tyle istotne, że pomoc państwa może przybrać postać pośrednią, wyrażającą się tworzeniem przez państwo takich norm prawnych, które umożliwiają obciążanie przez podmiot zarządzający podmiotów niezeglugowych, działających na terenie portu, świadczeniami pieniężnymi niezgodnych z reżimem zobowiązaniowym, przede wszystkim bez ekwiwalentności. Taka praktyka występowała w polskich realiach gospodarczych w początkowym okresie obowiązywania ustawy o portach i przystaniach morskich. Jej przejawy są widoczne również współcześnie.

W odniesieniu do opłat za korzystanie z infrastruktury portu postulowało się umożliwienie podmiotowi zarządzającemu portem niezależne określanie opłat zgodnie z jego własną strategią biznesową. W tym celu rozporządzenie ogranicza kompetencje Komisji Europejskiej do wydawania aktów klasyfikujących statki i paliwa. Systemy klasyfikacji powinny służyć jedynie za podstawę umożliwiającą zróżnicowanie opłat, lecz nie powinny wpływać na prawo podmiotu zarządzającego portem do niezależnego określania poziomu tych opłat, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ponadto powinno zwiększyć się margines na negocjacje handlowe między podmiotem zarządzającym portem a użytkownikami portu, zakładając przestrzeganie określonych podstawowych zasad dotyczących przejrzystości. Rozporządzenie preferuje ideę odpowiednich konsultacji z użytkownikami portów, co jest już obecnie powszechną praktyką w wielu portach, jednak nie w portach polskich.

Rozporządzenie zawiera nowatorską regulację niezależnego mechanizmu rozpatrywania skarg, również w zakresie opłat portowych. Przyjmuje ono w tym zakresie raczej rozwiązanie funkcjonalne zamiast czysto organizacyjnego, postulując wprowadzenie „niezależnego nadzoru” zamiast „niezależnego organu nadzorującego”. W ten sposób, zamiast obowiązku ustanowienia specjalnego organu, przyjęto postulatywne postanowienia zapewnienia niezależnego mechanizmu rozpatrywania skarg dla wszystkich użytkowników portu. Jednak ta propozycja nie obejmuje polskiego rozwiązania w postaci czynszów dzierżawnych za korzystanie z nieruchomości portowych, które nie są opłatami portowymi w rozumieniu ustawy o portach i przystaniach morskich. W razie fiaska mediacji lub rozstrzygnięcia sporu na drodze pozasądowej, rozstrzygnięcie sporów w zakresie czynszów dzierżawnych w dalszym ciągu należy do kognicji polskich sądów powszechnych.

Umowa dzierżawy między podmiotem zarządzającym i niezależnymi podmiotami gospodarczymi działającymi na nieruchomościach portowych

Umowa dzierżawy nieruchomości portowych podlega zarówno regulacji kodeksowej, jak i regulacji szczególnej, zawartej w przepisach ustawy o portach i przystaniach morskich.

Ustawa o portach i przystaniach morskich w części dotyczącej dzierżawy reguluje w sposób szczególny cztery kwestie. Zakresem przedmiotowym obejmuje tylko nieruchomości stanowiące własność Skarbu Państwa, jednostki samorządu terytorialnego albo podmiotu zarządzającego portem, położone w granicach portów i przystani morskich (art. 3 ust. 1). Co do treści, ustawa formułuje obowiązek zawierania umów dzierżawy tylko na czas określony oraz określenia w umowie warunków rozwiązania umowy przyrzeczonej przed upływem terminu, na który zostanie zawarta (art. 3 ust. 5). Obligatoryjnym jest również określenie w umowie dzierżawy zasad rozliczeń nakładów poniesionych na nieruchomości wydzierżawionej. Co do charakteru prawnego czynności, umowa dzierżawy ma, na podstawie przepisu art. 3 ust. 1, charakter realny (w przeciwieństwie do konsensualnego charakteru kodeksowej umowy dzierżawy).

Świadczenia użytkowników na rzecz podmiotów zarządzających regulowane są na zasadzie *lex specialis* w dwóch przepisach ustawy o portach i przystaniach morskich: art. 8 ust. 1 i 2 oraz art. 9 ust. 1. Przepis art. 8 ust. 1 wprowadza generalną zasadę, iż za użytkowanie infrastruktury portowej pobierane są opłaty portowe. Z treści tylko tego przepisu można wyciągnąć wniosek, że również podmioty niezależne mogą być obciążane opłatami portowymi. Stosowane w praktyce kontraktowej podmiotów zarządzających klauzule nakładające na użytkowników niezależnych opłaty portowe jako element świadczenia pieniężnego, obok świadczenia z tytułu czynszu dzierżawnego, należy uznać za niedopuszczalne w sytuacji, gdy podmiot zarządzający pobiera również takie opłaty od użytkowników żeglujących. Współcześnie stosowane są rozwiązania pośrednie, które na podstawie treści klauzul umownych wprowadzają zobowiązanie dzierżawcy do zapewnienia określonego wpływu z tytułu opłat portowych (np. tonażowych). W przypadku niewykonania tego zobowiązania w sposób realny, umowa przewiduje obowiązek dopłaty przez dzierżawcę różnicy między rzeczywistym wpływem a zapisanym w umowie obowiązkowym wpływem minimalnym.

W art. 695 § 1 k.c. ustawodawca wyznaczył maksymalny okres, na jaki może być zawarta umowa dzierżawy na czas oznaczony. Przyjmując okres trzydziestoletni zastrzegł, że jeśli umowa dzierżawy zawarta zostanie

na czas dłuższy niż lat trzydzieści, to po upływie tego terminu należy ją traktować jako umowę zawartą na czas nieoznaczony. Z uregulowania przyjętego w art. 695 § 1 k.c. wynika nie zakaz zawierania umowy dzierżawy na okres dłuższy niż 30 lat, jednak umowa taka po upływie 30 lat staje się umową zawartą na czas nieoznaczony. Konstrukcja tego przepisu nie dopuszcza jakichkolwiek odstępstw od wskazanej reguły, a jego kateryczne brzmienie przesądza, że zawarta w nim norma ma charakter bezwzględnie obowiązujący. Postanowienie umowne skonstruowane w taki sposób, że po upływie trzydziestu lat umowa dzierżawy – na skutek jej przedłużenia – nadal ma obowiązywać na czas oznaczony, tj. przez kolejne 30 lat, należy zakwalifikować jako sprzeczne z zawartą w art. 695 § 1 k.c. normą o charakterze bezwzględnie obowiązującym.

Takie rozumienie przepisu jest potwierdzone w uzasadnieniu wyroku Sądu Najwyższego z 20.03.2014 r.²⁵.

Przepis ten miałby zatem wpływ na umowy dzierżawy lub aneksy do nich, gdyby zawarte zostały na czas dłuższy niż 30 lat oraz gdyby zawierały klauzulę przedłużającą jej obowiązywanie na kolejny czas oznaczony. W pierwszym przypadku po upływie lat trzydziestu umowa dzierżawy *ex lege* przekształciłaby się w umowę na czas nieoznaczony, w drugim przypadku postanowienie umowne byłoby nieważne.

Podmioty niezeglugowe są uprawnione do żądania określonych działań w odniesieniu do rzeczy dzierżawionej w ramach cywilnoprawnego stosunku dzierżawy, który jest regulowany przepisami kodeksu cywilnego. Ustawa o portach i przystaniach morskich reguluje kwestię dzierżawy tylko w kontekście źródeł przychodów podmiotów zarządzających i dopuszczając jedynie odpłatne oddawanie gruntów, obiektów, urządzeń i instalacji portowych do korzystania. Należy zwrócić uwagę, że wielkość świadczenia z tytułu czynszu dzierżawnego jest ustalana nie w ramach relacji subordynacyjnych, jak w przypadku opłat portowych niepodlegających umownym ustaleniom, tylko w ramach relacji koordynacyjnych, opartych na zgodnych oświadczeniach woli zainteresowanych stron. Nie można wykluczyć zgody użytkownika żeglugowego na dwuskładnikowy czynsz dzierżawny (czynsz sensu *strictissime* i czynsz dodatkowy w kwocie opłaty portowej). Analogicznie dzierżawca może na siebie przyjąć obowiązek pokrycia opłat z tytułu użytkowania wieczystego. Jednak w warunkach monopolu naturalnego po stronie podmiotów zarządzających faktyczna możliwość wpływania niezeglugowych podmiotów gospodarczych na ustalenie niższych czynszów dzierżawnych może być iluzoryczna.

²⁵ Sygn. akt II CSK 290/13, OSN 4/2015, poz. 43.

Utrzymywanie przedmiotu dzierżawy

Podstawowym obowiązkiem kodeksowym wydierżawiającego jest oddanie rzeczy do używania i pobierania pożytków w stanie przydatnym do umówionego użytku oraz do utrzymywania rzeczy w takim stanie przez cały okres trwania umowy dzierżawy. Obowiązek ten został sformułowany dla umowy dzierżawy w przepisie art. 662 § 1 k.c. (regulującym wprost umowę najmu) w związku z art. 694 k.c. (odwołanie do przepisów regulujących umowę najmu), zgodnie z którymi wynajmujący/wydierżawiający powinien wydać najemcy/dzierżawcy rzecz w stanie przydatnym do umówionego użytku i utrzymywać ją w takim stanie przez czas trwania najmu/dzierżawy.

Rzecz ma zostać wydana w stanie przydatnym do umówionego użytku. Jeśli w umowie nie określono takiego użytku ani nie da się go ustalić przy uwzględnieniu innych okoliczności, rozstrzygające jest typowe przeznaczenie rzeczy²⁶. Rzeczą nieprzydatną do umówionego użytku jest rzecz, która ma wady²⁷ i wówczas zastosowanie znajduje art. 664 k.c. Strony umowy dzierżawy mogą uznać, że rzecz nawet w złym stanie jest odpowiednia do umówionego użytku²⁸. Można zatem umówić się o wynajęcie rzeczy wadliwej i obciążyć jej naprawą dzierżawcę. Z różnych względów rzecz wadliwa może być przydatna najemcy/dzierżawcy nawet bez potrzeby dokonywania napraw. Okolicznością podstawową jest jednak wiedza dzierżawcy o stanie rzeczy w chwili jej wydania (por. art. 664 § 3 k.c.) i zgodny zamiar stron nawiązania takiego właśnie stosunku prawnego. Przepis art. 662 § 1 k.c. jest przepisem dyspozytywnym²⁹, zatem strony w umowie dzierżawy mogą w ogóle wyłączyć jego stosowanie i w dalszej konsekwencji najemca/dzierżawca dokonujący nakładów koniecznych na rzecz nie uzyska od wydierżawiającego zwrotu ich wartości po ich amortyzacji³⁰.

²⁶ Z. Radwański, *System prawa prywatnego*, t. III, cz. 2, C.H. Beck, Warszawa 1976, s. 268–269.

²⁷ Wyrok Sądu Najwyższego z 13.2.2004 r., sygn. akt IV CK 22/03, Legalis.

²⁸ J. Panowicz-Lipska, *Prawo zobowiązań. Część szczegółowa. System Prawa Prywatnego*, t. 8, C.H. Beck, Warszawa 2011, s. 26, notka 29; J. Górecki, G. Matusik, *Kodeks cywilny. Komentarz (art.662 k.c.)*, red. K. Osajda, Legalis.

²⁹ Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 16.03.2011 r., sygn. akt VI ACa 852/10; „Gazeta Prawna” 2011/nr 128, s. 7; wyrok Sądu Najwyższego z 26.6.2008 r., sygn. akt II CSK 69/08, Legalis.

³⁰ Wyrok Sądu Najwyższego z 12.11.1982 r., sygn. akt III CRN 269/82, Legalis. Odmiennie stanowisko w części dotyczącej zwrotu nakładów Sąd Najwyższy przyjął w wyroku z 19.11.2003 r., sygn. akt V CK 457/02, Legalis, cyt. za J. Górecki, G. Matusik, *op.cit.*

Strony umowy, korzystając z zasady swobody umów, mogą modyfikować ten obowiązek w treści postanowień umowy. Modyfikacja może polegać na tym, że strony umówią się co do użytku w sposób elastyczny, np. poprzez wskazanie przyrostu tonażu statków i oczekiwania co do zwiększenia głębokości toru wodnego. Strony mogą również umówić się co do zmiany (podwyższenia) czynszu w przypadku podjęcia i zakończenia prac ulepszających rzecz oddaną w dzierżawę. Możliwość obniżenia czynszu z zastosowaniem klauzuli *rebus sic stantibus* przewiduje przepis art. 700 k.c. Wyzierzawiający nie może narzucić dzierżawcy bez jego zgody partycypacji lub pokrycia w całości kosztów modernizacji infrastruktury portowej (przedmiotem żądania może być tylko dokonywanie przez dzierżawcę napraw niezbędnych do zachowania dzierżawy w stanie niepogorszonym).

W analizowanych czterech umowach dzierżawy³¹ nieruchomości gruntowych położonych w jednym z czterech portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, w każdym przypadku zawarte były stosowne klauzule modyfikujące. Umowne obowiązki dzierżawcy utrzymywania rzeczy w stanie niepogorszonym obejmują przeprowadzanie remontów i konserwacji wynikających z obowiązującej technologii użytkowania oraz napraw przedmiotu dzierżawy na własny koszt. Wymagane jest każdorazowe uzyskanie zgody podmiotu zarządzającego na przeprowadzanie prac modernizacyjnych i inwestycyjnych. W ramach umowy nakłada się również na dzierżawcę odpowiedzialność z tytułu wykorzystywania przedmiotu dzierżawy zgodnie z odpowiednimi przepisami – w tym w zakresie prawa budowlanego, o ochronie środowiska oraz przepisów obowiązujących na terenie portu morskiego. Dzierżawca zobowiązany jest również do wykonywania zaleceń i nakazów wydanych przez właściwe organy administracji państwowej i podmiot zarządzający (*sic!*) dotyczących prawidłowego użytkowania przedmiotu dzierżawy. Podmioty zarządzające zastrzegają sobie w umowach dzierżawy prawo do koordynowania przedsięwzięć modernizacyjnych i rozwojowych dzierżawcy celem uzyskania zgodności zamierzeń dzierżawcy i podmiotu zarządzającego.

W analizowanych umowach znajdowały się również klauzule, zgodnie z którymi dzierżawca będzie użytkować przedmiot umowy dzierżawy na własny koszt zgodnie z jego przeznaczeniem i z zachowaniem należytej staranności. Koszty remontów bieżących i konserwacji obiektów zaliczanych do pierwszej i drugiej grupy klasyfikacji rodzajowej środków trwałych, tj. budynków i budowli, obciążają wydzierżawiającego. W przypadku,

³¹ Treść umów została udostępniona autorowi w trakcie prac nad powołaną w przypisie powyżej opinią prawną, bez możliwości cytowania ich *in extenso* i z zastrzeżeniem pełnej anonimizacji.

gdy dzierżawca jest zainteresowany przyspieszeniem lub zwiększeniem zakresu remontu danego obiektu, może uczestniczyć w finansowaniu tego remontu. Umowy rozszerzają również obowiązki dzierżawcy w ten sposób, że dzierżawca ma także obowiązek utrzymywania (konserwacji) nabrzeża, ścieżki cumowniczej oraz torów poddźwigowych przylegających lub położonych na dzierżawionym terenie w stanie zgodnym z wymaganiami określonymi stosownymi przepisami z wyłączeniem remontów i modernizacji.

Należy podkreślić, że wydzierżawiający ponosi odpowiedzialność za wady przedmiotu dzierżawy ograniczające jego przydatność do umówionego użytku. Dotyczy to zarówno wad istniejących w chwili wydania rzeczy, jak i wad, które powstały później. Stosowana regulacja zawarta jest w bezwzględnie obowiązującym przepisie art. 664 k.c.

Podmioty niezełogowe są uprawnione do żądania określonych działań w odniesieniu do rzeczy dzierżawionej w ramach cywilnoprawnego stosunku dzierżawy, który jest regulowany przepisami kodeksu cywilnego. Chodzi przede wszystkim o kwestie utrzymywania przedmiotu dzierżawy, również w kontekście zmieniających się potrzeb co do korzystania z przedmiotu dzierżawy. Podmiot zarządzający w polskiej praktyce gospodarce ma obowiązki inwestycyjne wynikające ze szczególnych zadań i jako podmiot zarządzający portem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, i jako wydzierżawiający³².

Jako podmiot zarządzający, zarządy portów zobowiązane są – na podstawie przepisu art. 7 ust. 1 pkt 3 ustawy o portach i przystaniach morskich – do budowy, rozbudowy, utrzymywania i modernizacji infrastruktury portowej; termin „infrastruktura portowa” obejmuje infrastrukturę ogólnodostępną, zdefiniowaną legalnie w przepisie art. 2 pkt 4 ustawy o portach i przystaniach morskich oraz wymienioną enumeratywnie dla każdego portu oddzielnie w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 7 maja

³² Podmioty zarządzające były również udziałowcami w spółkach prowadzących działalność gospodarczą na obszarach portowych. Umowy lub statuty spółek zawierały w niektórych przypadkach (np. port w Szczecinie-Świnoujściu) zobowiązanie podmiotu zarządzającego do zapewnienia spółce odpłatnego korzystania z infrastruktury technicznej, urządzeń i sprzętu przeładunkowego, bazy lokalowej i telekomunikacyjnej oraz placówek służby zdrowia i socjalnych, w zakresie niezbędnym do jej (tj. spółki –przyp. PL) prawidłowego funkcjonowania. To sformułowanie implikuje obowiązek utrzymywania infrastruktury w należyтым stanie, w przeciwnym razie uniemożliwiałoby to prawidłowe funkcjonowanie spółki. Ustawowy obowiązek wyzbycia się przez podmioty zarządzające udziałów lub akcji w podmiotach zajmujących się działalnością eksploatacyjną w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, skutkujący zmianą struktury wspólników lub udziałowców, spowodował również zmiany w treści przedmiotowych umów. Gdyby jednak takie postanowienia pozostały w umowach lub statutach spółek portowych, powstałoby zagadnienie, na ile wiążą one podmiot zarządzający, niebędący już udziałowcem lub akcjonariuszem.

2015 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej³³.

Jako wdzierżawiający, zarządy portów zobowiązane są na podstawie przepisu art. 662 §1 k.c. w związku z art. 694 k.c. do utrzymywania rzeczy oddanej w dzierżawę w stanie przydatności do umówionego użytku przez czas trwania umowy dzierżawy.

W każdej z tych sytuacji podmiotowych podmiot zarządzający może dokonywać nakładów prowadzących do modernizacji infrastruktury, a nie tylko nakładów odtworzeniowych. Najsilniejszym jest obowiązek wynikający z ustawy o portach i przystaniach morskich, ponieważ ma charakter publicznoprawny zarówno w odniesieniu do infrastruktury zapewniającej dostęp do portu, jak i infrastruktury ogólnodostępnej. Nie osłabia go fakt, iż budowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów są finansowane ze środków budżetu państwa, zgodnie z przepisem art. 10 ust. 1 ustawy, a to samo w odniesieniu do infrastruktury ogólnodostępnej obciąża środki podmiotu zarządzającego. Publicznoprawny charakter tego obowiązku wyklucza jednak możliwość wystąpienia z rozszereżeniem przez niezeglugowych i zeglugowych użytkowników portu na pewno w odniesieniu do infrastruktury zapewniającej dostęp do portów (braki w tej infrastrukturze angażują odpowiedzialność państwa). Przepis art. 10 ust. 1 ustawy *expressis verbis* stwierdza, że budowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów finansowane są ze środków budżetu państwa³⁴.

Z kolei zadania określone w § 10 ust. 2 ustawy, tj. obejmujące budowę, modernizację i utrzymanie infrastruktury portowej na gruntach, którymi gospodaruje podmiot zarządzający (tzw. infrastruktura ogólnodostępna), oraz utrzymanie akwenów portowych mogą być dofinansowane ze środków budżetu państwa. Na tle finansowania tej części infrastruktury portowej może dojść do kolizji z regulacją unijną dotyczącą niedozwolonej pomocy państwa³⁵.

Ustawa o portach i przystaniach morskich reguluje kwestię dzierżawy w kontekście źródeł przychodów podmiotów zarządzających, dopuszczając jedynie odpłatne oddawanie gruntów, obiektów, urządzeń i instalacji portowych do korzystania³⁶.

³³ Dz.U. z 2015 r., poz. 354.

³⁴ Z. Brodecki, T. Będkowski, M. Adamowicz, A. Brodecka, P. Lewandowski, *Opinia prawna...*, *op. cit.*, s. 39.

³⁵ *Ibidem*, s. 40.

³⁶ Postanowienia ustawy o portach i przystaniach morskich trzeba uznać za *superfluum*, ponieważ umowa dzierżawy *ex definitione* jest umową odpłatną.

W części nieuregulowanej przez ustawę o portach i przystaniach morskich umowy dzierżawy zawierane przez podmioty zarządzające i niezeługowe podmioty działające na terenie portów są poddane regulacji kodeksu cywilnego. Przepis art. 693 k.c. obligatoryjnie nadaje umowie dzierżawy charakter czynności prawnej odpłatnej. Zobowiązanie do płacenia umówionego czynszu przez dzierżawcę należy, obok wzajemności, do *essentialia negotii* umowy (przepis art. 9 ust. pkt 1 ustawy portowej nakłada obowiązek ustalenia czynszu na podmiot zarządzający portem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej). Umowa niezawierająca postanowienia o obowiązku zapłaty czynszu nie będzie, w świetle przepisu art. 693 k.c., umową dzierżawy. Będzie traktowana jako umowa nienazwana, która jest jednak, w świetle powołanych przepisów ustawy o portach i przystaniach morskich, niedopuszczalna jako podstawa prawna korzystania z gruntów i infrastruktury portowej. Taka umowa nienazwana w świetle prawa cywilnego zachowa swoją ważność i może regulować korzystanie z – innych niż grunty, obiekty, urządzenia oraz instalacje portowe – składników majątku podmiotu zarządzającego³⁷.

W świetle przepisów kodeksu cywilnego, uprawnienie dzierżawcy do korzystania z przedmiotu dzierżawy jest wykonywane z wyłączeniem innych osób, nawet wydzierżawiającego właściciela rzeczy, przy czym w razie naruszenia przez osoby trzecie korzystania z rzeczy dzierżawca może zwrócić się tylko do właściciela o spowodowanie przeciwdziałania naruszeniom.

Podstawowym obowiązkiem wydzierżawiającego jest oddanie rzeczy do używania i pobierania pożytków w stanie przydatnym do umówionego użytku oraz do utrzymywania rzeczy w takim stanie przez cały okres trwania umowy dzierżawy. Strony umowy, korzystając z zasady swobody umów, mogą obowiązek utrzymywania rzeczy w stanie przydatnym do umówionego użytku modyfikować przez cały okres trwania umowy dzierżawy. Modyfikacja może polegać na tym, że strony umówią się co do użytku w sposób elastyczny, np. poprzez wskazanie przyrostu tonażu statków i oczekiwania co do zwiększenia głębokości toru wodnego³⁸. Z treści przepisu art. 662 § 1 k.c. wynika ograniczenie nie tylko co do obowiązków odtworzeniowych – rzecz powinna być również w stanie przydatnym do umówionego użytku. Jeśli zatem strony ustalą, że nadbrzeże będzie używane do celów przeładunkowych, wydzierżawiający zobowiązany jest utrzymywać części infrastruktury portowej – oddanej w dzierżawę do korzystania – w stanie umożliwiającym świadczenia takich usług. Obejmuje to również parametry techniczne dna przy nabrzeżu (odpowiednia głębokość).

³⁷ Z. Brodecki, T. Będkowski, M. Adamowicz, A. Brodecka, P. Lewandowski, *Opinia prawna...*, *op.cit.*, s. 29

³⁸ *Ibidem*, s. 27.

Strony mogą również umówić się co do zmiany (podwyższenia) czynszu w przypadku podjęcia i zakończenia prac ulepszających rzecz oddaną w dzierżawę. Tylko w ten sposób, wykorzystując nadto swoją monopolistyczną pozycję, wydzierżawiający może narzucić dzierżawcy partycypację lub pokrycie w całości kosztów ulepszenia infrastruktury portowej.

Przepisy kodeksu cywilnego przewidują szczególne sytuacje, w których możliwe jest żądanie obniżenia czynszu dzierżawnego niezależnie od treści klauzul umownych. Możliwość obniżenia czynszu z zastosowaniem klauzuli *rebus sic stantibus* przewiduje przepis art. 700 k.c., zgodnie z którym, jeżeli wskutek okoliczności, za które dzierżawca odpowiedzialności nie ponosi i które nie dotyczą jego osoby, zwykły przychód z przedmiotu dzierżawy uległ znacznemu zmniejszeniu, dzierżawca może żądać obniżenia czynszu przypadającego za dany okres gospodarczy. Taką okolicznością może być spadek przeładunków spowodowany np. pogorszeniem się sytuacji ekonomicznej. Przepis art. 700 k.c. zawiera formułę podziału ryzyka gospodarczego zgodną z filozofią prawa regulującego stosunki na morzu i która nadaje się do wykorzystania również w stosunkach między podmiotami zarządzającymi a niezebligowanymi użytkownikami portu.

Jeśli natomiast przedmiot dzierżawy ma wady (np. tor podejściowy do dzierżawionego nabrzeża jest za płytki dla statków), to w zależności od rodzaju wady (usuwalna czy nieusuwalna), dzierżawca może żądać, na podstawie przepisów art. 666 § 2 k.c. i art. 663 k.c., w pierwszej kolejności usunięcia wady usuwalnej w wyznaczonym terminie. Za czas trwania wady najemca może żądać obniżenia czynszu, chyba że w chwili zawarcia umowy o wadach wiedział, zgodnie z treścią przepisu art. 664 § 1 i 3 k.c. Jeśli natomiast rzecz ma wadę nieusuwalną, która ogranicza jej przydatność do umówionego użytku, dzierżawca może żądać obniżenia czynszu za czas trwania wady. W praktyce oznacza to obniżenie czynszu do końca okresu umowy. Przedmiot dzierżawy może mieć również wadę usuwalną, która jednak uniemożliwia przewidziane w umowie dzierżawy używanie rzeczy. W tym przypadku najemca powinien zawiadomić najemcę o potrzebie usunięcia wady, wskazując przepis art. 664 § 2 k.c. jako podstawę prawną i wyznaczyć mu „odpowiedni” termin na jej usunięcie. Po bezskutecznym upływie terminu (o ile był to termin odpowiedni) może dopiero wypowiedzieć umowę ze skutkiem natychmiastowym. Za czas trwania wady nie powinien być pobierany czynsz. Stosując wnioskowanie *a fortiori* można przyjąć, że najemcy przysługuje zwolnienie z obowiązku uiszczania czynszu³⁹.

³⁹ J. Panowicz-Lipska, *System prawa prywatnego*, red. Z. Radwański, t. 8, Warszawa 2011, s. 33; J. Górecki, G. Matusik, *op. cit.*, powołują odmienny i nietrafny wyrok Sądu Najwyższego z 12.10.2011 r. (sygn. akt II CSK 29/11, Monitor Prawniczy 10/2012), w którym stwierdzono, że przepisy art. 664 k.c., jak i żadne inne, nie dają najemcy czy dzierżawcy

Te uprawnienia, z racji ich ustawowego charakteru, są mniej podatne na wpływ przewagi monopolistycznej podmiotu zarządzającego. Istotnym jest również, że w razie sporu co do kwoty obniżki czynszu, strony mogą się zwrócić do sądu powszechnego o rozstrzygnięcie. Jeśli dzierżawca uiścił już czynsz za okres występowania wady, może domagać się zwrotu odpowiedniej jego części. Świadczenie spełnione przez najemcę stanowi świadczenie nienależne, a roszczenie o jego zwrot podlega przedawnieniu na zasadach wynikających z art. 677 k.c.⁴⁰.

Należy podkreślić, że powołane przepisy mają charakter bezwzględnie obowiązujący i mogą stanowić swoistą przeciwwagę dla monopolistycznej pozycji podmiotów zarządzających portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

BIBLIOGRAFIA

Literatura:

1. Brodecki Z., Będkowski T., Adamowicz M., Brodecka A., Lewandowski P., *Opinia prawna w sprawie przekształcenia umów dzierżawy gruntów w portach Szczecin i Świnoujście z umów na czas nieoznaczony w umowy na czas oznaczony 30 lat, począwszy od dnia podpisania aneksu*, Gdynia 2015 (niepublikowane, tekst w posiadaniu autora).
2. Godecki Z., *Porty morskie – krytycznie o ustawodawcy*, „Prawo Morskie”, 2000, t. XIV.
3. Górecki J., Matusik G., *Kodeks cywilny. Komentarz (art. 662 k.c.)*, red. K. Osajda, Legalis.
4. Młynarczyk J., *Ze studiów nad prawnym modelem zarządzania polskimi portamiorskimi*, „Gdańskie Studia Prawnicze”, 2014, t. XXXII.
5. Lewandowski P., *Funkcjonowanie ustawy o portach i przystaniach morskich w kontekście stosunków prawnych podmiotu zarządzającego i podmiotów gospodarczych*, „Prawo Morskie”, 2001, t. XV.
6. Lewandowski P., *Opłaty portowe – uwagi krytyczne o nowej regulacji prawnej*, „Studia Europejskie”, 2001, t. IX.

prawa do powstrzymania się w ogóle z zapłatą czynszu. Przepisy te uprawniają jedynie do żądania obniżenia czynszu albo do wypowiedzenia umowy bez zachowania terminów wypowiedzenia.

⁴⁰ J. Górecki, G. Matusik, Komentarz do art. 677 k.c., *op. cit.*, p. 3.1 oraz J. Panowicz-Lipska, *op. cit.*, s. 33.

Piotr Lewandowski: Działalność gospodarcza na nieruchomościach portowych...

7. Olszewski R., *Recenzja artykułu Działalność gospodarcza na nieruchomościach portowych – wybrane problemy prawne*, Gdynia 2017 (recenzja w posiadaniu autora artykułu).
8. Panowicz-Lipska J., *Prawo zobowiązań. Część szczegółowa. System Prawa Prywatnego*, t. 8, C.H. Beck, Warszawa 2011.
9. Pluciński M., *Analiza warunków dzierżawy terenów i infrastruktury największych polskich portów morskich*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Transportu i Logistyki”, 2011, nr 14.
10. Radwański Z., *System prawa prywatnego*, t. III, cz. 2, C.H. Beck, Warszawa 1976.
11. Szumański A., *Specyfika prawna spółek portowych*, „Prawo Morskie”, 2000, t. XIV.

BUSINESS ACTIVITY ON HARBOUR IMMOVABLES – A FEW LEGAL PROBLEMS

Keywords: *harbour immovables, managing body, non-shipping operator, lease, harbor fees.*

Summary

A release is an analysis of business activity on areas of maritime harbours, that are of crucial importance for national economy, within the limits of legal relationships between harbour managing bodies and economic operators. Harbour managing bodies despite their status of private law subjects have tendency to shape quasi-dominantly and disregarding negotiations their legal relationships with non-shipping operator acting in harbor transshipments. This leads to disputes concerning mainly legal terms of using harbour real estates.

Piotr Lewandowski – radca prawny w Kancelarii Drożdżał Lewandowski, dziekan i adiunkt Wydziału Prawa i Administracji WSAiB, wcześniej wieloletni wykładowca na Wydziale Prawa i Administracji i członek Katedry Prawa Morskiego UG, stypendysta St. Hugh's College w Oxfordzie i Uniwersytetu w Hamburgu, autor publikacji z zakresu prawa morskiego i prawa rzeczowego.

Justyna NAWROT

MIEJSCA SCHRONIENIA (*PLACES OF REFUGE*) – PERSPEKTYWY REGULACJI¹

Słowa kluczowe: *miejsca schronienia, bezpieczeństwo żeglugi, jurysdykcja państwa wybrzeża, ochrona środowiska morskiego.*

STRESZCZENIE

Koncepcja miejsc schronienia powstała po serii katastrof i wypadków morskich, do których doszło w efekcie odmowy wpuszczenia statków do portów przez państwa wybrzeża w sytuacji, gdy stan statku stwarzał zagrożenie zanieczyszczenia środowiska morskiego. Udzielenie jednak miejsca schronienia oznacza dla państwa wybrzeża ryzyko zanieczyszczenia jego środowiska morskiego. Celem artykułu jest omówienie perspektyw regulacji mającej na celu wyważenie między interesami państw wybrzeża a ochroną mórz i oceanów.

Wprowadzenie

Miejsca schronienia (*places of refuge*) to stosunkowo nowa instytucja prawa morskiego, a jej celem jest skłonienie państw wybrzeża do udzielenia pomocy statkom w potrzebie, których sytuacja może zagrażać środowisku morskiemu. Kwestia ta wymaga wprowadzenia szczególnych regulacji prawnych, ponieważ prawo morza nie dysponowało instrumentami prawnymi wymuszającymi szczególne traktowanie statków w takich sytuacjach. Instytucja miejsc schronienia stanowi także doskonały przykład przenika-

¹ Tekst powstał w ramach projektu sfinansowanego ze środków Narodowego Centrum Nauki przyznanych na podstawie decyzji numer UMO-2016/23/D/HS5/02447 System prawny bezpieczeństwa morskiego.

nia się współcześnie regulacji prawa morza i prawa morskiego². Miejsca schronienia modyfikują bowiem tradycyjne podejście prawa morza do obszarów morskich stanowiących terytorium państwa wybrzeża i jako takich podlegających ich suwerennym decyzjom. Problematyka miejsc schronienia jest doskonałą ilustracją konieczności wyważenia między prawem państw do suwerennych decyzji dotyczących ich terytorium a koniecznością ochrony wspólnego dziedzictwa ludzkości, jakim są morza i oceany.

Koncepcja miejsc schronienia powstała po serii katastrof i wypadków morskich, do których doszło w efekcie odmowy wpuszczenia statków do portów przez państwa wybrzeża, w sytuacji gdy stan statku stwarzał zagrożenie zanieczyszczenia środowiska morskiego. Miejsce schronienia jest definiowane jako miejsce, w którym statek potrzebujący pomocy może przeprowadzić działanie stabilizujące jego stan i redukujące niebezpieczeństwo nawigacyjne, chroniące życie ludzkie i środowisko. Jest to zatem sytuacja, w której nie tylko statek jest w niebezpieczeństwie (lub niekoniecznie statek jest w niebezpieczeństwie), ale i sam statek stanowi zagrożenie dla środowiska morskiego.

Instytucja miejsc schronienia jest przedmiotem prac najważniejszych gremiów morskich, takich jak Międzynarodowa Organizacja Morska (dalej IMO) i Międzynarodowy Komitet Morski (dalej CMI) już od wielu lat³. Po raz pierwszy koncepcja nałożenia na państwa wybrzeża obowiązku współpracy ze statkiem znajdującym się w niebezpieczeństwie pojawiła się na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej w latach osiemdziesiątych XX w. podczas prac nad tekstem międzynarodowej konwencji o ratownictwie morskim. Wówczas jednak uznano, że materia owej konwencji dotyczy

² Zob. M. Koziński, *Morskie prawo publiczne*, Wydawnictwo WSM, Gdynia 2015, s. 185–192; M. Koziński, *Miejsca schronienia (places of refuge)* [w:] *Mare Liberum, Księga pamiątkowa Profesora Andrzeja Straburzyńskiego*, „Gdańskie Studia Prawnicze”, 2013, t. XXIX, s. 89 i nast.; E. van Hooydonk, *The Obligation to Offer a Place of Refuge to a Ship in Distress* [w:] *Contemporary Regulation of Marine Living Resources and Pollution, Essays written by and in honour of the International Francqui Chairholder Professor Dermott Devine*, red. E. Francxs, Maklu Uitgevers N.V. Antwerp-Apeldoorn 2007, s. 85; P. Lewandowski, *Problemy prawne miejsca schronienia*, „Prawo Morskie”, 2008, t. XXIV.

³ Międzynarodowy Komitet Morski (CMI) powołał w 2003 r. międzynarodowy podkomitet ds. miejsc schronienia. Rozpoczął on swoją działalność 17 listopada 2003 r. w Londynie. Efektem prac prowadzonych w CMI poświęconych miejscom schronienia jest projekt konwencji dotyczącej miejsc schronienia. Fakt, że miejsca schronienia są przedmiotem prac zarówno Międzynarodowej Organizacji Morskiej, stanowiącej zasadniczo organizację kompetentną w zakresie morskiego prawa publicznego, jak i Międzynarodowego Komitetu Morskiego stanowiącego organizację międzynarodową skupiającą się na prywatnoprawnych aspektach prawa morskiego, stanowi także doskonały dowód coraz silniejszego przenikania się morskiego prawa publicznego i prywatnego.

prawa prywatnego i nie należy w niej zawierać tak istotnych zmian prawa publicznego w zakresie praw i obowiązków państw. Po katastrofach zbiornikowców *Castor* w styczniu 2001 r. i *Prestige* w listopadzie 2002 r., do których doszło w efekcie odmowy współpracy z owymi statkami ze strony państw przybrzeżnych, na forum komitetu bezpieczeństwa morskiego IMO ponownie pojawiła się koncepcja opracowania wytycznych w zakresie miejsc schronienia. Świadomość, że gdyby państwa wybrzeża w odpowiednim czasie podjęły ryzyko udzielenia pomocy zbiornikowcom, być może nie doszłoby do tych katastrof albo miałyby one mniej dramatyczne dla środowiska morskiego skutki, stanowiła bezpośredni bodziec do podjęcia bardziej zdecydowanych działań wdrażających koncepcję miejsc schronienia.

Regulacje prawne

IMO opracowało dwa dokumenty: wytyczne dotyczące morskich służb pomocniczych: rezolucja A. 950 (23) z 5 grudnia 2003 r. oraz wytyczne dotyczące miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy (rezolucja A. 949 (23) z 5 marca 2004 r. Pierwszy z nich wprowadza obowiązek monitorowania sytuacji na morzu i sytuacji statków przez odpowiednie służby państwowe. Drugi z wymienionych dokumentów zakłada, że skoro decyzja o wskazaniu miejsca schronienia wiąże się z ogromnym ryzykiem powstania szkody w środowisku morskim państwa wybrzeża oraz może powodować obciążenia finansowe dla tego państwa, decyzje o udzieleniu pomocy mogą być podejmowane indywidualnie dla każdego przypadku, co w konsekwencji oznacza, że na państwach nie spoczywa ogólnie ustanowiony obowiązek udzielenia miejsca schronienia⁴. Działania w tej kwestii podjęła także Unia Europejska, ustanawiając dyrektywę 2002/59 wprowadzającą międzynarodowy system monitorowania o ruchu statków z 27 czerwca 2008 r.⁵. Wspomniana dyrektywa była pierwszym unijnym aktem prawnym poruszającym kwestię miejsc schronienia. Na mocy art. 20 owej dyrektywy na państwach członkowskich spoczął obowiązek przygotowania planów dla miejsc schronienia. Zgodnie z raportem Międzynarodowej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), do listopada 2006 r. wszystkie państwa wypełniły obowiązek sporządzenia planu działania w sytuacji zgłoszenia potrzeby skorzystania z miejsca schronienia przez jakikolwiek statek. Kolejnym aktem prawnym zawierającym regulacje dotyczące miejsc schronienia jest

⁴ J. Nawrot, *Miejsca schronienia* [w:] *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, red. D. Pyć, I. Zużewicz–Wiewiórska, C.H. Beck, Warszawa 2013, s. 278 i nast.

⁵ Dz.Urz. L 208 z 5 sierpnia 2002, s. 10.

dyrektywa 2009/17 z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków⁶. Dyrektywa ta uwzględnia wspomniane wyżej wytyczne IMO A. 949(23) i A. 950(23) i nakazuje państwom członkowskim uwzględnić w ramach planów działania w sytuacji zgłoszenia potrzeby skorzystania z miejsca schronienia takie elementy jak:

- wskazanie organów właściwych do podjęcia decyzji o wpuszczeniu statku lub odmowie,
- informacje dotyczące linii brzegowej i wszystkich elementów pozwalających na szybkie podjęcie decyzji,
- procedura oceny dotyczącej udzielenia lub odmowy przyjęcia statku potrzebującego pomocy w miejscu schronienia,
- zasoby i urządzenia służące do udzielenia pomocy, ratowania i zapobiegania zanieczyszczeniom,
- procedury koordynacji międzynarodowych mechanizmów podejmowania decyzji,
- procedury dotyczące gwarancji finansowych i odpowiedzialności w odniesieniu do statków przyjmowanych w miejscu schronienia.

Wskazanie miejsca schronienia napotyka w praktyce państw wybrzeża wiele trudności, wymaga bowiem rozważenia wielu konkurencyjnych interesów: finansowych, zdrowia lub życia załogi, środowiskowych – w ramach ważenia których państwo wybrzeża musi dokonać niezwykle trudnego wyboru: czy podjąć ryzyko zanieczyszczenia, a może zniszczenia środowiska morskiego w obrębie własnego terytorium, co w efekcie może jednak pozwolić ochronić czystość oceanów oddalonych od swojego wybrzeża lub zapobiec katastrofie ekologicznej. W praktyce w procesie decyzyjnym o udzieleniu miejsca schronienia konkretnemu statkowi zawsze brane są pod uwagę, poza prawnymi i środowiskowymi, także względy polityczne⁷. Wspomniane wyżej regulacje IMO, jako niemające wiążącego charakteru, siłą rzeczy pozostawiają duży margines uznaniowości lokalnym władzom. Dlatego między innymi Międzynarodowy Komitet Morski wystąpił z propozycją opracowania wiążącej konwencji międzynarodowej regulującej kwestie miejsc schronienia. Propozycja ta jednak dotychczas nie spotkała się z entuzjazmem ze strony państw morskich, co będzie jeszcze przedmiotem dalszych rozważań.

⁶ Dz.Urz. z 25 maja 2009 r. L 131, s. 101.

⁷ Doskonałą tego ilustracją jest kazus statku *Maritime Maisie* przewożącego materiały chemiczne, na którym po kolizji z innym statkiem w grudniu 2013 r. u wybrzeży Korei Południowej, wybuchł pożar. Kwestia udzielania pomocy statkowi holowanemu przez miesiąc między wybrzeżami Japonii i Korei Południowej była przedmiotem sporu między wspomnianymi państwami.

Obecnie zatem udzielenie pomocy statkom w potrzebie nadal podlega dużej uznaniowości państw wybrzeża. Wobec niewiążącego charakteru wytycznych IMO, państwa szukają argumentów „za” i „przeciw” w postanowieniach obowiązujących konwencji morskich. Ramy prawne w przedmiotowym zakresie pozwalają jednak na żonglowanie argumentami i nie przesądzają o istnieniu obowiązku udzielenia pomocy statkom w potrzebie. Należy jednak wskazać, że sama koncepcja udzielenia schronienia statkom przez państwo wybrzeża nie jest nowa, a obowiązujące regulacje pozwalają na wskazanie całego szeregu argumentów przemawiających za koniecznością rozważenia takiej pomocy. W prawie morskim długa jest tradycja tzw. bezpiecznego portu, która znajduje odzwierciedlenie w regulacjach międzynarodowych. Koncepcja bezpiecznego portu wykształciła się w formie zwyczaju, który został wprowadzony do średniowiecznych regulacji morskich, takich jak barcelońskie *Consolato del Mar* z XIV wieku⁸, w prawie olerońskim czy w bazującym na nim angielskim *Black Book of Admiralty*, w których wspomina się o pomocy statkom uciekającym przed sztormem⁹. Reminiscencją tych zapisów jest obecnie art. 18 pkt 2 Konwencji o prawie morza¹⁰ (dalej UNCLOS), zgodnie z którym statek korzystający z prawa nieszkodliwego przepływu może wyjątkowo zatrzymać się i zakotwiczyć m.in. z powodu działania siły wyższej lub niebezpieczeństwa¹¹. Innymi słowy, o ile niepodważalnie państwa sprawują suwerenną władzę nad swoimi obszarami morskimi i mają prawo decydować o żegludze na podległym sobie terytorium, o tyle statki będące w potrzebie, w niebezpieczeństwie, wydają się stanowić szczególny przypadek, który na mocy prawa zwyczajowego zawsze dawał im prawo do szczególnego traktowania, czyniąc jednocześnie swego rodzaju wyjątek w suwerenności państw wybrzeża. Także w Polsce instytucja bezpiecznego portu jest uregulowana. Stosowna regulacja znajduje się w kodeksie morskim, w art. 63 i 142 § 2. Teoria bezpiecznego portu ma zatem silne umocowanie w zwyczajowym prawie morskim, sięga regulacji starożytnych, poprzez średniowieczne i nowożytne (UNCLOS), choć te ostatnie nie dają statkom prawa do wejścia na wody wewnętrzne. Natomiast – w sytuacji miejsc schronienia – najczęściej skuteczna pomoc

⁸ Zob. szerzej: A. Gaca, *Dawne źródła prawa morskiego stosowane w Europie*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu w Gdyni”, Nr 23, Gdynia 2016, s. 29 i nast.; M.D.A. Azuni, *The Maritime Law of Europe*, Volume I, Printed by G. Forman for I. Riley, New York 1806, s. 357 i nast.

⁹ A.P. Morrison, *Places of Refuge for Ships in Distress: Problems of Methods and Resolution*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden Boston 2012, s. 78-80.

¹⁰ Dz.U. 2002 Nr 59, poz. 543.

¹¹ Podobne przesłanki uregulowane są w art. 39 ust. 1 i 54 UNCLOS dotyczących przejścia tranzytowego i archipelagowego przejścia szlakami morskimi.

statkom udzielana może być właśnie na wodach wewnętrznych. Ponadto koncepcja bezpiecznego portu dotyczy statków, które szukają schronienia przed zagrożeniem zewnętrznym, natomiast instytucja miejsc schronienia dotyczy zgoła innej sytuacji, w której sam statek stanowić może zagrożenie, zarówno dla państwa wybrzeża, jak i środowiska morskiego i zasobów żywych morza. Widoczne zatem staje się, że koncepcja bezpiecznego portu nie uwzględnia skali zagrożenia, jakie może obecnie spowodować na wybrzeże statek w niebezpieczeństwie przewożący chemikalia czy ropę naftową. Na pewno jednak stanowi pewną legitymację dla statków w potrzebie ubiegających się o pomoc.

Analiza obowiązujących konwencji morskich dostarcza jednak zdecydowanie więcej argumentów przemawiających za arbitralnością decyzji państw wybrzeża w zakresie udzielenia zgody na wejście na podlegające ich jurysdykcji obszary morskie, a nawet do podejmowania działań poza ich granicami, gdy podyktowane jest to koniecznością ochrony środowiska morskiego. Argumenty takie znajdują się np. w Międzynarodowej Konwencji dotyczącej interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia olejami z 1969 r. (dalej INTERVENTION)¹², zgodnie z którą państwa-strony konwencji mogą na morzu pełnym podjąć środki zmierzające do zapobieżenia, złagodzenia lub usunięcia zanieczyszczenia środowiska morskiego zagrażającego ich wybrzeżom lub interesom ich wybrzeży. Postanowienia tej konwencji były przesłanką odmowy wejścia do portu Milford Haven udzielonej przez władze brytyjskie w 1978 r. tankowcowi *Christos Bitas* w celu wyładowania ładunku oleju w sytuacji, gdy na tankowcu był przeciek. W efekcie przeładunek odbywał się na Morzu Irlandzkim.

Koncepcję interwencji wzmacnia także zapis art. 221 konwencji o prawie morza dający państwom wybrzeża prawo do podejmowania działań poza granicami ich mórz terytorialnych w celu ochrony ich wybrzeża lub interesów ich wybrzeży przed szkodą spowodowaną zanieczyszczeniem. Kolejnych argumentów państwom dostarcza analiza postanowień międzynarodowej konwencji o ratownictwie morskim (SALVAGE)¹³, zgodnie z postanowieniami której państwa mogą podejmować działania zgodnie z ogólnie przyjętymi regułami prawa międzynarodowego w celu ochrony swojego wybrzeża oraz związanych z nim interesów przed zanieczyszczeniem lub zagrożeniem zanieczyszczeniem^{14,15}. Pomocny może być także art. 11 konwencji, który nakazuje państwom uwzględnić potrzebę współpracy między ratującymi,

¹² Dz.U. 1976 Nr 35, poz. 207.

¹³ Dz.U. 2006 Nr 207, poz. 1523.

¹⁴ Tak art. 9 konwencji SALVAGE.

¹⁵ Zob. szerzej: N.J.J. Gaskell, *The 1989 Salvage Convention and the Lloyd's Open Form (LOF) Salvage Agreement 1990*, „Tulane Maritime Law Journal”, 1991, (1), s. 20.

innymi zainteresowanymi stronami oraz władzami publicznymi podczas ustalania zasad oraz podejmowania decyzji w sprawach dotyczących działań ratowniczych takich jak zgoda na wejście do portów statków znajdujących się w niebezpieczeństwie czy zapewnianie ratującym odpowiednich urządzeń. Art. 11 nakładający na państwa wybrzeża pewne ograniczenia dotyczące zasad prowadzenia akcji ratowniczej powierza jednak im decyzyjność w tej kwestii. Także z wytycznych IMO w zakresie miejsc schronienia wynika wprost, iż nie ma w prawie międzynarodowym żadnego instrumentu prawnego obligującego państwa do udzielenia statku pomocy zgodnej z koncepcją miejsc schronienia¹⁶.

Wskazane wyżej uprawnienia państw ulegają w praktyce pewnej modyfikacji w efekcie dokonującej się w prawie międzynarodowym zmiany filozofii myślenia o ochronie środowiska. Wiele zmieniło się od czasu katastrofy *Torrey Canyon* w 1967 r., kiedy to w oparciu o ówczesnie obowiązującą konwencję SALVAGE i jej dominującą zasadę *no cure – no pay*, zaprzestano prowadzenia usług ratowniczych, gdy jasne stało się, że ani statku, ani ładunku nie da się już uratować, a za zmniejszenie lub zapobieżenie szkodzi w środowisku morskim wynagrodzenie się nie należy. Modyfikacja dokonująca się w myśleniu o środowisku morskim jest oczywiście pochodną szerszych zmian dotyczących ochrony środowiska. Symbolami owych zmian są dokumenty takie jak Deklaracja sztokholmska z 1972 r., w której podniesiono prawo do czystego środowiska naturalnego do rangi praw człowieka, deklaracja z Rio de Janeiro z 1992 r. podkreślająca udział obywateli w dostępie do informacji o ochronie środowiska czy Szczyt Ziemi zorganizowany przez Organizację Narodów Zjednoczonych w 2002 r. w Johannesburgu podkreślający konieczność takiej eksploatacji mórz, która zapewni ochronę środowiska morskiego.

Praktyka państw ulega także modyfikacji w efekcie – wydanych po katastrofach tankowców *Castor* w 2000 r. i *Prestige* w 2002 r. – wspomnianych już wyżej wytycznych Międzynarodowej Organizacji Morskiej w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy; modyfikacje te dotyczą oceny ryzyka związanego z wyznaczeniem miejsc schronienia oraz wytycznych w sprawie ustanowienia nowej służby pomocniczej¹⁷.

¹⁶ *It is noted that there is at present no international requirement for a State to provide a place of refuge for vessels in need of assistance.* Tak przypis 3 w załączniku do wytycznych IMO w sprawie miejsc schronienia.

¹⁷ Rezolucja A.950 (23) *Guidelines on Maritime Assistance Service*, LEG/86/8. Zob. szerzej: M.H. Koziński Koziński, *Koncepcja prawna miejsca schronienia (place of refuge) i powołania nowej służby bezpieczeństwa morskiego MAS (Maritime Assistance Service)*, „Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni”, 2004, nr 15, s. 255–270. Koncepcja prawna miejsca schronienia (*place of refuge*) i powołania nowej służby bezpieczeństwa morskiego MAS (*Maritime Assistance Service*).

Wytyczne, mimo niewiążącego charakteru, mają wpływ na praktykę państw w zakresie interpretacji postanowień obowiązujących aktów prawnych, w tym kluczowych dla uwzględnienia koncepcji miejsc schronienia postanowień konwencji o prawie morza, takich jak art. 98 ust. 2 dotyczący obowiązku utworzenia i działania służb poszukiwawczych i ratowniczych w celu zapewnienia bezpieczeństwa na morzu czy art. art. 194 i 195, zgodnie z którymi na państwach ciąży obowiązek stosowania w zależności od okoliczności, środków koniecznych do zapobiegania, zmniejszenia i kontroli zanieczyszczenia środowiska morskiego (194 UNCLOS) oraz nieprzemieszczania zanieczyszczeń lub zagrożeń zanieczyszczeniem (195 UNCLOS). Wspomniana filozofia myślenia o środowisku, w tym środowisku morskim, na pewno prowadzi do ostrożniejszego ważenia przez państwa wybrzeża interesów własnych i dotyczących ochrony środowiska morskiego oraz zmiany myślenia w kategoriach ochrony „własnego podwórka”.

Podsumowując dotychczasowe rozważania należy stwierdzić, że dotychczasowe regulacje dotyczące miejsc schronienia nie nakładają na państwa wybrzeża obowiązku udzielenia schronienia statkom w potrzebie. Na pewno jednak znaczącą zmianą jest nałożenie obowiązku przygotowania się na taką sytuację w prawie Unii Europejskiej. O ile analiza międzynarodowych regulacji dotyczących miejsc schronienia prowadzi do wniosku o braku istnienia takiego obowiązku¹⁸, o tyle ustawodawstwo unijne taki obowiązek formułuje wprost. Wynika on z dyrektyw: 2002/59 ustanawiającej międzynarodowy system monitorowania o ruchu statków¹⁹ i 2009/17 zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków²⁰. Artykuł 20 dyrektywy 2002/59

¹⁸ Wynika to ze wskazywanych wyżej wytycznych IMO dotyczących miejsc schronienia i ustanowienia morskich służb pomocniczych oraz prawodawstwa UE. Zgodnie z wytycznymi, państwo nie ma obowiązku wyrazić zgody na wejście statku do miejsca schronienia, ale powinno zważyć wszystkie okoliczności, oszacować ryzyko i udzielić schronienia, jeśli jest to możliwe.

¹⁹ Dz.Urz. L 208 z 5 sierpnia 2002, s. 10.

²⁰ Dz.Urz. z 25 maja 2009 r. L 131, s. 101. Dyrektywa ta uwzględnia wspomniane wyżej wytyczne IMO A. 949(23) i A. 950(23) i nakazuje państwom członkowskim uwzględnić w ramach planów działania w sytuacji zgłoszenia potrzeby skorzystania z miejsca schronienia takie elementy jak: wskazanie organów właściwych do podjęcia decyzji o wpuszczeniu statku lub odmowie; informacje dotyczące linii brzegowej i wszystkich elementów pozwalających na szybkie podjęcie decyzji, procedura oceny dotyczącej udzielenia lub odmowy przyjęcia statku potrzebującego pomocy w miejscu schronienia, zasoby i urządzenia służące do udzielenia pomocy, ratowania i zapobiegania zanieczyszczeniom, procedury koordynacji międzynarodowych mechanizmów podejmowania decyzji oraz procedury dotyczące gwarancji finansowych i odpowiedzialności w odniesieniu do statków przyjmowanych w miejscu schronienia.

nakłada na państwa wybrzeża obowiązek przygotowania planów umożliwiających wskazanie miejsc schronienia statkom w potrzebie.

Z powyższego wynika, że IMO, szanując kompromis osiągnięty w konwencjach międzynarodowych dotyczący sprzecznych często interesów państw wybrzeża i obszarów morskich niepodlegających ich jurysdykcji, a stanowiących wspólne dobro ludzkości, nie podejmuje znaczących prób zmierzających do tego, aby nowa koncepcja miejsc schronienia przekształciła się w obowiązek dla państw wybrzeża. Unia Europejska natomiast przyjęła postawę aktywną, zmierzającą do wymuszenia na państwach członkowskich określenia precyzyjnych przesłanek udzielenia zgody na udzielenie miejsca schronienia oraz wyznaczenia na mapach swoich wybrzeży potencjalnych miejsc schronienia.

Słabości obecnej regulacji

Ostrożność IMO w zakresie regulacji miejsc schronienia wydaje się zasadna w świetle losów projektu konwencji dedykowanej miejscom schronienia opracowanej przez Międzynarodowy Komitet Morski. Projekt konwencji opracowywany był przez kilka lat przez specjalnie do tego utworzoną grupę roboczą, następnie stanowił przedmiot prac w podkomitecie ds. miejsc schronienia, utworzonym przez CMI w 2003 r. Projekt konwencji pojawił się właśnie jako odpowiedź na słabości regulacji wynikające z niewiążącego charakteru wytycznych IMO. Zgodnie z projektem, konwencja miałaby uregulować prawny obowiązek udzielenia miejsc schronienia, kwestie wyłączenia odpowiedzialności za podjętą decyzję organu państwa wybrzeża, odpowiedzialności innych państw i stron trzecich, właściciela statku i ratownika, procedury postępowania, zabezpieczenia finansowego oraz konieczności ustanowienia właściwych do podjęcia decyzji organów. W projekcie wskazano różne opcje regulacji. W odniesieniu do kryteriów udzielenia schronienia wskazano trzy opcje:

- 1) państwo może odmówić przyjęcia statku, gdy stan statku lub ładunku jest tak zły, że stanowiłoby to nadmierne ryzyko – ale nie może tego zrobić tylko na podstawie uchylania się armatora od dostarczenia zabezpieczenia finansowego;
- 2) państwo może odmówić udzielenia miejsca schronienia, gdy stan statku jest zły i armator odmawia zabezpieczenia, ale może podjąć decyzję dopiero po przeprowadzeniu inspekcji i oceny sytuacji (tutaj te dwa elementy – zły stan i brak zabezpieczenia – muszą wystąpić łącznie);
- 3) odmowa może być udzielona, gdy stan statku lub ładunku jest zły albo brak jest zabezpieczenia finansowego (alternatywa).

Trudno zatem wskazać finalny projekt, a różnice między propozycjami są znaczące. Projekt konwencji w art. 4 wprost zwalnia z odpowiedzialności osobę/podmiot podejmujący decyzję. Art. 5 wprowadza ewentualność odpowiedzialności państwa za odmowę udzielenia schronienia wobec podmiotów trzecich. Zgodnie z projektem, państwo podnosi taką odpowiedzialność wobec innych państw, armatora, właściciela ładunku, ratującego lub innych podmiotów, które w efekcie decyzji odmownej poniosły szkodę, chyba że udowodni, iż działało racjonalnie i w zgodzie z art. 3, który dotyczy sytuacji nieudzielenia przez państwo miejsca schronienia i wprowadza odpowiedzialność państwa za odmowę udzielenia schronienia. Zapis taki stanowi ogromną zmianę, zakłada bowiem, w pewnych sytuacjach, odpowiedzialność państwa za brak udzielenia miejsca schronienia. W tym kontekście warto raz jeszcze podkreślić, że za udzielenie miejsca schronienia, zgodnie z art. 4 projektu, organ wydający zgodę nie ponosi odpowiedzialności. Art. 7 projektu dotyczy kwestii zabezpieczenia finansowego, które miałyby być wprowadzone na mocy konwencji. Mogą je stanowić bardzo różne instrumenty finansowe, np. gwarancje bankowe, gwarancje klubów P&I. Wysokość szkód określona jest w projekcie konwencji bardzo ogólnie, jako *reasonable amount*, a finalna treść projektu także w tym miejscu nadal nie jest ustalona. Dwie z trzech propozycji tego artykułu nawiązują do limitów konwencyjnych określonych w konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie²¹. Projekt zakłada także obowiązek opracowania planów udzielenia pomocy oraz wyznaczenia właściwych do podjęcia decyzji podmiotów. W ocenie autorki, projekt CMI zasługuje na sceptyczną ocenę w zakresie jego szans na wejście w życie. Po pierwsze projekt ten wymaga jeszcze wiele pracy w doprecyzowaniu najważniejszych, finansowych elementów. Zawiera on co prawda „nowe spojrzenie” o tyle, że odwraca pewną regułę – zasadą ma być udzielenie schronienia (jako swoisty obowiązek państw wybrzeża) a odmowa – wyjątkiem, i to podyktowanym zamkniętym katalogiem przesłanek. W przypadku odmowy bez spełnienia owych przesłanek państwo wybrzeża może ponosić odpowiedzialność odszkodowawczą. Takie ustawienie koncepcji miejsc schronienia ogranicza szanse wejścia w życie konwencji, ze względu na to, że zainteresowane w jej wejściu w życie mogą być co prawda państwa posiadające dużą flotę, ale zapewne sceptyczne wobec tej koncepcji będą państwa wybrzeża. Szansy na wejście w życie projektu można upatrywać w zliberalizowaniu jej zapisów o odpowiedzialności za odmowę udzielenia miejsca schronienia. Projekt konwencji na pewno stanowił próbę odpowiedzi na jedną z dwóch największych słabości koncepcji

²¹ Dz.U. z 1986 r. Nr 35, poz. 175. Do konwencji przyjęto protokół z 1996 r., który wszedł w życie 13 maja 2004 r.

miejsca schronienia w obecnym kształcie. Pierwszą jest brak jasnych zasad określających kwestie odpowiedzialności cywilnej. Drugą – fakt, że państwo wybrzeża nie jest w stanie podjąć „najlepszej, rozsądnej decyzji” ponieważ decyzja dotyczy jego żywotnych interesów i bezpieczeństwa, innymi słowy – państwo w tej kwestii jest poniekąd sędzią we własnej sprawie.

Warto rozważyć, czy większych szans na szybsze i równie skuteczne wprowadzenie „twardego” instrumentu prawnego nakładającego na państwa wybrzeża obowiązku przygotowania się na udzielenie miejsca schronienia nie można osiągnąć poprzez zmianę obowiązujących konwencji, na przykład konwencji o gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza olejami oraz współpracy w tym zakresie (konwencja OPRC)²² wraz z protokołem z 2000 r. w sprawie gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza niebezpiecznymi i szkodliwymi substancjami oraz współpracy w tym zakresie (Protokół OPRC-HNS). Taki pogląd zdaje się także wzmacniać w doktrynie²³.

Wydaje się także, że większe szanse niż nowa konwencja – na rozstrzygnięcie kwestii, która z perspektywy państwa wybrzeża jest kluczowa: a więc odpowiedzialności finansowej za ewentualne szkody wynikłe w związku z udzieleniem miejsca schronienia statkowi w potrzebie – ma właściwe zastosowanie istniejących w prawie międzynarodowym instrumentów odpowiedzialności cywilnej. Szczególnie, że konwencja dedykowana miejscom schronienia i tak wymagałaby zmiany szeregu obowiązujących konwencji, takich jak SALVAGE, OPRC, CLC i FUND. Zmiany wówczas wymagałby na pewno cały system odszkodowań za zanieczyszczenia olejowe, konwencja bunkrowa i konwencja HNS. Konwencje te ustanawiają stosunkowo surowy system odpowiedzialności za zanieczyszczenia, z uwzględnieniem szczególnych ograniczeń oraz różnych rodzajów zanieczyszczeń na morzu. Scenariusz taki był szczegółowo analizowany przez Komisję Europejską na potrzeby regulacji UE i opracowania wytycznych dla państw członkowskich²⁴. Wnioski z przeprowadzonej analizy wydają się warte krótkiego omówienia poniżej.

Przy założeniu regulacji kwestii odpowiedzialności za zanieczyszczenia związane z udzielaniem miejsca schronienia, pierwszą z konwencji wymagającą zmiany byłaby zapewne konwencja z 1992 r. o odpowiedzialności

²² Dz.U. z 2004 r. Nr 36, poz. 324.

²³ E. van Hooydonk, *The Obligation To Offer A Place Of Refuge To A Ship In Distress, The work of the CMI*, part II, document 9, s. 414.

²⁴ Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady. Sprawozdanie w sprawie odpowiedzialności i odszkodowania z tytułu szkód finansowych poniesionych przez miejsce schronienia w wyniku przyjęcia statku potrzebującego pomocy, Bruksela, 13 listopada 2012, COM (2012), 715 final.

cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (Konwencja CLC z 1992 r.)²⁵, uzupełniona Konwencją z 1992 r. o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami (Fundusz IOPC)²⁶ oraz Protokołem z 2003 r. o utworzeniu Dodatkowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniami Olejami. Na mocy Międzynarodowej Konwencji CLC, odpowiedzialności obiektywnej podlega właściciel statku, który objęty jest obowiązkowym ubezpieczeniem do wskazanych w CLC limitów kwotowego ograniczenia odpowiedzialności. W przypadku szkód wykraczających poza zakres Konwencji CLC lub w przypadku braku odpowiedzialności lub niewykonania zobowiązania przez właściciela statku, poszkodowani otrzymają odszkodowanie z Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniami Olejami oraz z Dodatkowego Funduszu. System CLC-IOPC obejmuje szkody spowodowane zanieczyszczeniem powstałym na skutek wycieku lub zrzucenia na morzu węglowodorów przewożonych przez dany statek. Takie szkody mogą być również wynikiem zastosowania środków ostrożności, w które wpisywać mogłyby się, w ocenie autorki, także szkody powstałe w efekcie udzielenia miejsc schronienia. Kolejna konwencja, której zapisy mogłyby znaleźć zastosowanie do kwestii ewentualnych roszczeń powstałych w wyniku udzielenia miejsca schronienia, to Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkodę związaną z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych z 1996 r. (Konwencja HNS). Obejmuje ona szkody wyrządzone przez niebezpieczne i szkodliwe substancje przewożone drogą morską, inne niż węglowodory. Została ona zmieniona Protokołem z 2010 r., który w powszechnym mniemaniu zniósł przeszkody do ratyfikacji przedmiotowej konwencji, torując drogę do jej wejścia w życie. Wzorem systemu CLC-IOPC Konwencja HNS również ustanawia dwa poziomy odszkodowań dla poszkodowanych: w pierwszej kolejności wypłata odszkodowania opiera się na odpowiedzialności właściciela statku, przy czym następuje ona automatycznie i ograniczona jest progiem kwotowym co do wysokości; jeżeli natomiast, zgodnie z przesłankami konwencji, właściciel statku nie ponosi odpowiedzialności lub nie wykonuje swojego zobowiązania albo w przypadku, gdy próg dla właściciela statku został przekroczony, odszkodowanie wypłacane jest z funduszu specjalnego. Także postanowienia międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (tzw. konwencja bunkrowa), która weszła w życie w 2008 r. i została ratyfikowana przez 22 państwa członkowskie

²⁵ Dz.U. 2001 Nr 136, poz. 1527.

²⁶ Dz.U. 2001 Nr 136, poz. 1530.

UE, ustanawiają system odpowiedzialności za szkody spowodowane przez oleje bunkrowe obejmujący zarówno szkody wynikające z zanieczyszczenia i pogorszenia stanu środowiska, jak również koszty środków zapobiegawczych oraz dalszych strat lub szkód wyrządzonych przez środki zapobiegawcze. Odpowiedzialność obiektywna za szkody jest przypisana do właściciela statku (który zgodnie z ogólną definicją zawartą w konwencji oznacza zarejestrowanego właściciela, czarterującego *bareboat*, zarządzającego oraz armatora statku), przy czym obowiązują w jej przypadku te same wyjątki, co w systemie CLC-IOPC. Ponadto dla statków, których tonaż brutto przekracza 1000 ton, przewidziana jest obowiązkowa ochrona ubezpieczeniowa. Jednakże odpowiedzialność jest jednocześnie ograniczona limitami ustanowionymi w Konwencji LLMC²⁷.

Drugą istotną kwestią, która w sposób naglący wymaga regulacji, jest określenie w sposób bardziej precyzyjny przesłanek odmowy udzielenia miejsca schronienia, zasad jego udzielania oraz harmonizacji procedur podejmowania decyzji i współpracy państw w tym zakresie, tak aby zawęzić przesłanki podejmowania decyzji zgodnie z filozofią „nie na moim podwórku”. Kwestie te stosunkowo jasno rozstrzygnięte zostały w projekcie konwencji CMI, niemniej, jak wspomniano, szanse na wejście w życie tak restrykcyjnych dla państw wybrzeża rozwiązań, jak zaproponowane w projekcie, są nikłe. W tym kontekście warto zaznaczyć są przyjęte niedawno wytyczne UE. Z ich treści wynika, że prawodawcy unijni powoli nabierają świadomości, że to nie nakładanie kolejnych obowiązków na państwa wybrzeża stanowić może drogę wzmocnienia instytucji miejsc schronienia, ale wzmocniona harmonizacja techniczna w zakresie procedury podejmowania decyzji, kryteriów, zasad współpracy państw.

Wytyczne *Places of Refuge, EU Operational Guidelines*²⁸, zostały opracowane po wypadku statku *MSC Flaminia*²⁹, który uzyskał miejsce schro-

²⁷ Zob. także: *Report from the Commission to the European Parliament and the Council: Report on liability and compensation for financial damages sustained by places of refuge when accommodating a ship in need of assistance*, Brussels, COM (2012) 715 final.

²⁸ *Version 3 – Final 13 November 2015*.

²⁹ *Flaminia*, kontenerowiec pływający pod banderą niemiecką, 14 lipca 2012 r. stanął w płomieniach pośrodku Atlantyku, poza zasięgiem pomocy przy użyciu helikopterów. W wyniku pożaru doszło do wybuchu, w którym zginął jeden z członków załogi, a inny zaginął i został uznany za zmarłego. Pozostali członkowie załogi zostali zmuszeni do opuszczenia jednostki. Od tego czasu jednostka przez pięć tygodni dryfowała z Golsztrömem, aż znalazła się na wodach niedaleko wybrzeża Kornwalii, bo żadne państwo nie chciało jej wypuścić do miejsca schronienia. Ostatecznie powołany został międzynarodowy niezależny zespół z udziałem przedstawicieli Wielkiej Brytanii, Francji i Niemiec, który dokonał kontroli na pokładzie statku. W efekcie kontroli władze niemieckie podjęły decyzję o udzieleniu schronienia, a władze francuskie zgodziły się, aby statek przepłynął przez jej morze terytorialne.

nienia w Niemczech w efekcie współpracy trzech państw: Wielkiej Brytanii, Francji i Niemiec. Wspomniane wytyczne nie mają charakteru wiążącego, co wynika z samej ich nazwy. Zgodnie z ich założeniami, nie mają także zastosowania do operacji SAR, którym to operacjom nadal przyznawany jest priorytet. Wytyczne w pewnym sensie powtarzają projekt konwencji CMI w zakresie współpracy państw, stanowiąc m.in., że każde państwo, na którego terytorium możliwe jest wyznaczenie miejsc schronienia, ma obowiązek przeprowadzenia analizy możliwości jego udzielenia; wniosek o udzielenie schronienia nie może być odrzucony wyłącznie z powodów finansowych, a kwestie komercyjne nie mogą być wiodącym kryterium wydania odmowy lub zgody; ponadto odmowa nie może być wydana bez przeprowadzenia inspekcji składającej się z przedstawicieli więcej niż jednego państwa. Ten element jest niezwykle istotny dlatego, że – jak wspomniano wyżej – pozwala to na zachowanie większego obiektywizmu. Jeśli ocena dokonywana jest wyłącznie przez państwo, którego wybrzeże może być zagrożone w efekcie udzielenia miejsca schronienia, jego ocena w sposób naturalny staje się bardziej subiektywna.

Niewiążące wytyczne mają wzmacniać postanowienia dyrektywy 2002/59 wskazując kierunek wykładni jej przepisów. Skupiają się one na obowiązku współpracy państw. W wytycznych wskazano schemat procedury wspólnego podejmowania decyzji przez więcej niż jedno państwo³⁰. Zasadniczą zmianą jest przebieg procedury wniosku o udzielenie miejsca schronienia. Zgodnie z wytycznymi, nawet jeśli państwo poproszone o udzielenie miejsca schronienia nie ma możliwości jego udzielenia, to procedura nie dobiega końca, lecz wymaga podjęcia współpracy państw sąsiednich. Dialog i negocjacje toczą się wówczas nie w dwustronnej relacji: państwo wybrzeża-statek, ale w wielostronnej relacji: państwo wybrzeża-państwa sąsiadujące-statek. Państwo, do którego trafia wniosek statku o udzielenie schronienia albo na którego obszarach morskich znajduje się statek, jest określone jako państwo koordynujące (*The Co-ordinating Member State* – CMS). Natomiast państwo sąsiadujące z obszarem morskim, na którym znajduje się statek w potrzebie oraz państwo bandery statku określane są jako państwa wspierające (*The Supporting Member States* – SMS). Obowiązki państwa wspierającego to: przekazywanie do państwa koordynującego wszystkich relewantnych, pozyskanych informacji, przygotowanie się do udzielenia każdej niezbędnej pomocy państwu koordynującemu (logistycznej, eksperckiej itd.); w szczególności obowiązkiem jest analiza możliwości udzielenia miejsca schronienia. Procedura współpracy jest zaprezentowana w wytycznych w sposób graficzny, co czyni ją bardziej przej-

³⁰ s. 8-9 wytycznych.

rzystą mimo znacznego stopnia jej skomplikowania i znacznego zakresu regulacji. Wytyczne UE nie nakładają wyraźnego obowiązku udzielenia miejsca schronienia, ale wprowadzają wskazówki co do kryteriów, jakimi mają kierować się państwa przy podejmowaniu decyzji i kwestii branych pod uwagę przy ocenie ryzyka³¹. Za bardzo trafne należy uznać wskazanie, że jeśli miejscem schronienia jest port, to władze portu mają prawo domagać się pokrycia wszelkich wydatków, jakie poniosły w związku z udzieleniem schronienia. Stanowić ono może – na potrzeby instytucji udzielenia miejsca schronienia – namiastkę mechanizmu dodatkowego wynagrodzenia wskazanego w konwencji SALVAGE. Modyfikacja zasady *no cure – no pay* w sytuacji zapobieżenia lub zmniejszenia szkody w środowisku morskim doskonale wzmocniła skuteczność konwencji SALVAGE, dlatego instrument przewidziany w wytycznych ma także szansę stanowić dodatkowy bodziec finansowy do udzielenia pomocy dla władz portowych.

Zakończenie

W ocenie autorki nie ma potrzeby tworzenia kolejnych aktów prawa, wskazana jest raczej intensyfikacja starań na rzecz przestrzegania przez państwa wybrzeża istniejących instrumentów prawa międzynarodowego i zwyczajowego, takich jak wynikające z konwencji INTERVENTION, UNCLOS oraz większa harmonizacja planowania przestrzennego obszarów morskich, w tym bardziej precyzyjnego określenia obowiązku wskazania miejsc schronienia. Także istniejące reżimy odpowiedzialności cywilnej (w szczególności za zanieczyszczenie olejowe – CLC), wydają się skutecznym instrumentem dochodzenia roszczeń. Ponadto konwencje olejowe zakładają także obowiązek posiadania certyfikatów zabezpieczenia finansowego, a więc w tym zakresie projekt CMI także nie wydaje się niezbędny. Ważne jest raczej wymuszenie jasnych kryteriów odmowy i odpolitycznienie takich decyzji.

³¹ s. 78 i nast. wytycznych.

BIBLIOGRAFIA

Literatura:

1. Azuni M.D.A, *The Maritime Law of Europe*, Volume I, Printed by G. Forman for I. Riley, New York 1806.
2. Gaca A., *Dawne źródła prawa morskiego stosowane w Europie*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu w Gdyni. Zeszyt 23. Prawo 6”, Gdynia 2016.
3. Gaskell N.J.J, *The 1989 Salvage Convention and the Lloyd’s Open Form (LOF) Salvage Agreement 1990*, „Tulane Maritime Law Journal”, 1991, (1).
4. Hooydonk E. van, *The Obligation to Offer a Place of Refuge to a Ship in Distress* [w:] *Contemporary Regulation of Marine Living Resources and Pollution, Essays written by and in honour of the International Francqui Chairholder Professor Dermott Devine*, red. E. Francxs, Maklu Uitgevers N.V., Antwerp-Apeldoorn 2007.
5. Hooydonk E. van, *The Obligation To Offer A Place Of Refuge To A Ship In Distress, The work of the CMI, part II, document 9*.
6. Koziński M., *Koncepcja prawna miejsca schronienia (place of refuge) i powołania nowej służby bezpieczeństwa morskiego MAS (Maritime Assistance Service)*, „Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni”, 2004, nr 15.
7. Koziński M., *Miejsca schronienia (places of refuge)* [w:] *Mare Liberum, Księga pamiątkowa Profesora Andrzeja Straburzyńskiego*, „Gdańskie Studia Prawnicze”, 2013, t. XXIX.
8. Koziński M., *Morskie prawo publiczne*, WSM, Gdynia 2015.
9. Lewandowski P., *Problemy prawne miejsca schronienia*, „Prawo Morskie”, 2008, t. XXIV.
10. Morrison A.P., *Places of Refuge for Ships in Distress: Problems of Methods and Resolution*, Leiden, Boston 2012.
11. Nawrot J., *Miejsca schronienia* [w:] *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, red. D. Pyć, I. Zużewicz–Wiewiórowska, C.H. Beck, Warszawa 2013.
12. Peplowska-Dąbrowska Z., *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone katastrofą statku „Erika” (orzecznictwo francuskie)*, „Prawo Morskie”, 2013, t. XXIX.

Akty prawne:

1. Dyrektywa 2002/59 ustanawiająca międzynarodowy system monitorowania o ruchu statków, Dz.Urz. L 208 z 5 sierpnia 2002.
2. Dyrektywa 2009/17 zmieniająca dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków³². Dz.Urz. L 131 z 25 maja 2009.
3. Międzynarodowa konwencja dotycząca interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia olejami z 1969 r. Dz.U. 1976 Nr 35, poz. 207.
4. Międzynarodowa konwencja o gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza olejami oraz współpracy w tym zakresie, Dz.U. z 2004 r. Nr 36, poz. 324.
5. Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami Dz.U. 2001 Nr 136, poz. 1527.
6. Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, Dz.U. z 2008 Nr 148, poz. 939.
7. Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkodę związaną z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych z 1996 r.
8. Międzynarodowa konwencja o prawie morza, Dz.U. 2002 Nr 59, poz. 543.
9. Międzynarodowa konwencja o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami (Fundusz IOPC), Dz.U. 2001 Nr 136, poz. 1530.
10. Międzynarodowa Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie Dz.U. z 1986 Nr 35, poz. 175.
11. Międzynarodowa konwencja o ratownictwie morskim, Dz.U. 2006 Nr 207, poz. 1523.
12. *Places of Refuge, EU Operational Guidelines/miejsca schronienia, wytyczne operacyjne UE.*

³² Dyrektywa ta uwzględnia wspomniane wyżej wytyczne IMO A. 949(23) i A. 950(23) i nakazuje państwom członkowskim uwzględnić w ramach planów działania w sytuacji zgłoszenia potrzeby skorzystania z miejsca schronienia takie elementy jak: wskazanie organów właściwych do podjęcia decyzji o wpuszczeniu statku lub odmowie; informacje dotyczące linii brzegowej i wszystkich elementów pozwalających na szybkie podjęcie decyzji, procedura oceny dotyczącej udzielenia lub odmowy przyjęcia statku potrzebującego pomocy w miejscu schronienia, zasoby i urządzenia służące do udzielenia pomocy, ratowania i zapobiegania zanieczyszczeniom, procedury koordynacji międzynarodowych mechanizmów podejmowania decyzji oraz procedury dotyczące gwarancji finansowych i odpowiedzialności w odniesieniu do statków przyjmowanych w miejscu schronienia.

13. Wytyczne Międzynarodowej Organizacji Morskiej dotyczące morskich służb pomocniczych (rezolucja A. 950 (23) z 5 grudnia 2003 r.
14. Wytyczne Międzynarodowej Organizacji Morskiej dotyczące miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy (rezolucja A. 949 (23) z 5 marca 2004 r.

PLACES OF REFUGE – ASSESSMENT OF THE FUTURE PERSPECTIVES

Keywords: *maritime law, places of refuge, European maritime policy.*

SUMMARY

Places of refuge is a relatively new concept in international law, which aims to bring together the interests of coastal states to protect their territory and the need to protect marine environment in a situation of vessels in distress. The aim of article is to try to estimate the chances for effective regulation in mentioned subject.

Justyna Nawrot – adiunkt w Katedrze Prawa Morskiego na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego, członek Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego, zastępca przewodniczącego Komisji Prawa Morskiego Polskiej Akademii Nauk, autorka licznych publikacji z zakresu prawa morskiego, ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa morskiego.

Dominika WETOSZKA

**SAR W SŁUŻBIE OCHRONY ŚRODOWISKA
MORSKIEGO – PRAWNE ASPEKTY
DZIAŁALNOŚCI MORSKIEJ SŁUŻBY
POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA
W ZAKRESIE ZAPOBIEGANIA
I ZWALCZANIA ZANIECZYSZCZEŃ
NA MORZU**

Słowa kluczowe: SAR, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, ochrona środowiska morskiego, szkoda w środowisku, ratownictwo morskie, ratownictwo ekologiczne.

STRESZCZENIE

Jednym z zadań administracji morskiej państwa jest ochrona środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem. Dyrektor urzędu morskiego, będąc podmiotem odpowiedzialnym za zwalczanie zanieczyszczeń na morzu, może zlecić Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa (służbie SAR) podjęcie akcji ratowniczej w sytuacji zagrożenia lub zanieczyszczenia środowiska. Dla skutecznej ochrony środowiska morskiego istotne znaczenie ma koordynacja działań pomiędzy podmiotami wykonującymi zadania z zakresu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu. Zadanie to ułatwiają systemy nadzoru bezpieczeństwa morskiego używane na Bałtyku – pozwalają bowiem na szybkie wykrycie zanieczyszczenia, zaplanowanie akcji ratowniczej oraz często identyfikację jednostek, które przyczyniły się do zanieczyszczenia. Dla uczynienia niniejszego opracowania bardziej praktycznym, opisane zostały dwie akcje ratunkowe SAR dotyczące bezpośrednio lub pośrednio zapobiegania lub zwalczania zanieczyszczenia środowiska morskiego.

Wprowadzenie

Zagadnienie udziału Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa Morskiego (SAR) w procesie ochrony środowiska morskiego łączy w sobie dwie kwestie – ochronę środowiska morskiego oraz ratownictwo morskie, a ściślej rzecz ujmując – ratownictwo ekologiczne. Obowiązek ochrony środowiska związany jest z działalnością człowieka na morzu, głównie z transportem morskim, który przyczynia się do wzrostu wypadków oraz zanieczyszczeń mających wpływ na środowisko morskie.

Rozważania niniejszego opracowania dotyczą ratownictwa ekologicznego Morza Bałtyckiego. Każdego roku Bałtyk, mimo iż jest stosunkowo niewielkim zbiornikiem wodnym, wchłania znaczne ilości różnego rodzaju zanieczyszczeń pochodzących zarówno z lądu, jak i z atmosfery. Jego położenie sprawia, że wymienialność wód jest niewielka. Zagroźeniem dla bezpieczeństwa morskiego, obok transportu, jest też inna działalność człowieka na morzu – jak wydobycie ropy, kładzenie podwodnych rurociągów czy żegluga morska i rybołówstwo. Dlatego też największym problemem jest zapewnienie równowagi pomiędzy rozwojem przemysłu a wymogami ochrony środowiska¹.

Ochrona środowiska morskiego a ratownictwo morskie

Ochrona środowiska morskiego

Jednym z podstawowych celów polityki morskiej zaakceptowanej przez społeczność międzynarodową jest ochrona środowiska morskiego. Wynika to z faktu, że zagrożenie zanieczyszczeniami ma charakter transgraniczny i z tego właśnie względu wiele aktów międzynarodowej legislacji reguluje przedmiotowe zagadnienie². Podstawowymi z nich są Konwencja o prawie morza z 1982³ roku oraz Konwencja MARPOL 73/78⁴. Na poziomie regionalnym kwestię bezpieczeństwa środowiska morskiego regulują Konwencje

¹ D. Pyć, *Prawna ochrona Morza Bałtyckiego*, „Prawo Morskie”, 1999, t. XI, s. 82.

² M. Dragun-Gertner, *Implementacja konwencji o ochronie środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami ze statków w państwach bałtyckich*, „Prawo Morskie”, 2001, t. XI, s. 71.

³ Dz.U. 1998 Nr 98, poz. 609.

⁴ Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczenia morza przez statki /1973/ i protokół /1978/ MARPOL (Dz.U. 1987 Nr 17, poz. 101).

o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego z 1974 i 1992 roku⁵ (konwencje helsińskie).

Zgodnie z art. 192 Konwencji o prawie morza, państwa są obowiązane do ochrony i zachowania środowiska morskiego. Norma ta ma charakter *ius cogens* i dotyczy wszelkich źródeł zanieczyszczenia: z lądu, atmosfery, ze statków, instalacji morskich i innych⁶. Nadto nakłada ona na państwa obowiązek zapobiegania, zmniejszania i kontrolowania środowiska morskiego pochodzące z jakichkolwiek źródeł (art. 194). Omawiana konwencja przyznała państwom nadbrzeżnym uprawnienia do wydawania aktów prawnych w zakresie zapobiegania i zwalczania zanieczyszczenia środowiska morskiego.

Z kolei Konwencja MARPOL 73/78 reguluje w skali globalnej kwestie norm prawnych i technicznych dotyczących wszelkich zanieczyszczeń wód morskich ze statków. Istotną regulacją wynikającą z tej konwencji jest system powiadamiania i ostrzegania w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ekologicznego obszarów morskich. Znaczenie Konwencji MARPOL 73/78 przejawia się m.in. w tym, że państwa członkowskie Unii Europejskiej, będące stroną wielu konwencji międzynarodowych o zasięgu lokalnym i globalnym, są również stroną konwencji MARPOL 73/78. Nadto zarówno Wspólnota, jak i państwa zrzeszone jako członkowie społeczności międzynarodowej związane są ogólnym prawem międzynarodowym, czego przykładem jest Konwencja o prawie morza z 1982 roku⁷.

Konwencje helsińskie zobowiązują państwa-sygnatariuszy do dysponowania służbami zwalczania rozlewów oraz monitoringu ochrony środowiska, dając tym samym podstawę do uchwalania ustawodawstwa krajowego w tym przedmiocie. Konwencja helsińska z 1992 roku oparta jest na tekście Konwencji helsińskiej z 1974 roku, jednakże obejmuje swoim zasięgiem całe Morze Bałtyckie, łącznie z wodami wewnętrznymi państw nadbrzeżnych.

Państwo będące właścicielem wody morskiej znajdującej się w jego jurysdykcji powinno dążyć do poprawy jej jakości i ilości oraz zachowania bioekosystemu tworzącego środowisko wód morskich⁸. Z tego też względu na poziomie krajowym kwestie ochrony środowiska morskiego regulowane są przez przepisy znajdujące się w wielu aktach prawnych⁹. Główne znacze-

⁵ Dz.U. 2000 Nr 28, poz. 346.

⁶ D.R. Bugajski, *Ochrona środowiska morskiego. Część I. Wybrane zagadnienia prawne*, Akademia Marynarki Wojennej, Gdynia 2003, s. 21.

⁷ J. Ciechanowicz, *Ochrona środowiska morskiego w prawie polskim i Unii Europejskiej*, „Prawo Morskie”, 2000, t. XII, s. 36-37.

⁸ M. Kałużny, *Prawo wodne. Komentarz*, Wolters Kluwer 2016, wersja elektr., komentarz do art. 61 c, uwaga 1.

nie dla prawa polskiego ma Ustawa o obszarach morskich RP i administracji morskiej, Ustawa o bezpieczeństwie morskim, Ustawa o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki oraz akty wykonawcze do tych ustaw.

Powyższe wskazuje, iż zarówno prawo międzynarodowe, jak i krajowe nakazuje ochronę środowiska morskiego. Ochrona środowiska polega także na zapobieganiu zanieczyszczeniom oraz podejmowaniu stosownych działań w sytuacji zagrożenia lub zanieczyszczenia. Piotr Lewandowski wskazuje, iż regulacja ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami obejmuje obszerny zespół norm z zakresu prawa międzynarodowego tworzący tzw. *quadrivium* ochrony prawnej środowiska, na które składają się prewencja, kontrola, interwencja oraz odpowiedzialność¹⁰.

Właśnie na płaszczyźnie zapobiegania i zwalczania zanieczyszczenia środowiska morskiego widoczny jest związek ratownictwa morskiego z ochroną środowiska, a tym samym działalność Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w służbie ochrony środowiska morskiego.

Ratownictwo morskie

Międzynarodowa praktyka żegluga uznaje za ratownictwo morskie usługi zmierzające do uratowania z niebezpieczeństwa morskiego statku i znajdujących się na nim przedmiotów¹¹. Z kolei Wojciech Adamczak definiuje ratownictwo morskie jako działalność społeczno-gospodarczą mającą na celu ratowanie życia ludzkiego na morzu oraz mienia z niebezpieczeństwa morskiego¹². Takie też było pierwotne założenie międzynarodowej konwencji o ujednoczeniu niektórych przepisów dotyczących niesienia pomocy i ratownictwa morskiego z 1910 roku¹³. Założenie, które legło u podstawy jej uchwalenia, to traktowanie ratownictwa jako działalności powiązanej z uprawianiem żeglugi handlowej drogą morską¹⁴.

⁹ Por. I. Czuchra, *Ochrona środowiska morskiego w polskich obszarach morskich*, „Prawo Morskie”, 1995, t. IX, s. 154 i nast.

¹⁰ P. Lewandowski, *Kodeks morski a odpowiedzialność za szkody ekologiczne*, „Zeszyty Naukowe WSAiB, Zeszyt 19. Prawo 3”, 2012, s. 107-108: *quadrivium* (czwórdroże) – termin określający w średniowieczu grupę czterech nauk: arytmetykę, geometrię, astronomię oraz muzykę.

¹¹ A. Sołtys, J. Łopuski, *Zasady prawne ratownictwa morskiego*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1951, s. 15.

¹² W. Adamczak, *Instytucja ratownictwa morskiego we współczesnych stosunkach żeglugowych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1981, s. 17.

¹³ Dz.U. 1938 Nr 101, poz. 672.

¹⁴ J. Łopuski, *Prawo morskie. Tom II. Prawo żeglugi morskiej*, Branta, Bydgoszcz-Toruń 2000, s. 233.

Powyższe wynikało z faktu, że przez wiele lat problem związany z ochroną środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków w ogóle nie występował, bowiem na początku XX wieku drogą morską nie transportowano substancji zagrażających środowisku morskemu. Natomiast już druga połowa XX wieku pokazała, że dotychczasowe rozwiązania konwencyjne okazały się niewystarczające, bowiem działania ratunkowe na morzu często odbywały się ze szkodą dla środowiska morskiego¹⁵. Dodatkowym bodźcem do wprowadzenia zmian było pojawienie się tankowców stanowiących zagrożenie dla środowiska morskiego. W 1967 roku miał miejsce wypadek tankowca *Torrey Canyon* – jedna z największych katastrof morskich. Do akcji ratowania statku włączyli się ratownicy morscy, mimo iż konwencja z 1910 roku nie przewidywała ich udziału w czynnościach ratunkowych¹⁶.

Brak międzynarodowego uregulowania problemu ratownictwa środowiska morskiego stanowił podstawę do przyjęcia nowej Międzynarodowej konwencji o ratownictwie morskim (SALVAGE 1989)¹⁷. Tym samym obok dwóch tradycyjnych rodzajów ratownictwa pojawiła się nowa dziedzina działalności o charakterze ratowniczym na morzu, a mianowicie zapobieganie szkodom powodowanym awariami statków na morzu albo przynajmniej ograniczenie rozmiarów takich szkód.

Ten nowy rodzaj ratownictwa morskiego nosi nazwę ratownictwa ekologicznego lub ratownictwa morza¹⁸. Konwencja SALVAGE'89 już w preambule stanowi, że jej sygnatariusze są świadomi „poważnego udziału, jaki sprawne akcje ratownicze mogą mieć dla ochrony środowiska”. Ponadto konwencja ta wprowadziła definicję „szkody w środowisku” przez którą rozumie się rzeczywistą fizyczną szkodę wyrządzoną zdrowiu ludzkiemu, życiu w morzu lub zasobom w wodach przybrzeżnych lub śródlądowych oraz na obszarach do nich przyległych, spowodowaną przez zanieczyszczenie, skażenie, ogień, eksplozję lub podobne poważne zdarzenie. Definicji tej należy przeciwstawić pojęcie „szkody spowodowanej zanieczyszczeniem” określonej w art. 1 pkt 6 konwencji CLC, która odnosi się jedynie do szkody spowodowanej wyciekami olejowymi.

Istotnym zagadnieniem, wykraczającym jednakże poza ramy niniejszego opracowania, jest kwestia odpłatności ratownictwa ekologicznego.

¹⁵ D. Lost-Siemińska, *Zasady prawne ratownictwa morskiego w świetle Konwencji londyńskiej z 1989 roku*, „Prawo Morskie”, 2000, t. XIV, s. 102.

¹⁶ D. Lost-Siemińska, *Zasady prawne morskiego ratownictwa ekologicznego*, Sopot 2001, niepublikowane, s. 24.

¹⁷ Dz.U. 2006 Nr 207, poz. 1523.

¹⁸ Pojęcia „ratownictwo morza” używa w swoich pracach P. Lewandowski – por. P. Lewandowski, *Prawna ochrona wód morskich i śródlądowych przed zanieczyszczeniem*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1996, s. 137.

Konwencja z 1910 roku nie przewidywała w ogóle wynagrodzenia za ratowanie środowiska morskiego. Opierała się ona bowiem na zasadzie *no cure – no pay*, co oznaczało, że jedynie pozytywny rezultat ratownictwa, jakim było uratowanie statku lub mienia z niego pochodzącego, stanowił podstawę do wypłaty wynagrodzenia. Tym samym zasady konwencji z 1910 roku zachęcały ratujących do ratowania mienia, nie zaś do podejmowania specjalnych wysiłków na rzecz ochrony środowiska morskiego¹⁹.

Taki stan rzeczy zrodził poważny problem, bowiem brak wynagrodzenia stanowił antybodziec dla podejmowania działań ratowniczych na rzecz ochrony środowiska. Kwestię odpłatności ratownictwa ekologicznego, jako odstępstwa od zasady *no cure – no pay*, uwzględniła w swojej treści konwencja SALVAGE'89 w postaci tzw. specjalnej rekompensaty (*special compensation*). Polega ona na przyznaniu ratującemu uprawnienia do żądania zwrotu poniesionych wydatków od armatora uratowanego statku, jeżeli ratownik nie uzyskał za uratowanie mienia co najmniej równowartości wydatków poniesionych na akcję ratunkową. Jeżeli ratujący mienie zapobiegł szkodzie w środowisku lub zmniejszył jej rozmiary, specjalna rekompensata (w Kodeksie morskim – świadczenie) może być podwyższona, jednakże nie więcej niż o 30%. W wyjątkowych przypadkach sąd może orzec ponad tę granicę, ale nie więcej niż o 100% wydatków poniesionych przez ratującego²⁰. Specjalna rekompensata nie przysługuje jednakże w przypadku, gdy ratujący ze swojej winy nie zapobiegł szkodzie w środowisku lub nie zmniejszył jej rozmiarów.

Rozwiązanie takie zachęca ratujących do ponoszenia wydatków mających na celu zapobieganie zanieczyszczeniom środowiska morskiego, co stanowi krok we właściwym kierunku, jeśli chodzi o powiązanie zasad prawnych ratownictwa morskiego z próbą zapewnienia należytej ochrony środowiska morskiego²¹. Istotną rolę w kształtowaniu zasad ratownictwa ekologicznego odegrały klauzule dotyczące ochrony środowiska stosowane w umowach o ratownictwo morskie od końca lat siedemdziesiątych ubiegłego wieku²².

Z chwilą uchwalenia konwencji SALVAGE'89 mamy do czynienia z usankcjonowaniem działalności ratowniczej jako mającej na celu ochronę środowiska morskiego. Treść tej konwencji została implementowana do polskiego

¹⁹ W. Adamczak, *Nowy przedmiot ratownictwa morskiego – środowisko naturalne*, „Prawo Morskie”, 1995, t. IX, s. 164-165.

²⁰ *Leksykon prawa morskiego*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórska, C.H. Beck, Warszawa 2013, s. 507-508.

²¹ W. Adamczak, *op. cit.*, s. 171.

²² W. Adamczak, *Klauzule dotyczące ochrony środowiska naturalnego w umowach o ratownictwo morskie*, „Gdańskie Studia Prawnicze”, 2000, tom VII, s. 43.

porządku prawnego, stanowiąc tym samym podstawę prawną dla zapobiegania zanieczyszczeniom Morza Bałtyckiego²³.

Obecny Kodeks morski oparty jest na rozwiązaniach konwencji SALVAGE'89. W ujęciu 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. Brak odniesienia w powyższej definicji do ratownictwa ekologicznego nie oznacza, że aspekty środowiskowe nie stanowią ważnego elementu działań ratowniczych. Przejawia się to w obowiązkach ratującego określonych w art. 238 § 1 pkt 2 k.m., zgodnie z którym ratujący obowiązany jest dolożyć należytej staranności w celu zapobieżenia szkodzie w środowisku lub zmniejszenia jej rozmiarów.

Ratownictwo ekologiczne

Różnorodność dóbr prawnych stanowiących przedmiot działań i wysiłków ratujących doprowadziła do wyróżnienia trzech rodzajów ratownictwa. Pod pojęciem „ratownictwo morskie” Jerzy Młynarczyk rozumie „specyficzny, wykształcony w długotrwałym procesie rozwoju historycznego zespół działań zmierzających zarówno do udzielenia pomocy ludziom zagrożonym niebezpieczeństwami morskimi, jak i zapobieżenia utracie lub uszkodzeniu mienia oraz zanieczyszczeniu środowiska naturalnego”. Z pojęcia ratownictwa morskiego autor ten wyodrębnił definicję ratownictwa ekologicznego „obejmującą identyfikację zanieczyszczeń środowiska, powstrzymanie zanieczyszczeń i ograniczanie zalewów, usuwanie zanieczyszczeń, a także działania profilaktyczne (np. asysta przy załadunku paliw, przy jednostkach uszkodzonych lub znajdujących się na mieliźnie, przy urządzeniach wydobywczych, eskortowanie statków przewożących niebezpieczne ładunki itp.)”²⁴.

Definicję zanieczyszczenia formułuje konwencja helsińska z 1992 roku, stanowiąc, iż oznacza ono „wprowadzenie przez człowieka, bezpośrednio lub pośrednio do morza, łącznie z ujściami rzek, substancji lub energii, które mogą stwarzać zagrożenie dla zdrowia człowieka, niszczyć żywe zasoby i morskie ekosystemy, stwarzać utrudnienie w dozwolonym użytkowaniu morza łącznie z rybołówstwem, pogarszać jakość użytkowanej wody morskiej oraz prowadzić do zmniejszenia walorów rekreacyjnych morza”. Tak

²³ J. Ciechanowicz-McLean, *Morskie aspekty terroryzmu ekologicznego*, „Prawo Morskie”, 2007, t. XXIII, s. 87-88.

²⁴ J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Arche, Gdańsk 2002, s. 243.

rozumiane zanieczyszczenia stanowią przedmiot ratownictwa ekologicznego, które jako dziedzina działalności ratowniczej legitymuje się stosunkowo młodym rodowodem. Nawiązując do definicji W. Adamczaka należy wskazać, iż ratownictwo łączy w sobie elementy zadań o charakterze publicznym z jednej – oraz działań gospodarczych z drugiej strony. To swoiste połączenie wynika z faktu, iż służba SAR jest państwową jednostką budżetową, której jednakże przysługuje zwrot kosztów poniesionych z tytułu ratownictwa środowiska, w czym przejawia się jej gospodarcze działanie.

Międzynarodową podstawą prawną dla funkcjonowania służb poszukiwania i ratownictwa jest Konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie morskim z dnia 27 kwietnia 1979 roku²⁵. Na mocy postanowień tej konwencji państwa-strony powołują odpowiednie służby poszukiwania i ratownictwa, koordynują ich działalność, ustalają rejony poszukiwań i ratownictwa oraz współpracują w zakresie poszukiwania i ratownictwa z państwami sąsiadującymi. W zakresie zwalczania zanieczyszczeń podstawę prawną działalności służby SAR stanowi dodatkowo Międzynarodowa konwencja o gotowości do zwalczania zanieczyszczeń olejami oraz współpracy w tym zakresie z dnia 30 listopada 1990 roku²⁶ (Konwencja OPRC).

Uprawnienia w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego powierzone zostały dyrektorowi urzędu morskiego na mocy art. 21 ustawy z dnia 16 marca 1995 roku o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki²⁷. W przypadku zanieczyszczenia lub zagrożenia zanieczyszczeniem polskiego obszaru morskiego ustawowe kompetencje dyrektora urzędu morskiego sprowadzają się do możliwości nakazania kapitanowi odpowiednich działań w celu ratowania statku. Natomiast zadania w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu powierzono – na zasadzie art. 23a omawianej ustawy – Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa, której szczegółowe zadania określa rozdział 6 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 roku o bezpieczeństwie morskim²⁸.

System ratownictwa morskiego w Polsce

W realizacji zadań mających na celu zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu uczestniczą:

- 1) organy administracji morskiej,
- 2) służba SAR,

²⁵ Dz.U. 1988 Nr 27, poz. 184.

²⁶ Dz.U. 2004 Nr 36, poz. 323.

²⁷ Dz.U. z 2015 r., poz. 434.

²⁸ Dz.U. z 2016 r., poz. 281.

- 3) armator i kapitan statku, który spowodował zagrożenie lub zanieczyszczenie morza,
- 4) jednostki współdziałające (np. Marynarki Wojennej, Policji, Straży Granicznej).

Rola dyrektora urzędu morskiego polega na pozyskiwaniu informacji o zanieczyszczeniu morza oraz ocenie rodzaju i stopnia zagrożenia lub zanieczyszczenia. Organ administracji morskiej może polecić prowadzenie działań minimalizujących skutki zanieczyszczenia środowiska morskiego służbie SAR lub innej wyspecjalizowanej jednostce organizacyjnej²⁹. Do 31 grudnia 2001 roku obowiązki ratowania życia na morzu oraz ratownictwa ekologicznego leżały w kompetencji Polskiego Ratownictwa Okrętowego. Natomiast od dnia 1 stycznia 2002 roku wydzielono z PRO, jako oddzielny podmiot, służbę SAR i powierzono jej poszukiwanie i ratowanie życia na morzu oraz zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego³⁰.

Dyrektor właściwego terytorialnie urzędu morskiego, biorąc pod uwagę rodzaj i stopień zagrożenia lub zanieczyszczenia, w pierwszym rzędzie podejmuje decyzję o wymaganej skali przeciwdziałania (lokalnej, regionalnej lub ogólnokrajowej). Decyzję tę podejmuje zgodnie z następującą zasadą hierarchii celów:

- zapobieganie powstawaniu zanieczyszczenia,
- minimalizacja rozmiarów zanieczyszczenia,
- usuwanie skutków zanieczyszczenia.

Dla potrzeb planu poziom reagowania określa się następująco:

- poziom lokalny obejmuje działania objęte planem lokalnym, niewymagające interwencji z użyciem dodatkowych sił i środków;
- poziom regionalny obejmuje działania w ramach obszaru morskiego podległego właściwemu terytorialnie dyrektorowi urzędu morskiego, wymagające interwencji sił i środków służby SAR lub innej wyspecjalizowanej jednostki organizacyjnej;
- poziom ogólnokrajowy obejmuje działania obejmujące obszary morskie podległe więcej niż jednemu dyrektorowi urzędu morskiego. W tym przypadku obowiązuje zasada, że nadzór nad akcją przeciwdziałania sprawuje ten dyrektor urzędu morskiego, w którego obszarze administracyjnym miał miejsce incydent powodujący zagrożenie lub zanieczyszczenie³¹.

²⁹ Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu z dnia 3 grudnia 2002 roku (Dz.U. Nr 239, poz. 2026).

³⁰ Źródło: <http://www.sar.gov.pl/pl/rys-historyczny> [dostęp: 22.09.2016].

³¹ Krajowy Plan Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego z 2005 roku.

W skład służby SAR wchodzi:

- 1) Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne, które organizuje i koordynuje akcje poszukiwawcze i ratownicze,
- 2) morskie statki ratownicze,
- 3) brzegowe stacje ratownicze, w skład których wchodzi ochotnicze drużyny ratownicze.

Służba SAR składa się z:

- 1) pionu ogólnego – zapewniającego obsługę administracyjną, finansowo-księgową i prawną, złożonego z funkcjonalnych komórek organizacyjnych i samodzielnych stanowisk pracy; pion ogólny podlega bezpośrednio dyrektorowi Służby SAR;
- 2) pionu eksploatacyjnego – zapewniającego odpowiednie przygotowanie, sprawność techniczną i gotowość do działań ratowniczych morskich statków ratowniczych, brzegowych stacji ratowniczych, specjalnych statków morskich do zwalczania zanieczyszczeń i lądowych baz sprzętowo-magazynowych; pion eksploatacyjny podlega zastępcy dyrektora Służby SAR do spraw eksploatacyjnych;
- 3) pionu operacyjnego – zapewniającego planowanie, prowadzenie i koordynowanie akcji poszukiwawczych i ratowniczych oraz zwalczanie zanieczyszczeń środowiska morskiego, w tym związanych z pełnieniem funkcji punktu odbioru alertu o zagrożeniu ochrony statku, a także zapewniającego obsługę techniczną serwerów systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich; pion operacyjny podlega zastępcy dyrektora służby SAR do spraw operacyjnych³².

W związku z koniecznością utrzymywania systemu ratownictwa i poszukiwania w ciągłej gotowości do podjęcia działań ratowniczych, można go podzielić na dwie grupy. Zgodnie z powyższym podziałem system ratownictwa morskiego składa się z części zarządzającej – Morskiego Centrum Koordynacyjnego, które przygotowuje oraz nadzoruje akcje SAR – oraz części wykonawczej, na którą składają się jednostki ratownicze (SRU) bezpośrednio wykonujące zadania poszukiwania i ratownictwa³³.

Do zadań służby SAR w zakresie dotyczącym zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu należy w szczególności:

- 1) utrzymywanie gotowości do przyjmowania zawiadomień o zagrożeniach i zanieczyszczeniach środowiska morskiego,

³² Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki morskiej w sprawie szczegółowej organizacji morskiej służby poszukiwania i ratownictwa z dnia 22 czerwca 2012 r. (Dz.U. z 2012 r., poz. 733).

³³ M. Mazurkiewicz, *System ratownictwa morskiego w aspekcie planowania przestrzennego na obszarach morskich RP*, „Logistyka”, 2014, nr 4, s. 794 i nast.

- 2) utrzymywanie gotowości sił i środków do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego,
- 3) planowanie, prowadzenie i koordynacja akcji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu,
- 4) współdziałanie z innymi służbami i systemami ratowniczymi funkcjonującymi na obszarze kraju,
- 5) współdziałanie z odpowiednimi służbami państw-stron Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego w akcjach zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego.

Służbą SAR kieruje dyrektor służby SAR. Do zakresu odpowiedzialności dyrektora służby SAR należy w związku z ochroną środowiska morskiego:

- 1) utrzymywanie sił i środków służby SAR w pełnej i ciągłej gotowości do akcji poszukiwawczych i ratowniczych oraz do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu,
- 2) przygotowanie projektów planów: akcji poszukiwawczych i ratowniczych, zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego i ich aktualizacja,
- 3) zapewnienie współdziałania służby SAR z krajowymi systemami ratowniczymi, a także z odpowiednimi służbami ratowniczymi innych państw.

Działania dotyczące zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wykonuje się zgodnie z planem zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego, zwanego dalej „Krajowym Planem”. Plan ten powinien być opracowany zgodnie z wymaganiami Komisji Helsińskiej i określać w szczególności sposób prowadzenia akcji zwalczania zanieczyszczeń na morzu, z uwzględnieniem specjalnych metod prowadzenia działań na akwenach uznanych za szczególnie wrażliwe na zanieczyszczenia. Projekt Krajowego Planu przygotowuje dyrektor służby SAR i podlega on zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

Dyrektor służby SAR zarządzeniem wprowadza „Zasady świadczenia usług zwalczania zanieczyszczeń na morzu przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa” oraz „Taryfę usług zwalczania zanieczyszczeń na morzu przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa”³⁴.

Działaniami zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń kierują kierownik akcji oraz dowódca akcji na miejscu jej prowadzenia. Zadania kierownika akcji polegają m.in. na podejmowaniu decyzji o sposobie zwalczania zanieczyszczenia na poszczególnych etapach rozwoju akcji i, w miarę potrzeb, modyfikowaniu planu akcji.

³⁴ Zarządzenie nr 19 Dyrektora Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa z dnia 28 czerwca 2016 roku.

W przypadku, gdy służba SAR podejmuje akcję ratowniczą, przysługuje jej od armatora statku, który spowodował zagrożenie lub zanieczyszczenie morza, zwrot kosztów usunięcia zagrożenia lub zanieczyszczenia i użycia środków zapobiegawczych, stosowanych po zdarzeniu powodującym zanieczyszczenie. Na zastosowanie do zwalczania zanieczyszczeń metod innych niż mechaniczne kierownik akcji musi uzyskać zgodę dyrektora urzędu morskiego.

Zasady świadczenia usług zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa

Jednostki służby SAR mogą wykonywać usługi w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń przy uwzględnieniu pierwszeństwa dla wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu. Wykonywanie usług związanych ze zwalczaniem zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu może być wykonywane na podstawie:

- zlecenia wystawionego przez zleceniodawcę lub
- polecenia Dyrektora Urzędu Morskiego.

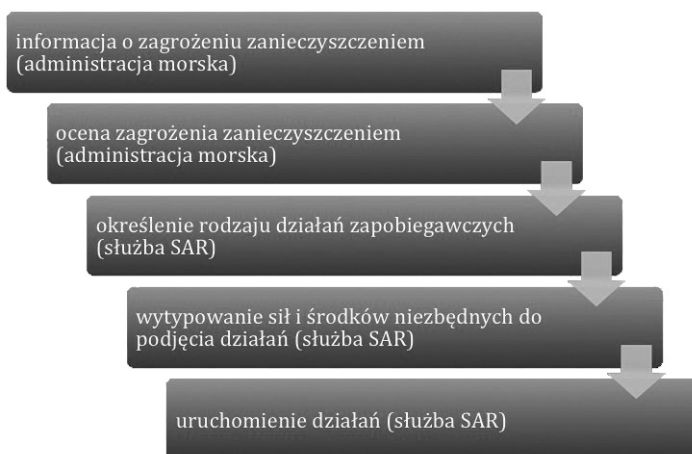
Zlecenie wykonania usługi przyjmowane jest przez Wydział Poszukiwania i Ratownictwa (ER), który dokonuje wstępnej oceny możliwości jej wykonania oraz uzgodnienia warunków ze zleceniodawcą. Zlecenie lub polecenie musi mieć formę pisemną, jeśli zaś zostanie przyjęte w formie telefonicznej lub drogą radiową, wymagane jest jego niezwłoczne potwierdzenie na piśmie. Następnie Wydział Poszukiwania i Ratownictwa wskazuje jednostkę lub jednostki właściwe do wykonania zadania i ustala z kapitanami lub kierownikiem brzegowej stacji ratowniczej (BSR) sposób realizacji zadania.

Zadania zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na obszarach morskich RP realizowane są przez:

- 1) specjalne statki morskie do zwalczania zanieczyszczeń na obszarze wód portowych, na wodach osłoniętych oraz na morzu pełnym,
- 2) morskie statki ratownicze występujące w charakterze jednostek pomocniczych towarzyszących statkom specjalistycznym,
- 3) brzegowe stacje ratownicze (BSR) na obszarze portów i w strefie przybrzeżnej oraz w szczególnych przypadkach w charakterze jednostek pomocniczych towarzyszących statkom specjalistycznym.

Po zakończeniu zadania sporządzane jest sprawozdanie oraz pokwitowanie wykonania usługi. Pokwitowanie podpisane przez zleceniodawcę stanowi dowód wykonania usługi. Jeśli natomiast zleceniodawcą był Dyrektor Urzędu Morskiego, zakończenie działań powinno być uzgodnione z jego przedstawicielem. Po wykonaniu usługi Wydział Poszukiwania i Ratownictwa dokonuje rozliczenia wartości realizowanej usługi w oparciu o zgromadzone dokumenty. Istotne jest, że jeżeli polecenie wykonania usługi pochodzi od DUM, rozliczenie księgowane jest na koncie pozabilansowym, a w przypadku wykrycia sprawcy zanieczyszczenia, służba SAR wystawia mu notę obciążeniową. W przypadku zaś wykonania usługi na podstawie zlecenia, wystawiana jest faktura.

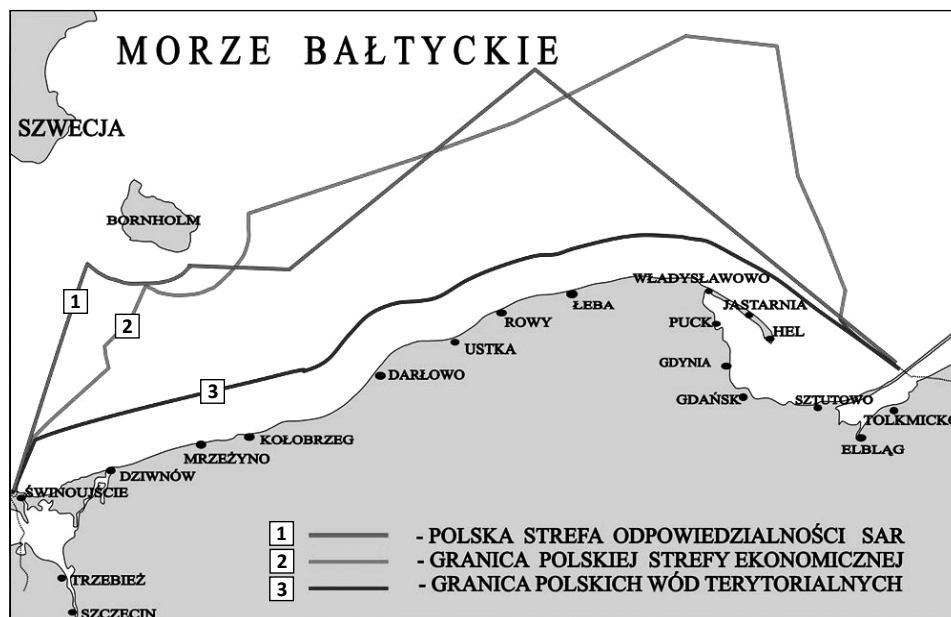
Służba SAR wykonuje czynności na podstawie „Taryfy usług”, a wysokość opłat uzależniona jest od rodzaju użytego sprzętu, statków ratowniczych oraz brzegowych stacji ratowniczych.



Rys. 1. Schemat postępowania w przypadku zanieczyszczenia środowiska morskiego
Źródło: http://www.ums.gov.pl/odpady/Zanieczyszczenia/zanieczyszczenia_1_2015.pdf.

Obszar odpowiedzialności służby SAR obejmuje powierzchnię ponad 30 tys. km². W tym rejonie Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa podejmuje działania mające na celu zapewnienie pomocy wszystkim osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie oraz ochronę środowiska morskiego przed rozlewami olejowymi i chemicznymi. Zadania te są wykonywane na podstawie „Planu akcji poszukiwawczych i ratowniczych (Plan SAR)” oraz „Krajowego Planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego”. Celem Krajowego Planu jest umożliwienie szybkiej i skutecznej akcji ratowniczej w przypadku incydentu, który zagraża lub może zagrazić

środowisku morskiemu w polskim obszarze odpowiedzialności lub w inny sposób zagraża interesom RP. Podstawowym zadaniem państwa w przypadku każdego incydentu morskiego jest ratowanie życia ludzkiego na morzu, następnie ochrona zdrowia oraz środowiska morskiego i przylegającego do niego lądu.



Rys. 2. Polska strefa odpowiedzialności SAR

Źródło: <http://www.sar.gov.pl/pl/rys-historeczny>

Służby poszukiwawczo-ratownicze uczestniczą w akcjach gaśniczych na statkach oraz holowaniach ratowniczych. Zwalczając zagrożenia i zanieczyszczenia środowiska morskiego służba SAR koordynuje akcje i usuwa z powierzchni wody rozlewy ropy, jej pochodnych oraz innych substancji zagrażających środowisku pochodzących ze zrzutów morskich lub wypadków, jak również wycieków przemysłowych na lądzie. Służba SAR bierze też udział w poszukiwaniu i wydobywaniu ładunków zawierających substancje niebezpieczne w opakowaniach oraz zapobieganiu przedostania się tych substancji do środowiska³⁵. W pierwszym półroczu 2016 roku miało miejsce 75 akcji organizowanych i przeprowadzonych przez służbę SAR, z czego 2 dotyczyły zwalczania rozlewów. Dla porównania w 2015 roku

³⁵ M. Mazurkiewicz, *System ratownictwa morskiego w aspekcie planowania przestrzennego na obszarach morskich RP*, „Logistyka”, 2014, nr 4, s. 794 i nast.

na 229 akcji podjętych przez SAR – 3 związane były z zapobieganiem zanieczyszczenia środowiska³⁶.

Systemy nadzoru bezpieczeństwa (ekologicznego)

Istotne znaczenie dla funkcjonowania służby SAR mają systemy nadzoru bezpieczeństwa. Przyczyniają się one do zwiększenia skuteczności realizacji akcji służby SAR. Jednym z nich, stosowanym na obszarze Morza Bałtyckiego, jest AIS HELCOM – system automatycznej identyfikacji, którego celem jest wymiana informacji pomiędzy statkami oraz statkami a brzegiem poprzez monitorowanie, nadzór, analizę ryzyka, wspomaganie akcji poszukiwawczych i ratowniczych oraz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi.

Kolejnym systemem nadzoru bezpieczeństwa używanym do zwalczania zagrożeń zanieczyszczenia środowiska jest stworzony przez Komisję Europejską system SafeSeaNet. Korzystanie z niego umożliwia wczesne wykrycie potencjalnych zagrożeń zanieczyszczenia środowiska oraz zapobieganie ich rozwojowi. Umożliwienie służbie poszukiwania i ratownictwa korzystania z tego systemu ma przyczynić się do lepszego zapobiegania i wcześniejszego wykrywania zanieczyszczeń pochodzących ze statków. Informacje przekazywane z systemu SafeSeaNet mogą być kluczowe dla służby SAR przy planowaniu akcji poszukiwania i ratownictwa. Pozwalają bowiem na określenie ostatniej zanotowanej pozycji statku, liczby osób na pokładzie czy materiałów niebezpiecznych przewożonych na statku, mogących zanieczyścić środowisko³⁷.

Komplementarnym systemem SafeSeaNet jest CleanSeaNet – europejski system służący do wykrywania rozlewów olejowych wokół Europy i statków zanieczyszczających środowisko morskie. Wykorzystuje się go do poprawy działań operacyjnych przy zwalczaniu przypadkowych i celowych zrzutów olejowych ze statków poprzez lokalizację i identyfikację jednostek na podstawie wykonywanych obrazów satelitarnych. Po wykryciu rozlewu na powierzchni morza administracja morska identyfikuje statek za pomocą systemów SafeSeaNet lub AIS HELCOM, co umożliwia służbie SAR podjęcie stosownych działań.

³⁶ Dane statystyczne zaczerpnięte ze strony internetowej SAR: <http://www.sar.gov.pl/pl/news/2/type>, [dostęp 22.09.2016 r.].

³⁷ J. Szcześniak, A. Weintrit, *Europejskie systemy kontroli i śledzenia ruchu statków – geneza, zasady funkcjonowania i perspektywy rozwoju*, „Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni”, nr 77, 2012, s. 79-83.

Na poziomie krajowym podmioty odpowiedzialne za zwalczanie zanieczyszczeń na morzu korzystają z opracowanego dla Urzędu Morskiego w Gdyni Systemu Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi (SWIBŻ). Do systemu tego przekazywane są informacje m.in. z systemów AIS HELCOM, VTS, SafeSeaNet oraz CleanSeaNet³⁸. Pełni on funkcję platformy wymiany informacji pomiędzy służbami operacyjnymi współpracującymi w zakresie ochrony bezpieczeństwa morskiego. SWIBŻ służy do zorganizowania i uporządkowania wymiany informacji istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi przy użyciu sieci teleinformatycznej. Zarządca systemu definiuje zdarzenia i wszczyna procedury związane z ich obsługą, w tym – zawiadamia odpowiednie osoby lub instytucje o zaistnieniu zdarzenia. Jednym z głównych zadań SWIBŻ jest gromadzenie i wykorzystywanie informacji w zakresie ochrony środowiska morskiego. Po wprowadzeniu do systemu danych dotyczących zdarzenia jest ono obsługiwane zgodnie z procedurą przewidzianą dla danej kategorii³⁹.

Systemy te niewątpliwie przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa morskiego, w tym ochrony środowiska, pozwalają bowiem na szybką wymianę informacji pomiędzy właściwymi podmiotami oraz bezzwłoczne podjęcie stosownych działań.

Działalność służby SAR w zakresie zwalczania zanieczyszczenia środowiska w praktyce

Akcja ratowania życia na morzu i zwalczania zanieczyszczenia w rejonie plaży w Stilo

W dniu 13 lipca 2010 roku MS „ABC” wykonywał usługę holowniczą polegającą na holowaniu jachtu „XYZ” z Łeby do Pucka. Był to kadłub nieposiadający żadnego napędu. Uzyskał on zaświadczenie o zdolności do jednorazowej podróży na trasie Łeba-Puck wydane przez Polski Rejestr Statków oraz kartę bezpieczeństwa wydaną przez Urząd Morski w Słupsku. Przed wyjściem w morze bosman dyżurny portu sprawdził, czy kadłub jest pusty, tzn. czy nie ma wód olejowych. Na kadłubie znajdował się jeden

³⁸ K. Naus, *Możliwości wykorzystania Systemu Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi w zarządzaniu bezpieczeństwem*, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej”, rok XLIX, nr 4 (175), 2008, s. 72.

³⁹ K. Wróbel, *Zintegrowane systemy bezpieczeństwa morskiego*, „Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni”, nr 63, 2009, s. 98.

zamknięty pojemnik o wadze ok. 15 kg, natomiast nikt z załogi holownika „ABC” nie wiedział, co się w nim znajduje.

W trakcie holowania kadłub „XYZ” zaczął nabierać wody i zagłębiać się, ciągnąc za sobą jednostkę MS „ABC”. Kadłub zaczął tonąć razem z pracownikiem MS „ABC”, który obsługiwał pompę motorową (agregat). Jednostka MS „ABC” poinformowała o zdarzeniu bosmana portu Łeba, który wezwał jednostkę holowniczą służby SAR „Huragan” w celu podjęcia człowieka z wody. Członka załogi uratowano, kadłub zaś zatonął.

Podczas kontaktu radiowego z Radiem Słupsk pracownik MS „ABC” zapytany o możliwość zanieczyszczenia środowiska poinformował, że na jednostce znajdował się pojemnik o wadze ok. 15 kg oraz pompa pożarowa. Podczas tej rozmowy podjęto decyzję o podjęciu akcji ratowniczej z uwagi na zagrożenie rozlewem. Decyzję o rozstawieniu zapory podjęło Morskie Centrum Koordynacyjne SAR w uzgodnieniu z kapitanem statku „Huragan” oraz kierownikiem Brzegowej Stacji Ratowniczej, bowiem rozstawienie zapór jest warunkiem koniecznym do rozpoczęcia akcji ratowniczej.

W przedmiotowej sprawie Sąd Rejonowy w Wejherowie ustalił, że w wyniku zdarzenia z dnia 13 lipca 2010 roku istniało zagrożenie zanieczyszczeniem olejowym. Zgodnie z zasadami walki z zanieczyszczeniem, pojemnik, który znajdował się na pokładzie z nieznaną zawartością mógł stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego⁴⁰.

W omawianej powyżej sprawie, służba SAR w pierwszej kolejności podjęła akcję ratowniczą mającą za przedmiot ratowanie życia na morzu stosownie do „Zasad świadczenia usług zwalczania zanieczyszczeń na morzu”. Jednakże wobec stwierdzenia zagrożenia zanieczyszczenia środowiska morskiego, podjęto stosowne środki celem zapobieżenia zanieczyszczeniu.

Akcja usuwania zanieczyszczeń ropopochodnych z basenu portowego w Gdyni

W dniu 27 sierpnia 2015 roku podczas wprowadzania do doku pływającego w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni statku m/s „Green Egersund”, wskutek niewłaściwie wykonanego manewru doszło do kolizji zbiornika rozchodowego paliwa ciężkiego (mazutu) i wpływu tego paliwa do wód portowych, w ilości około 9 m³. Ze względu na znaczny rozmiar zanieczyszczenia i ryzyko powstania poważnych szkód w środowisku naturalnym, do jego usunięcia konieczne było zatrudnienie jednostek Morskiej Służby Poszuki-

⁴⁰ Uzasadnienie wyroku Sądu Rejonowego w Wejherowie z dnia 25 maja 2012 roku w sprawie I C 475/11, niepublikowane.

wania i Ratownictwa, Urzędu Morskiego w Gdyni, Portowej Straży Pożarnej oraz firm sprzątających.

W następstwie omawianego incydentu na obszarze portu, obrotnicy i basenu przyległego do Stoczni Marynarki Wojennej stwierdzono pokrycie wód substancją ropopochodną. O godz. 19.00 w porozumieniu z MRCK w obecności Zastępcy Kapitana Portu Gdynia dokonano inspekcji na jednostce „Kontroler 9”. Zastępca Kapitana Portu Gdynia zdecydował o niewłączeniu do akcji statku „Kapitan Poinc” (statek wielozadaniowy, przystosowany m.in. do ratowania życia i mienia na morzu, zwalczania zanieczyszczeń olejowych, gaszenia pożarów na statkach, rozpoznawania skażeń itp.)⁴¹. Dnia 28 sierpnia 2015 roku o godz. 6.00 dokonano inspekcji wód portowych przez koordynatora akcji, w wyniku których stwierdzono obecność w wodzie znacznych ilości paliwa ciężkiego przy Nabrzeżu Polskim. Została podjęta decyzja o włączeniu do akcji jednostki „Kapitan Poinc”. Dodatkowo w akcji uczestniczyły dwie inne jednostki: „Kontroler 9” i „Zodiak”. O godz. 19.30, na polecenie koordynatora akcji, przerwano zbieranie z powodu braku widocznych obszarów zanieczyszczeń. Do tej godziny zebrano 27,5 m³ zanieczyszczeń. Dnia 29 sierpnia 2015 roku o godz. 6.00 koordynator akcji po inspekcji skażonych wód zdecydował o pozostaniu statku w pogotowiu akcji. Dokonano oględzin zanieczyszczenia burt i linii wodnej statku oraz łodzi roboczej. Stwierdzono znaczne ilości mazutu trwale przyklepionego do poszycia statku i łodzi roboczej oraz ich burt. Po ich oczyszczeniu ilość zebranego rozlewu zamknęła się w ilości 32 m³. O godz. 15.00 zakończono działania i zgłoszono to do koordynatora, który zdecydował o zakończeniu akcji dla „Kapitana Poinca”. Prace nad oczyszczeniem statku trwały w dniach 30 i 31 sierpnia 2015 roku⁴².

Decyzją z dnia 25 września 2015 roku Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni wymierzył armatorowi statku m/s „Green Egersund” karę pieniężną za to, że podczas przebywania przez statek m/s „Green Egersund” w porcie w Gdyni dokonano zanieczyszczenia środowiska morskiego⁴³.

Powyższa sprawa pokazuje przykład akcji ratowniczej SAR podejmowanej *stricte* w celu zwalczania zanieczyszczenia środowiska morskiego. Na jej przykładzie widoczna jest współpraca i koordynacja pomiędzy organami administracji morskiej a Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa.

⁴¹ Zgodnie z pkt. 7.1. Krajowego Planu Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego z 2005 roku, w przypadku incydentów w obszarze portu akcją przeciwdziałania kieruje kapitan portu. Działania te powinny być zgodne z uprzednio opracowanym i zatwierdzonym przez właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego, portowym planem zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń.

⁴² Sprawozdanie z akcji zwalczania rozlewu nr 188/ZZ/2015 (niepublikowane).

⁴³ Decyzja KGA – 3/2015 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 25 września 2015 roku (niepublikowana).

Podsumowanie

Rozważania poczynione w niniejszym opracowaniu pozwalają na sformułowanie wniosku o istotnej roli Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w zakresie ochrony środowiska morskiego. Przewóz towarów drogą morską, mimo towarzyszących mu niebezpieczeństw, w dalszym ciągu jest najpopularniejszym i najtańszym środkiem transportu. Uważa się także, iż jest on mimo wszystko najbardziej przyjazny dla środowiska, przy uwzględnieniu wszystkich podstawowych parametrów tj. charakteryzuje go najniższe zużycie paliwa oraz najmniejsza emisja dwutlenku węgla i innych gazów cieplarnianych. Według szacunków około 70% światowego transportu odbywa się drogą morską⁴⁴.

Z uwagi na słynne katastrofy ekologiczne (*Torrey Canyon*, *Erica*), które miały miejsce w przeszłości, ochrona środowiska morskiego jest jednym z priorytetów międzynarodowej polityki morskiej. Można przyjąć, że służba SAR stanowi swojego rodzaju „jednostkę wykonawczą” uprawnień administracji morskiej państwa w zakresie zapobiegania zagrożeniu i zwalczania zanieczyszczenia morza. Wskazane wyżej opisy akcji ratunkowych dokonanych przez służbę SAR wskazują, że służba ta działa zarówno w zakresie zwalczania, jak i zapobiegania zanieczyszczeniom środowiska morskiego. Ważne zadanie odgrywają niewątpliwie systemy nadzoru bezpieczeństwa żeglugi zarówno na poziomie krajowym – SWIBŻ i unijnym – AIS HELCOM czy SafeSeaNet. Statystyka pokazuje, że liczba akcji ratowania środowiska podejmowanych przez służbę poszukiwania i ratownictwa w ciągu roku nie jest imponująca. To jednakże nie może deprecjonować działalności służby SAR w zakresie zapobiegania zagrożeniom i zwalczania zanieczyszczenia na morzu, wręcz przeciwnie – należy docenić działania prewencyjne administracji morskiej zapobiegające zanieczyszczeniu środowiska przejawiające się choćby w inspekcjach i nadzorze nad statkami państwo stron konwencji MARPOL 73/78 oraz konwencji helsińskiej.

⁴⁴ J. Herdzik, *Analiza skutków wybranych wypadków na morzu jako zagrożeń utrudniających akcje ratownicze*, „Logistyka”, 2014, nr 4, s. 419.

BIBLIOGRAFIA

Literatura:

1. Adamczak W., *Instytucja ratownictwa morskiego we współczesnych stosunkach żeglugowych*, Gdańsk 1981.
2. Adamczak W., *Klauzule dotyczące ochrony środowiska naturalnego w umowach o ratownictwo morskie*, „Gdańskie Studia Prawnicze”, Tom VII, 2000.
3. Adamczak W., *Nowy przedmiot ratownictwa morskiego – środowisko naturalne*, „Prawo Morskie”, 1995, t. IX.
4. Bugajski D., *Ochrona środowiska morskiego. Część I. Wybrane zagadnienia prawne*, Wydawnictwo Akademii Marynarki Wojennej, Gdynia 2003,
5. Ciechanowicz J., *Ochrona środowiska morskiego w prawie polskim i Unii Europejskiej*, „Prawo Morskie”, 2000, t. XII.
6. Ciechanowicz-McLean J., *Morskie aspekty terroryzmu ekologicznego*, „Prawo Morskie”, 2007, t. XXIII.
7. Czuchra I., *Ochrona środowiska morskiego w polskich obszarach morskich*, „Prawo Morskie”, 1995, t. IX.
8. Dragun-Gertner M., *Implementacja konwencji o ochronie środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami ze statków w państwach bałtyckich*, „Prawo Morskie”, 2001, t. XI.
9. Herdzik J., *Analiza skutków wybranych wypadków na morzu jako zagrożenie utrudniających akcje ratownicze*, „Logistyka”, 2014, nr 4.
10. Kałużny M., *Prawo wodne. Komentarz*, Wolters Kluwer 2016, wersja elektr.
11. *Kodeks morski. Komentarz*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, Wolters Kluwer, Warszawa 2013, wersja elektr.
12. *Leksykon prawa morskiego*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, C.H. Beck, Warszawa 2013.
13. Lewandowski P., *Kodeks morski a odpowiedzialność za szkody ekologiczne*, „Zeszyty Naukowe WSAiB. Zeszyt 19. Prawo 3”, 2012.
14. Lewandowski P., *Prawna ochrona wód morskich i śródlądowych przed zanieczyszczeniem*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1996.
15. Lost-Siemińska D., *Zasady prawne morskiego ratownictwa ekologicznego*, Sopot 2001, niepublikowane.
16. Lost-Siemińska D., *Zasady prawne ratownictwa morskiego w świetle Konwencji londyńskiej z 1989 roku*, „Prawo Morskie”, 2000, t. XIV.
17. Łopuski J., *Prawo morskie. Tom II. Prawo żeglugi morskiej*, Branta, Bydgoszcz-Toruń 2000.

18. Mazurkiewicz M., *System ratownictwa morskiego w aspekcie planowania przestrzennego na obszarach morskich RP*, „Logistyka”, 2014, nr 4.
19. Młynarczyk J., *Prawo morskie*, Arche, Gdańsk 2002.
20. Naus K., *Możliwości wykorzystania Systemu Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi w zarządzaniu bezpieczeństwem*, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej”, rok XLIX, nr 4 (175), 2008.
21. Pyć D., *Prawna ochrona Morza Bałtyckiego*, „Prawo Morskie”, 1999, t. XI.
22. Sołtys A., Łopuski J., *Zasady prawne ratownictwa morskiego*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1951.
23. Szcześniak J., Weintrit A., *Europejskie systemy kontroli i śledzenia ruchu statków – geneza, zasady funkcjonowania i perspektywy rozwoju*, „Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni”, nr 77, 2012.
24. Wróbel K., *Zintegrowane systemy bezpieczeństwa morskiego*, „Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni”, nr 63, 2009.

Akty prawne:

1. Międzynarodowa konwencja o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących niesienia pomocy i ratownictwa morskiego z dnia 23 września 1910 roku (Dz.U. 1938 Nr 101, poz. 672.).
2. Konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie morskim z dnia 27 kwietnia 1979 roku (Dz.U. 1988 Nr 27, poz. 184).
3. Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczenia morza przez statki /1973/ i protokół /1978/ MARPOL, (Dz.U. 1987 Nr 17, poz. 101).
4. Międzynarodowa konwencja o ratownictwie morskim z dnia 28 kwietnia 1989 roku (Dz.U. 2006 Nr 207, poz. 1523).
5. Międzynarodowa konwencja o gotowości do zwalczania zanieczyszczeń olejami oraz współpracy w tym zakresie z dnia 30 listopada 1990 roku (Dz.U. 2004 Nr 36, poz. 323).
6. Ustawa z dnia 16 marca 1995 roku o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz.U. z 2015 r., poz. 434).
7. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 roku o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. z 2016 r., poz. 281).
8. Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu z dnia 3 grudnia 2002 roku, (Dz.U. Nr 239, poz. 2026).
9. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki morskiej w sprawie szczegółowej organizacji morskiej służby poszukiwania i ratownictwa z dnia 22 czerwca 2012 r. (Dz.U. z 2012 r., poz. 733).

Źródła internetowe:

1. <http://www.sar.gov.pl/pl/news/2/type> [dostęp 22.09.2016].
2. <http://www.sar.gov.pl/pl/rys-historyczny> [dostęp 22.09.2016].
3. http://www.ums.gov.pl/odpady/Zanieczyszczenia/zanieczyszczenia_1_2015.pdf.

Dokumenty:

1. Decyzja Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 25 września 2015 roku w sprawie KGA – 3/2015 (niepublikowane).
2. Sprawozdanie z akcji zwalczania rozlewu nr 188/ZZ/2015 (niepublikowane).
3. Uzasadnienie wyroku Sądu Rejonowego w Wejherowie z dnia 25 maja 2012 roku w sprawie I C 475/11 (niepublikowane).
4. Zarządzenie nr 19 Dyrektora Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa z dnia 28 czerwca 2016 roku (niepublikowane).

SAR SERVICE IN PROTECTION OF MARITIME
ENVIRONMENT – LEGAL ASPECTS OF MARITIME
SEARCH AND RESCUE SERVICE IN PREVENTING
AND COMBATING POLLUTION AT SEA

Keywords: *Maritime Search and Rescue Service, protection of maritime environment, damage in environment, maritime salvage, ecological salvage.*

SUMMARY

One of the main obligation of the maritime administration of the state is to protect the marine environment from pollution. Director of Maritime Office, as the subject responsible for combating pollution of the sea may order the Maritime Search and Rescue Service (SAR service) to undertake the rescue operations in case of an emergency or pollution. It is essential for the effective protection of the marine environment to coordinate between entities performing actions related to combat threats and pollution at sea. To facilitate the task SAR service uses maritime safety systems used in the Baltic Sea. They allow fast detection of pollution, planning rescue operations, and often identify the ship. To make this study more practical, the author described two actions of the SAR service relating directly or indirectly to prevent or control pollution of the marine environment.

Dominika Wetoszka – doktor nauk prawnych, absolwentka Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego oraz stypendystka programu LL.M. in International and Comparative Law w Chicago Kent College of Law. W latach 2010-2012 odbyła aplikację adwokacką w Pomorskiej Izbie Adwokackiej w Gdańsku. W 2011 roku uczestniczyła w stażu zorganizowanym przez amerykańską kancelarię prawną Holland & Knight w Jacksonville (USA). Wykonuje zawód adwokata w indywidualnej kancelarii adwokackiej. Od 2013 roku jest wykładowcą Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni i prowadzi zajęcia z prawa cywilnego, postępowania cywilnego i prawa morskiego. Od 2015 roku prowadzi zajęcia z zakresu prawa cywilnego dla aplikantów adwokackich Pomorskiej Izby Adwokackiej w Gdańsku. Jest zastępcą członka Okręgowej Rady Adwokackiej w Gdańsku w kadencji 2016-2020 oraz członkiem Komisji Kształcenia Aplikantów Adwokackich przy ORA w Gdańsku.

Paweł CHYC

WPŁYW ORZECZNICTWA MIĘDZYNARODOWEGO NA OCHRONĘ ŚRODOWISKA MORSKIEGO¹

Słowa kluczowe: *ochrona morza, orzecznictwo międzynarodowe, uniwersalizacja oceanu światowego.*

STRESZCZENIE

Orzecznictwo międzynarodowe współtworzy mechanizmy ochrony środowiska morskiego, a zarazem swoimi decyzjami generuje oczekiwania normatywne społeczności międzynarodowej, co znajduje wyraz w procesach kodyfikujących prawo morza. Podstawą tak silnej pozycji sądownictwa w relacjach prawnomorskich jest m.in. art. 38 Statutu MTS w Hadze, którego treść wpływa na praktykę całego sądownictwa międzynarodowego. Trybunał w Hadze cieszy się bowiem najwyższą estymą oraz największą mocą perswazyjną swoich decyzji wśród sądów międzynarodowych, a jego orzecznictwo od lat kreuje normy prawa morza.

Wprowadzenie

Zagadnienie ochrony środowiska morskiego wykracza poza granice państw i ze swej natury ma wymiar międzynarodowy – co z jednej strony podnosi efektywność działań w zakresie ochrony zasobów żywnościowych i nieżywnościowych, a z drugiej strony zespala zarządzanie środowiskiem morskim. Z kolei orzecznictwo w sferze prawa międzynarodowego pełni niezwykle istotną rolę, czego wyrazem jest art. 38 ust. 1) lit. d) Statutu Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w Hadze (dalej: MTS) wskazujący,

¹ Artykuł w części oparty został o badania zawarte w: P. Chyc, *Znaczenie precedensu w prawie morza. Rozprawa doktorska*, WPiA UG, Gdańsk 2014.

iż Trybunał rozpatrując spory stosuje obok konwencji międzynarodowych, zwyczaju oraz zasad ogólnych prawa również poglądy nauki oraz decyzje sądowe. Znaczenie orzecznictwa uwidacznia się w zakresie precyzowania prawa, jego uzupełniania, a wręcz współtworzenia prawa wszędzie tam, gdzie występuje brak regulacji pisanych. Ten brak prawa pisanego w XX wieku wyraźny był w szczególności w dziedzinie ochrony środowiska morskiego, gdy naówczas tylko nieliczni wskazywali na potrzebę zmiany podejścia do ochrony zasobów morza i stworzenia chociażby zasad prawa w tym zakresie. Z tego względu orzecznictwo odegrało tu rolę co najmniej inspirującą rozwój i kierunek prac społeczności międzynarodowej nad stworzeniem mechanizmów chroniących środowisko morskie, przede wszystkim w zakresie:

- odpowiedzialności za zanieczyszczenia morza,
- kształtowania się obszarów morskich,
- wprowadzania zintegrowanego zarządzania Oceanem Światowym.

W pierwszej połowie XX wieku jedynie kilka państw jednostronnie ustanowiło przepisy mające na celu zapobieganie zanieczyszczeniu morza terytorialnego, co jednak nie ograniczało w żaden sposób zanieczyszczeń wód leżących poza jurysdykcją państw². Pierwsze międzynarodowe umowy dotyczące zapobiegania zanieczyszczeniom na morzu pojawiły dopiero w połowie XX wieku, a ich rozwój przebiegał w dość wolnym tempie. W Konwencjach Genewskich z 1958 r. znalazły się nowatorskie postanowienia dotyczące kwestii zanieczyszczeń morza³. Nieco wcześniej – w roku 1954 – została uchwalona pierwsza konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza olejami (OILPOL 1954), ale dopiero po 20 latach dzięki uchwaleniu konwencji MARPOL⁴, rozszerzono zakres zastosowania tych przepisów na platformy wiertnicze i statki wszystkich rodzajów⁵.

² L.B. Sohn, K.G. Juras, J.E. Noyes, E. Franckx, *Law of the Sea in a nut shell*, West, Saint Paul 2010, s. 368.

³ Dla przykładu art. 24 Konwencji Genewskiej z sprawie morza pełnego nakładał na państwa obowiązek uregulowania kwestii rozlewów substancji ropopochodnych ze statków i instalacji morskich związanych z eksploatacją dna mórz. Z kolei art. 5 ust. 7 Konwencji Genewskiej w sprawie szelfu kontynentalnego nakładał na państwa nadbrzeżne, które posiadały morskie instalacje przemysłowe, obowiązek podejmowania wszelkich środków w celu ochrony żywych zasobów morza w tzw. strefach bezpieczeństwa.

⁴ Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (MARPOL) została przyjęta w roku 1973 na konferencji IMO w sprawie zanieczyszczenia mórz. Konwencja MARPOL została zmodyfikowana w roku 1978 na konferencji dotyczącej bezpieczeństwa zbiornikowców (MARPOL 73/78). Kolejna modyfikacja nastąpiła w roku 1997 i dotyczyła zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki (załącznik VI).

⁵ Szerzej: Z. Brodecki, *Odpowiedzialność za zanieczyszczenie morza*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1983, s. 9-11.

Wielkie katastrofy morskie

Wskazuje się, że konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (MARPOL) z 1973 roku ma obecnie największe znaczenie w walce o utrzymanie czystości mórz⁶. Przyjęcie tej konwencji było wynikiem gwałtownej ewolucji odpowiedzialności za zanieczyszczenia olejowe⁷. Pilną potrzebę międzynarodowej kodyfikacji zagadnień związanych z odpowiedzialnością za szkody w środowisku morskim ujawniły spektakularne wypadki morskie (np. sprawa tankowca *Torrey Canyon* czy *Amoco Cadiz*), które ukazały luki prawa międzynarodowego oraz ogrom możliwych szkód w środowisku morskim spowodowanych substancjami ropopochodnymi. Wypadki te nie były przedmiotem rozstrzygnięć sądownictwa międzynarodowego, lecz wywołały one szok kulturowy, dając impuls do międzynarodowych działań legislacyjnych w zakresie uregulowania odpowiedzialności za szkody powstałe poza burtą statku, a spowodowane przez tankowce. W efekcie stały się one katalizatorem przemian zachodzących w postrzeganiu środowiska morskiego⁸.

W przypadku katastrofy tankowca *Torrey Canyon* okazało się, iż prawo międzynarodowe nie reguluje podstaw odpowiedzialności armatora w przypadku szkód wynikających z sytuacji innych niż zderzenia statków⁹. Wobec tego faktu odpowiedzialność za zanieczyszczenie morza oparto na winie kapitana statku, a wysokość odszkodowania od armatora ustalono w kwocie zbliżonej do wartości statku¹⁰. Nacisk opinii publicznej spowodował rezygnację z winy jako podstawy odpowiedzialności i wprowadzenie odpowie-

⁶ M.H. Koziński, *Morskie prawo publiczne*, Wyższa Szkoła Morska w Gdyni, Gdynia 1997, s. 152 i nast. Por. P. Lewandowski, *Bezpieczeństwo ekologiczne morza – konstrukcja quadrivium*, <http://superfluum.wordpress.com/2011/07/15/bezpieczenstwa-ekologiczne-morza-konstrukcja-quadrivium/> [dostęp: 15.10.2016], s. 3.

⁷ D. Pyć, *Prawo Oceanu Światowego. Res usus publicum*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011, s. 230. Autorka wskazuje również na inne czynniki zewnętrzne, które wpłynęły na przyjęcie i implementację konwencji MARPOL, m.in. intensywny rozwój branży naftowej oraz pojawiające się od lat 60. XX wieku zjawisko tzw. tanich bander, skutecznie obniżających standardy bezpieczeństwa żeglugi.

⁸ P. Lewandowski, *Bezpieczeństwo ekologiczne morza...*, s. 2. Zob. także: *Prawo morskie*, red. J. Łopuski, Branta, Bydgoszcz-Toruń 1998, t. II, cz. I, s. 112; E. Jabłoński, *Izby Morskie. Zadania – organizacja – postępowanie*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1975, s. 18 i nast.

⁹ Z. Brodecki, *Odpowiedzialność za zanieczyszczenie morza...*, s. 10.

¹⁰ Z. Brodecki, *Odpowiedzialność w prawie morza* [w:] *Konwencja NZ o Prawie Morza z 1982 r. w piętnastą rocznicę wejścia w życie*, red. C. Mik, K. Marciniak, TNOiK, Toruń 2009, s. 404; *idem: Odpowiedzialność za zanieczyszczenie morza...*, s. 10-12. Por. P. Lewandowski, *Bezpieczeństwo ekologiczne...*, s. 6.

działności obiektywnej za szkody wynikające z zanieczyszczeń olejowych ze statków¹¹. Zmiany te zostały wyrażone i wprowadzone w systemie konwencji IMO dotyczących: odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami – (*Civil Liability Convention CLC 1969*)¹², Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami (*Fund Convention 1971*) oraz Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL)¹³. Pomimo że spór dotyczący statku *Torrey Canyon* nie został rozstrzygnięty przez żaden sąd, to jednak znacząco przyczynił się do rozwoju prawa morza, m.in. do zmiany podejścia do odpowiedzialności za szkody w środowisku, a także przełamania tradycyjnej zasady kontroli państwa bandery (*flag state control*) na rzecz kontroli państwa portu (*port state control*).

Z systemowego punktu widzenia, doniosły wpływ wywarła również katastrofa tankowca *Erica*¹⁴ z 1999 r. będąca przedmiotem rozpoznania przez Trybunał w Luksemburgu (sprawa C-188/07). Orzeczenie to w istotny sposób zmodyfikowało zasadę „zanieczyszczający płaci” (*polluter pays principle – PPP*)¹⁵. Trybunał w Luksemburgu orzekł, że na podstawie dyrektywy 75/422/EWG, poza podmiotem bezpośrednio zanieczyszczającym, również inne podmioty mogą zostać obciążone odpowiedzialnością za szkody wyrządzone w środowisku morskim. Zgodnie z tym, do podmiotów wytwarzających odpady zaliczyć można przede wszystkim sprzedawcę oleju oraz czarterującego statek, o ile przyczynili się oni do powstania szkody w środowisku morskim poprzez niepodjęcie działań zapobiegających tej katastrofie¹⁶.

¹¹ J. Łopuski, *Prawo morskie...*, t. I, s. 202. Autor wskazuje, iż naciskowi opinii publicznej w tym zakresie towarzyszył jednocześnie znaczący opór ze strony kół armatorsko-ubezpieczeniowych.

¹² Por. Z. Brodecki, *Odpowiedzialność w prawie morza...*, s. 404; *idem*: *Odpowiedzialność za zanieczyszczenie morza...*, s. 11-12; D. Anderson, *Modern Law of the Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden/Boston 2008, s. 113.

¹³ Por. L.B. Sohn, K.G. Juras, J.E. Noyes, E. Franckx, *Law of the Sea...*, s. 369-371; D. Pyć, *Prawo Oceanu Światowego...*, s. 230; M. Dąbkowska, *Odpowiedzialność i załatwianie sporów w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, Rozprawa doktorska*, Gdańsk 2002, s. 92-93; Z. Brodecki, *Odpowiedzialność za zanieczyszczenie morza...*, s. 10-12; A.E. Utton, *Protective Measures and the „Torrey Canyon”*, „Boston College Law Review”, Rev. 613, (1968), s. 631-632; Z. Brodecki, D. Pyć, *Odpowiedzialność prewencyjna w prawie morza* [w:] *Odpowiedzialność międzynarodowa jako element międzynarodowego porządku prawnego*, red. A. Kozłowski, B. Mielnik, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 2009, s. 26 i nast.

¹⁴ Orzeczenie TS w Luksemburgu z 24.06.2008 r. w sprawie C-188/07 *Commune de Mesquer vs Total France SA, Total International Ltd.*

¹⁵ Szerzej: D. Pyć, *Modifikacja zasady „zanieczyszczający płaci” w związku z wypadkiem tankowca Erika* [w:] *Gdańskie Studia Prawnicze. Przegląd orzecznictwa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2009, s. 170 i nast.

¹⁶ *Ibidem*, s. 177. Autorka wskazuje, że krokiem zmierzającymi do przeciwdziałania katastrofie

Wskazuje się, że poprzez modyfikację zasady „zanieczyszczający płaci” w orzeczeniu w sprawie C-188/07 zasada ta uzyskała przymiot proporcjonalności w odniesieniu do podmiotów zaangażowanych w transport danego ładunku i będących ogniwem łańcucha dostawców. W wyniku tego wypadku przyjęto również trzy pakiety legislacyjne: *Erica I* z 2001 r. (zmieniający prawo UE m.in. w zakresie norm bezpieczeństwa statków oraz kontroli jak również przyspieszenia wprowadzenia konstrukcji podwójnokadłubowych tankowców) oraz pakiet *Erica II* z 2002 roku dotyczący m.in. monitorowania i informacji o ruchu statków oraz ustanowienia specjalnego europejskiego funduszu odszkodowań za szkody olejowe. UE wydała również trzeci pakiet morski: *Erica III* (2005), którego częścią było m.in. wdrażanie przez państwa UE wszystkich standardów IMO związanych z badaniem wypadków morskich. W efekcie tego w roku 2012 powstała w Polsce Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich¹⁷.

Istotnym skutkiem katastrofy tankowca *Erica* był również fakt powołania Europejskiej Agencji do spraw Bezpieczeństwa na Morzu (*European Maritime Safety Agency – EMSA*) z siedzibą w Lizbonie. Celem EMSA jest zwiększenie bezpieczeństwa na morzu poprzez m.in. ograniczanie ryzyka występowania wypadków morskich, ograniczanie zanieczyszczenia morza pochodzącego ze statków czy ochronę życia ludzkiego na morzu. W tym celu agencja wspomaga proces legislacyjny w UE odnośnie do regulacji zagadnień związanych z bezpieczeństwem na morzu. EMSA jest wspierana przez Komisję Europejską m.in. w zakresie wymagań technicznych w odniesieniu do statków i współpracuje z licznymi towarzystwami klasyfikacyjnymi, również spoza UE¹⁸.

Kształtowanie się obszarów morskich

Sektorowe zarządzanie środowiskiem morskim jest obecnie wciąż głównym instrumentem ochrony (wskutek czego eksponuje się kryterium odległości danego obszaru morskiego od wybrzeża), pomimo że zauważalne są zmiany tego sposobu zarządzania na rzecz podejścia holistycznego¹⁹.

morskiej może być w szczególności wybór statku transportującego olej dokonany przez „poprzedniego posiadacza”. Patrz: pkt 89 orzeczenia w sprawie C-188/07 *Commune de Mesquer vs Total France SA, Total International Ltd.*

¹⁷ Zob. D. Pyć, *Olej na falach [w:] Fascynujące ścieżki filozofii prawa*, red. J. Zajadło, Lexis-Nexis, Warszawa 2008, s. 253-254.

¹⁸ Zob. <http://www.emsa.europa.eu> [dostęp: 14.10.2016].

¹⁹ Por. H. Wang, *Ecosystem Management and Its Application to Large Marine Ecosystems: Science, Law and Politics*, „Ocean Development & International Law”, 2004, Vol. 35, s. 46.

Obszary morskie pełnią więc wciąż ważną, a wręcz kluczową funkcję w zakresie zarządzania środowiskiem morskim, w tym zarządzania jego zasobami. Na początku XX wieku ówczesne zasady prawa morza ugruntowane przede wszystkim w drodze zwyczaju, nie spełniały już w wystarczającym stopniu funkcji regulującej działalność człowieka na morzach i oceanach. Jednak dopiero II połowa XX wieku doprowadziła do podpisania na Konferencji Prawa Morza w Genewie w 1958 roku czterech konwencji genewskich przygotowanych przez Komisję Prawa Międzynarodowego:

- I konwencja w sprawie morza terytorialnego i strefy przyległej,
- II konwencja w sprawie mórz pełnych,
- III konwencja w sprawie rybołówstwa i konserwacji zasobów biologicznych morza pełnego,
- IV konwencja w sprawie szelfu kontynentalnego.

Konferencja Prawa Morza z 1958 roku nie zdołała jednak uzgodnić szerokości morza terytorialnego i w związku z tym – także strefy rybołówstwa. Nie określono również precyzyjnie zewnętrznej granicy szelfu kontynentalnego, odwołując się jedynie do kryterium eksploatacyjnego.

W trakcie prac Komisji Prawa Międzynarodowego nad kodyfikacją prawa morza w latach 1947-1956 szczególną rolę odegrało orzecznictwo międzynarodowe²⁰, w tym orzeczenie MTS z 1951 roku w sprawie rybołówstwa²¹. Nie bez powodu w art. 15 statutu Komisji Prawa Międzynarodowego wymieniono praktykę państw, orzecznictwo oraz doktrynę jako źródła precyzyjnego formułowania reguł i zasad prawa międzynarodowego. Projekt zasad delimitacji morza terytorialnego opracowany przez Komisję Prawa Międzynarodowego w latach 1947-1956 został w większości oparty na orzeczeniu w sprawie rybołówstwa (Zjednoczone Królestwo vs Norwegia) z 1951 roku, a następnie zawarty w I Konwencji Genewskiej z 1958 r. Komisja Prawa Międzynarodowego wprost stwierdziła, że „[...] szerokość morza terytorialnego mierzy się od linii największego odpływu lub od prostych linii podstawowych niezależnych od tych linii. Tak właśnie Komisja interpretuje wyrok MTS z 10 grudnia 1951 r. w sprawie rybołówstwa [...]”²².

Spór pomiędzy Wielką Brytanią i Norwegią w sprawie rybołówstwa²³ dotyczył wytyczania linii podstawowych przez Norwegię. W ówczesnej praktyce międzynarodowej nie występowały większe trudności z wyznaczeniem

²⁰ K. Wolfke, *Rozwój i kodyfikacja prawa międzynarodowego. Wybrane zagadnienia z praktyki ONZ*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1972, s. 82.

²¹ *Sprawa rybołówstwa (Zjednoczone Królestwo vs Norwegia)*, ICJ Rep. 1951.

²² Zob. *Yearbook of the International Law Commission*, YILC, 1956, II, s. 266-267. Cyt. za: K. Wolfke, *Rozwój i Kodyfikacja...*, s. 82.

²³ *Sprawa rybołówstwa (Zjednoczone Królestwo vs Norwegia)*, ICJ Rep. 1951.

zewnętrznych granic morza terytorialnego pomimo braku uznania jednolitej szerokości tego obszaru²⁴, natomiast kwestie związane z przeprowadzaniem granicy wewnętrznej były przedmiotem wielu sporów międzynarodowych. W szczególności dotyczyło to państw o rozbudowanej linii brzegowej, gdzie wyznaczenie linii podstawowej było znacznie utrudnione z powodu występowania licznych zatok, wcięć, fiordów czy wysepek. Rozstrzygnięcie MTS w sprawie rybołówstwa odbiło się szerokim echem na świecie, ze względu na ustalone w tym orzeczeniu nowatorskie zasady i metody wyznaczania linii podstawowej, a także z uwagi na nowatorskie podejście do problematyki mórz i oceanów jako całościowego systemu.

Stan faktyczny: Od roku 1911 trawlerzy brytyjskie połowią u wybrzeży norweskich, systematycznie były zatrzymywane przez władze norweskie za naruszanie limitów połowowych ustanowionych przez tamtejszy rząd. Mimo to brytyjska flota rybołwczą w kolejnych latach intensyfikowała swoją aktywność połowową u brzegów Norwegii, co skutkowało coraz częstszymi incydentami na morzu. Skłoniło to rząd norweski do wydania w 1935 roku dekretu ustanawiającego strefę rybołwczą wykorzystującą system linii podstawowych łączących prostą linią określone zewnętrzne punkty wybrzeża, obejmującą wodami wewnętrznymi liczne fiordy oraz wysp²⁵. Tak zastosowany system linii podstawowych znacząco rozszerzył obszar wód wewnętrznych Norwegii. W roku 1949 rząd Zjednoczonego Królestwa przedłożył sprawę do Trybunału w Hadze, wnosząc o zbadanie ważności postępowania Norwegii w świetle prawa międzynarodowego.

Trybunał w Hadze określił, że metoda ta oparła się na zasadzie łączenia liniami prostymi głębokich wcięć i fiordów po zewnętrznej ich stronie, łącząc również liczne wysepki norweskiego wybrzeża. Trybunał uznał, iż linią podstawową powinna być linia największego odpływu, przy czym linie proste nie mogą znacząco odbiegać od kierunku wybrzeża²⁶. System ten, sformułowany przez Trybunał w Hadze, okazał się rozwiązaniem szeroko akceptowanym w praktyce i został przyjęty w I Konwencji Genewskiej dotyczącej morza terytorialnego z 1958 roku, a następnie zmodyfikowane postanowienia w tym zakresie zostały przejęte przez Konwencję o prawie morza z 1982 r.²⁷.

W ślad za orzeczeniem MTS w sprawie rybołówstwa podążyły późniejsze orzeczenia MTS. Należy tu wskazać m.in. na orzeczenie MTS z 1974

²⁴ Zgodnie z art. 4 Konwencji NZ o prawie morza „Zewnętrzną granicę morza terytorialnego stanowi linia, której każdy punkt jest oddalony od najbliższego punktu linii podstawowej o szerokość morza terytorialnego”.

²⁵ Sprawa rybołówstwa (Zjednoczone Królestwo vs Norwegia), ICJ Rep. 1951, s. 124-125.

²⁶ *Ibidem*, s. 140-143.

²⁷ J. Symonides, *Nowe prawo morza*, PWN, Warszawa 1986, s. 77-78.

roku w sprawie jurysdykcji rybackiej, gdzie argumentowano zasadność zastosowania prostych linii podstawowych²⁸. Również orzeczenie dotyczące sprawy sporu o szelf kontynentalny (Tunezja vs Libia) z 1982 roku, powołało się wprost na metody delimitacji wypracowane w orzeczeniu w sprawie rybołówstwa²⁹. Z kolei w sprawie delimitacji granic na Morzu Czarnym pomiędzy Rumunią i Ukrainą z 2009 roku odwołano się do orzeczenia z roku 1951 w aspekcie ustalenia linii podstawowej dla wyznaczenia granic szelfu kontynentalnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w okolicach Wyspy Węzowej³⁰.

Metoda prostych linii podstawowych – formułując zasadę ustalania linii podstawowej mierzonej od linii największego odpływu – usunęła wiele niejasności. Do momentu wydania wyroku z roku 1951 nie była w żaden sposób opisana w doktrynie prawa międzynarodowego³¹. Ponadto analiza dokumentów z prac Komisji Prawa Międzynarodowego dotycząca opracowywania konwencji genewskiej w sprawie morza terytorialnego z 1958 roku pozwala uznać, że art. 4 oraz 5 tej konwencji zostały niemal całkowicie oparte na orzeczeniu MTS z roku 1951 w sprawie rybołówstwa. Ujęcie statusu prawnego morza terytorialnego zawarte w konwencjach genewskich z 1958 r. zostało powtórzone z pewnymi modyfikacjami w Konwencji o prawie morza z 1982 r.

Kolejnym obszarem morskim, który został ukształtowany przy udziale orzecznictwa międzynarodowego, była wyłączna strefa ekonomiczna. Powstanie koncepcji wyłącznej strefy ekonomicznej jest ściśle związane z pracami III Konferencji Prawa Morza. Termin ten po raz pierwszy pojawił się na sesji Afroazjatyckiego Prawnego Komitetu Doradczego odbywającego się w Kolombo w 1971 r.³². Do połowy XX wieku obszary morskie znajdujące się poza morzem terytorialnym i strefą przyległą miały status morza pełnego³³. Ten stan rzeczy zaczął jednak ulegać stopniowej przemianie pod wpływem presji państw nadbrzeżnych (zjawisko pełzającej jurysdykcji państw – *creeping jurisdiction*). Powodem tego była przede wszystkim chęć ochrony żywych zasobów morza przed ich nadmierną

²⁸ Sprawa jurysdykcji rybackiej, (Zjednoczone Królestwo vs. Islandia; RFN vs Islandia) ICJ Rep. 1974, § 21 i 49.

²⁹ Sprawa sporu o szelf kontynentalny (Tunezja vs Libia), ICJ Rep. 1982, § 87 i 105.

³⁰ Sprawa delimitacji granic na Morzu Czarnym pomiędzy Rumunią i Ukrainą, ICJ Rep. 2009, § 137.

³¹ Stanowisko przedstawiciela Japonii w Komisji Prawa Międzynarodowego odnośnie uzasadnienia do projektu konwencji dotyczącej morza terytorialnego, UNCLS, t. III, s. 156. Cyt. za: K. Wolfke, *Rozwój i Kodyfikacja...*, s. 86.

³² J. Łopuski, *Prawo morskie...*, t. I, s. 366. Por. J. Symonides, *Nowe Prawo...*, s. 155.

³³ L.B. Sohn, K.G. Juras, J.E. Noyes, E. Franckx, *Law of the Sea...*, s. 249 i nast.

eksploatacją ze strony państw trzecich³⁴. Wczesną próbę ustanowienia – zbliżonej w swej istocie – strefy rybołówstwa stanowiła proklamacja prezydenta Stanów Zjednoczonych H. Trumana z 1945 r. dotycząca rybołówstwa³⁵.

Po roku 1958, na mocy III Konwencji Genewskiej w sprawie rybołówstwa i konserwacji zasobów biologicznych morza pełnego, wiele państw rozszerzyło wyłączne strefy rybołówstwa do 12 mil³⁶. Konwencja nie precyzowała jednak szerokości tych obszarów³⁷. W roku 1972 Islandia ustanowiła 50-milową strefę wyłącznego rybołówstwa, co wywołało silny sprzeciw ze strony Zjednoczonego Królestwa i RFN oraz zaostrzyło trwający od lat 50. konflikt³⁸, w efekcie skutkujący wniesieniem sprawy do MTS w Hadze, co miało na celu ocenić legalność takiego działania. Trybunał orzekł, iż rozszerzenie przez Islandię wyłącznej strefy rybołówstwa do 50 mil morskich mierzonej od linii podstawowej nie naruszało interesów rządu Zjednoczonego Królestwa i RFN³⁹. Rozstrzygnięcie w sprawie jurysdykcji rybackiej zastosowało bardziej elastyczną koncepcję „uprzywilejowanych praw” państwa nadbrzeżnego co do rybołówstwa w przylegających wodach, jak również wyklarowało doktrynę zasadniczych zmian okoliczności w sprawie, wnosząc wkład w rozwój koncepcji morskich stref ekonomicznych⁴⁰. Znalazło to wyraz w późniejszym zacytowaniu tej sprawy w rozstrzygnięciu MTS w sprawie sporu o szelf kontynentalny (Tunezja vs Libia)⁴¹ oraz w wyroku TSUE w Luksemburgu w sprawie *Kramer*⁴². Natomiast

³⁴ B. Janusz-Pawletta, *Delimitacja obszarów morskich w prawie międzynarodowym*, „Prawo Morskie”, 2009, t. XXV, s. 123-124.

³⁵ W odróżnieniu od proklamacji Trumana dotyczącej szelfu kontynentalnego, proklamacja w sprawie rybołówstwa nie miała bezpośredniego wpływu na prawo międzynarodowe ponieważ nigdy nie utworzono na jej podstawie strefy rybołówstwa. Patrz: L.B. Sohn, K.G. Juras, J.E. Noyes, E. Franckx, *Law of the Sea...*, s. 251. Por. J. Łopuski, *Prawo morskie...*, t. I, s. 363-366.

³⁶ II Konferencja Prawa Morza ONZ przedstawiła propozycję przewidującą utworzenie 6-milowego morza terytorialnego oraz 6-milowej strefy rybołówstwa. Do uchwalenia tej propozycji zabrakło jednak jednego głosu, co przesądziło o negatywnym rezultacie tej Konferencji. Szerzej: J. Łopuski, *Prawo morskie...*, t. I, s. 363-366.

³⁷ Patrz: art. 6 *Konwencji Genewskiej w sprawie rybołówstwa i konserwacji zasobów biologicznych mórz pełnych*. Por. M.H. Koziński, *Morskie Prawo...*, s. 21-22.

³⁸ Konflikt ten, trwający od lat 50 zwano potocznie „wojnami dorszowymi”. Patrz: N. Storey, *What price cod?: a tugmaster's view of the cod wars*, Hutton Press, Beverley 1992.

³⁹ RFN również była stroną w tej sprawie: Sprawa jurysdykcji rybackiej, (RFN v. Islandia) ICJ Rep. 1974. Oba orzeczenia były ściśle ze sobą powiązane.

⁴⁰ Szerzej: D. Anderson, *op.cit.*, s. 198-207.

⁴¹ Sprawa sporu o szelf kontynentalny (Tunezja vs Libia), ICJ Rep. 1982, s. 192 – § 45. Trybunał wskazał w tym orzeczeniu na kierunek rozwoju prawa morza, oparty na „uniwersalnych podstawach”.

⁴² Orzeczenie TS w Luksemburgu z 14.07.1976 r. w połączonych sprawach 3/76, 4/76 i 6/76

wyłączna strefa rybołówstwa stała się faktycznym prekursorem wyłącznej strefy ekonomicznej. Stworzenie koncepcji wyłącznej strefy ekonomicznej stanowi przykład procesu, gdzie postanowienia konwencji międzynarodowych, które nie weszły jeszcze w życie, stanowią impuls do wykształcenia się międzynarodowej normy zwyczajowej.

W kwestii wyłącznej strefy ekonomicznej na tle prawa zwyczajowego wypowiedział się MTS w sprawie sporu o szelf kontynentalny pomiędzy Tunezją i Libią⁴³ w roku 1982, jeszcze przed podpisaniem Konwencji o prawie morza. W rozstrzygnięciu tym sędziowie uznali wyłączną strefę ekonomiczną za integralną część współczesnego prawa międzynarodowego na zasadzie obowiązującej normy zwyczajowej⁴⁴. Takie stanowisko MTS zostało podtrzymane w orzeczeniu z roku 1984 w sprawie delimitacji obszarów morskich w Zatoce Maine⁴⁵, by ostatecznie potwierdzić instytucję strefy ekonomicznej jako części prawa zwyczajowego w rozstrzygnięciu z 1985 roku w sprawie sporu o szelf kontynentalny pomiędzy Libią i Maltą (II)⁴⁶. A zatem dekadę przed wejściem w życie Konwencji o prawie morza nowatorska koncepcja wyłącznej strefy ekonomicznej krystalizowała się w orzecznictwie międzynarodowym jako międzynarodowa norma zwyczajowa⁴⁷.

W końcu orzecznictwo międzynarodowe wywarło znaczący wpływ na kształtowanie się koncepcji szelfu kontynentalnego. Pojęcie szelfu kontynentalnego było znane w oceanografii oraz geologii już w XIX wieku i definiowano go jako część składową kontynentu zalaną wodami płytkiego morza szelfowego⁴⁸. Jednak początek prawnomiędzynarodowej koncepcji szelfu kontynentalnego dała tzw. *Proklamacja Trumana* z 1945 roku, która poszerzyła jurysdykcję Stanów Zjednoczonych na zasoby naturalne dna morskiego oraz podziemia morskiego znajdujące się pod morzem otwartym i jednocześnie w pasie przylegającym do wybrzeży USA⁴⁹. Pomimo że *Proklamacja Trumana* stanowiła wyraźne naruszenie zasad ówczesnego prawa międzynarodowego, to żadne z państw nie sprzeciwiło się tym

C-405/92 w sprawie *C. Kramer, H. van den Berg i Kramer en Bais*. Odwołanie do sprawy jurysdykcji rybackiej (ICJ Rep. 1974) zawarte na s. 1290 w kontekście określenia morskich kompetencji zewnętrznych UE w zakresie rybołówstwa.

⁴³ Sprawa sporu o szelf kontynentalny (Tunezja vs Libia), ICJ Rep. 1982.

⁴⁴ *Ibidem*, § 100.

⁴⁵ Patrz: sprawa delimitacji obszarów morskich w Zatoce Maine, ICJ Rep. 1984, § 94.

⁴⁶ Sprawa sporu o szelf kontynentalny (Libia vs Malta), ICJ Rep. 1985.

⁴⁷ J. Łopuski, *Prawo morskie...*, t. I, s. 369. Por. B. Janusz-Pawletta, *op. cit.*, s. 124.

⁴⁸ R. de Kerchove [red.], *International Maritime Dictionary*, Nostrand Co. Inc., Toronto-New York-London 1948, s. 162. Por. J. Łopuski, *Prawo morskie...*, t. I, s. 374-375.

⁴⁹ Patrz: Proklamacja Prezydenta Trumana z 1945 r. – 10 Fed. Reg. 12305 (1945). Codified as Executive Order 9633 of September 28, 1945. Szerzej: L.B. Sohn, K.G. Juras, J.E. Noyes, E. Franckx, *Law of the Sea...*, s. 299-300; J. Symonides, *op. cit.*, s. 181.

roszczeniom, a część państw poszła śladem Stanów Zjednoczonych, ogłaszając podobne deklaracje⁵⁰. Dało to podstawę do rozważań w doktrynie nad ewentualnością kształtowania się w owym czasie zwyczajowej normy prawa międzynarodowego dotyczącej koncepcji szelfu kontynentalnego. W konsekwencji koncepcja szelfu kontynentalnego została wprowadzona do prawa międzynarodowego dzięki Konwencji Genewskiej z 1958 roku o szelfie kontynentalnym. Jednak granicę zewnętrzną oparto na kryterium eksploatacyjnym, co było sformułowaniem mało precyzyjnym. Już w latach 60. zniknęły bowiem ograniczenia techniczne w stosunku do możliwości eksploatacyjnych nie tylko szelfu kontynentalnego, ale również głębokiego dna oceanicznego, co uwydatniło braki w regulacjach konwencyjnych⁵¹.

Orzeczenie MTS w sprawie szelfu kontynentalnego Morza Północnego stało się dla dalszego rozwoju koncepcji szelfu kontynentalnego rozstrzygnięciem niezwykle istotnym, szeroko dyskutowanym na forum międzynarodowym i posiadającym ogromny wpływ na późniejsze orzecznictwo⁵². Wskazuje się, że wykreowało ono podstawy współczesnej metodologii dokonywania delimitacji szelfu kontynentalnego, co wyraziła zasada „*the land dominates the sea*”⁵³. Potencjał perswazyjny tego rozstrzygnięcia został wykorzystany w późniejszej praktyce sądów międzynarodowych, które wielokrotnie opierały się na tej decyzji.

Stan faktyczny. Sprawę do Trybunału w Hadze skierowały łącznie trzy państwa: Niemcy, Dania oraz Holandia. Przedmiotem sporu były różnice pomiędzy stronami co do delimitacji obszarów morskich wokół szelfu kontynentalnego leżącego w granicach częściowej jurysdykcji państw-stron sporu na Morzu Północnym. Strony nie wnosiły jednak o wytyczenie granic obszarów morskich, lecz o wskazanie przez MTS właściwych zasad i reguł prawa międzynarodowego umożliwiających przeprowadzenie delimitacji tych obszarów.

Orzeczenie w sprawie szelfu kontynentalnego Morza Północnego zawiera wiele wywodów, które zostały wykorzystane w późniejszym orzecznictwie, jak również w pracach nad przyszłą Konwencją o prawie morza. Zaliczyć do nich można przede wszystkim zasadę delimitacji równoodległościowej oraz zasadę „*the land dominates the sea*”. Trybunał, odnosząc się do metody delimitacji szelfu kontynentalnego wskazał, że stosowanie zasady równej

⁵⁰ Por. J. Symonides, *op. cit.*, s. 181. Wskazując za autorem, w krótkim odstępie czasu uczynił to m.in. Meksyk, Argentyna, Panama, Chile, Peru, część protektoratów brytyjskich oraz Brazylia.

⁵¹ Por. J. Symonides, *Nowe Prawo...*, s. 183-184.

⁵² Por. D. Anderson, *op. cit.*, s. 387.

⁵³ Zasada ta stanowi, iż przy dokonywaniu delimitacji obszarów morskich to ląd dominuje morze.

odległości nie jest obligatoryjne, lecz w czasie negocjacji należy brać pod uwagę w szczególności ogólną konfigurację wybrzeży⁵⁴. Wśród decyzji Trybunału w Hadze powołujących się na to orzeczenie znalazły się późniejsze decyzje z zakresu prawa morza, m.in. w sprawie sporu o szelf kontynentalny pomiędzy Tunezją i Libią⁵⁵, w sprawie sporu o szelf kontynentalny pomiędzy Libią i Malcią⁵⁶ oraz w sprawie granicy lądowej i morskiej pomiędzy Nikaraguą i Hondurasem⁵⁷, a także orzeczenie arbitrażowe w sprawie delimitacji szelfu kontynentalnego z 1977 roku⁵⁸ oraz w sprawie delimitacji granic na Morzu Czarnym z 2009 r.⁵⁹.

Proces uniwersalizacji prawa morza

Uniwersalizacja prawa morza⁶⁰ rozumiana jest jako proces upowszechniania całościowego (holistycznego) podejścia do problematyki związanej z ochroną mórz i działalnością człowieka na morzach. Podejściu holistycznemu przeciwstawia się podejście sektorowe mające bez wątpienia korzenie osadzone głęboko w praktyce prawa morza⁶¹. Wskazuje się jednak, że takie podejście fragmentuje Ocean Światowy i w związku z tym jest nieefektywne w zakresie zarządzania nim w skali globalnej, a wręcz utrudnia ochronę środowiska morskiego. Sektorowość bowiem *de facto* eksponuje kryterium odległości danego obszaru od wybrzeża, pomijając najistotniejsze dla ochrony mórz uwarunkowania ekosystemowe⁶². Jako przykład wskazuje się na problemy związane ze zmianami klimatycznymi oraz wyekspl-

⁵⁴ D. Anderson, *op.cit.*, s. 387.

⁵⁵ Sprawa sporu o szelf kontynentalny (Tunezja vs Libia), ICJ Rep. 1982.

⁵⁶ Sprawa sporu o szelf kontynentalny (Libia vs Malta), ICJ Rep 1985.

⁵⁷ Sprawa granicy lądowej i morskiej pomiędzy Nikaraguą i Hondurasem, ICJ Rep. 2007, § 113.

⁵⁸ Continental Shelf (U.K./Fr.), XVIII R.I.A.A. 271 (Mar. 14, 1978).

⁵⁹ Sprawa delimitacji granic na Morzu Czarnym pomiędzy Rumunią i Ukrainą, ICJ Rep. 2009.

⁶⁰ Uniwersalizacja (od łac. *universalis* – powszechny, ogólny) – nadawanie czemuś charakteru powszechnego, wszechstronnego, wznoszącego się ponad partykularyzm; dążenie do ogarnięcia pewnej całości, uznanie zasady dominacji całości nad częściami. Por. B. Dunaj [red.], *Słownik współczesnego języka polskiego*, Wilga, Warszawa 1996, s. 1180. Terminem „uniwersalizacja prawa morza” posługuje się M. Hayashi, *The 1994 Agreement for the Universalization of the Law of the Sea Convention*, „Ocean Development and International Law”, 1996, Vol. 27, s. 31–39, wskazując na instrumenty prawne, ułatwiające powszechną akceptację Konwencji NZ o prawie morza.

⁶¹ Ocean w ujęciu fizycznym stanowi integralną jedność, natomiast prawny punkt widzenia dzieli oceany na obszary morskie o różnym statusie prawnym.

⁶² Por. H. Wang, *Ecosystem Management...*, s. 46.

atowaniem niektórych żywych zasobów morza, które to zagadnienia wymagają zintegrowanych rozwiązań w skali międzynarodowej⁶³.

Można wskazać przy tej okazji na orzeczenie MTS w sprawie jurysdykcji rybackiej⁶⁴, które już w roku 1974 jako pierwsze wyraziło potrzebę całościowego podejścia do mórz i oceanów. Orzeczenie to podniosło, iż w obliczu możliwości wyczerpania potencjału oceanów zwyczajowa zasada *laissez-faire*⁶⁵ – odnosząca się do żywych zasobów morza pełnego – powinna być zastąpiona przez uznanie obowiązków względem praw innych państw oraz względem potrzeby zachowania możliwości czerpania korzyści przez wszystkich⁶⁶. Sprowokowało to dyskusję nad granicami wolności mórz i potrzebą wprowadzania elementów spójnego zarządzania żywymi zasobami morza w celu ich ochrony, co znalazło odzwierciedlenie w preambule UNCLOS i zapoczątkowało ewolucję w kierunku „wspólnoty międzynarodowej”⁶⁷.

Ważnym orzeczeniem wdrażającym koncepcję zintegrowanego zarządzania zasobami morza jest sprawa rozpatrywana przez MTPM w Hamburgu, a dotycząca południowego błękitnego tuńczyka (Southern Bluefin Tuna Cases)⁶⁸. Sprawa ta, ukazując różnice pomiędzy administracją globalną

⁶³ Jako pierwszy uwagę na ten problem zwrócił Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości w Hadze w sprawie jurysdykcji rybackiej – ICJ Rep. 1974, § 72. MTS wskazał m.in., że dotychczasowe swobodne podejście państw do żywych zasobów morza pełnego powinno zostać zastąpione podejściem zachowującym możliwość czerpania korzyści z morza przez wszystkich uczestników obrotu prawnomorskiego. Por. J. Gilas, *Sprawiedliwość międzynarodowa gospodarcza*, „Studia Iuridica”, 1991, t. XVIII, z. 3, s.11.

⁶⁴ Sprawa jurysdykcji rybackiej (Zjednoczone Królestwo vs Islandia; RFN vs Islandia) ICJ Rep. 1974. Stan faktyczny tej sprawy został przedstawiony w części dotyczącej procesu konstytucjonalizacji prawa morza.

⁶⁵ Zasada ta implikowała w praktyce swobodne traktowanie przez państwa rybołówcze żywych zasobów morza pełnego. Określenie *laissez-faire* (fr. pozwólcie czynić) jest użyte w orzeczeniu w sprawie jurysdykcji rybackiej ICJ Rep. 1974, s. 31, § 72.

⁶⁶ Sprawa jurysdykcji rybackiej, ICJ Rep. 1974, s. 31, § 72.

⁶⁷ Zob. D. Pyć, *Prawo Oceanu Światowego...*, s. 41.

⁶⁸ Sprawa południowego błękitnego tuńczyka, ITLOS Case No. 3 & 4. Stan faktyczny: sprawa dotyczy ochrony żywych zasobów południowego błękitnego tuńczyka, którego połowy na wielką skalę rozpoczęły się w latach 50. XX wieku. Pod wpływem ustanowienia Konwencji NZ o prawie morza Australia, Nowa Zelandia oraz Japonia postanowiły nieformalnie zarządzać zasobami tuńczyka, ograniczając jego połowy o 40% w latach 1985-1989. W roku 1993 strony sporu formalizowały wcześniejsze porozumienie podpisując w Canberze Konwencję o zachowaniu południowego błękitnego tuńczyka (CSBT) i powołując Komisję ds. południowego błękitnego tuńczyka. Spór pomiędzy stronami powstał w wyniku różnicy zdań odnośnie naukowej oceny procesu przywracania ławic, prowadzonego przez ww. Komisję. W 1995 roku Japonia zaproponowała podniesienie limitu połowowego na tuńczyka, lecz strony nie osiągnęły porozumienia w tym zakresie. Japonia jednostronnie rozpoczęła więc eksperymentalne połowy, co doprowadziło do zakończenia negocjacji i wszczęcia przez strony procedury, przewidzianej w art. 286 Konwencji o prawie Morza. Spór został poddany procedurze arbitrażowej w dniu 15 lipca 1999 r., zgodnie z Anekssem

i krajową, zespala system zarządzania połowami oparty na Konwencji NZ o prawie morza z systemem zarządzania opartym na Konwencji o zachowaniu południowego błękitnego tuńczyka (Konwencja CSBT)⁶⁹. Trybunał w Hamburgu potwierdził w tej sprawie, iż poszczególne systemy konwencyjne mogą modyfikować postanowienia Konwencji o prawie morza pomiędzy stronami tych konwencji, jednak z poszanowaniem celów wyrażonych w UNCLOS. Orzeczenie to jest również przykładem na to, że decyzje MTPM nie pozostają obojętne na orzecznictwo trybunałów haskich, zarówno MTS, jak i jego poprzednika, jakim był STSM.

Z kolei sprawa MOX Plant dotyczy kwestii zachowania środowiska morskiego, ale jest też przykładem *sui generis* dialogu w sporze kompetencyjnym pomiędzy TSUE w Luksemburgu a MTPM w Hamburgu, gdzie system unijny i konwencyjny uzupełniają się wzajemnie. Spór w sprawie MOX Plant wniesiono do MTPM w Hamburgu (Irlandia vs Zjednoczone Królestwo) oraz do TSUE w Luksemburgu⁷⁰. W tej sprawie zastosowanie mogły mieć potencjalnie aż trzy procedury⁷¹, z czego procedura unijna zastrzegła sobie wyłączność. Sprawa MOX Plant ukazała aspekt, jakim jest współpraca trybunałów międzynarodowych i ponadnarodowych wpływająca na efektywność międzynarodowego prawa morza. Jest również dowodem na dialog pomiędzy trybunałami międzynarodowymi.

Stan faktyczny. Sprawa dotyczy brytyjskiej instalacji w Sellafield, w której dokonywano przetwarzania technologicznego zużytego paliwa nuklearnego (proces określany jako *mixed oxide fuel* – MOX – paliwo z mieszanki tlenków), używanego jako źródło energii w elektrowniach atomowych. Zdaniem Irlandii, poprzez transport radioaktywnych substancji i ewentualność emisji tych substancji do morza, stworzono zagrożenie dla środowiska na Morzu Irlandzkim, co stanowiło naruszenie Konwencji o ochronie środowiska naturalnego na Morzu Irlandzkim, a także Konwencji o prawie morza⁷². Z kolei Komisja UE skierowała przeciwko Irlandii zarzuty doty-

VII Konwencji o prawie morza. Zob. M. Dąbkowska, *Odpowiedzialność i załatwianie...*, s. 200.

⁶⁹ Por. D. Pyć, *Prawo Oceanu Światowego...*, s. 213, przyp. 35.

⁷⁰ Orzeczenie TS w Luksemburgu w sprawie C-459/03 Komisja vs Irlandia. Spór ten został rozstrzygnięty również przez MTPM w Hamburgu: Case No. 10 Irlandia vs Zjednoczone Królestwo.

⁷¹ Procedura oparta na aneksie VI UNCLOS – MTPM w Hamburgu, procedura oparta na aneksie VII UNCLOS – trybunał arbitrażowy oraz procedura związana z art. 344 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej zobowiązującym państwa członkowskie do niepoddawania sporów dotyczących wykładni i stosowania prawa unijnego procedurze innej niż przewidzianej prawem UE.

⁷² J. Symonides, *Międzynarodowy Trybunał...*, s. 165-166. Por. ITLOS/Press 62, 3 December 2001, Press Release, *ORDER IN THE MOX PLANT CASE (IRELAND v. UNITED*

czące naruszenia przez Irlandię zobowiązań wynikających z art. 192 i 193 Traktatu o utworzeniu Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej-Euratom (TEWEA) oraz art. 292 Traktatu o Wspólnocie Europejskiej (obecny art. 344 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej – TFUE)⁷³. Zobowiązania wynikające z tych artykułów dotyczyły obowiązku niepoddawania sporów dotyczących wykładni i stosowania obu traktatów procedurze innej niż przewidziana w tych traktatach. Irlandia podważała legalność zezwolenia na budowę zakładu recyklingowego w Zjednoczonym Królestwie, które zostało wydane zgodnie z postanowieniami prawa unijnego. Jednak wbrew zobowiązaniom traktatowym Irlandia wszczęła procedurę najpierw na podstawie Konwencji o ochronie środowiska morskiego północno-wschodniego Atlantyku, a po oddaleniu tej skargi – na podstawie art. 293 UNCLOS, rozpoczynając postępowanie arbitrażowe na mocy aneksu VII Konwencji⁷⁴. Na rozprawie przed Trybunałem arbitrażowym powołanym zgodnie z aneksem VII UNCLOS Irlandia zażądała, by uwzględniono wszystkie normy prawne wiążące strony sporu, w tym prawo unijne. W efekcie sąd arbitrażowy wobec zagrożenia wydania sprzecznych ze sobą rozstrzygnięć oraz ze względu na wzajemny szacunek instytucji sądowych, zawiesił postępowanie do czasu wyjaśnienia przez TSUE w Luksemburgu wszelkich wątpliwości kompetencyjnych w tym zakresie⁷⁵. Chodziło o ustalenie i klaryfikację rozdziału kompetencji pomiędzy państwa członkowskie a Unię Europejską wynikających z mieszanych umów międzynarodowych⁷⁶, jaką dla Unii jest Konwencja o prawie morza⁷⁷.

Należy ponadto wskazać, że Trybunał w Luksemburgu miał udział w procesie związkiwania się UE ze zwyczajowym prawem morza przed wejściem w życie KPM, a także w kształtowaniu się Wspólnej Polityki Rybołówstwa UE. Pierwszym orzeczeniem, które *implicite* uznawało takie związanie, był wyrok w sprawie Komisja Europejska vs Zjednoczone Królestwo⁷⁸ wydany

KINGDOM), s. 2, zob. także: *Permanent Court of Arbitration, PRESS RELEASE, MOX Plant, Arbitral Tribunal Issues Order No. 6, Terminating Proceedings*.

⁷³ W związku z wejściem w życie Traktatu Lizbońskiego w dniu 1 grudnia 2009 r., zlikwidowana została Wspólnota Europejska, jej następcą prawnym jest Unia Europejska. W związku z tym nazwa TWE została zmieniona na *Traktat o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej* (TFUE).

⁷⁴ Patrz: pkt 30-34 orzeczenia TS w Luksemburgu w sprawie C-459/03 Komisja vs Irlandia.

⁷⁵ Pkt 41-48 orzeczenia TS w Luksemburgu w sprawie C-459/03 Komisja vs Irlandia.

⁷⁶ Mieszana umowa międzynarodowa przyznaje kompetencje w swoim zakresie zarówno UE, jak i państwom członkowskim. Szerzej: J. Gao, *Comments on: Commission of the European Communities vs Ireland*, China University of Political Sciences and Law, <http://chinesejil.oxfordjournals.org/cgi/content/abstract/jmn022v1> [dostęp: 23.05.2016].

⁷⁷ Por. D. Anderson, *op.cit.*, s. 600-603.

⁷⁸ Zob. Orzeczenie TS w Luksemburgu w sprawie C-146/89 Komisja vs Zjednoczone Królestwo.

już po podpisaniu przez UE Konwencji o Prawie Morza. Trybunał powołał się w tym wyroku na reguły prawa międzynarodowego dotyczące zasad ustalania szerokości morza terytorialnego oraz linii podstawowej wyrażone w Konwencjach Genewskich z 1958 r. oraz w UNCLOS z 1982 r.⁷⁹.

Jednak bezpośrednio potwierdzenie związania UE zwyczajowym prawem morza zostało wyrażone przez sędziów z Luksemburga dopiero w kolejnym orzeczeniu w sprawie Poulsen⁸⁰. Trybunał zaznaczył w nim, iż UE, wykonując swoje kompetencje w zakresie rybołówstwa, musi brać pod uwagę międzynarodowe prawo morza. Sędziowie zaznaczając, że UNCLOS w tamtym momencie nie weszła jeszcze w życie, wskazali, że wiele postanowień tej Konwencji jest postrzeganych jako wyraz współczesnego zwyczajowego prawa morza. Podobnie sędziowie TSUE w Luksemburgu wypowiedzieli się w sprawie E.A. Mondiet S.A. vs Armement Islais SARL⁸¹, gdzie utrzymano stanowisko z poprzednich spraw wskazując, iż UE posiada tę samą jurysdykcję co państwa członkowskie w stosunku do statków podnoszących banderę jednego z państw członkowskich⁸². Zgodnie z tym państwa członkowskie UE powinny zatem być stroną zainteresowaną w kwestiach zachowania żywych zasobów występujących na morzu pełnym, przylegającym do obszarów podlegających częściowej jurysdykcji państw członkowskich.

W orzeczeniu TSUE w sprawie Kramer⁸³ sędziowie stwierdzili, że kompetencje UE w sferze międzynarodowych stosunków morskich wynikają z kompetencji do stanowienia prawa pochodnego⁸⁴. Ze względu na te ustalenia Trybunał uznał, że – podobnie jak w przypadku państw członkowskich – UE może podejmować środki w celu zachowania morskich zasobów biologicznych na morzu otwartym, które przylega do obszarów podlegających częściowej jurysdykcji państw członkowskich. W stosunku do państw członkowskich UE od roku 1998 – zgodnie z deklaracją przystąpienia – UE

⁷⁹ Patrz: pkt 2-4 orzeczenia TSUE w sprawie C-146/89 Komisja vs Zjednoczone Królestwo. Trybunał używa sformułowania: „*According to the general rules of international law, as consolidated...[in the conventions]*”.

⁸⁰ Orzeczenie TS w Luksemburgu w sprawie C-286/90 Anklagemyndigheden vs Peter Michael Paulsen, Diva Navigation Corp.

⁸¹ Orzeczenie TS w Luksemburgu w sprawie C-405/92 E.A. Mondiet S.A. v. Armement Islais SARL.

⁸² Zob. pkt 12-13 orzeczenia TS w Luksemburgu w sprawie C-405/92 w sprawie E.A. Mondiet S.A. vs Armement Islais SARL. Trybunał odwołał się w tym miejscu do swoich wcześniejszych orzeczeń (m.in. w połączonej sprawie 3/76, 4/76 i 6/76 Kramer [1976], w sprawie 61/77 Commission vs Ireland [1978], w sprawie C-258/89 Commission v Spain [1991] oraz w sprawie C-286/90 Poulsen and Diva Navigation [1992]).

⁸³ Orzeczenie TS w Luksemburgu z 14.07.1976 r. w połączonych sprawach 3/76, 4/76 i 6/76 C-405/92 w sprawie C. Kramer, H. van den Berg i Kramer en Bais.

⁸⁴ Patrz: pkt 19/20 orzeczenia TS w Luksemburgu w sprawie C. Kramer, H. van den Berg i Kramer en Bais.

posiada wyłączne kompetencje w odniesieniu do ochrony i gospodarowania zasobami rybnymi oraz międzynarodowego handlu morskiego, natomiast kompetencje łączone z krajami członkowskimi dotyczą badań naukowych, bezpieczeństwa żeglugi, transportu morskiego oraz zapobiegania zanieczyszczeniom na morzu w zakresie uregulowanym przez Konwencję NZ o prawie morza m.in. w części II, III, V, VII i XII.

Wnioski

1. Orzecznictwo jako element współtworzący zwyczaj w prawie morza

Orzecznictwo organów sądowych i *quasi-sądowych* rozstrzygające spory w prawie morza w rzeczywistości odgrywa rolę co najmniej zbliżoną do zwyczaju oraz prawa stanowionego. Sądy i trybunały międzynarodowe, szukając podstaw prawnych swoich rozstrzygnięć, niejednokrotnie poszukują faktów przemawiających za istnieniem określonego zwyczaju (mając na uwadze przede wszystkim *opinio* oraz *usus*) celem wydobycia z niego norm prawnych. Z kolei decyzje sędziów dotyczące wskazania i zastosowania w konkretnym sporze określonych reguł prawnych zawsze będą zawierały pewien czynnik prawotwórczy. Z jednej strony sądy – przy stosowaniu i stwierdzeniu istnienia prawa – odwołują się do praktyki i wydobywają normy prawo-międzynarodowe ze zwyczajów, z drugiej zaś strony orzecznictwo przyspiesza formowanie się zwyczaju, stanowiąc dowód powszechnej praktyki (*usus*), a wręcz może ją inicjować i tym samym zwyczaj współtworzyć.

Analogicznie sądownictwo może również paraliżować rozwój zwyczaju międzynarodowego poprzez stwierdzenie, że w danym przypadku nie można mówić o wystarczających dowodach przemawiających za istnieniem danego zwyczaju. Charakteryzuje to rolę orzecznictwa jako czynnika w dużym stopniu determinującego powstawanie zwyczajów międzynarodowych, czego przykładem był proces rozszerzania się uprawnień państw nadbrzeżnych (*creeping jurisdiction*). Jak wskazuje James Leslie Brierly, negatywny wpływ „mglistych” zasad zawartych w zwyczaju międzynarodowym może być zredukowany jedynie poprzez rozwój orzecznictwa, w czym tkwi istota rozwoju prawa międzynarodowego.

2. Orzecznictwo jako czynnik generujący oczekiwania normatywne

Kwestią wyjściową jest ustalenie, iż sądy i trybunały międzynarodowe nie tworzą żadnego formalnego źródła prawa. Niemniej rola orzecznictwa

międzynarodowego nigdy dotąd nie była tak silna. Przyczyn tego należy doszukiwać się w ogólnym rozwoju prawa międzynarodowego, w jego niekompletności, w zjawisku fragmentacji tego prawa, czy też w procesie rozszerzania podmiotowości międzynarodowej. Orzecznictwo coraz częściej bezpośrednio wpływa na procesy kodyfikacyjne, czego wyrazem niejednokrotnie były projekty Komisji Prawa Międzynarodowego. Implikacją tej tezy jest uznanie, iż współczesne kodyfikacje międzynarodowe w rzeczywistości w większym stopniu wyrażają istniejącą praktykę prawa (zwyczaje i orzeczenia sądowe), aniżeli tworzą rozwój tego prawa. Kodyfikacja jest więc w przeważającym stopniu elementem formułującym i systematyzującym normy już istniejące. Orzecznictwo generuje określone oczekiwania odnośnie procesów kodyfikacyjnych bądź wręcz tworzy nowe normy prawa międzynarodowego. Ważną rolą orzecznictwa – jako elementu dynamiczniej reagującego od zwyczajów – staje się efektywne generowanie energii potrzebnej do dokonania właściwych zmian w prawie stanowionym w celu prawidłowej ochrony środowiska morskiego.

BIBLIOGRAFIA

Literatura:

1. Anderson D., *Modern Law of the Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden/Boston 2008.
2. Brodecki Z., Pyć D., *Odpowiedzialność prewencyjna w prawie morza [w:] Odpowiedzialność międzynarodowa jako element międzynarodowego porządku prawnego*, red. A. Kozłowski, B. Mielnik, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 2009.
3. Brodecki Z., *Odpowiedzialność w prawie morza [w:] Konwencja NZ o Prawie Morza z 1982 r. w piętnastą rocznicę wejścia w życie*, red. C. Mik, K. Marciniak, TNOiK, Toruń 2009.
4. Brodecki Z. *Odpowiedzialność za zanieczyszczenie morza*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1983.
5. Dąbkowska M. *Odpowiedzialność i załatwianie sporów w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza*, Rozprawa doktorska, Gdańsk 2002.
6. Hayashi M., *The 1994 Agreement for the Universalization of the Law of the Sea Convention*, „Ocean Development and International Law”, 1996, Vol. 27.
7. Janusz-Pawletta B., *Delimitacja obszarów morskich w prawie międzynarodowym*, „Prawo morskie”, 2009, t. XXV.

8. *International Maritime Dictionary*, red. Kerchove R. de, Nostrand Co. Inc., Toronto-New York-London 1948.
9. Koziński M.H., *Morskie prawo publiczne*, Wyższa Szkoła Morska w Gdyni, Gdynia 1997.
10. *Prawo morskie*, red. J. Łopuski Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz-Toruń 1998, t. II cz. I.
11. Pyć D., *Modyfikacja zasady „zanieczyszczający płaci” w związku z wypadkiem tankowca Erika* [w:] *Gdańskie Studia Prawnicze. Przegląd orzecznictwa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2009.
12. Pyć D., *Olej na falach* [w:] *Fascynujące ścieżki filozofii prawa*, red. J. Zajadło, LexisNexis, Warszawa 2008.
13. Pyć D., *Prawo Oceanu Światowego. Res usus publicum*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011.
14. Sohn L.B., Juras K.G., Noyes J.E., Franckx E., *Law of the Sea in a nutshell*, West, Saint Paul 1, 2010.
15. Storey N., *What price cod?: a tugmaster’s view of the cod wars*, Hutton Press, Beverley 1992.
16. Symonides J., *Nowe prawo morza*, PWN, Warszawa 1986.
17. Utton A.E., *Protective Measures and the „Torrey Canyon”*, „Boston College Law Review”, 1968, Rev. 613.
18. Wang H., *Ecosystem Management and Its Application to Large Marine Ecosystems: Science, Law and Politics*, „Ocean Development & International Law” 2004, Vol. 35.
19. Wolfke K., *Rozwój i kodyfikacja prawa międzynarodowego. Wybrane zagadnienia z praktyki ONZ*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1972.

Źródła internetowe:

1. Gao J., *Comments on: Commission of the European Communities v. Ireland*, China University of Political Sciences and Law, <http://chinesejil.oxfordjournals.org/cgi/content/abstract/jmn022v1> [dostęp 23.10.2016].
2. Lewandowski P., *Bezpieczeństwo ekologiczne morza – konstrukcja quadrivium*, <http://superfluum.wordpress.com/2011/07/15/bezpieczenstwa-ekologiczne-morza-konstrukcja-quadrivium/> [dostęp: 15.10.2016].

THE INFLUENCE OF INTERNATIONAL JUDICATURE ON THE PROTECTION OF MARINE ENVIRONMENT

Keywords: *protection of the sea, international judiciary, universalization of the Global Ocean.*

SUMMARY

International judicature shapes and tailors protection mechanisms of marine environment, and simultaneously through its decisions generates normative expectations of the international community, which have an effect in the codification processes of the law of the sea. The ground of such a strong position of international tribunals in legal-marine relations is Art. 38 of the Statute of the International Court of Justice whose contents affect the practice of the entire international judiciary. The Tribunal in Hague enjoys the highest esteem and the greatest persuasive power of its decisions amongst international courts, and its decisions for years have been forming norms of the international law.

Paweł Marcin Chyc – doktor nauk prawnych, wykładowca, absolwent Wydziału Prawa i Administracji UG, członek Komisji Prawa Morskiego Oddział PAN w Gdańsku oraz Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego w Szczecinie, makler morski, Inspektor w Odwoławczej Izbie Morskiej. Dotychczasowe badania naukowe związane z prawem morskim, prawem międzynarodowym publicznym, prawem prywatnym międzynarodowym oraz z prawem własności intelektualnej.

Zuzanna PEPŁOWSKA-DĄBROWSKA

ODPOWIEDZIALNOŚĆ CYWILNA ZA SZKODY SPOWODOWANE ZANIECZYSZCZENIEM WÓD OLEJAMI W WYBRANYCH PRAWACH STANOWYCH USA

Słowa kluczowe: zasada „płaci zanieczyszczający”, odpowiedzialność cywilna, zanieczyszczenie, oleje, prawo stanowe, Stany Zjednoczone Ameryki, *Oil Pollution Act*.

STRESZCZENIE

Skuteczna walka z zanieczyszczeniem morza, w tym olejami, jest istotnym elementem zapewnienia bezpieczeństwa morskiego. Jedną ze strategii zwalczania zagrożenia zanieczyszczeniami jest takie ukształtowanie reżimu odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem, aby zapewniał on efekt prewencyjny. W prawie ochrony środowiska przyjmuje się, że funkcja prewencyjna odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniami zachodzi, gdy regulacja realizuje zasadę „płaci zanieczyszczający” (ang. *polluter pays*). Artykuł poświęcony jest analizie wybranych praw stanowych Stanów Zjednoczonych Ameryki z zakresu odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem wód olejami. Podjęta zostaje próba ustalenia, w jakim zakresie wybrane prawa stanowe kierują się zasadą *polluter pays*.

Wprowadzenie

W kontekście bezpieczeństwa morskiego niezwykle istotnym zagadnieniem jest walka z zanieczyszczeniami ze statków morskich, z czym wiąże się problematyka odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczysz-

czeniu ze statków. Odpowiedzialność cywilna oprócz funkcji kompensacyjnej spełniać ma bowiem również funkcję prewencyjną. Przyjęta w 1972 r. przez państwa OECD, a następnie m.in. przez Traktat Europejski z Maastricht, zasada „płaci zanieczyszczający” (ang. *polluter pays*) ma na celu jej realizację. Oznacza ona, że zasadnym jest, aby to zanieczyszczający ponosił finansowy ciężar związany z wyrównaniem szkody spowodowanej zanieczyszczeniem. Efekt prewencyjny i kompensacyjny odpowiedzialności cywilnej jest najpełniej wypełniany, jeśli to podmiot odnoszący ekonomiczne korzyści niebezpiecznej działalności ponosi ryzyko z nią związane¹.

Regulacje prawne z zakresu odpowiedzialności cywilnej za zanieczyszczenia ze statków w różnym stopniu wdrażają powyższą zasadę. Międzynarodowy system kompensacji za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejowym opierający się na Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1992 r. (CLC'92)² oraz Międzynarodowej konwencji o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami z 1992 r., (FUND'92)³, uzupełnionej Protokołem z 2003 r.⁴ w znacznym stopniu od niej odchodzi, na co zwracano uwagę w literaturze przedmiotu⁵. Dzieje się tak przede wszystkim z uwagi na przyjęty na gruncie konwencji zabieg skupienia odpowiedzialności na właścicielu statku (mechanizm nazywany „kanalizowaniem odpowiedzialności”, ang. *channeling of liability*), wyłączenie odpowiedzialności za szkodę w środowisku *per se* oraz kwotowe ograniczenie odpowiedzialności właściciela statku.

Kanalizowanie odpowiedzialności, jej kwotowe ograniczenie oraz brak odpowiedzialności za utracone wartości użytkowe środowiska były przedmiotem krytyki ze strony Komisji Europejskiej⁶. Prawo unijne w znacznie większym stopniu kieruje się zasadą „płaci zanieczyszczający”, czego przykładem jest dyrektywa o odpowiedzialności za szkody w środowisku⁷ (która

¹ P. Wetterstein, *Complete freedom of the Seas or Polluter Pays for Everything?* [w:] *General Trends in Maritime and Transport Law 1929-2009*, red. J. Schelin, Jure AB, Stockholm 2009, s. 111.

² Dz.U. 2001 r. Nr 136, poz. 1527.

³ Dz.U. 2001 r. Nr 135, poz. 1530.

⁴ Protokół z 2003 r. do Międzynarodowej konwencji o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami z 1992 r., Dz.U. z 2009 r. Nr 49, poz. 392.

⁵ *Idem*, s. 142; *Prawo morskie*, red. J. Łopuski, t. II, cz. 2, Branta, Bydgoszcz 1998, s. 173.

⁶ Communication from the Commission to the European Parliament and the Council on a second set of Community measures on maritime safety following the sinking of the oil tanker Erika, COM(2000) 802 final, 6.12.2000 r.

⁷ Dyrektywa 2004/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r., Dz.U. UE L 143 z 30.04.2004, s. 56-75; tak również: P. Wetterstein, *Complete...*, s. 113

nie znajduje jednak zastosowania do szkód spowodowanych zanieczyszczeniem olejami ze statków).

Podobnie prawo federalne Stanów Zjednoczonych Ameryki, które nie przystąpiły do międzynarodowego reżimu kompensacji szkód olejowych, a po katastrofalnym wycieku z tankowca *Exxon Valdez* przyjęły własną ustawę Oil Pollution Act z 1990 r. (OPA)⁸, w większym stopniu spełnia funkcję prewencyjną. Akt ten w znacznej mierze różni się od rozwiązań przyjętych na gruncie konwencji międzynarodowych. W szczególności zobowiązuje podmiot odpowiedzialny do naprawienia szkody w zasobach naturalnych, odchodzi od kanalizowania odpowiedzialności oraz znacznie utrudnia powołanie się na kwotowe jej ograniczenie. Co ciekawe, ustawa OPA dopuszcza istnienie odrębnych praw stanowych regulujących odpowiedzialność cywilną za szkody olejowe. Po katastrofalnym wycieku z tankowca *Exxon Valdez* Senat Stanów Zjednoczonych Ameryki opowiedział się wyraźnie za możliwością wprowadzenia surowszych reżimów odpowiedzialności cywilnej w poszczególnych stanach. Tym samym tzw. *saving clause* pozwala na przyjęcie przez stany dodatkowych regulacji z zakresu odpowiedzialności za wyciek oleju oraz działań mających na celu usunięcie zanieczyszczenia⁹. Zagwarantowane zostało również prawo do utrzymywania stanowych funduszy kompensujących poszkodowanych w przypadku wycieku oleju na wodach stanowych¹⁰ oraz właściwość stanowego prawa precedensowego¹¹. Potwierdził to w swoim orzeczeniu Sąd Najwyższy USA w 2000 r.¹².

W poniższym artykule zostanie przedstawiony krótki zarys przyjętych rozwiązań z zakresu odpowiedzialności cywilnej za szkody olejowe na gruncie

i nast.; S. M. Carbone, F. Munari, L. Schiano di Pepe, *The Environmental Liability Directive and liability for damage to the marine environment*, „Journal of International Maritime Law”, 2007, vol. 13, z. 5, s. 342.

⁸ Oil Pollution Act, 33 U.S.C.A. § 2701 i nast., więcej zob. Z. Pełowska, *Konwencyjny system odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami a amerykański Oil Pollution Act*, „Prawo Morskie”, 2011, t. XXVII, s. 117-128; R. Force, *A Comparison of the Recovery of Compensation for Injury to Natural Resources under the 92 CLC and Fund Convention with the U.S. Oil Pollution Act of 1990* [w:] *Maritime Pollution, Liability and Policy, China, Europe and US*, red. M. G. Faure, H. Lixin, S. Hongjun, Wolters Kluwer International, Alphen aan den Rijn 2010, s. 263-284; I. Kim, *A comparison between the international and US regimes regulating oil pollution liability and compensation*, „Marine Policy”, 2003, vol. 27, s. 265-279.

⁹ OPA, § 2718(a)(1).

¹⁰ OPA, § 2718(b).

¹¹ OPA, § 2718(a)(2), *Dotsie Development, Inc. v. Arctic Peace Shipping, Co. Ltd.*, 1996 WL 866119, 1996.

¹² *United States of America vs Locke*, 529 U.S. 89 (2000); zob. więcej: P. H. Avery, *State Oil Spill Prevention Laws and Intertnako: When is State Law Preempted?*, „Ocean and Coastal Law Journal”, 2001, vol. 6, s. 133 i nast.

wybranych praw stanowych. Na tej podstawie dokonana zostanie ocena, w jakim stopniu prawa stanowe USA czynią zadość zasadzie „płaci zanieczyszczający”, osiągając prewencyjny efekt regulacji.

Przyjęte przez stany reżimy odpowiedzialności za szkody olejowe różnią się między sobą w stopniu, w jakim uniemożliwia to sklasyfikowanie ich według cech wspólnych¹³. Wiele przyjęło odpowiedzialność każdej osoby, która spowodowała lub pozwoliła na wyciek oleju do wód stanowych (np. Wirginia¹⁴ czyniąca osobą odpowiedzialną także każdy podmiot eksploatujący urządzenie, pojazd lub statek, z którego wyciek nastąpił, Południowa Karolina¹⁵, Connecticut¹⁶), przy czym ich odpowiedzialność może być pełna (np. Południowa Karolina¹⁷) lub kwotowo ograniczona (np. Wirginia¹⁸). Niektóre stany (np. Georgia¹⁹) uregulowały pojęcie podmiotu odpowiedzialnego na wzór OPA, (czyli uczyniły nim właściciela, operatora lub czarterującego *bareboat* w przypadku wycieku ze statku; właściciela lub operatora w przypadku wycieku z urządzenia lądowego; dzierżawcę lub posiadacza koncesji w przypadku wycieku z urządzenia morskiego)²⁰. W Teksasie²¹ i Luizjanie²² odpowiedzialność solidarną ponoszą właściciel statku, operator oraz każdy, kto spowoduje wyciek, przy czym ich odpowiedzialność jest kwotowo ograniczona²³. Inne stany obarczyły odpowiedzialnością również odbiorcę lub właściciela ładunku olejowego. Jego odpowiedzialność może być subsydiarna wobec odpowiedzialności właściciela lub operatora statku (np. New Jersey, za koszty usunięcia oleju²⁴, Floryda²⁵) lub solidarna (np. Kalifornia²⁶). Odpowiedzialność właściciela ładunku może być kwotowo ograniczona (np. Floryda²⁷) lub nieograniczona (np. Kalifornia²⁸), choć istnieją przepisy stanowe, które wraz z wykazaniem winy po stronie pod-

¹³ Zob. także: S. R. Eubank, *Patchwork Justice: State Unlimited Liability Laws in the Wake of the Oil Pollution Act of 1990*, „Maryland Journal of International Law and Trade”, 1994, vol. 18, s. 155 i n.

¹⁴ Va. Code Ann. § 62.1-44.34:18.

¹⁵ SC Code 1976 § 48-43-820.

¹⁶ CT Gen Stat § 22a-451.

¹⁷ Code 1976 § 48-43-820.

¹⁸ Va. Code Ann. § 62.1-44.34:18 H.

¹⁹ Ga. Code Ann., § 12-5-501.

²⁰ 33 U.S. Code § 2701(32).

²¹ V.T.C.A., Natural Resources Code § 40.003 (20).

²² LSA-R.S. 30:2454 (20).

²³ LSA-R.S. 30:2479; V.T.C.A., Natural Resources Code § 40.202.

²⁴ N.J.S.A. 58:10-23.11g (c) (2).

²⁵ FL Stat. § 376.12 (10).

²⁶ Ann. Cal. Gov. Code § 8670.56.5.

²⁷ FL Stat. § 376.12 (10).

miotu odpowiedzialnego zobowiązują go do uiszczenia wielokrotności poniesionych kosztów usunięcia oleju. Mowa tu o prawie Connecticut, które w przypadku wykazania niedbalstwa osoby odpowiedzialnej nakładają na nią obowiązek pokrycia kosztów usunięcia oleju w wysokości 150%, natomiast w przypadku winy umyślnej w wysokości 200%. W zakresie przekraczającym poniesione koszty usunięcia oleju, odszkodowanie to zbliżone jest charakterem do *punitive damages*, czyli odszkodowania o charakterze sankcji nakładanego przez amerykańskie sądy cywilne obok odszkodowania wyrównującego szkodę (ang. *compensatory damages*) w celu ukarania sprawcy czynu niedozwolonego wyrządzonego podstępnie lub umyślnie²⁹. Cechą wspólną wszystkich partykularnych praw stanowych jest wprowadzenie odpowiedzialności na zasadzie ryzyka oraz wymóg finansowego jej zabezpieczenia. Występują jednak prawa stanowe zaosttrzające odpowiedzialność obiektywną poprzez rezygnację z klasycznych przesłanek egzoneracyjnych (tak w Kalifornii, gdzie odpowiedzialność za usunięcie oleju nie jest wyłączona w przypadku siły wyższej³⁰). Większość stanów uzupełniła lukę, jaką Kongres pozostawił w OPA w zakresie zwolnienia z odpowiedzialności osób niosących pomoc w zapobieganiu zanieczyszczeniom. W wielu ustawach stanowych wyłączona jest ich odpowiedzialność na zasadzie ryzyka za szkody spowodowane przy udzielaniu pomocy (np. w Connecticut, Georgii, Południowej Karolinie, Wirginii, Kalifornii, New Jersey)³¹.

Poniżej przedstawione zostaną wybrane prawa stanowe Florydy oraz Kalifornii. Ich charakterystyka będzie uwzględniać elementy prewencyjne regulacji oparte o zasadę „płaci zanieczyszczający”.

Floryda

Odpowiedzialność za zanieczyszczenie wód stanowych olejami reguluje na Florydzie ustawa *Pollutant Discharge Prevention and Removal Act*³². Uznaje ona za bezprawne wpuszczanie substancji zanieczyszczających, w tym oleju, do wód stanowych³³. Ustawa dotyczy wycieków ze statków i wszelkich urządzeń. W przypadku statków prawo Florydy zobowiązuje,

²⁸ Ann.Cal.Gov.Code § 8670.56.5.

²⁹ Black's Law Dictionary, Westlaw, St. Paul. MN, 2004.

³⁰ West's Ann.Cal.Gov.Code § 8670.56.5.

³¹ CT Gen Stat § 22a-452.b; GA Code § 12-5-501; Code 1976 § 48-43-820; Code 1976 § 48-43-560; Va. Code Ann. § 62.1-44.34:18 D; Ann. Cal. Gov. Code § 8670.56.6; N.J.S.A. 58:10-23.11g1.

³² FL Stat. § 376.011 i n.

³³ FL Stat. § 376.041 w zw. z F.S.A. § 376.031 (16).

aby każda jednostka, która może przewozić daną ilość substancji niebezpiecznych, posiadała plan zapobiegania i kontroli wycieku substancji niebezpiecznych. Na pokładzie takiego statku ma się znajdować specjalnie przeszkolony oficer, który jest w stanie pokierować akcją usuwania zanieczyszczenia zgodnie z planem danego statku. Brak spełnienia powyższych wymogów grozi kapitanowi statku karą pieniężną³⁴. Osoba powodująca wyciek substancji niebezpiecznej jest zobowiązana do niezwłocznego podjęcia akcji usuwającej zanieczyszczenie. W innym przypadku usunięcie oleju przeprowadzane jest przez władze stanowe. Odpowiedzialność obiektywną za koszty usunięcia oleju oraz szkody wyrządzone osobom trzecim, jak również za szkodę w środowisku, ponosi w przypadku zanieczyszczenia pochodzącego ze statku jego właściciel, operator lub czarterujący *bareboat*. Szkada osób trzecich ograniczona jest do szkody majątkowej wynikającej ze zniszczenia mienia³⁵. Odmiennie niż na gruncie OPA nie jest więc dopuszczalne domaganie się odszkodowania za tzw. czystą szkodę ekonomiczną, czyli szkodę majątkową, która nie wynika ze zniszczenia mienia uszkodzonego lub wyrządzenia mu szkody na osobie³⁶. W przypadku zanieczyszczenia środowiska ta postać szkody może przybrać ogromne rozmiary. Skala osób, których dochód uzależniony jest od środowiska morskiego jest rozległa. Mowa tu nie tylko o podmiotach bezpośrednio czerpiących z zasobów morskich, jak rybacy, ale również o osobach prowadzących działalność gospodarczą lub zawodową tylko pośrednio opierającą się o środowisko morskie (np. hotelarze nadmorscy, pośrednicy nieruchomości w miejscowościach nadmorskich lub działający tam sklepikarze). Brak ograniczenia lawiny roszczeń z tytułu czystej szkody ekonomicznej prowadziłby do nierealnego obciążenia odpowiedzialnością dłużnika³⁷. Stąd FUND'92 w ramach międzynarodowego systemu kompensacji szkód olejowych wykształcił stabilną praktykę oddalania tych roszczeń, które nie zasługiwały na kompensację³⁸. Podobnie nie wszystkie roszczenia z tytułu czystej szkody ekonomicznej są uwzględniane na gruncie OPA³⁹. Prawo stanowe Florydy nie daje wcale

³⁴ FL Stat. § 376.071.

³⁵ FL Stat. § 376.031.

³⁶ Zob. więcej: B. Lewaszkiwicz-Petrykowska, *Zasada pełnego odszkodowania (mity i rzeczywistość)* [w:] *Rozprawy Prawnicze, Księga pamiątkowa Profesora Maksymiliana Pazdana*, red. W. Popiołek, L. Ogiegło, M. Szpunar, Zakamycze, Kraków 2005, s. 1074.

³⁷ Z. Peplowska, *Odpowiedzialność za szkodę w środowisku morskim – różne podejście do szkody na przykładzie odpowiedzialności cywilnej za zanieczyszczenia olejami* [w:] *Konwencja NZ o Prawie Morza z 1982 r. W piętnastą rocznicę wejścia w życie*, red. C. Mik, K. Marciniak, TNOiK, Toruń 2009, s. 419.

³⁸ Claims Manual, IOPCF 2013, s. 32.

³⁹ M. Davies, *Liability Issues Raised by the Deepwater Horizon Blowout*, „Australian and New Zealand Maritime Law Journal”, 2011, no. 25, s. 38.

możliwości kierowania takich roszczeń wobec podmiotu odpowiedzialnego. Nakłada natomiast obowiązek naprawienia szkody spowodowanej wyciekiem olejowym w zasobach naturalnych. Zanieczyszczający zobowiązany jest do kompensacji na rzecz władz stanowych, które występują w roli powiernika zasobów naturalnych Florydy. Podobnie jak OPA, ustawa opiera się na założeniu, iż najlepszą formą naprawy szkody w środowisku jest jego przywrócenie do stanu sprzed zanieczyszczenia. Gdy niemożliwa jest restytucja środowiska, osoba odpowiedzialna zobowiązana jest do zapłaty odszkodowania obejmującego utracone wartości zasobów naturalnych dla społeczeństwa, w tym wartości estetyczne, komercyjne, rekreacyjne, majątkowe czy edukacyjne. Podobnie jak w OPA, zakłada się, iż trudności w oszacowaniu ich wymiaru nie powinny zwalniać zanieczyszczającego z obowiązku kompensacji szkód poniesionych przez społeczeństwo. Jednak ustawodawca Florydy wybrał odmienny od przyjętego w prawie federalnym mechanizm szacowania szkody w środowisku. Zamiast obarczenia osoby odpowiedzialnej kosztami działań dostarczających społeczeństwu wartości użytkowych środowiska ekwiwalentnych do wartości utraconych, ustawa Florydy wprowadza skomplikowany matematyczny wzór, na podstawie którego wyliczane jest odszkodowanie za zniszczone zasoby naturalne⁴⁰. Jego wysokość uzależniona jest między innymi od miejsca wycieku (przy czym wyciek na lądzie wiąże się z wyższym odszkodowaniem), powierzchni i typu zniszczonego zasobu (np. zniszczenie 1 stopy kwadratowej rafy koralowej odpowiada kwocie 10 USD), funkcji użytkowych, jakie pełnił dany zasób (wyższe odszkodowanie należne będzie za zanieczyszczenie np. parku narodowego lub wybrzeża morskiego) oraz rodzaju środka zanieczyszczającego. Wzór przedstawia się w następujący sposób:

Odszkodowanie = 1 USD x ilość galonów środka zanieczyszczającego x wskaźnik umiejscowienia wycieku¹ x wskaźnik szczególnej strefy zarządzania² + powierzchnia lub długość naruszonego zasobu x wskaźnik siedliska³ x wskaźnik szczególnej strefy zarządzania x wskaźnik rodzaju środka zanieczyszczającego⁴.

Przy czym:

- ¹ wskaźnik umiejscowienia wycieku równy jest: 8 dla wycieków lądowych, 5 dla wycieków blisko linii brzegowej lądu, 1 dla wycieków na morzu, 1 dla wycieków poza wodami stanowymi, gdy wyciek przemieszcza się na wody stanowe;
- ² wskaźnik szczególnej strefy zarządzania równy jest: 2 dla wycieków zanieczyszczających strefy o szczególnej wartości rekreacyjnej, estetycznej,

⁴⁰ FL Stat. § 376.121.

- ekologicznej, edukacyjnej, konsumpcyjnej lub gospodarczej (m.in. parki narodowe i stanowe, wybrzeża morskie, rezerваты przyrody, siedliska zagrożonych gatunków); 1 dla wycieków zanieczyszczających strefy inne niż strefy o szczególnych wartościach;
- ³ wskaźnik siedliska równy jest: 10 USD za stopę kwadratową rafy koralowej; 1 USD za stopę kwadratową trawy morskiej lub lasu mangrowego; 1 USD za stopę kwadratową piaszczystej plaży; 0,5 USD za stopę kwadratową rafy ostryg, bagien słonowodnych, bagien słodkowodnych; 0,05 USD za stopę kwadratową błota lub piasku;
- ⁴ wskaźnik rodzaju środka zanieczyszczającego równy jest: 8 dla oleju bunkrowego; 4 dla odpadów olejowych, ropy naftowej, asfaltu; 1 m.in. dla płynów hydraulicznych, oleju dieslowego, lotniczych olejów napędowych⁴¹.

W przypadku mniejszych wycieków, poniżej 25 galonów, wzór nie jest stosowany, a przyjęte jest zryczałtowane odszkodowanie w wysokości 50 USD.

Jedynie w wyjątkowych sytuacjach powiernik może odejść od powyższego wzoru na rzecz metod przyjętych na gruncie OPA, m.in. gdy nie została zidentyfikowana osoba zanieczyszczająca lub osoba odpowiedzialna zwolniła się z odpowiedzialności⁴².

Metoda szacunkowa z Florydy przypomina więc poniekąd technikę przyjętą w Związku Radzieckim. Zgodnie z radziecką ustawą *Metodika* oszacowanie szkody opierało się o wzór matematyczny, zgodnie z którym odszkodowanie za każdy metr sześcienny zanieczyszczonej wody wynosiło 2 ruble⁴³. Należy jednak zaznaczyć, że wymiar odszkodowania na gruncie regulacji z Florydy jest mniej przypadkowy. Bierze bowiem pod uwagę wiele czynników różnicujących charakter wycieku oraz naruszonego lub zniszczonego zasobu naturalnego.

Ustawa wprowadziła również specjalny fundusz, *Florida Coastal Protection Trust Fund*, który ma na celu zabezpieczenie środków finansowych na odszkodowania i koszt podjętych środków zapobiegawczych. Fundusz zasilany jest przez kary pieniężne od osób zanieczyszczających wody Florydy oraz sumy uzyskane od osób odpowiedzialnych tytułem odszkodowania za zniszczenie zasobów naturalnych Florydy, a także podatki nałożone na każdą baryłkę środka zanieczyszczającego importowanego

⁴¹ *Idem*.

⁴² *Idem*.

⁴³ Z. Brodecki, *Zmiany w międzynarodowym systemie odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem morza olejami*, „Prawo Morskie”, 1986, t. I, s. 128, przyp. 11.

do – lub wyprodukowanego na Florydzie⁴⁴. Osoba trzecia usuwająca zanieczyszczenie dobrowolnie lub na prośbę władz może wystąpić do funduszu z roszczeniem o zwrot rozsądnych kosztów akcji⁴⁵. Podmiot odpowiedzialny może domagać się zwrotu pełnych kosztów usunięcia oleju, jeśli skutecznie powoła się na przesłanki egzoneracyjne, które są analogiczne do wprowadzonych w OPA, uzupełnione o przesłankę spowodowania wycieku całkowicie przez działanie rządu federalnego, stanowego lub hrabstwa⁴⁶. W przypadku, gdy odpowiedzialność nie została wyłączona, a jedynie ograniczona, osoba odpowiedzialna może wystąpić o zwrot kosztów w zakresie, w jakim przewyższają one limit odpowiedzialności⁴⁷. Kwotowe ograniczenie odpowiedzialności obejmuje jedynie koszty usunięcia oleju; odszkodowanie za szkodę w środowisku oraz szkody wyrządzone osobom trzecim nie podlega limitacji.

Kolejną odmiennością w stosunku do regulacji federalnej jest poszerzenie kręgu osób odpowiedzialnych o właścicieli środków zanieczyszczających przewożonych jako ładunek. Są oni zobowiązani do pokrycia kosztów usunięcia zanieczyszczenia oraz odszkodowanie w zakresie, w jakim nie pokrył ich właściciel lub operator statku, do wysokości kwotowego limitu odpowiedzialności uzależnionego od tonażu statku. Jednak w praktyce odpowiedzialność właściciela ładunku olejowego będzie występowała rzadko. Jest on bowiem zwolniony z odpowiedzialności w przypadku, gdy korzysta ze statku, którego właściciel lub operator posiada ubezpieczenie odpowiedzialności lub inne jej finansowe zabezpieczenie⁴⁸. Ustawa Florydy wymaga zabezpieczenia finansowego odpowiadającego wymogom OPA⁴⁹. Poszkodowanym przysługuje *actio directa* wobec ubezpieczyciela lub gwaranta dającego inne zabezpieczenie finansowe⁵⁰.

Prawo Florydy, podobnie jak wiele innych praw stanowych, wprowadza ochronę osób pomagających dobrowolnie lub na prośbę władz w usunięciu zanieczyszczenia. Osoby takie poniosą odpowiedzialność jedynie, gdy szkoda spowodowana została z ich rażącego niedbalstwa lub winy niewybaczalnej⁵¹.

⁴⁴ FL Stat. § 376.11.

⁴⁵ FL Stat. § 376.09 (7a).

⁴⁶ FL Stat. § 376.12 (7b).

⁴⁷ FL Stat. § 376.09 (7b).

⁴⁸ FL Stat. § 376.12 (10).

⁴⁹ FL Stat. § 376.14 (1).

⁵⁰ FL Stat. § 376.14 (2).

⁵¹ FL Stat. § 376.09 (4).

Kalifornia

Ze względu na długą historię wycieku ropy naftowej do wód stanowych⁵² Kalifornia posiada kompleksową regulację z zakresu prewencji i odpowiedzialności za szkody olejowe⁵³. Po katastrofie tankowca *American Trader* w 1990 r.⁵⁴ została przyjęta ustawa *Lempert-Keene-Seastrand Oil Spill Prevention and Response Act*⁵⁵. W porównaniu z prawem federalnym, ustawa kalifornijska wprowadza znacznie większą odpowiedzialność po stronie ładunku. Podobnie jak w OPA, właściciele produktów olejowych finansują funkcjonowanie funduszu otwartego na kompensację szkód olejowych⁵⁶. Jednak w Kalifornii dodatkowo właściciel ładunku olejowego, osoba aranżująca przewóz oleju drogą morską (ang. *transporter*) lub osoba przyjmująca odpowiedzialność za olej zobowiązani są solidarnie z właścicielem statku, operatorem lub czarterującym *bareboat* za wyrównanie szkód olejowych, w tym pokrycie kosztu usunięcia oleju⁵⁷. Odmienność ustawy kalifornijskiej wyraża się również w zawężonym katalogu przesłanek egzoneracyjnych zwalniających z odpowiedzialności za koszty usunięcia zanieczyszczenia. Do katalogu tego nie należy bowiem okoliczność siły wyższej (ang. *Acts of God*) lub działania wojenne⁵⁸. Z obowiązku poniesienia kosztów usunięcia oleju zwalnia natomiast dowód spowodowania szkody czynem karalnym osoby trzeciej, innej niż pracownik lub agent podmiotu odpowiedzialnego⁵⁹. Podobnie jak w przypadku OPA, egzoneracja nie zachodzi, gdy osoba odpowiedzialna zaniecha zgłoszenia wycieku władzom lokalnym lub nie podejmie czynności zapobiegających zanieczyszczeniu⁶⁰.

Zakres szkód podlegających kompensacji jest analogiczny do wymienionych w OPA, przy czym w przypadku czystej szkody ekonomicznej odszkodowanie jest zasadne tylko, gdy poszkodowany udowodni, iż jego zarobki

⁵² M.in. wyciek oleju z platformy wiertniczej powodujący szkody w rejonie Santa Barbara w 1969 r.

⁵³ P.H. Avery, *op. cit.*, s. 121.

⁵⁴ W wyniku wycieku z *American Trader* do wód południowej Kalifornii w okolicach plaży Huntington dostało się około 300 tys. galonów ropy naftowej.

⁵⁵ Ustawa została skodyfikowana, znajduje się obecnie w Ann.Cal. Gov.Code §§ 8670.1 – 8670.73.

⁵⁶ Zgodnie z § 8670.48 Ann.Cal.Gov.Code ten, kto jest właścicielem oleju w chwili jego odbioru w morskim terminalu zobowiązany jest do uiszczania 0.25 \$ od każdej baryłki produktu olejowego.

⁵⁷ Ann. Cal. Gov. Code § 8670.3 (z) w zw. z § 8670.56.5 (i).

⁵⁸ Ann. Cal. Gov. Code § 8670.56.5 (b)

⁵⁹ *Idem*.

⁶⁰ Ann. Cal. Gov. Code § 8670.56.5 (c).

pochodziły z działalności opartej o zniszczone mienie lub środowisko przynajmniej w 25%⁶¹. Ustawa nie reguluje kompensacji szkód na osobie, której poszkodowany może domagać się na innej podstawie prawnej⁶². Podobnie jak w OPA, wymagane jest finansowe zabezpieczenie odpowiedzialności za szkody spowodowane wyciekami oleju. Certyfikat finansowego zabezpieczenia udzielany jest przez wskazane władze lokalne dla statku lub właściciela ładunku olejowego. Żaden statek nie może przewozić ładunku olejowego po wodach Kalifornii bez powyższego certyfikatu⁶³.

Regulacja ustanawia dwa fundusze. Pierwszy, *The Oil Spill Prevention and Administration Fund*, wykorzystywany jest do finansowania programów zapobiegających zanieczyszczeniom olejowym, badaniom z zakresu ochrony środowiska itp.⁶⁴. Z kolei drugi, *The Oil Spill Response Trust Fund*, służy finansowaniu usuwania zanieczyszczenia i wypłacie odszkodowań osobom trzecim w sytuacji, gdy osoba odpowiedzialna nie istnieje lub nie jest w stanie naprawić szkody, a środki z funduszu federalnego nie są wystarczające⁶⁵. Oba fundusze finansowane są przez osoby, które są właścicielami produktów olejowych w chwili odbioru ładunku z terminala morskiego⁶⁶. Ustawa wprowadza swoistą procedurę dochodzenia odszkodowania. Po pierwsze, fundusz stanowy wynagradza szkodę olejową w przypadku, gdy nie ma wyznaczonej osoby odpowiedzialnej za wyciek. W sytuacji, gdy desygnowana jest osoba odpowiedzialna, poszkodowani powinni kierować roszczenia do niej lub osoby dającej zabezpieczenie finansowe. Jeśli osoba odpowiedzialna lub dający zabezpieczenie nie wynagrodzi szkody w ciągu 60 dni, poszkodowani kierują roszczenia do funduszu federalnego ustanowionego na gruncie OPA – *The Oil Spill Liability Trust Fund* (OSLTF). Fundusz kalifornijski wypłaci odszkodowanie, gdy szkoda nie zostanie wynagrodzona przez OSLTF po upływie 60 dni. Jednakże w przypadku, gdy roszczenie opiewa na mniej niż 50 tys. USD, poszkodowany może wystąpić bezpośrednio do funduszu stanowego, z pominięciem osoby odpowiedzialnej i OSLTF. Fundusz stanowy nabywa roszczenia regresowe w stosunku do osoby odpowiedzialnej, która nie wypłaciła odszkodowania⁶⁷.

Podobnie jak inne prawa stanowe, ustawa kalifornijska wyłącza odpowiedzialność osób, które niosąc pomoc w zapobieganiu zanieczyszczenia

⁶¹ Ann. Cal.Gov.Code § 8670.56.5 (h) (6).

⁶² Ann. Cal. Gov. Code § 8670.56.5 (j).

⁶³ Ann. Cal.Gov.Code § 8670.37.51 (a).

⁶⁴ Ann. Cal.Gov.Code § 8670.38.

⁶⁵ Ann. Cal.Gov.Code § 8670.46.

⁶⁶ Ann. Cal.Gov. Code § 8670.40 i § 8670.48 (przy czym *the Oil Spill Respond Trust Fund* finansowany jest również przez osobę eksploatującą rurociąg, rafinerię lub terminal morski).

⁶⁷ Ann. Cal. Gov. Code § 8670.51.1.

spowodują szkody wobec osób trzecich. Do wynagrodzenia szkód spowodowanych przez osoby podejmujące działania zmierzające do usunięcia zanieczyszczenia zobowiązany jest podmiot odpowiedzialny. Jednak wyłączenie odpowiedzialności nie obejmuje szkód spowodowanych działaniami niezgodnymi z zaleceniami straży nadbrzeżnej, wyrządzonych rażącym niedbalstwem lub winą niewybaczalną ratownika oraz szkód na osobie⁶⁸.

Zakończenie

Amerykańska ustawa federalna OPA nie osiągnęła oczekiwanego efektu ujednoczenia regulacji prawnej w dziedzinie odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami. Legislatorzy stanowi wykorzystali zapewnioną im w OPA możliwość wprowadzenia własnych, odmiennych od prawa federalnego, zasad odpowiedzialności. Stanowi to niewątpliwie utrudnienie dla podmiotów zaangażowanych w transport oleju drogą morską. Regulacje stanowe zmierzają zwykle w kierunku zaostrzenia odpowiedzialności w stosunku do norm zawartych w OPA. Żadna z nich nie przyjmuje, znanego na gruncie konwencji CLC'92, mechanizmu kanalizowania odpowiedzialności do właściciela statku. Przeciwnie, ustawy stanowe poszerzają krąg podmiotów odpowiedzialnych w stosunku do szerokiego – w porównaniu z CLC'92 – wachlarza osób odpowiedzialnych. W szczególności niektóre prawa stanowe nakładają odpowiedzialność również na właściciela ładunku olejowego. Jedyny wyjątek dotyczy osób niosących pomoc w usuwaniu zanieczyszczenia. Jednak także w tym przypadku poniosą one odpowiedzialność, jeśli spowodowały szkodę działając w sposób zawiniony, przy czym zwykle przesłanką ich odpowiedzialności jest rażące niedbalstwo. Ponadto regulacje stanowe uwzględniają konieczność naprawienia szkody w środowisku, nie ograniczając jej do kosztów przywrócenia środowiska do stanu sprzed zanieczyszczenia. Przeciwnie, niektóre z nich korzystają z kontrowersyjnych matematycznych formuł, które w sposób abstrakcyjny pozwalają na oszacowanie rozmiaru szkody, w tym utraconych wartości, jakie wnosi do społeczeństwa środowisko morskie. Wreszcie, wiele regulacji stanowych zlikwidowało bądź zaostrzyło przesłanki umożliwiające skorzystanie podmiotom odpowiedzialnym z kwotowego ograniczenia odpowiedzialności. W efekcie uzasadniona wydaje się teza, że prawa stanowe w ramach przyjętych reżimów odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejowym w znaczący sposób realizują zasadę „płaci zanieczyszczający”.

⁶⁸ Ann. Cal. Gov. Code § 8670.56.6.

BIBLIOGRAFIA

Literatura:

1. Avery P.H., *State Oil Spill Prevention Laws and Intertnako: When is State Law Preempted?*, „Ocean and Coastal Law Journal”, 2001, vol. 6.
2. *Black’s Law Dictionary*, Westlaw, St. Paul, MN 2004.
3. Brodecki Z., *Zmiany w międzynarodowym systemie odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem morza olejami*, „Prawo Morskie”, 1986, t. I.
4. Carbone S. M., Munari F., Schiano di Pepe L., *The Environmental Liability Directive and liability for damage to the marine environment*, „Journal of International Maritime Law”, 2007, vol. 13, z. 5.
5. Davies M., *Liability Issues Raised by the Deepwater Horizon Blowout*, „Australian and New Zealand Maritime Law Journal”, 2011, no. 25.
6. Eubank S. R., *Patchwork Justice: State Unlimited Liability Laws in the Wake of the Oil Pollution Act of 1990*, „Maryland Journal of International Law and Trade”, 1994, vol. 18.
7. Force R., *A Comparison of the Recovery of Compensation for Injury to Natural Resources under the 92 CLC and Fund Convention with the U.S. Oil Pollution Act of 1990* [w:] *Maritime Pollution, Liability and Policy, China, Europe and US*, red. M. G. Faure, H. Lixin, S. Hongjun, Wolters Kluwer International, Alphen aan den Rijn 2010.
8. Kim I., *A comparison between the international and US regimes regulating oil pollution liability and compensation*, „Marine Policy”, 2003, vol. 27.
9. Lewaszkiwicz–Petrykowska B., *Zasada pełnego odszkodowania (mity i rzeczywistość)* [w:] *Rozprawy Prawnicze, Księga pamiątkowa Profesora Maksymiliana Pazdana*, red. W. Popiołek, L. Ogiegło, M. Szpunar, Zakamycze, Kraków 2005.
10. *Prawo morskie*, red. J. Łopuski, t. II, cz. 2, „Branta”, Bydgoszcz 1998.
11. Peplowska Z., *Konwencyjny system odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami a amerykański Oil Pollution Act*, „Prawo Morskie”, 2011, t. XXVII.
12. Peplowska Z., *Odpowiedzialność za szkodę w środowisku morskim – różne podejście do szkody na przykładzie odpowiedzialności cywilnej za zanieczyszczenia olejami* [w:] *Konwencja NZ o Prawie Morza z 1982 r. W piętnastą rocznicę wejścia w życie*, red. C. Mik, K. Marciniak, TNOiK, Toruń 2009.

13. Wetterstein P., *Complete freedom of the Seas or Polluter Pays for Everything?* [w:] *General Trends in Maritime and Transport Law 1929-2009*, red. J. Schelin, Jure AB, Stockholm 2009.

Akty prawne:

1. Code of Georgia Annotated, GA Code § 12-5-501 (2015).
2. Code of Virginia, § 62.1-44.34:18.
3. Dyrektywa 2004/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r., Dz.U. UE L 143 z 30.04.2004, s. 56-75.
4. General Statutes of Connecticut, CT Gen Stat § 22a-451 (2012).
5. New Jersey Revised Statutes, N.J.S.A. § 58:10-23.11.
6. Oil Pollution Act, 33 U.S.C.A. § 2701 i n.
7. Oil Spill Prevention and Response Act, Acts 1991, 1st Ex. Sess., No. 7, § 1, eff. April 23, 1991.
8. Oil Spill Response and Contingency Planning, Ann. Cal. Gov. Code § 8670.1 – 8670.95.
9. Pollutant Discharge Prevention and Control Act, FL Stat § 376.011 (2015).
10. South Carolina Code of Laws, § 48-43.
11. Texas Natural Resources Code § 40: Oil Spill Prevention and Response Act of 1991.

Orzecznictwo:

1. Dotsie Development, Inc. v. Arctic Peace Shipping, Co. Ltd., 1996 WL 866119, 1996.
2. United States of America v. Locke, 529 U.S. 89 (2000).

LIABILITY FOR DAMAGE CAUSED
BY OIL POLLUTION OF WATERS
IN CHOSEN STATE LAWS OF THE U.S.A.

Keywords: *polluter pays principal, civil liability, pollution, oil, state law, United States of America, Oil Pollution Act.*

SUMMARY

Effective fight against pollution of the sea, including oil pollution, constitutes an essential element of maritime safety. One of the strategies adopted to combat threat of pollution is to provide for a preventive effect of the civil liability regime for pollution damage. Environmental law assumes that preventive function of the civil liability for pollution damage is best achieved when regulation fulfills the “polluter pays” principal. The article is dedicated to the analysis of chosen states’ laws of the United States of America on civil liability for oil pollution damage to waters. An attempt is made to define if chosen state laws follow the “polluter pays” principle.

Zuzanna Pełowska-Dąbrowska – adiunkt w Katedrze Prawa Cywilnego i Międzynarodowego Obrotu Gospodarczego UMK w Toruniu.

Adam BUŻNIAK

ODPOWIEDZIALNOŚĆ Z TYTUŁU
SZKÓD WYRZĄDZONYCH
PRZEZ STATKI PRZEWOŻĄCE OLEJE
– WYBRANE ZAGADNIENIA PRAWNE
WRAZ Z POSTULATAMI
DE LEGE FERENDA

Słowa kluczowe: *środowisko morskie, szkody olejowe, przewóz olejów.*

STRESZCZENIE

Niniejszy artykuł jest pokonferencyjnym rozwinięciem tez przedstawionych w wygłoszonym referacie. Wybranymi zagadnieniami prawnymi związanymi z odpowiedzialnością z tytułu szkód wyrządzonych ze statków przewożących oleje są, po przywołaniu odpowiednich unormowań, skonfrontowanie teorii „zmierzchu odpowiedzialności cywilnej” wobec zasady *channeling of liability* na gruncie konwencji CLC, problematyka definicji statku w prawie polskim oraz krytyczna ocena konstrukcji normy prawnej wynikającej z art. 86 Konstytucji RP. Autor wskazuje na to, że istnieje potrzeba rewizji aktualnego stanu prawnego w tym zakresie.

Wprowadzenie

Hostis generi humanis. Wrogowie rodzaju ludzkiego¹. Pojęcie wywodzące się z czasów antycznych jest ściśle związane z piractwem morskim. Współcześnie zjawisko to jest zwalczane przez wspólnotę międzynarodową

¹ M.H. Koziński, *Zwalczanie piractwa morskiego*, „Prawo Morskie”, 2013, t. XXIX, s. 138.

z coraz większą skutecznością². Zapewne dzieje się tak w wyniku realizacji obowiązku współpracy międzynarodowej wynikającego z treści art. 100 UNCLOS: „Wszystkie państwa współdziałają w możliwie najszerszym zakresie w zwalczaniu piractwa na morzu pełnym lub w jakimkolwiek innym miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa”³. W tym miejscu należy zadać sobie pytanie, czy można mianem „wroga ludzkości” nazywać jakiegokolwiek podmioty, które dopuszczają się szkodliwego, bezprawnego naruszenia Obszaru i Zasobów – *common heritage of mankind*⁴. Niewątpliwie dokonanie umyślnego działania wyczerpującego te przesłanki wymaga szczególnej niegodziwości. Jednakże zważyć należy, iż „zanieczyszczenie morza jest jednym z podstawowych problemów naszych czasów, związanym głównie z uprzemysłowieniem i rozbudową wielkich ośrodków miejskich oraz zwiokrotnionym przewozami ropy naftowej i jej pochodnych oraz chemikaliów”⁵. Jak słusznie wskazuje Jerzy Młynarczyk, zanieczyszczenie morza (*marine pollution*) zdefiniowane zostało najpełniej w art. 1 pkt 4 UNCLOS, jako „bezpośrednie lub pośrednie wprowadzanie przez człowieka substancji lub energii do środowiska morskiego, łącznie z estuariami, które powoduje lub może powodować takie szkodliwe następstwa jak: szkody wyrządzone żywym zasobom i życiu w morzu, niebezpieczeństwa dla zdrowia człowieka, przeszkody w działalności na morzu, w tym w poławianiu i w innych zgodnych z prawem sposobach korzystania z morza, obniżanie jakości użytkowej wody morskiej i pogarszanie warunków wypoczynku”⁶.

² *Ibidem*, s. 151; D. Pyć, *Wybrane aspekty prawne i ekologiczne związane z układaniem rurociągów podmorskich*, „Prawo Morskie”, 2006, t. XXII, s. 30-32.

³ Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz.U. 2002 Nr 59, poz. 543).

⁴ *Vide*: art. 136 UNCLOS.

⁵ J. Młynarczyk, *Prawo Morskie*, Info Trade, Gdańsk 2002, s. 274

⁶ *Ibidem*, s. 275; Szerzej o definicji zanieczyszczenia środowiska morskiego i sozologii morza: *Leksykon prawa morskiego: 100 podstawowych pojęć*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, C.H. Beck, Warszawa 2013, s. 612-617; *Encyklopedia podręczna prawa morskiego*, red. J. Łopuski, E. Kowalewski, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1982, s. 67-69; *Leksykon bezpieczeństwa morskiego*, red. T. Szubrycht, C.H. Beck, Warszawa 2016, s. 244; J. Łopuski, *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1969, *passim*; M. Nesterowicz, *Ograniczenie odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich*, TNOiK, Toruń 2002, s. 295-325; D. Pyć, *Prawna ochrona Morza Bałtyckiego*, „Prawo Morskie”, 1999, t. XI, s. 81-86; D. Pyć, *Zasada zrównoważonego rozwoju a ochrona środowiska morskiego w obszarze Morza Bałtyckiego*, „Prawo Morskie”, 2002, t. XII, s. 89-102; D. Pyć, *Zarządzanie ryzykiem introdukcji do środowiska morskiego obcych gatunków inwazyjnych. Analiza wytycznych IMO do konwencji balastowej*, „Prawo Morskie”, 2011, t. XXVII, s. 179-203; GESAMP (IMCO/FAO/UNESCO/WMO Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution) Report of the First Session, GESAMP I/11; J. Ciechanowicz, *Problemy ustalania odszkodowania w sprawach związanych z ochroną środowiska morskiego*, „Prawo Morskie”, 1990, t. IV, s. 131-150; J. Ciechanowicz,

Wobec kształtu powyższej definicji (oraz definicji legalnych zawartych w innych konwencjach międzynarodowych⁷) należy przyjąć, że w zasadzie wyłącznie czynniki antropogenne są obiektem zainteresowania unormowań ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami. Wyłączeniu natomiast podlegają zjawiska naturalne, które mogą doprowadzić do degradacji wód mórz, oceanów i wód śródlądowych, tj. powódzie, działalność wulkaniczna czy spontaniczna emisja substancji z wnętrza ziemi. W pewnym, filozoficznym, sensie można więc uznać, że to właśnie ludzkość stanowi dla siebie pierwszoplanowe zagrożenie – jego szczególną formą jest zjawisko tzw. ekoterroryzmu⁸. Aktualny stan prawny w zakresie definicji zanieczyszczenia środowiska morskiego oraz sozologicznych norm prawnych wynika zapewne z tych bodźców, które doprowadziły do zainicjowania stanu wzmoczonej inicjatywy legislacyjnej wspólnoty międzynarodowej, poszcze-

Bezpieczeństwo ekologiczne obszaru Morza Bałtyckiego – aspekty prawnomiędzynarodowe, „Prawo Morskie”, 1993, t. VII, s. 5-16; J. Ciechanowicz, *Z ewolucji pojęcia zanieczyszczenia morza na przykładzie Bałtyku*, „Prawo Morskie”, 1998, t. X, s. 91-102; J. Ciechanowicz, *Ochrona środowiska morskiego w prawie polskim i Unii Europejskiej*, „Prawo Morskie”, 2000, t. XIII, s. 35-53; J. Ciechanowicz-McLean, *Ramowa dyrektywa wodna a ochrona środowiska*, „Prawo Morskie”, 2013, t. XXIX, s. 107-115; M.H. Koziński, *Morskie prawo publiczne*, Wydawnictwo Akademii Morskiej, Gdynia 2015, s. 131-132; M.H. Koziński, *Odpowiedzialność cywilna za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem morza*, „Prawo Morskie”, 1999, t. XII, s. 49-72; P. Lewandowski, *Prawna ochrona wód morskich i śródlądowych przed zanieczyszczeniem*, Wydawnictwo UG, Gdańsk 1996, *passim*; P. Lewandowski, *Źródła zagrożenia ekologicznego dla wód morskich i śródlądowych – zagadnienia definicyjne*, „Prawo Morskie”, 1993, t. VI, s. 89-117; P. Lewandowski, *Kodeks morski o odpowiedzialności za szkody ekologiczne*, „Zeszyt Naukowy Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni, 2012, Zeszyt 19. Prawo 3”, s. 117-120; L. Łukaszuk, *System instrumentów zapobiegania i zwalczania antropogenicznych zanieczyszczeń mórz w strategii ONZ (UNEP) – wybrane zagadnienia*, „Prawo Morskie”, 1993, t. VII, s. 71-92; L. Łukaszuk, *The marine environment protection and the Baltic Sea coastal states cooperation (some legal problems)*, „Prawo Morskie”, 1993, t. VII, s. 93-111; E. Gold, *New directions in ship-generated marine pollution control: the new law of the sea and developing countries*, „Prawo Morskie”, 1988, t. II, s. 127-139; Z. Brodecki, *Odpowiedzialność za zanieczyszczenie morza*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1983, *passim*; Z. Brodecki, *Extension of geographical scope of the conventions on liability for pollution damage*, „Prawo Morskie”, 1988, t. II, s. 141-149; B. Ziemblicki, *Prawo dla żeglarzy*, Oficyna Wydawnicza Alma-Press, Warszawa 2015, s. 153-154; Z. Peplowska-Dąbrowska, *Odpowiedzialność za szkodę w środowisku morskim – różne podejście do szkody na przykładzie odpowiedzialności cywilnej za zanieczyszczenia olejami [w:] Konwencja NZ o prawie morza z 1982 r.*, red. C. Mik, K. Marciniak, TNOiK, Toruń, 2009, s. 417 i nast.; M. Pięłowski, *Zapobieganie zanieczyszczeniom w wybranych międzynarodowych konwencjach morskich*, [http://tchie.uni.opole.pl/freeECE/S_16_4/Piglowski_16\(S4\).pdf](http://tchie.uni.opole.pl/freeECE/S_16_4/Piglowski_16(S4).pdf) [dostęp: 30.12.2016].

⁷ M. Pięłowski, *op. cit.*

⁸ J. Ciechanowicz-McLean, *Morskie aspekty terroryzmu ekologicznego*, „Prawo Morskie”, 2007, t. XXIII, s. 79-89.

gólnych państw i organizacji w przedmiocie zapewnienia solucji omawianego problemu. Impulsem, który wymógł stworzenie instrumentów prawnych służących temu celowi, było ryzyko wystąpienia katastrofalnych szkód ekologicznych⁹ oraz niewątpliwie – wielkie katastrofy statków przewożących oleje i instalacji wydobywczych.

18 marca 1967 r. tankowiec *Torrey Canyon*, w wyniku błędu nawigacyjnego, uderzył w skały Seven Stones między wyspami Scilly a wybrzeżem Kornwalii, uwalniając 120 000 t ropy¹⁰. Zanieczyszczeniu uległy plaże Kornwalii i Normandii. Rezultatem tej pierwszej i zarazem największej w historii Europy szkody olejowej było uchwalenie konwencji CLC w 1969 r.

23 marca 1989 r. tankowiec *Exxon Valdez* uderzył w skały w Zatoce Księcia Williama u wybrzeży Alaski, uwalniając około 50 milionów litrów surowej ropy naftowej. Kapitan w chwili wypadku pozostawał w stanie nietrzeźwości¹¹. Zanieczyszczeniu uległo około 1900 km linii brzegowej Alaski. Rezultatem tego wydarzenia było uchwalenie Oil Pollution Act w 1990 r.

12 grudnia 1999 r. tankowiec *Erica* uległ katastrofie w Zatoce Biskajskiej, w wyłącznej strefie ekonomicznej Francji, uwalniając prawie 20 tysięcy ton ropy naftowej. Zanieczyszczeniu uległo 400 km linii brzegowej tego państwa. Rezultatem była silna legislacyjna reakcja Unii Europejskiej, która przyjęła tzw. „pakiety *Erica*”¹².

Podstawy prawne

- 1) Unormowania krajowe dotyczące zanieczyszczeń morza ze statków przewożących oleje. Obejmują przede wszystkim Konstytucję RP, Kodeks morski, Kodeks cywilny i ich „ustawową obudowę”¹³ oraz akty wykonawcze¹⁴;

⁹ Z. Brodecki, *Catastrophic incidents in shipping*, „Prawo Morskie”, 1991, t. V, s. 157-158.

¹⁰ G.W. Keeton, *The Lessons of Torrey Canyon: English Law Aspects*, „The Current Legal Problems”, 1968, s. 94 i nast.; Ch.Hill, *Maritime Law*, Lloyd’s London Press, London 1985, s. 265-309; M. Nesterowicz, *Szkoda spowodowana zanieczyszczeniem olejowym według konwencji CLC i Oil Pollution Act*, „Prawo Morskie”, 2001, t. XV, s. 71-72.

¹¹ Z. Pełowska, *Punitive damages w prawie morskim – orzeczenie Sądu Najwyższego USA w sprawie Exxon Shipping v. Baker*, „Prawo Morskie”, 2009, t. XXV, s. 39-41; Z. Pełowska-Dąbrowska, *Konwencyjny system odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami a amerykański Oil Pollution Act*, „Prawo Morskie”, 2011, t. XXVII, s. 117-119.

¹² Z. Pełowska-Dąbrowska, *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone katastrofą statku „Erika” (orzecznictwo francuskie)*, „Prawo Morskie”, 2013, t. XXIX, s. 23-35; M. Nesterowicz, *Trzeci pakiet bezpieczeństwa Unii Europejskiej*, „Prawo Morskie”, 2011, t. XXVII, s. 229-244.

¹³ Art. 5, 31.3, 68.4, 74.1-4 oraz art. 86 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia

- 2) unormowania konwencyjne odnoszące się do zagadnień cywilnoprawnych dotyczących zanieczyszczenia morza ze statków przewożących oleje¹⁵;
- 3) akty prawa Unii Europejskiej w zakresie ochrony środowiska morskigo¹⁶.

1997 r. (Dz.U. 1997 Nr 78, poz. 483 z późn. zm.), art. 272-278 ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (Dz.U. 2001 Nr 138, poz. 1545 z późn. zm.), ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz.U. 1995 Nr 47, poz. 243 z późn. zm.), ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. 2011 Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.), ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny (Dz.U. 1964 Nr 16, poz. 93 z późn. zm.), ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2001 Nr 62, poz. 627 z późn. zm.), ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz.U. 2001 Nr 115, poz. 1229 z późn. zm.).

¹⁴ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 maja 1997 r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zanieczyszczeń na morzu (Dz.U. 1997 Nr 53, poz. 337), rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2002 r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (Dz.U. 2002 Nr 239, poz. 2026), rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (Dz.U. 2013 Nr 0, poz. 1538), rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przekazywania informacji przez armatora statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające (Dz.U. 2004 Nr 102, poz. 1076), rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 26 stycznia 2006 r. w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębienia dna oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji (Dz.U. 2006 Nr 22, poz. 166), rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 maja 2003 r. w sprawie przekazywania informacji przez armatora statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające (Dz.U. 2003 Nr 101, poz. 938), rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 października 2008 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przekazywania informacji przez armatora statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające (Dz.U. 2008 Nr 183, poz. 1135), rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 8 marca 2012 r. w sprawie deklaracji o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających (Dz.U. 2012 Nr 0, poz. 303), rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie przeglądów i inspekcji oraz międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczeniem przez statki (Dz.U. 2015 Nr 0, poz. 1806).

¹⁵ Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz.U. 2002 Nr 59, poz. 543), Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, sporządzona w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r. (Dz.U. z 1976 r. Nr 32, poz. 184) wraz z protokołami londyńskimi (Dz.U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1526, Dz.U. z 2008 r. Nr 155, poz. 962), Międzynarodowa konwencja o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1971, sporządzona w Brukseli dnia 18 grudnia 1971 r. (Dz.U. 1986 Nr 14, poz. 79) wraz z protokołem londyńskim (Dz.U. 2001 Nr 136, poz. 1529), Międzynarodowa Konwencja o gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza olejami oraz współpracy w tym zakresie (Konwencja OPRC), przyjęta w Londynie dnia 30 listopada 1990 r. (Dz.U. 2004 Nr 36, poz. 323), Międzynarodowa Konwencja dotycząca interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia olejami, sporządzona w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r. (Dz.U. 1976 Nr 35, poz. 207) wraz z Protokołem z 1973 r. doty-

Ponadto „współcześnie utrwaliła się wyraźna tendencja do ścisłego wiązania spraw bezpieczeństwa na morzu z zapobieganiem zanieczyszczeniom środowiska morskiego”, czego przykładem są zmiany w konwencji SOLAS dotyczące bezpiecznej eksploatacji statku (*ISM Code*)¹⁷. Warto wymienić, znajdujący się poza polskim porządkiem prawnym, amerykański *Oil Pollution Act*¹⁸, który nie umyka uwadze polskiej jursprudencji morskiej¹⁹. Należy przyjąć, że globalnie nie istnieje jednolity reżim odpowiedzialności za szkody olejowe spowodowane przez statki przewożące oleje.

czącym interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia morza substancjami innymi niż olej, Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji, sporządzona w Moskwie, Waszyngtonie, Londynie i Meksyku dnia 29 grudnia 1972 r. (Dz.U. 1984 Nr 11, poz. 46), Międzynarodowa Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (MARPOL) sporządzana w Londynie dnia 2 listopada 1973 r. (Dz.U. 1987 Nr 17, poz. 101), Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzona w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. (Dz.U. 2000 Nr 28, poz. 346), Konwencja o morzu pełnym sporządzona w Genewie dnia 29 kwietnia 1958 r. (Dz.U. 1963 Nr 33, poz. 187), Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie (LLMC) sporządzona w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz.U. 1986 Nr 35, poz. 175), Porozumienie o ochronie małych waleń Bałtyku i Morza Północnego, sporządzone w Nowym Jorku dnia 17 marca 1992 r. (Dz.U. 1999 Nr 96, poz. 1108).

¹⁶ Art. 191-193 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. 2009 Nr 203, poz. 1569), rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiające Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu (Dz.U. L 208 z 5.8.2002) wraz z aktami zmieniającymi (Dz.U. L 245 z 29.9.2003, Dz.U. L 129 z 29.4.2004, Dz.U. L 394 z 30.12.2006, Dz.U. L 39 z 9.2.2013), rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 911/2014 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie wieloletniego finansowania działań Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego w zakresie reagowania na zanieczyszczenia morza spowodowane przez statki oraz instalacje naftowe i gazowe (Dz.U. L 257 z 28.8.2014), dyrektywa 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa (Dz.U. L 255 z 30.9.2005), dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (Dz.U. L 164 z 25.6.2008).

¹⁷ J. Młynarczyk, *op. cit.*, s. 278.

¹⁸ Oil Pollution Act (OPA), 33 U.S.C.A.; <https://www.congress.gov/bill/101st-congress/house-bill/01465>, [dostęp: 30.12.2016].

¹⁹ Szczegółowa komparatystyka systemu konwencyjnego CLC i Oil Pollution Act: Z. Pełowska-Dąbrowska, *Konwencyjny system...*, s. 118-128 oraz M. Nesterowicz, *Szkoda spowodowana...*, s. 72-89; W aktualnym stanie prawnym konstatacja, iż Oil Pollution Act jest rozwiązaniem doskonalszym od tzw. systemu konwencyjnego zasługuje w znacznej mierze na aprobatę. Argumentami o tym świadczącymi, zasługującymi na uwzględnienie, są przede wszystkim: szersza i jaśniejsza definicja szkody ekologicznej i szkody ekonomicznej, łatwiejsza kompensacja szkody dla osób prywatnych, wyższy limit odpowiedzialności za szkodę na środowisku.

Teoria „zmięczenia odpowiedzialności cywilnej” a odpowiedzialność odszkodowawcza właściciela statku z tytułu szkód olejowych na gruncie konwencji CLC 92

W prawodawstwie i orzecznictwie morskim występuje trend ku obiektywizacji odpowiedzialności²⁰. Odpowiedzialność właściciela statku zostaje wyraźnie określona przez konwencję CLC: *shall be liable for any pollution damage caused by the ship as a result of the incident*. Zgodnie z treścią art. III można stwierdzić, iż odpowiedzialność ta powstaje niezależnie od winy, jest więc odpowiedzialnością za sam skutek. „Na gruncie prawa polskiego powstanie odpowiedzialności bez winy może uzasadnić – jak wiadomo – albo motyw szczególnego ryzyka, albo względy słuszności. Łączne wystąpienie obu motywów w omawianym wypadku usprawiedliwia ogólne określenie analizowanej tu odpowiedzialności jako obiektywnej (*strict liability*)”²¹.

Działanie mechanizmu odszkodowawczego *sensu largissimo* w prawie cywilnym zostało wydatnie uzupełnione przez instytucję prawnej asekuracji podejmowanych działalności²². Instytucja ta udoskonaliła kompensację szkód powstałych przypadkowo lub w wyniku działania *vis maior*, uszczerbków majątkowych i niemajątkowych wyrządzonych przez nieznanego sprawcę lub sprawcę, wobec którego egzekucja odszkodowania mogła okazać się nieskuteczna. Osoby poszkodowane wskutek nieszczęśliwych wypadków uzyskały gwarancję pewniejszej likwidacji szkód²³. Nastąpił jednak swojego rodzaju skutek uboczny takiego stanu rzeczy. Asekuracja działalności „w pewnym zakresie wyłączyła objęte ubezpieczeniami odpowiedzialności cywilnej działanie mechanizmu odpowiedzialności odszkodowawczej”²⁴.

Teoria „zmięczenia odpowiedzialności cywilnej”, wywodząca się z jurisprudenencji francuskiej, zakłada zastępowanie odpowiedzialności sprawczej

²⁰ M.H. Koziński, *Aktualne tendencje w zakresie odpowiedzialności odszkodowawczej w stosunkach morskich*, „Prawo Morskie”, 1999, t. XI, s. 63-73; P. Lewandowski, *Kodeks morski...*, s. 120-122.

²¹ J. Młynarczyk, *op.cit.*, s. 280.

²² T. Stojek, *Ewolucja zasad odpowiedzialności cywilnej za szkodę jądrową w prawie polskim*, <http://www.bibliotekacyfrowa.pl/Content/35854/002.pdf>, [dostęp: 30.12.2016].

²³ *Ibidem*; M. Kaliński, *Szkoda na mieniu i jej naprawienie*, https://www.ksiegarnia.beck.pl/pdf/Szkoda_na_mieniu_i_jej_naprawienie_-_fragment.pdf, [dostęp: 30.12.2016]; M. Samson, *Niektóre uwagi na temat ewolucji odpowiedzialności odszkodowawczej za delikt i wypadki komunikacyjne*, https://www.piu.org.pl/public/upload/ibrowser/WU/WU1_2013/samson.pdf, [dostęp: 30.12.2016].

²⁴ T. Stojek, *op.cit.*

w reżimie deliktowym oraz kontraktowym odpowiedzialnością ubezpieczeniową, *ergo*: ubezpieczenia zawężają zakres działania odpowiedzialności odszkodowawczej za wyrządzoną szkodę²⁵. W rzeczywistości jednak, zgodnie z założeniem teorii „zmierzchu odpowiedzialności cywilnej”, następuje przesunięcie w sferze odpowiedzialności cywilnej z podmiotu, który szkodę wyrządził, na osobę ubezpieczyciela będącego gwarantem kompensacji tej szkody. W przypadku odpowiedzialności odszkodowawczej z tytułu szkód olejowych teoria może być obserwowana wyłącznie w przypadku, gdy ubezpieczony podmiot rzeczywiście ponosi odpowiedzialność za wyrządzoną szkodę (jego odpowiedzialność nie jest wyłączona). Tak więc, nawet jeżeli występuje spełnienie przesłanek jej ogólnych założeń, to teoria istnieje w bardzo ograniczonym zakresie.

To właśnie rozwój ubezpieczeń stał się intensyfikującym katalizatorem dokonującego się procesu przejścia z odpowiedzialności sprawczo-indywidualnej do odpowiedzialności gwarancyjno-repartycyjnej²⁶ oraz oddzielenia funkcji kompensacyjnej od funkcji represyjnej. W zakresie, w jakim funkcja represyjna związana z egzekwowaniem odpowiedzialności jest redukowana, preponderację uzyskuje funkcja kompensacyjna – przy ponoszeniu odpowiedzialności z tytułu wyrządzonych szkód olejowych kwestia skutecznego i pełnego naprawienia szkody jest traktowana jako pobudka wyższa od obarczenia dolegliwością indywidualnego sprawcy. Zastępowanie odpowiedzialności sprawczo-indywidualnej przez partycypacyjno-gwarancyjną nie umniejsza najważniejszej w katalogu podstawowych zasad ochrony środowiska – zasady prewencji szkód na środowisku²⁷. Zgodnie z zasadą *eius damnum cuius commodum – ubi emolumentum ibi onus* – ryzyko szkód związanych z działalnością szczególnie niebezpieczną dla otoczenia powinien ponosić ten, kto daną działalność podejmuje i osiąga z niej korzyść (jednocześnie: *commodum eius esse debet – cuius periculum est* – korzyść musi przypadać temu, kto ponosi ryzyko).

Na gruncie konwencji mamy do czynienia z pewnym podobieństwem do teorii „zmierzchu odpowiedzialności cywilnej” – następuje tutaj przesunięcie w sferze odpowiedzialności ukierunkowane na naprawienie szkody, a mianowicie tzw. kanalizowanie lub lokalizowanie odpowiedzialności (*channeling of liability*) za zanieczyszczenia morza ze statków przewożących oleje. *Channeling of liability* polega na skierowaniu odpowiedzialności

²⁵ M. Kaliński, *op.cit.*

²⁶ Por. H. Witczak, A. Kawałko, *Zobowiązania*, C.H. Beck, Warszawa 2012, s. 39-40; W. Czachórski, *Zobowiązania: zarys wykładu*, LexisNexis, Warszawa 2009, s. 212-213.

²⁷ Szerzej: D. Pyć, *Prawo rozwoju zrównoważonego: zasada prewencji i „zanieczyszczający płaci” w systemie ochrony środowiska morskiego (współczesne tendencje w prawie międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym)*, „Prawo Morskie”, 2002, t. XVII, s. 169-183.

do wybranego podmiotu (właściciela statku) z jednoczesnym wyłączeniem odpowiedzialności szeregu innych podmiotów (m.in. podwładnych i agentów właściciela statku, członków załogi, pilota lub każdej innej osoby, która nie będąc członkiem załogi, świadczy usługi na rzecz statku, czarterującego). Należy zaznaczyć, że zasada nie ma charakteru absolutnego, niewzruszalnego. Na gruncie konwencji nie występuje pełne kanalizowanie odpowiedzialności – CLC dopuszcza bowiem wystąpienie przez właściciela z roszczeniami regresowymi wobec osób trzecich.

Przyspieszenie i urzeczywistnienie realizacji funkcji kompensacyjnej następuje właśnie poprzez wyznaczenie podmiotu odpowiedzialnego, który posiada odpowiednie zabezpieczenie finansowe. Jednocześnie, przed roszczeniami z tytułu wyrządzonych przez statek przewożący oleje, zabezpieczone są podmioty niebędące właścicielem.

Podmioty te nie mogą być pozwane również na podstawie innej niż konwencje, chyba że udowodnione zostanie, iż szkoda powstała z niewybaczalnej własnej winy, czyli w wyniku ich osobistego działania lub zaniechania z zamiarem wywołania takiej szkody albo wskutek niedbalstwa i ze świadomością prawdopodobieństwa powstania takiej szkody.

Jeżeli szkoda powstała w wyniku niewybaczalnej winy własnej właściciela statku: osobistego zaniedbania lub zaniechania z zamiarem wywołania szkody albo wskutek niedbalstwa i ze świadomością prawdopodobieństwa powstania szkody, nie ma prawa do ograniczenia odpowiedzialności za taką szkodę w przypadku udowodnienia jednej z wzmiankowanych przesłanek. Gdy niewybaczalną winę udowodni się podwładnym właściciela, nie poniesie on odpowiedzialności w pełnym zakresie (może nadal ograniczyć odpowiedzialność). „W praktyce takie uregulowanie gwarantuje właścicielowi możliwość ograniczenia odpowiedzialności względem poszkodowanych”²⁸.

Art. III ust. 2 CLC stanowi wykaz przesłanek egzoneracyjnych, którymi są: wojna, działania wojenne, wojna domowa, powstanie lub zjawiska naturalne o wyjątkowym, nieuniknionym i nieodpartym charakterze; wyłączna wina umyślna osoby trzeciej; wyłączna wina organów odpowiedzialnych za utrzymanie świateł i innych urządzeń nawigacyjnych w wykonywaniu tej funkcji.

Zważając na niejednolity reżim odpowiedzialności za szkodę olejową w ujęciu globalnym (w obiegu prawnym funkcjonuje równolegle system konwencji międzynarodowych, których Polska jest stroną, i amerykańskie rozwiązanie w postaci Oil Pollution Act). Wspólnota międzynarodowa zobowiązana prawem międzynarodowym w sferze ochrony środowiska morskiego powinna dążyć do wypracowania wspólnego unormowania w zakresie odpo-

²⁸ Z. Pełowska-Dąbrowska, *Konwencyjny system...*, s. 125.

wiedzialności z tytułu szkód wyrządzonych przez statki przewożące oleje. Nie chodzi tutaj o bezwzględne przełamanie separatystycznego stanowiska Stanów Zjednoczonych w kwestii ich przystąpienia do systemu konwencyjnego. Zdecydowanie lepszym środkiem zaradczym byłaby stopniowa rewizja unormowań konwencji CLC i przyjęcie niektórych rozwiązań amerykańskich – m.in. szersza i jaśniejsza definicja szkody ekologicznej i szkody ekonomicznej, łatwiejsza kompensacja szkody, podwyższenie limitu odpowiedzialności. Należy mieć na celu także dokładniejsze uregulowanie roszczeń regresowych w konwencji CLC.

Doktryna zauważa, iż system konwencyjny w swojej niedoskonałości ustępuje regulacjom Oil Pollution Act²⁹. W przypadku niewypracowania wspólnego reżimu odpowiedzialności z tytułu szkód olejowych, różnice pomiędzy CLC a OPA mogą w przyszłości ulec pogłębieniu, co nie jest pożądane, jeżeli dążenie do globalnego ujednoczenia zasad odpowiedzialności z tytułu szkód olejowych ma w przyszłości zostać urzeczywistnione.

Problemy z definicją statku morskiego w prawie polskim

Problematyka definicji legalnej statku morskiego w ujęciu Kodeksu Morskiego jest obiektem nieustającego dyskursu w doktrynie polskiego prawa morskiego³⁰. Niezależnie od formułowanych pod adresem rzeczonyj definicji zarzutów (m.in. obarczenie tautologią w postaci błędnego koła pośredniego, które dotyka pewien zestaw definicji)³¹ należałoby ukazać różnice w definicjach legalnych statku w prawie krajowym. Kodeks morski reguluje stosunki prawne związane z żeglugą morską, definiując statek w art. 3 jako „każde urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej”; natomiast morskim statkiem handlowym jest „statek przeznaczony lub używany do prowadzenia działalności gospodarczej, a w szczególności do: przewozu ładunku lub pasażerów, rybołówstwa morskiego

²⁹ Z. Peplowska-Dąbrowska, *Konwencyjny system...*, s. 85.

³⁰ Por. Z. Godecki, *Prawo morskie jako wartość. Refleksje w związku z nowym kodeksem morskim*, „Prawo Morskie”, 2002, t. XVII, s. 44; Z. Godecki, *O pewnych niedoskonałościach kodyfikacji morskiej*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni, Zeszyt 19. Prawo 3”, s. 30-33; *Prawo Morskie*, t. II, red. J. Łopuski, „Branta”, Bydgoszcz 1998, s. 51; J. Łopuski, *Kodeks morski 2001. Tekst ustawy i uzupełniających ją umów międzynarodowych z komentarzem J. Łopuskiego*, „Branta”, Bydgoszcz-Toruń 2002, s. 13; M.H. Koziński, *Celowość nowelizacji nowego Kodeksu morskiego*, „Prawo Morskie”, 2003, t. XVIII, s. 8-13.

³¹ Z. Godecki, *O pewnych niedoskonałościach...*, s. 31-32.

lub pozyskiwania innych zasobów morza, holowania, ratownictwa morskiego, wydobywania mienia zatopionego w morzu, pozyskiwania zasobów mineralnych dna morza oraz zasobów znajdującego się pod nim wnętrza Ziemi”.

W ujęciu ustawy o bezpieczeństwie morskim, pod pojęciem statku należy rozumieć „urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również: wodoloty, poduszkowce, statki podwodne i ruchome platformy wiertnicze, chyba że powołane w ustawie umowy międzynarodowe stanowią inaczej”. Natomiast ustawa o zapobieganiu zanieczyszczeniom przez statki zawiera następującą definicję: „urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również wodoloty, poduszkowce, statki podwodne oraz umocowane i pływające platformy wiertnicze”.

Przepis art. 272 § 3 Kodeksu morskiego odsyła do znaczenia „statku” jakie nadano mu w Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, sporządzonej w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r. zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 27 listopada 1992 r.: „każdy statek morski i każde urządzenie jakiegokolwiek rodzaju pływające po morzu, skonstruowane lub przystosowane do przewożenia oleju luzem jako ładunku, z zastrzeżeniem, że statek dopuszczony do przewożenia olejów i innych ładunków będzie uznany za statek jedynie w przypadku, gdy aktualnie przewozi olej luzem jako ładunek, i podczas podróży następującej po takim przewozie, chyba, że udowodni się, iż na statku nie ma pozostałości po przewozie olejów luzem”.

Przytoczona egemplifikacja unaocznia, że nie można obecnie mówić o istnieniu jednolitego znaczenia „statku” w obrębie całej gałęzi prawa. Dodatkowo spod reżimu konwencji CLC (odnosi się ona do jednostek transportujących olej jako ładunek) wyłączone są statki żeglugi śródlądowej, ruchome instalacje wydobywcze oraz zbiornikowce, które przewożą ładunki suche. Zawarta w konwencji definicja oleju³² obejmuje trwałe węglowodorowe oleje uniwersalne (tj. ropa naftowa, olej napędowy, ciężki olej dieslowy, olej smarowy); definicją nie zostały objęte substancje pochodne tj. benzyna, nafta, paliwa lotnicze, asfalt³³.

Kodeks morski regulujący co do zasady stosunki prawne związane z żeglugą morską, nie znajduje zastosowania do platform wiertniczych trwale związanych z dnem; art. 15 ust. 5 lit. b. Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie (LLMC) wyłącza spod reżimu konwencji „pływające platformy zbudowane w celu badania lub eksploatacji naturalnych zasobów dna morskiego lub jego podłoża”. „Różnorodność urządzeń wykorzystywanych do eksploatacji dna morskiego powoduje, że Kodeks

³² Art.1 ust.5 konwencji CLC.

³³ J. Młynarczyk, *op. cit.*, s. 279.

morski może mieć zastosowanie do części z nich (np. tzw. *MODU – mobile offshore drilling units*)³⁴. Problematyka kwalifikacji *MODU* jako statku nastrocza problemów nie tylko w ujęciu prawa polskiego³⁵. W ujęciu prawa krajowego podstawą prawną odpowiedzialności cywilnej za szkody olejowe spowodowane przez „statki” nieobjęte regulacjami Kodeksu morskiego i konwencji międzynarodowych będą art. 435 i nast. Kodeksu cywilnego³⁶. Należy jednak zauważyć, że w orzecznictwie opartym na konwencji CLC ujawniają się pewne niejasności związane z definicją „statku”³⁷.

W związku z powyższym należałoby poczynić następujące sugestie. Przede wszystkim postulatem *de lege ferenda* jest nie tylko ujednoczenie definicji statku morskiego oraz jej rozszerzenie (tak aby obejmowała większy zakres urządzeń stosowanych w transporcie olejów) w prawie wewnętrznym, ale konieczność ciągłej nowelizacji Kodeksu morskiego i jego ustawowej „obudowy”. Regulacje Kodeksu morskiego, które odsyłają do znaczenia „statku” w konwencjach międzynarodowych, m.in. Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, powinny jednak zostać utrzymane do czasu wypracowania doskonalszego rozwiązania na szczeblu międzynarodowym³⁸.

Wątpliwa konstrukcja normy prawnej z art. 86 Konstytucji RP

Wątpliwości budzi konstrukcja normy prawnej wynikającej z brzmienia art. 86 Konstytucji RP: „Każdy jest obowiązany do dbałości o stan środowiska i ponosi odpowiedzialność za spowodowane przez siebie jego pogorszenie. Zasady tej odpowiedzialności określa ustawa” i w tym miejscu konieczna jest analiza jej budowy w myśl koncepcji dwuczłonowej norm sprzężonych³⁹. Z powyższego przepisu, ze względu na treść wskazań, należy odróżnić

³⁴ P. Krężel, *Odpowiedzialność cywilna za zanieczyszczenia powstałe w związku z wydobywaniem ropy naftowej na morzu*, „Prawo Morskie”, 2013, t. XXIX, s. 43.

³⁵ Ch. Hill, *op. cit.*, s. 301; M. Summerskill, *Oil rigs: law and insurance: (some aspects of the law and insurance relating to offshore mobile drilling units)*, Stevens and Sons, London 1979, s. 12-85.

³⁶ P. Krężel, *op. cit.*, s. 44.

³⁷ Zob. P. Krężel, *op. cit.*, s. 46; Z. Peplowska-Dąbrowska, *What is a ship? The Policy of the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage: the effect of the Greek Supreme Court judgment in the Slops case*, *The Aegean Review of the Law of the Sea and Maritime Law* 2010, vol. 1.; dokument IOPC/APR12/11/2 z 21.06.2012 r.

³⁸ Z uwagi na związanie Polski treścią konwencji międzynarodowych.

³⁹ L. Morawski, *Wstęp do prawoznawstwa*, TNOiK, Toruń 2009, s. 52-55.

od siebie i wyodrębnić dwie normy: sankcjonowaną i sankcjonującą, która wobec pierwszej spełnia instrumentalnie funkcję służebną, akcesoryjną. Ta sankcjonująca norma nakazuje wymierzać sankcję za niezrealizowanie nakazów zawartych w tych pierwszych normach; zawiera element przymusu⁴⁰. Bezpośrednie określenie wzoru postępowania wraz z adresatem – hipoteza oraz dyspozycja: „każdy jest obowiązany do dbałości o stan środowiska” jest w tym przypadku normą sankcjonowaną, która podlega zabezpieczeniu w postaci egzekwowania negatywnych następstw jej naruszenia – sankcji: „poniesienie odpowiedzialności przez siebie za jego pogorszenie (zasady tej odpowiedzialności określa ustawa)”⁴¹.

Norma wynikająca z art. 86 Konstytucji RP nie przystaje do aktualnego stanu prawnego i powinna budzić uzasadnione zastrzeżenia. Przepis sformułowany w ten sposób jest wadliwy, ponieważ może powodować niekonstytucyjność tych przepisów Kodeksu morskiego, które dopuszczają egzonerację osoby powodującej pogorszenie stanu środowiska⁴². Zatem takie sprzężenie normy sankcjonowanej i sankcjonującej zakładające, że „wszyscy ponoszą odpowiedzialność za spowodowane przez siebie pogorszenie stanu środowiska” nie ma prawa bytu w obliczu aktualnych unormowań dotyczących odpowiedzialności z tytułu szkód olejowych. Konstrukcja ta wyczerpuje przesłanki odpowiedzialności absolutnej. Natomiast sama dyspozycja dotycząca „dbałości o stan środowiska”, bezspornie nie budziłaby wątpliwości w przypadku nieobarczenia jej sankcją, która z mocy ustawy może nie zostać zastosowana. Jednakże nałożenie obowiązku naprawienia szkody ekologicznej przez każdego, kto ją popełnia, w połączeniu z odesłaniem do ustawy, która nie zapewnia pełnej kompensacji, musi być uznane za wadliwą konstrukcję prawną.

W tym miejscu niezbędnym jest poczynienie następującej uwagi. W ocenie autora egzoneracja z uwagi na siłę wyższą, wyłączną winę umyślną osoby trzeciej, zaniedbanie lub inny bezprawny akt jakiegokolwiek rządu albo innej władzy odpowiedzialnej za utrzymanie świateł lub innych środków nawigacyjnych w wykonywaniu tej funkcji nie stoi w sprzeczności z omawianą normą.

Postulatem *de lege ferenda* jest zmiana treści obecnego art. 86 Konstytucji RP na „Każdy jest obowiązany do dbałości o stan środowiska i może ponosić odpowiedzialność za spowodowane przez siebie jego pogorszenie.

⁴⁰ S. Wronkowska, Z. Ziemiński, *Zarys teorii prawa*, Ars boni et aequi, Poznań 2001, s. 34.

⁴¹ J. Jabłońska-Bonca, *Podstawy prawa dla ekonomistów*, LexisNexis, Warszawa 2005, s. 148-150.

⁴² *Vide*: odesłanie Kodeksu Morskiego do konwencji CLC i poddanie pod jej reżim odpowiedzialności za pogorszenie stanu środowiska przy szkodzie olejowej.

Zakres i zasady tej odpowiedzialności określa ustawa”. Przepis, uzyskując takie brzmienie, odpowiadałby regulacjom aktów prawa niższej rangi; uległby swojemu rodzaju sanacji. Należy zauważyć, że w literaturze nie przywiązuje się uwagi do wskazanego tutaj konkretnego związku funkcjonalnego norm konstytucyjnych i ustawowych prawa morskiego.

Zakończenie

Niniejszy artykuł zawiera wybrane, najważniejsze regulacje prawne w polskim porządku prawnym, które normują problematykę zanieczyszczeń ze statków przewożących oleje. Obok obowiązujących podstaw prawnych przedstawiono prawnosozologiczną literaturę przedmiotu. Podjęte przez autora rozważania obejmują wybrane zagadnienia prawne wraz z postulatami *de lege ferenda*. Porównaniu zostają poddane założenia „teorii zmierzchu odpowiedzialności cywilnej” z zasadami odpowiedzialności za szkody olejowe przewidzianych przez konwencję CLC. Zostaje poruszona problematyka statku w ujęciu Kodeksu morskiego i innych ustaw oraz konsekwencje z tym związane. Budowę normy prawnej wynikającej z art. 86 Konstytucji RP poddano krytyce oraz wskazano, że do tej pory regulacja ta nie znalazła się w sferze zainteresowania doktryny.

Autor przybliżyła tylko niektóre niedoskonałości w polskim prawie morskim. Na zakończenie nasuwa się następująca refleksja: pomimo, że Kodeks morski oraz towarzysząca mu materia ustawowa dokonują transpozycji norm prawa międzynarodowego (konwencji morskich), słuszna wydaje się idea kontynuacji prac legislacyjnych nad tą gałęzią prawa. W dalszym ciągu istnieje konieczność subsekwentnej nowelizacji polskiego prawa morskiego w celu pozbawienia go możliwie wielu wad oraz osiągnięcia odpowiedniego poziomu zmodernizowania względem globalnego ustawodawstwa morskiego. Utrzymanie zainteresowania polskiej jurysprudencji morskiej problematyką ochrony środowiska morskiego i przeniesienie dyskusji naukowej na poziom legislacyjny byłoby nieodzowne.

BIBLIOGRAFIA

Literatura:

1. Brodecki Z., *Catastrophic incidents in shipping*, „Prawo Morskie”, 1991, t. V.
2. Brodecki Z., *Extension of geographical scope of the conventions on liability for pollution damage*, „Prawo Morskie”, 1988, t. II.
3. Brodecki Z., *Odpowiedzialność za zanieczyszczenie morza*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1983.
4. Ciechanowicz J., *Bezpieczeństwo ekologiczne obszaru Morza Bałtyckiego – aspekty prawnomiędzynarodowe*, „Prawo Morskie”, 1993, t. VII.
5. Ciechanowicz J., *Ochrona środowiska morskiego w prawie polskim i Unii Europejskiej*, „Prawo Morskie”, 2000, t. XIII.
6. Ciechanowicz J., *Problemy ustalania odszkodowania w sprawach związanych z ochroną środowiska morskiego*, „Prawo Morskie”, 1990, t. IV.
7. Ciechanowicz J., *Z ewolucji pojęcia zanieczyszczenia morza na przykładzie Bałtyku*, „Prawo Morskie”, 1998, t. X.
8. Ciechanowicz-McLean J., *Morskie aspekty terroryzmu ekologicznego*, „Prawo Morskie”, 2007, t. XXIII.
9. Ciechanowicz-McLean J., *Ramowa dyrektywa wodna a ochrona środowiska*, „Prawo Morskie”, 2013, t. XXIX.
10. Czachórski W., *Zobowiązania: zarys wykładu*, LexisNexis, Warszawa 2009.
11. *Encyklopedia podręczna prawa morskiego*, red. J. Łopuski, E. Kowalewski, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk, 1982,
12. GESAMP (IMCO/FAO/UNESCO/WMO Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution) Report of the First Session, GESAMP I/11.
13. Godecki Z., *O pewnych niedoskonałościach kodyfikacji morskiej*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni, Zeszyt 19. Prawo 3”.
14. Godecki Z., *Prawo morskie jako wartość. Refleksje w związku z nowym kodeksem morskim*, „Prawo Morskie”, 2002, t. XVII.
15. Gold E., *New directions in ship-generated marine pollution control: the new law of the sea and developing countries*, „Prawo Morskie”, 1988, t. II.
16. Hill Ch., *Maritime Law*, Lloyd’s London Press, London 1985.
17. Jabłońska-Bonca J., *Podstawy prawa dla ekonomistów*, LexisNexis, Warszawa 2005.
18. Keeton G.W., *The Lessons of Torrey Canyon: English Law Aspects*, „The Current Legal Problems”, 1968.

19. Koziński M.H., *Aktualne tendencje w zakresie odpowiedzialności odszkodowawczej w stosunkach morskich*, „Prawo Morskie”, 1999, t. XI.
20. Koziński M.H., *Celowość nowelizacji nowego Kodeksu morskiego*, „Prawo Morskie”, 2003, t. XVIII.
21. Koziński M.H., *Morskie prawo publiczne*, Wydawnictwo Akademii Morskiej, Gdynia 2015.
22. Koziński M.H., *Odpowiedzialność cywilna za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem morza*, „Prawo Morskie”, 1999, t. XII.
23. Koziński M.H., *Zwalczanie piractwa morskiego*, „Prawo Morskie”, 2013, t. XXIX
24. *Leksykon bezpieczeństwa morskiego*, red. T. Szubrycht, C.H. Beck, Warszawa 2016.
25. *Leksykon prawa morskiego: 100 podstawowych pojęć*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, C.H. Beck, Warszawa 2013.
26. Lewandowski P., *Kodeks morski o odpowiedzialności za szkody ekologiczne*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni, Zeszyt 19. Prawo 3”.
27. Lewandowski P., *Prawna ochrona wód morskich i śródlądowych przed zanieczyszczeniem*, Wydawnictwo UG, Gdańsk 1996.
28. Lewandowski P., *•ródła zagrożenia ekologicznego dla wód morskich i śródlądowych – zagadnienia definicyjne*, „Prawo Morskie”, 1993, t. VI.
29. Łopuski J., *Kodeks morski 2001. Tekst ustawy i uzupełniających ją umów międzynarodowych z komentarzem J. Łopuskiego*, „Branta”, Bydgoszcz-Toruń 2002.
30. Łopuski J., *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1969.
31. Łukaszuk L., *System instrumentów zapobiegania i zwalczania antropogenicznych zanieczyszczeń mórz w strategii ONZ (UNEP) – wybrane zagadnienia*, „Prawo Morskie”, 1993, t. VII.
32. Łukaszuk L., *The marine environment protection and the Baltic Sea coastal states cooperation (some legal problems)*, „Prawo Morskie”, 1993, t. VII.
33. Młynarczyk J., *Prawo Morskie*, Info Trade, Gdańsk 2002.
34. Morawski L., *Wstęp do prawoznawstwa*, TNOiK, Toruń 2009.
35. Nesterowicz M., *Ograniczenie odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich*, TNOiK, Toruń 2002.
36. Nesterowicz M., *Szkoda spowodowana zanieczyszczeniem olejowym według konwencji CLC i Oil Pollution Act*, „Prawo Morskie”, 2001, t. XV.
37. Nesterowicz M., *Trzeci pakiet bezpieczeństwa Unii Europejskiej*, „Prawo Morskie”, 2011, t. XXVII.

38. Peplowska-Dąbrowska Z., *What is a ship? The Policy of the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage: the effect of the Greek Supreme Court judgment in the Slops case*, „The Aegean Review of the Law of the Sea and Maritime Law”, 2010, vol. 1.
39. Peplowska-Dąbrowska Z., *Konwencyjny system odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami a amerykański Oil Pollution Act*, „Prawo Morskie”, 2011, t. XXVII.
40. Peplowska-Dąbrowska Z., *Odpowiedzialność za szkodę w środowisku morskim – różne podejście do szkody na przykładzie odpowiedzialności cywilnej za zanieczyszczenia olejami [w:] Konwencja NZ o prawie morza z 1982 r.*, red. C. Mik, K. Marciniak, Toruń, 2009.
41. Peplowska-Dąbrowska Z., *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone katastrofą statku „Erika”(orzecznictwo francuskie)*, „Prawo Morskie”, 2013, t. XXIX.
42. Peplowska Z., *Punitive damages w prawie morskim – orzeczenie Sądu Najwyższego USA w sprawie Exxon Shipping v. Baker*, „Prawo Morskie”, 2009, t. XXV.
43. *Prawo Morskie*, red. J. Łopuski, Wydawnictwo „Branta”, t. II, Bydgoszcz 1998.
44. Pyć D., *Prawna ochrona Morza Bałtyckiego*, „Prawo Morskie”, 1999, t. XI.
45. Pyć D., *Prawo rozwoju zrównoważonego: zasada prewencji i „zanieczyszczający płaci” w systemie ochrony środowiska morskiego (współczesne tendencje w prawie międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym)*, „Prawo Morskie”, 2002, t. XVII.
46. Pyć D., *Wybrane aspekty prawne i ekologiczne związane z układaniem rurociągów podmorskich*, „Prawo Morskie”, 2006, t. XXII.
47. Pyć D., *Zarządzanie ryzykiem introdukcji do środowiska morskiego obcych gatunków inwazyjnych. Analiza wytycznych IMO do konwencji balastowej*, „Prawo Morskie”, 2011, t. XXVII.
48. Pyć D., *Zasada zrównoważonego rozwoju a ochrona środowiska morskiego w obszarze Morza Bałtyckiego*, „Prawo Morskie”, 2002, t. XII.
49. Summerskill M., *Oil rigs: law and insurance: (some aspects of the law and insurance relating to offshore mobile drilling units)*, Stevens and Sons, London 1979.
50. Witeczak H., Kawałko A., *Zobowiązania*, C.H. Beck, Warszawa 2012.
51. Wronkowska S., Ziemiński Z., *Zarys teorii prawa*, Ars boni et aequi, Poznań 2001.
52. Ziemblicki B., *Prawo dla żeglarzy*, Oficyna Wydawnicza Alma-Press, Warszawa 2015.

Akty prawne:

1. Konwencja o morzu pełnym sporządzona w Genewie dnia 29 kwietnia 1958 r. (Dz.U. 1963 Nr 33, poz. 187).
2. Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, sporządzona w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r. (Dz.U. z 1976 r. Nr 32, poz. 184) wraz z protokołami londyńskimi (Dz.U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1526, Dz.U. z 2008 r. Nr 155, poz. 962).
3. Międzynarodowa Konwencja dotycząca interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia olejami, sporządzona w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r. (Dz.U. 1976 Nr 35, poz. 207) wraz z Protokołem z 1973 r. dotyczącym interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia morza substancjami innymi niż olej.
4. Międzynarodowa konwencja o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1971, sporządzona w Brukseli dnia 18 grudnia 1971 r. (Dz.U. 1986 Nr 14, poz. 79) wraz z protokołem londyńskim (Dz.U. 2001 Nr 136, poz. 1529).
5. Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji, sporządzona w Moskwie, Waszyngtonie, Londynie i Meksyku dnia 29 grudnia 1972 r. (Dz.U. 1984 Nr 11, poz. 46).
6. Międzynarodowa Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL) sporządzana w Londynie dnia 2 listopada 1973 r. (Dz. U. 1987 Nr 17, poz. 101)
7. Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie (LLMC) sporządzona w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz.U. 1986 Nr 35, poz. 175).
8. Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz.U. 2002 Nr 59, poz. 543 z późn. zm.).
9. Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzona w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. (Dz.U. 2000 Nr 28, poz. 346).
10. Międzynarodowa Konwencja o gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza olejami oraz współpracy w tym zakresie (Konwencja OPRC), przyjęta w Londynie dnia 30 listopada 1990 r. (Dz.U. 2004 Nr 36, poz. 323).
11. Oil Pollution Act (OPA), 33 U.S.C.A.
12. Porozumienie o ochronie małych walenii Bałtyku i Morza Północnego, sporządzone w Nowym Jorku dnia 17 marca 1992 r. (Dz.U. 1999 Nr 96, poz. 1108).
13. Rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiające Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu (Dz.U. L 208 z 5.8.2002) wraz z aktami zmieniającymi (Dz.U. L 245 z 29.9.2003, Dz.U. L 129 z 29.4.2004, Dz.U. L 394 z 30.12.2006, Dz.U. L 39 z 9.2.2013).

14. Dyrektywa 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa (Dz.U. L 255 z 30.9.2005).
15. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (Dz.U. L 164 z 25.6.2008).
16. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. 2009 Nr 203, poz. 1569).
17. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 911/2014 z dnia 23 lipca 2014r. w sprawie wieloletniego finansowania działań Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego w zakresie reagowania na zanieczyszczenia morza spowodowane przez statki oraz instalacje naftowe i gazowe (Dz.U. L 257 z 28.8.2014).
18. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz.U. 1997 Nr 78, poz. 483 z późn. zm.).
19. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz.U. 1964 Nr 16, poz. 93 z późn. zm.).
20. Ustawa z dnia 16 marca 1995r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz.U. 1995 Nr 47, poz. 243 z późn. zm.).
21. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2001 Nr 62, poz. 627 z późn. zm.).
22. Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz.U. 2001 Nr 115, poz. 1229 z późn. zm.).
23. Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (Dz.U. 2001 Nr 138, poz. 1545 z późn. zm.).
24. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. 2011 Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.).
25. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 maja 1997r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zanieczyszczeń na morzu (Dz.U. 1997 Nr 53, poz. 337).
26. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2002 r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (Dz.U. 2002 Nr 239, poz. 2026).
27. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 maja 2003 r. w sprawie przekazywania informacji przez armatora statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające (Dz.U. 2003 Nr 101, poz. 938).
28. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przekazywania informacji przez armatora statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające (Dz.U. 2004 Nr 102, poz. 1076).

29. Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 26 stycznia 2006 r. w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji (Dz.U. 2006 Nr 22, poz. 166).
30. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 października 2008 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przekazywania informacji przez armatora statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające (Dz.U. 2008 Nr 183, poz. 1135).
31. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 8 marca 2012 r. w sprawie deklaracji o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających (Dz.U. 2012 Nr 0, poz. 303).
32. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (Dz.U. 2013 Nr 0, poz. 1538).
33. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie przeglądów i inspekcji oraz międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczeniem przez statki (Dz.U. 2015 Nr 0, poz. 1806).

Źródła internetowe:

1. <https://www.congress.gov/bill/101st-congress/house-bill/01465>, [dostęp: 30.12.2016 r.].
2. Kaliński M., *Szkoda na mieniu i jej naprawienie*, https://www.ksiegarnia.beck.pl/pdf/Szkoda_na_mieniu_i_jej_naprawienie_-_fragment.pdf, [dostęp: 30.12.2016].
3. Pięłowski M., *Zapobieganie zanieczyszczeniom w wybranych międzynarodowych konwencjach morskich*, [http://tchie.uni.opole.pl/freeECE/S_16_4/Piglowski_16\(S4\).pdf](http://tchie.uni.opole.pl/freeECE/S_16_4/Piglowski_16(S4).pdf), [dostęp: 30.12.2016].
4. Samson M., *Niektóre uwagi na temat ewolucji odpowiedzialności odszkodowawczej za delikt i wypadki komunikacyjne*, https://www.piu.org.pl/public/upload/ibrowser/WU/WU1_2013/samson.pdf, [dostęp: 30.12.2016].
5. Stojek T., *Ewolucja zasad odpowiedzialności cywilnej za szkodę jądrową w prawie polskim*, <http://www.bibliotekacyfrowa.pl/Content/35854/002.pdf>, [dostęp: 30.12.2016].

LIABILITY FOR CLAIMS FOR MARITIME POLLUTION
CAUSED BY OIL TANKERS – SOME LEGAL ISSUES
AND *DE LEGE FERENDA* POSTULATES

Keywords: *marine environment, oil pollution, oil tankers.*

SUMMARY

On September 22, 2016 at the University of Business and Administration in Gdynia, a seminar for young jurists was held. It was devoted to „Legal issues of safety of the marine environment.” This article is a post-conference material of a lecture that was presented on the following subject: „Liability for claims for maritime pollution caused by oil tankers – some legal issues and *de lege ferenda* postulates”. After recalling relevant regulations, the author confronts the theory of „Twilight of liability” with the principle of channelling of liability under CLC 92 convention. Subsequently, a problem of ship definition under Polish Maritime Code is explained and critical evaluation of Article’s. 86 of the Constitution of the Republic of Poland rule of law is conducted. Eventually, the author points out that a dire need of revision of the current legal situation of maritime law emerges, yet part of it stays unrecognised to a certain extent.

Adam Buźniak – jest absolwentem Wydziału Prawa i Administracji Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni. Kontynuował studia prawnicze jako uczestnik prawniczego seminarium doktoranckiego pod opieką naukową profesora Jerzego Młynarczyka, rektora WSAiB.

Natalia JURKIEWICZ-WRONA

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA WYKROCZENIA PRZECIWKO ŚRODOWISKU

Słowa kluczowe: *prawo, prawo karne, prawo wykroczeń, wykroczenia, środowisko, ochrona środowiska.*

STRESZCZENIE

Niniejszy artykuł przedstawia problematykę wykroczeń przeciwko środowisku. Opracowanie miało na celu zebranie rozproszonej materii czynów penalizowanych jako wykroczenia, ze zwróceniem uwagi na konieczność rozróżnienia odpowiedzialności karnej *sensu largo* od odpowiedzialności zwanej przez niektórych administracyjno-karną, ale również ukazaniem zalet objęcia czynów przeciwko środowisku ramami odpowiedzialności właśnie w tej postaci.

Wprowadzenie

Kiedy w drugiej połowie XIX wieku w Europie, w trakcie trwającego dynamicznego procesu industrializacji i rozrastania się miast, ludzie zdali sobie sprawę z – wywołanego rozwojem – wzrostu zanieczyszczenia powietrza i wody oraz szybkiego wyczerpywania się źródeł cennych naturalnych surowców, zaczęli dostrzegać konieczność wprowadzenia mechanizmów mających na celu ochronę szeroko rozumianego środowiska. Działania te przybrały formę zarówno naprawy dotychczas wyrządzonych szkód, jak i zapobiegania dalszemu ich powstawaniu. Obecnie ochrona ta ma formę racjonalnego kształtowania środowiska i gospodarowania zasobami środowiska zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, przeciwdziałania zanieczyszczeniom oraz utrzymywania i przywracania elementów przyrodniczych do stanu właściwego.

Jednym z elementów szeroko rozumianej ochrony środowiska jest również wprowadzenie odpowiedzialności prawnej tj. ponoszenia przewidzianych

prawem konsekwencji zdarzeń (zaniechań lub działań) bądź stanów przez podmiot, który zdarzenie to lub stan spowodował. W prawie polskim ponoszenie odpowiedzialności za pogorszenie stanu środowiska jest zagwarantowane w art. 86 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej¹ stanowiącym, że „każdy jest obowiązany do dbałości o stan środowiska i ponosi odpowiedzialność za spowodowane przez siebie jego pogorszenie. Zasady tej odpowiedzialności określa ustawa”.

Obowiązujące przepisy prawa z zakresu ochrony środowiska przewidują w zasadzie trzy rodzaje odpowiedzialności: cywilną, karną oraz administracyjną, przy czym każda z nich charakteryzuje się innymi metodami regulacji, specyficznymi instrumentami, ale także przypisać im należy odmienne role.

Niniejsze opracowanie ma na celu przybliżenie należącego do prawa karnego *sensu largo* prawa wykroczeń przeciwko środowisku oraz wykazanie zasadności wprowadzenia tego typu odpowiedzialności jako jednej z metod ochrony środowiska.

Odpowiedzialność karna w prawie ochrony środowiska

Odpowiedzialność prawna to – najprościej rzecz ujmując – określone prawem konsekwencje nakładane na podmiot w związku z danym zdarzeniem bądź zaistniałym stanem. Każda z wyróżnianych w prawie polskim odpowiedzialności, tj. cywilna, karna i administracyjna posiada inne cechy, a przede wszystkim zupełnie odmienne zadanie do spełnienia.

Za główne funkcje odpowiedzialności karnej uznać należy represję, tj. ukaranie za naruszenie prawa, oraz prewencję, czyli zapobieganie naruszeniom prawa w przyszłości. Należy się zgodzić z powszechnymi opiniami, iż odpowiedzialność karna jest skuteczniejszą metodą w osiąganiu celu prewencyjnego niż odpowiedzialność cywilna, bowiem najczęściej dolegliwość osobista dla jednostki jest dokuczliwsza i trudniejsza do zniesienia niż dolegliwość majątkowa.

W polskiej doktrynie prawa, a zatem również w prawie karnym środowiska, wyróżnia się prawo karne *sensu stricto* oraz *sensu largo*, choć w tym miejscu wskazać należy także na istnienie poglądów wyodrębniających również prawo karne *sensu largissimo*, o czym będzie szerzej na dalszym etapie prowadzonych rozważań.

¹ Dz.U. Nr 78, poz. 483.

Przez prawo karne środowiska *sensu stricto* rozumie się zespół przepisów typizujących przestępstwa przeciwko środowisku, a zatem przede wszystkim przepisy rozdziału XXII Ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny² (dalej k.k.), ale również część przestępstw przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu z rozdziału XX, czy przestępstwo wyrębu drzewa w lesie w celu przywłaszczenia objęte art. 290 k.k. Ponadto w polskim prawie karnym występują przestępstwa pozakodeksowe objęte m. in.:

- ustawą Prawo geologiczne i górnicze z dnia 9 czerwca 2011 roku³;
- ustawą Prawo wodne z 18 lipca 2001 roku⁴;
- ustawą Prawo łowieckie z 13 października 1995 roku⁵;
- ustawą o rybactwie śródlądowym z dnia 18 kwietnia 1985 roku⁶;
- ustawą o ochronie zwierząt z dnia 21 sierpnia 1997 roku⁷.

Wojciech Radecki wskazuje również słusznie jako przykład przestępstwa przeciwko środowisku na art. 90 w zw. z art. 50 ust. 1 pkt 2 ustawy z 7 lipca 1994 roku – Prawo budowlane⁸, bowiem przedmiotem ich ochrony niewątpliwie jest środowisko, na co wskazuje zwrot „(...) robót budowlanych wykonywanych (...) w sposób mogący spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ludzi lub mienia bądź zagrożenie środowiska”⁹.

Prawo karne środowiska *sensu largo* natomiast rozumiane jest jako zespół przepisów o przestępstwach i wykroczeniach godzących w środowisko.

Pojęcie wykroczenia i katalog wykroczeń przeciwko środowisku

Wykroczeniem, zgodnie z treścią art. 1 Ustawy z dnia 20 maja 1971 roku Kodeks wykroczeń¹⁰ (dalej k.w.), jest czyn społecznie szkodliwy, zabroniony przez ustawę obowiązującą w czasie jego popełnienia pod groźbą kary aresztu, ograniczenia wolności, grzywny do 5000 złotych lub karą nagany.

² Dz.U. Nr 88, poz. 553 ze zm.

³ Dz.U. Nr 163, poz. 981 ze zm.

⁴ Dz.U. z 2015 r. poz. 469 ze zm.

⁵ Dz.U. 1995 Nr 147, poz. 713 ze zm.

⁶ Dz.U. Nr 21, poz. 91 ze zm.

⁷ Dz.U. 1997 Nr 111, poz. 724 ze zm.

⁸ Dz.U. Nr 80, poz. 414 ze zm.

⁹ W. Radecki, *Prawo karne środowiska. Część II. Struktura polskiego prawa karnego środowiska*, „JColHealth”, vol. 15, Nr 4, lipiec-sierpień 2011, s. 187.

¹⁰ Dz.U. 1971 Nr 12 poz. 114 ze zm.

Warunkiem odpowiedzialności za wykroczenie jest ustalenie, że popełniony przez sprawcę czyn jest społecznie szkodliwy oraz bezprawny, tj. zabroniony pod groźbą kary w ustawie. Znamiona te pełnią funkcję gwarancyjną prawa o wykroczeniach, polegającą na tym, iż nie można nikogo pociągnąć do odpowiedzialności za czyn, który nie jest zabroniony pod groźbą kary przez ustawę obowiązującą w czasie jego popełnienia (*nullum crimen sine lege poenali anteriori*). Za popełnione wykroczenie można orzec karę jedynie w takim rodzaju i zakresie, jaki jest przewidziany w ustawie.

Powszechnie uważa się, że ustawodawca penalizuje określoną kategorię czynów dlatego, że stanowią one istotne zagrożenie dla istniejącego układu stosunków społecznych poprzez godzenie bądź w interes zbiorowy, bądź w jednostkę i jej prawa objęte ochroną prawną¹¹.

Warto wskazać, że społeczna szkodliwość stanowi znamię zarówno przestępstwa, jak i wykroczenia. Pod pojęciem tym rozumieć należy niebezpieczeństwo, zagrożenie dla stosunków społecznych, którego ujemna ocena w sposób formalny wyrażona jest poprzez zakaz lub nakaz danego czynu pod groźbą kary. Pod tym względem wykroczenie od przestępstwa odróżnia wielkość ładunku tejże ujemnej oceny – przy wykroczeniach ładunek ten jest po prostu mniejszy.

Najszerzy katalog wykroczeń przeciwko środowisku zawarty został w wyżej wskazanym Kodeksie, gdzie penalizowane są:

- 1) niszczenie lub uszkodzenie roślinności chroniącej brzegi wód (art. 81),
- 2) naruszenie przepisów o bezpieczeństwie pożarowym w lasach (art. 82 § 1 pkt 7 i 9),
- 3) nieostrożne obchodzenie się z materiałami wybuchowymi i substancjami niebezpiecznymi (art. 83),
- 4) zanieczyszczenie wody służącej do picia i pojenia zwierząt (art. 109),
- 5) nieprzestrzeganie porządku i czystości oraz stanu sanitarnego na nieruchomości (art. 117),
- 6) wyrąb drzewa w lesie (art. 120),
- 7) niszczenie, uszkodzenie, usuwanie roślinności (art. 144),
- 8) zanieczyszczanie miejsc dostępnych dla publiczności (art. 145),
- 9) szkodnictwo leśne, polne i ogrodowe (art. 148–166).

Co ciekawe, kodeksowe wykroczenia przeciwko środowisku nie zostały zgrupowane, a pozostają rozrzucone po całym Kodeksie wykroczeń znajdując się w: Rozdziale X „Wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu osób i mienia” (art. 81, art. 82 i art. 83), Rozdziale XIII „Wykroczenia przeciwko zdrowiu” (art. 109), Rozdziale XIV „Wykroczenia przeciwko mieniu” (art. 120),

¹¹ *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, red. P. Daniluk, Warszawa 2016, wersja elektr., komentarz do art. 1 uwaga 1 i 2, LEGALIS.

Rozdziale XVII „Wykroczenia przeciwko urządzeniom pożytku publicznego” (art. 144 i 145) oraz Rozdziale XIX „Szkodnictwo leśne, polne i ogrodowe).

Mimo powyżej zobrazowanego, a trochę mylącego umiejscowienia, trudno mieć wątpliwość, iż dobrem chronionym przez ustawodawcę za pomocą tych przepisów pośrednio bądź bezpośrednio jest właśnie środowisko naturalne.

Warto w tym miejscu zatrzymać się na chwilę przy czynie penalizowanym w art. 120 k.w. Zachowanie się sprawcy wykroczenia opisanego w tym przepisie polega na wyrąbaniu drzewa w lesie, jego kradzieży lub przywłaszczeniu i, co ciekawe, wykroczenie zaistnieje już wówczas, gdy sprawca rozpoczął samą czynność wyrębu, a nie jest istotnym skutkiem w postaci zakończenia tej czynności wyrębu, z tym zastrzeżeniem, iż cel sprawcy obejmować musi przywłaszczenie. O celu ww. przepisu w postaci ochrony środowiska świadczy przede wszystkim to, że z czynem tym mamy do czynienia jedynie wówczas, gdy przedmiotem czynu jest drzewo rosnące w lesie bądź gdy jest ono wyrąbane lub powalone na terenie lasu, a nadto musi być to drzewo w stanie surowym (nieprzerobionym), natomiast kradzież drzewa niezajdującego się na terenie lasu, bądź kradzież drzewa, które otrzymało już inną postać (np. drewna) pociągnie za sobą odpowiedzialność (w zależności od jego wartości) za przestępstwo lub wykroczenie kradzieży (tj. art. 278 k.k. lub art. 119 k.w.). Co istotne dla wspomnianego powyżej celu penalizacji takiego zachowania, ustawodawca zastrzegł nie tylko obligatoryjną nawiązkę w wysokości podwójnej wartości wyrąbanego, ukradzionego lub przywłaszczonego drzewa, ale również obowiązek zapłaty jego równowartości, gdy samo drzewo nie zostało odebrane¹².

Jako pozakodeksowe wykroczenia przeciwko środowisku wskazać należy te ujęte w:

- 1) art. 27, 27a i 27b ustawy z 18 kwietnia 1985 r. o rybactwie śródlądowym¹³,
- 2) art. 51 ustawy z 13 października 1995 r. – Prawo łowieckie¹⁴,
- 3) art. 10 ustawy z 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach¹⁵,
- 4) art. 37, 37a, 37b, 37d, 37e i 38 Ustawy z 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt¹⁶,
- 5) art. 127–127d ustawy z 29 listopada 2000 r. – Prawo atomowe¹⁷,

¹² *Ibidem*, komentarz do art. 120 uwaga VII pkt 2 i 3.

¹³ Dz.U. Nr 21, poz. 91 ze zm.

¹⁴ Dz.U. 1995 Nr 147, poz. 713 ze zm.

¹⁵ Dz.U. Nr 132, poz. 622 ze zm.

¹⁶ Dz.U. 1997 Nr 111, poz. 724 ze zm.

¹⁷ Dz.U. 2001 Nr 3, poz. 18 ze zm.

- 6) art. 329–361 ustawy z 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska¹⁸,
- 7) art. 37a–40 Ustawy z 11 maja 2001 r. o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej¹⁹,
- 8) art. 28 ust. 1–3 oraz 5–6 Ustawy z 7 czerwca 2001 r. o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków²⁰,
- 9) art. 65–65g ustawy z 22 czerwca 2001 r. o mikroorganizmach i organizmach genetycznie zmodyfikowanych²¹,
- 10) art. 192–195 ustawy z 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne²²,
- 11) art. 12a ustawy z 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków²³,
- 12) art. 127 i 129–132 ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody²⁴,
- 13) art. 44–49 i 51–53 ustawy z 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji²⁵,
- 14) art. 50 ustawy z 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz o gminach uzdrowiskowych²⁶,
- 15) art. 28–29a ustawy z 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie²⁷,
- 16) art. 31 ustawy z 29 czerwca 2007 r. o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów²⁸,
- 17) art. 45–47 ustawy z 10 lipca 2008 r. o odpadach wydobywczych²⁹,
- 18) art. 74–96 ustawy z 24 kwietnia 2009 r. o bateriach i akumulatorach³⁰,
- 19) art. 54–56 ustawy z 29 czerwca 2011 r. o przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie obiektów energetyki jądrowej oraz inwestycji towarzyszących³¹,

¹⁸ Dz.U. Nr 62, poz. 627 ze zm.

¹⁹ Dz.U. Nr 63, poz. 639 ze zm.

²⁰ Dz.U. Nr 72, poz. 747 ze zm.

²¹ Dz.U. Nr 76, poz. 811 ze zm.

²² Dz.U. 2001 Nr 115, poz. 1229 ze zm.

²³ Dz.U. Nr 166, poz. 1361.

²⁴ Dz.U. Nr 92, poz. 880 ze zm.

²⁵ Dz.U. 2005 Nr 25, poz. 202 ze zm.

²⁶ Dz.U. 2005 Nr 167, poz. 1399 ze zm.

²⁷ Dz.U. 2007 Nr 75, poz. 493 ze zm.

²⁸ Dz.U. 2007 Nr 124, poz. 859 ze zm.

²⁹ Dz.U. 2008 Nr 138, poz. 865 ze zm.

³⁰ Dz.U. 2009 Nr 79, poz. 666 ze zm.

³¹ Dz.U. 2011 Nr 135, poz. 789 ze zm.

- 20) art. 171–193 ustawy z 14 grudnia 2012 r. o odpadach³²,
- 21) art. 58–61 ustawy z 13 czerwca 2013 r. o gospodarce opakowaniami i odpadami opakowaniowymi³³,
- 22) art. 95–98 ustawy z 11 września 2015 r. o zużytych sprzęcie elektrycznym i elektronicznym³⁴.

Istotne jest – i należy to podkreślić – iż umiejscowienie określonego przepisu, czy to w Kodeksie wykroczeń, czy też poza nim, pozostaje całkowicie obojętne dla charakteru odpowiedzialności, jaka grozi za wypełnienie znamion takiego czynu.

Po analizie powyższego zestawienia u wielu pojawi się zapewne refleksja, że obecnie materia wykroczeń przeciwko środowisku jest materia bardzo rozproszoną, trudną do zebrania czy sklasyfikowania, co oczywiście powoduje pojawianie się postulatów o zebraniu jej w jedną całość i stworzenie osobnego rozdziału o wykroczeniach przeciwko środowisku. Jak podnosi W. Radecki, dotychczasowy przebieg prac legislacyjnych pozwala na stwierdzenie, że koncepcja ta zostanie kiedyś zrealizowana³⁵.

Przyczyny zastosowania odpowiedzialności za wykroczenia w prawie ochrony środowiska

W tym miejscu należy postawić pytanie – dlaczego liczba czynów uznawanych za wykroczenia przeciwko środowisku jest tak znaczna? Dlaczego niemalże każda z ustaw służących ochronie środowiska wymienia czyny będące wykroczeniami?

Odpowiedzi można znaleźć przede wszystkim poznając historię prawa. Obecnie znana prawnokarna ochrona środowiska wywodzi się właśnie z prawa wykroczeń, „podniesienie” zaś niektórych czynów godzących w środowisko naturalne do rangi przestępstw następowało i nadal następuje wolno i jednak w dość wąskim zakresie.

Przewaga prawa wykroczeń w ochronie środowiska jest również wypadkową obserwowanego od dłuższego czasu dążenia do zmniejszenia kryminalizacji życia społecznego i gospodarczego oraz tendencji do podniesienia roli instrumentów penalnych służących ratowaniu środowiska naturalnego i uchronieniu go przed dalszą degradacją. Za słuszny uznać należy wniosek

³² Dz.U. 2013 poz. 21 ze zm.

³³ Dz.U. 2013 poz. 888.

³⁴ Dz.U. 2015 poz. 1688.

³⁵ M. Bojarski, W. Radecki, *Kodeks wykroczeń, komentarz*, wyd. 7, Warszawa 2016, wersja elektr., uwaga 1, 2, 3, LEGALIS.

W. Radeckiego, że z jednej strony ustawodawca zdaje sobie sprawę z konieczności ukarania określonych zachowań, ale nie chcąc wprowadzić stosownej normy do prawa karnego *sensu stricto*, wprowadza ją do prawa wykroczeń³⁶.

Rozwiązanie polegające na penalizacji czynów przeciwko środowisku jako wykroczeń posiada również zaletę czysto techniczną. Należy uznać za szybkie i proste przyznanie organom administracyjnym uprawnień kontrolowania przestrzegania przepisów i wydanych w zakresie ochrony środowiska decyzji oraz karania za ich pogwałcenie.

Niewątpliwym walorem penalizacji określonych czynów godzących w środowisko jako wykroczeń jest również istnienie postępowania mandatowego ujętego w Rozdziale 17 Ustawy Kodeks postępowania w sprawach wykroczeń z dnia 24 sierpnia 2001 roku³⁷.

Zgodnie z art. 97 ww. ustawy funkcjonariusz uprawniony do nakładania grzywny w drodze mandatu karnego może ją nałożyć wówczas, gdy schwytano sprawcę wykroczenia na gorącym uczynku lub bezpośrednio po popełnieniu wykroczenia, bądź stwierdzono popełnienie wykroczenia naocznie pod nieobecność sprawcy, a nie zachodzi wątpliwość co do sprawcy czynu, lub też popełnienie wykroczenia stwierdzono za pomocą przyrządu kontrolno-pomiarowego lub urządzenia rejestrującego, zaś sprawca nie został schwytany na gorącym uczynku lub bezpośrednio potem, ale nie zachodzi wątpliwość co do jego osoby. Nałożenie grzywny w drodze mandatu karnego nie może nastąpić po upływie 14 dni od daty ujawnienia czynu w przypadku schwytania sprawcy na gorącym uczynku, 90 dni w wypadku stwierdzenia wykroczenia naocznie pod nieobecność sprawcy oraz 180 dni w wypadku ujawnienia wykroczenia za pomocą przyrządu bądź urządzenia. Funkcjonariusz nakładający grzywnę obowiązany jest określić jej wysokość, wykroczenie zarzucone sprawcy oraz poinformować sprawcę wykroczenia o prawie odmowy przyjęcia mandatu karnego i o skutkach prawnych takiej odmowy.

Co istotne, sprawca wykroczenia może odmówić przyjęcia mandatu karnego, a w razie takiej odmowy przyjęcia lub nieuiszczenia w wyznaczonym terminie grzywny nałożonej mandatem zaocznym, organ, którego funkcjonariusz nałożył grzywnę, występuje do sądu z wnioskiem o ukaranie.

Na mocy Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów w sprawie nadania inspektorom Inspekcji Ochrony Środowiska uprawnień do nakładania grzywnien w drodze mandatu karnego z dnia 13 września 2002 roku³⁸, inspektorzy ochrony środowiska uzyskują od wojewodów upoważnienia do nakładania grzywnien w drodze mandatu karnego za wykroczenia objęte zamkniętym katalogiem zawartym w § 2, tj.:

³⁶ *Ibidem*, uwaga 8-12.

³⁷ Dz.U. 2001 Nr 106, poz. 1148 ze zm.

³⁸ Dz.U. 2002 Nr 151, poz. 1253.

- 1) określone w art. 193 pkt 3 i 4 oraz art. 194 pkt 4-7 i 10 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne³⁹,
- 2) określone w art. 65 pkt 1-3 ustawy z dnia 22 czerwca 2001 r. o mikroorganizmach i organizmach genetycznie zmodyfikowanych⁴⁰,
- 3) określone w art. 60 i art. 61 ustawy z dnia 13 czerwca 2013 r. o gospodarce opakowaniami i odpadami opakowaniowymi⁴¹,
- 4) określone w art. 37a i art. 37b ustawy z dnia 11 maja 2001 r. o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej⁴²,
- 5) określone w art. 329-334, art. 335a-336, art. 337a-355 i art. 358-360 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska⁴³,
- 6) określone w art. 171-177 i art. 180-192 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach⁴⁴,
- 7) określone w art. 52 i art. 60 ustawy z dnia 25 lutego 2011 r. o substancjach chemicznych i ich mieszaninach⁴⁵,
- 8) określone w art. 41 pkt 2-6 i 9-11 ustawy z dnia 10 lipca 2007 r. o nawozach i nawożeniu⁴⁶,
- 9) określone w art. 131 pkt 12 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody⁴⁷,
- 10) określone w art. 31a ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska⁴⁸,
- 11) określone w art. 154 § 2 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń⁴⁹,
- 12) określone w art. 31 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 29 czerwca 2007 r. o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów⁵⁰,
- 13) określone w art. 44–49, art. 51, art. 52a i art. 52b ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji⁵¹,

³⁹ Dz.U. z 2015 r. poz. 469 ze zm.

⁴⁰ Dz.U. z 2015 r. poz. 806.

⁴¹ Dz.U. poz. 888.

⁴² Dz.U. z 2014 r. poz. 1413.

⁴³ Dz.U. z 2016 r. poz. 672, 831, 903, 1250 i 1427.

⁴⁴ Dz.U. z 2013 r. poz. 21, z późn. zm.

⁴⁵ Dz.U. Nr 63, poz. 322 oraz z 2012 r. poz. 908).

⁴⁶ Dz.U. z 2015 r. poz. 625 i 1893.

⁴⁷ Dz.U. Nr 92, poz. 880 oraz z 2005 r. Nr 113, poz. 954 i Nr 130, poz. 1087.

⁴⁸ Dz.U. z 2002 r. Nr 112, poz. 982 i Nr 113, poz. 984.

⁴⁹ *Op. cit.*

⁵⁰ Dz.U. Nr 124, poz. 859.

⁵¹ Dz.U. z 2016 r. poz. 803.

- 14) określone w art. 95–97 oraz art. 134 ustawy z dnia 11 września 2015 r. o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym⁵²,
- 15) określone w art. 45-47 ustawy z dnia 10 lipca 2008 r. o odpadach wydobywczych⁵³,
- 16) określone w art. 78, art. 80, art. 81 pkt 1 i 2, art. 83, art. 90 pkt 3, art. 91-92a i art. 94-95a ustawy z dnia 24 kwietnia 2009 r. o bateriach i akumulatorach⁵⁴,
- 17) określone w art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 27 maja 2015 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw⁵⁵.

Odpowiedzialność za wykroczenie a odpowiedzialność administracyjna w postaci kary pieniężnej

Zdawać by się mogło, że nałożenie stosownego mandatu w postępowaniu w sprawie o wykroczenia niczym nie różni się od kar pieniężnych nakładanych przez uprawnione organy w postępowaniu administracyjnym, jednakże nie sposób zrównywać tych rodzajów odpowiedzialności.

W tym miejscu należy wskazać na pojawiające się czasem problemy zbiegu odpowiedzialności. Do niedawna istotny problem prawny istniał na tle zbiegu art. 81 k.w. („Kto niszczy lub uszkadza urządzenia służące do ochrony brzegów wód morskich lub śródlądowych, a w szczególności wszelkie umocnienia lub roślinność ochronną, podlega karze grzywny do 1000 złotych albo karze nagany”) i art. 56 pkt 11 ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej z dnia 21 marca 1991 roku⁵⁶, stanowiącego w brzmieniu obowiązującym w okresie 27.02.1995 – 09.09.1999, że ten, kto uszkadza umocnienia brzegowe, wydmy lub zalesienia ochronne albo w inny sposób narusza zasady zachowania się w pasie technicznym (tj. w strefie wzajemnego bezpośredniego oddziaływania morza i lądu), podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce społecznej za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Istniały zatem dwie ustawy grożące karą za taki sam czyn, przy czym z art. 81 k.w. wynikała odpowiedzialność karna *sensu*

⁵² Dz.U. poz. 1688.

⁵³ Dz.U. Nr 138, poz. 865 oraz z 2010 r. Nr 28, poz. 145.

⁵⁴ Dz.U. Nr 79, poz. 666, ze zm.

⁵⁵ Dz.U. poz. 933 i 1688.

⁵⁶ Dz.U. z 2013 r. poz. 934.

largo, a w art. 56 pkt 11 ww. ustawy mieliśmy do czynienia z odpowiedzialnością administracyjną, w której karę pieniężną wymierzał dyrektor urzędu morskiego wydając decyzję administracyjną, w trybie określonym przepisami k.p.a., zaskarżalną do sądu administracyjnego. Co ciekawe – przy uwzględnieniu, że przeciętne wynagrodzenie miesięczne sięgało wówczas 1000 zł, to maksimum kary grożącej za czyn opisany w art. 56 pkt 11 było dwudziestokrotnie wyższe niż maksimum kary grożącej za wykroczenie z art. 81 kw. Podłożem problemu było to, iż odpowiedzialności te miały niejednorodny, zasadniczo odmienny charakter, a zatem niemożliwą do zastosowania była zasada *lex posterior derogat legi priori*. Sytuacja ta nasuwała co najmniej dwie możliwości interpretacyjne⁵⁷. Zgodnie z pierwszą – odpowiedzialność karna i administracyjna były od siebie niezależne, a zatem oba ww. przepisy mogły być stosowane łącznie. Druga zaś opierała się na założeniu, iż w oparciu o generalne zasady rządzące systemem prawnym, niedopuszczalna byłaby podwójna odpowiedzialność typu penalnego za ten sam czyn. Trzeba by zatem uznać, że w odniesieniu do umocnień brzegów wód morskich art. 81 k.w. utracił moc obowiązującą (pozostając obowiązującym jedynie w odniesieniu do urządzeń służących do ochrony brzegów wód śródlądowych) i został zastąpiony przez art. 56 pkt 11.

Powyższy problem zniknął na skutek wejścia w życie ustawy z 24 lipca 1999 roku o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw⁵⁸, mocą której w art. 56 skreślony został pkt 11 i za bezsporne uznaje się, że art. 81 k.w. chroni także brzegi wód morskich.

W. Radecki sygnalizuje również trzy ciekawe sytuacje związku art. 83 k.w., penalizującego nieostrożne obchodzenie się z materiałami wybuchowymi, łatwo zapalnymi lub substancjami promieniotwórczymi, z innymi przepisami.

Pierwsza z nich to relacja z wykroczeniem określonym w art. 184 ust. 1 i 2 ustawy Prawo geologiczne i górnicze z dnia 9 czerwca 2011 roku⁵⁹ stanowiącym: „1. Kto w ruchu zakładu górniczego wykonuje lub dopuszcza do wykonywania czynności w warunkach zagrożeń pożarowych, tapaniami, gazowych, pyłowych, klimatycznych, wodnych, pozostających w związku z jazdą ludzi szybem albo w związku z przechowywaniem lub używaniem środków strzałowych i sprzętu strzałowego, w sposób mogący wywołać niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia człowieka lub ruchu zakładu górniczego, podlega karze aresztu albo grzywny. 2. Jeżeli sprawca nieumyślnie dopuszcza się wykroczenia określonego w ust. 1, podlega karze grzywny”.

⁵⁷ M. Bojarski *op. cit.*, komentarz do art. 81, uwaga 8, LEGALIS.

⁵⁸ Dz.U. Nr 70, poz. 778.

⁵⁹ Dz.U. z 2016 r. poz. 1131.

Ocena tej relacji nie powinna nastroczać problemów i prowadzi do wniosku, że zastosowanie art. 83 k.w. w tym wypadku wyłączone zostaje na zasadzie specjalności.

Trudniejszym do interpretacji, zdaniem W. Radeckiego, jest związek między art. 83 k.w. a Prawem atomowym, które w rozdziale 15 zatytułowanym „Administracyjne kary pieniężne i przepisy karne” typizuje delikty administracyjne kierowników jednostek organizacyjnych i pracowników zatrudnionych w obiekcie jądrowym i przewiduje za nie kary nakładane przez Głównego Inspektora Dozoru Jądrowego, państwowego wojewódzkiego inspektora sanitarnego, komendanta wojskowego ośrodka medycyny prewencyjnej lub państwowego inspektora sanitarnego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji – w zależności od tego, kto jest właściwy do udzielenia zezwolenia lub przyjęcia zgłoszenia. Delikty te zaistnieją zatem, jeśli ich sprawcą jest kierownik jednostki organizacyjnej i wówczas wykluczona jest próba dodatkowej penalizacji poprzez art. 83 § 1 k.w. Problematyczną jest natomiast próba odpowiedzi na pytanie, co wtedy, gdy sprawcą takiego deliktu jest osoba inna niż kierownik jednostki organizacyjnej? Czy wówczas ma ona odpowiadać za wykroczenie z art. 83 § 1 k.w.? W. Radecki stwierdza, że art. 83 k.w. może mieć zastosowanie do substancji promieniotwórczych tylko, gdy zachowaniem się sprawcy jest nieostrożność w rozumieniu pierwszej alternatywy przepisu k.w., a nadto nie ma podstaw do oceny popełnionego czynu jako deliktu administracyjnego określonego w Prawie atomowym. Artykuł 83 k.w. znajdzie zastosowanie wówczas, kiedy taka substancja znalazła się we władaniu osoby spoza katalogu Prawa atomowego oraz osoba ta obchodzi się z substancją promieniotwórczą nieostrożnie.

Wskazania wymaga również więź pomiędzy art. 83 k.w. a przestępstwami stypizowanymi w art. 163 i 164 k.k. I tak z wykroczeniem nie będziemy mieli do czynienia, jeśli czyn odpowiadający jego znamionom pociągnął za sobą skutek przewidziany w prawie karnym, czyli eksplozję materiałów wybuchowych lub łatwopalnych albo innego gwałtownego wyzwolenia energii, rozprzestrzenianie się substancji trujących, duszących lub parzących gwałtownego wyzwolenia energii jądrowej lub wyzwolenia promieniowania jonizującego, bądź bezpośrednio niebezpieczeństwo takiego zdarzenia. W tym przypadku zastosowanie znajdzie zasada *lex consumens derogat legi consumptae*⁶⁰.

Zanim zostaną wskazane cechy pozwalające na odróżnienie odpowiedzialności za wykroczenie od odpowiedzialności administracyjnej w postaci kary pieniężnej, warto w tym miejscu przytoczyć pogląd, o którym wspo-

⁶⁰ M. Bojarski *op. cit.* komentarz do art. 83, uwaga 8, LEGALIS.

mniano na wstępie, a prezentowany przede wszystkim przez W. Radeckiego, mianowicie, iż ten rodzaj odpowiedzialności objęty jest prawem karnym *sensu largissimo*⁶¹, oraz stwierdzenie o konieczności wyróżnienia prawa administracyjno-karnego wyrażane m. in. przez D. Szumiło-Kulczycką, która pod pojęciem tym rozumie ogół regulacji prawnych obejmujących ustanowienie i dochodzenie odpowiedzialności z tytułu naruszenia norm prawa administracyjnego obwarowanych sankcją w postaci kary pieniężnej, opłaty sankcyjnej, opłaty podwyższonej lub podobnej finansowej sankcji realizowanej w administracyjnym postępowaniu i przed administracyjnym organem⁶². Bezspornym jest, iż niektóre czyny godzące w środowisko stanowią tzw. delikty administracyjne, a za ich popełnienie karę wymierzają organy administracji publicznej tj. inspektorzy Państwowej Inspekcji Ochrony Środowiska, dyrektorzy urzędów morskich, organy koncesyjne wskazane w Prawie geologicznym i górniczym, wójtowie, burmistrzowie, prezydenci miast – wydając decyzje administracyjne, które, gdy staną się ostateczne, podlegają zaskarżeniu do sądu administracyjnego zgodnie z procedurą ujętą w Ustawie z dnia 30 sierpnia 2002 roku Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi⁶³. Co istotne, liczba ustaw przewidujących tzw. odpowiedzialność administracyjno-karną na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat podwoiła się, powodując coraz częstsze pojawianie się postulatów przygotowania specjalnej ustawy o zasadach odpowiedzialności za delikty administracyjne.

Przechodząc zaś do wskazania zasadniczych różnic pomiędzy odpowiedzialnością za wykroczenia a odpowiedzialnością administracyjną (nawet przy uznaniu jej za odpowiedzialność administracyjno-karną) zacząć należy przede wszystkim od wniosku, iż w prawie wykroczeń, rządzącym się zasadami prawa karnego, odpowiedzialność jest oparta na zasadzie winy, zaś w przypadku deliktu administracyjnego odpowiedzialność może być oparta na zasadzie winy, ale równie dobrze może być odpowiedzialnością obiektywną i niezależną od stopnia zawinienia.

Co więcej, odpowiedzialność karna dotyczy przede wszystkim osób fizycznych, a do osób prawnych zastosowana być może zgodnie z ustawą z dnia 28 października 2002 r. o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary⁶⁴. W przypadku odpowiedzialności administracyjnej mamy do czynienia z różnymi podmiotami, w tym połączonymi określonym stosunkiem prawnym ze sprawcą czynu.

⁶¹ *Wybrane problemy prawa ochrony środowiska*, red. B. Rakoczy, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2010, s. 298.

⁶² D. Szumiło-Kulczycka, *Prawo administracyjno-karne*, Zakamycze, Kraków 2004, s. 29.

⁶³ Dz.U. z 2016 r. poz. 718, 846, 996, 1579.

⁶⁴ Dz.U. z 2016 r. poz. 1541.

Odpowiedzialność nakładana decyzją administracyjną podlega zaskarżeniu do sądu administracyjnego i stanowi ona reakcję państwa nie za czyn przestępny, lecz za inne naruszenie porządku prawnego, nierzadko o charakterze czysto technicznym⁶⁵.

Należy również zauważyć, że kara administracyjna, jako jedna z sankcji znanych prawu administracyjnemu, w licznych przypadkach stanowić ma przede wszystkim środek przymusu służący zapewnieniu realizacji zadań administracji, której to roli nie można przypisać sankcji za popełnienie wykroczenia.

Ponadto, co w ocenie autorki najbardziej istotne, kara administracyjna nie jest wymierzana w imieniu państwa przez niezawisły sąd, w postępowaniu, które gwarantuje popełniającemu dany czyn przestrzeganie praw wynikających z art. 42 Konstytucji oraz zapewnia bezstronność rozstrzygnięcia.

Wszystkie te elementy przemawiają za stwierdzeniem przewagi uznania danego czynu przez obowiązujące prawo jako wykroczenia nad ustaleniem za jego popełnienie jedynie odpowiedzialności administracyjnej.

Autorka jako przede wszystkim prawnik–praktyk wyraża pogląd, iż dla przeciętnego obywatela, którego zachowanie bądź zaniechanie ugodziło w dobro prawnie chronione, zupełnie inne odczucia związane będą z otrzymaniem decyzji wydanej przez organ administracji, a zupełnie inne, gdy otrzyma on wyrok wydany przez sąd, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej, zawierający stwierdzenie o uznaniu jego winy i wymierzeniu kary. Waga odpowiedzialności karnej odczuwana przez „ukaranego” jest donioślejsza i, bez względu na wysokość obciążenia finansowego, bardziej dotkliwa, a przez to trudniejsza do zniesienia.

Wobec powyżej przedstawionej argumentacji należy postawić wniosek, iż posługiwanie się odpowiedzialnością za wykroczenia w prawie ochrony środowiska jest zabiegiem słusznym i właściwym, bowiem z jednej strony cechą tej odpowiedzialności jest szybkość i prostota jej zastosowania (wyrażająca się zarówno w katalogu osób uprawnionych do jej zastosowania, jak i stosunkowo łatwej procedurze), z drugiej zaś jest to jednak odpowiedzialność karna (oczywiście w ujęciu prawa karnego *sensu largo*), w której nałożenie zaangażowany jest sąd powszechny i to w postaci wydziału karnego.

Należy uznać, iż akurat w prawie ochrony środowiska delikty administracyjne nie zastępują odpowiedzialności za wykroczenia, lecz ją skutecznie uzupełniają.

⁶⁵ M. Rogalski, *Odpowiedzialność karna a odpowiedzialność administracyjna*, „IUS NOVUM”, Nr specjalny 2014, s. 66-68.

Zakończenie

Materia wykroczeń przeciwko środowisku może wydawać się materia błahą i niewartą uwagi, jednakże wbrew pozorom jej rola w ochronie środowiska jest niebagatelna. Ten rodzaj odpowiedzialności łączy w sobie zalety innych stosowanych odpowiedzialności, nie posiadając jednocześnie ich wad. Jest to bowiem odpowiedzialność prosta do zastosowania, niepracochłonna i stosunkowo tania dla aparatu państwa, a przy tym poważna i dokuczliwa dla popełniającego czyn sprzeczny z prawem, dzięki czemu doskonale wypełnia swoją rolę w ochronie środowiska.

BIBLIOGRAFIA

Literatura:

1. Bojarski M., Radecki W., *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, C.H. Beck, Warszawa 2016.
2. *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, P. Daniluk (red.), C.H. Beck, Warszawa 2016.
3. Radecki W. *Prawo karne środowiska. Część II. Struktura polskiego prawa karnego środowiska*, „JÉcolHealth”, vol. 15, nr 4, lipiec-sierpień 2011.
4. Rogalski M., *Odpowiedzialność karna a odpowiedzialność administracyjna*, „IUS NOVUM”, Nr specjalny 2014.
5. Szumiło-Kulczycka D., *Prawo administracyjno-karne*, Zakamycze, Kraków 2004.
6. *Wybrane problemy prawa ochrony środowiska*, B. Rakoczy (red.), Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2010.

Akty prawne:

1. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 roku.
2. Kodeks Karny z dnia 6 czerwca 1997 roku.
3. Kodeks wykroczeń z dnia 20 maja 1971 roku.
4. Kodeks postępowania w sprawach wykroczeń z dnia 24 sierpnia 2001 roku.
5. Ustawa o rybactwie śródlądowym z 18 kwietnia 1985 roku.
6. Ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej z dnia 21 marca 1991 roku.

7. Ustawa o Inspekcji Ochrony Środowiska z dnia 20 lipca 1991 roku.
8. Ustawa – Prawo budowlane z 7 lipca 1994 roku.
9. Ustawa – Prawo łowieckie z 13 października 1995 roku.
10. Ustawa o utrzymaniu czystości i porządku w gminach z 13 września 1996 roku.
11. Ustawa o ochronie zwierząt z 21 sierpnia 1997 roku.
12. Ustawa o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw z 24 lipca 1999 roku.
13. Ustawa – Prawo atomowe z 29 listopada 2000 roku.
14. Ustawa – Prawo ochrony środowiska z 27 kwietnia 2001 roku.
15. Ustawa o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej z 11 maja 2001 roku.
16. Ustawa o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków z 7 czerwca 2001 roku.
17. Ustawa o mikroorganizmach i organizmach genetycznie zmodyfikowanych z 22 czerwca 2001 roku.
18. Ustawa – Prawo wodne z 18 lipca 2001 roku.
19. Ustawa – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi z dnia 30 sierpnia 2002 roku.
20. Ustawa o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków z 12 września 2002 roku.
21. Ustawa o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary z dnia 28 października 2002 roku.
22. Ustawa o ochronie przyrody z 16 kwietnia 2004 roku.
23. Ustawa o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji z 20 stycznia 2005 roku.
24. Ustawa o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz o gminach uzdrowiskowych z 28 lipca 2005 roku.
25. Ustawa o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie z 13 kwietnia 2007 roku.
26. Ustawa o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów z 29 czerwca 2007 roku.
27. Ustawa o nawozach i nawożeniu z dnia 10 lipca 2007 roku.
28. Ustawa o odpadach wydobywczych z 10 lipca 2008 roku.
29. Ustawa o bateriach i akumulatorach z 24 kwietnia 2009 roku.
30. Ustawa o substancjach chemicznych i ich mieszaninach z dnia 25 lutego 2011 roku.
31. Ustawa – Prawo geologiczne i górnicze z 9 czerwca 2011 roku.

32. Ustawa o przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie obiektów energetyki jądrowej oraz inwestycji towarzyszących z 29 czerwca 2011 roku.
33. Ustawa o odpadach z 14 grudnia 2012 roku.
34. Ustawa o gospodarce opakowaniami i odpadami opakowaniowymi z 13 czerwca 2013 roku.
35. Ustawa o zużytych sprzęcie elektrycznym i elektronicznym z 11 września 2015 roku.
36. Ustawa – Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów w sprawie nadania Inspektorom Inspekcji Ochrony Środowiska uprawnień do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego z dnia 13 września 2002 roku.

LEGAL RESPONSIBILITY FOR OFFENSES AGAINST NATURAL ENVIRONMENT

Keywords: *law, criminal law, offenses, natural environment, environment protection.*

SUMMARY

The problem of offenses against the environment may seem trivial and unworthy of attention, although these appearances, its role in environment protection is very important. This kind of responsibility combines the advantages of other relevant responsibilities, not having their drawbacks. It is the responsibility easy to use, low labor intensive and relatively inexpensive and relatively inexpensive for Government, and at the same time serious and worrisome for committing the illegal act, filling perfectly its role in environmental protection.

Natalia Jurkiewicz-Wrona – absolwentka Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie. W latach 2010-2012 odbyła aplikację adwokacką przy Okręgowej Radzie Adwokackiej w Lublinie. Od 2013 roku prowadzi indywidualną Kancelarię Adwokacką w Lublinie zajmującą się przede wszystkim udzielaniem pomocy prawnej w sprawach rodzinnych oraz karnych, w tym wykroczeniowych.

Maciej KIJOWSKI

**RECENZJA KSIĄŻKI BARBARY STĘPIEŃ
*MORSKA I OCEANICZNA ŻEGLUGA
JACHTOWA W ŚWIETLE PRAWA
MIĘDZYNARODOWEGO PUBLICZNEGO,*
JBS Janusz Stępień, Gliwice 2013, ss. 173**

Biorąc tę książkę po raz pierwszy do ręki, zauważyłem od razu rekomendacje udzielone jej przez Polski Związek Żeglarski i miesięcznik „Żagle”. Oho, pomyślałem, skoro nie tylko ceniony periodyk, ale wszechwładny PZZ na wszechzwiązkowym szczeblu poleca lekturę publikacji Barbary Stępień, warto się z nią zapoznać.

Ucieszyłem się, czytając, że Autorka książki to zarazem prawnik i człowiek morza, kapitan jachtowy i motorowodny. Zastanawiam się, czy zespolenie w jednej osobie bogatej praktyki morskiej – udokumentowanej i tak wysoką rangą, i faktem przepłynięcia ponad 30.000 Mm – z wykształceniem i doświadczeniem prawniczym, wpłynęło na nadanie książce formy pewnego konglomeratu obu genez jej powstania, czy też jest ona jednoznacznie bądź to wywodem jurydycznym bądź też jedną z „morskich opowieści”, choć niekoniecznie o marynarzu, który „żywił się wyłącznie pieprzem, sypał pieprz do konfitury i do zupy mlecznej”. Książka jest bez wątpienia heterogeniczna i czerpie z obu źródeł inspiracji – inne pytanie, czy umiejętnie i czy skutecznie.

Doktor Stępień usiłuje ze wszech miar dowieść, że prawo międzynarodowe publiczne czy to pozwala, czy nakazuje w jednoznaczny sposób potraktować morską i oceaniczną żeglugę jachtową jako dział żeglugi na tyle odmienny od innych, że można (należy) objąć go odrębnym reżimem prawnym. Tymczasem brak jednoznacznych podstaw do tak kategorycznego wyodrębnienia akurat jachtingu na tle innych działów żeglugi. A jeśli już kryterium (mocno wątpliwym) mającym stanowić podstawę takiej dywersyfikacji jest niekomercyjny charakter morskiej (oceanicznej) podróży, jak odnieść uwagi Autorki do chociażby transoceanicznych rejsów kajakiem (nie jachtem), z których słynie Aleksander Doba? Naprawdę nie znalazłem przekonujących (przynajmniej mnie) argumentów Autorki za tym,

by akurat żeglugę jachtową potraktować inaczej niż inne rodzaje żeglugi morskiej i oceanicznej. Czy *navigare necesse est* – jak w przypadku żeglugi handlowej, tudzież rybołówstwa – czy *non necesse* – jak w przypadku jachtingu, istotnych różnic prawnych między nimi nie zauważam.

Autorka najwyraźniej jest przekonana o istnieniu cech relewantnych pozwalających *navires de plaisance* traktować według odmiennego reżimu prawnego niż pozostałe statki prowadzące żeglugę morską i oceaniczną (o ile owa oceaniczna czymkolwiek istotnym różni się od morskiej), ale cech takich nawet nie usiłuje wskazać. Na takiej zasadzie można by stworzyć naukowe studium o konstytucyjnych prawach szewca, czemu wcale nie przeszkadza przemilczenie statusu cholewkarzy czy kamaszników w ustawie zasadniczej, która i tak ich dotyczy, a to poprzez poddanie ich normom regulującym prawa i wolności jednostki – każdej jednostki. Zastanawia mnie jednak, dlaczego szukając uzasadnienia dla odmiennego traktowania jachtingu Autorka przemilczała szalenie ważną kwestię, jaką stanowił plus minus 120-letni okres zróżnicowania przez prawo i orzecznictwo sądowe statusu statków żaglowych i statków parowych. W odpowiedzi na długotrwałą rywalizację między żaglowcami a parowcami obwieszczenie Trinity House z 1840 r. ustanowiło odmiennie reguły wymijania dla obu kategorii statków, w ślad za czym pojawiły się kolejne – różnicujące ich stan prawny – regulacje (związane również z powstaniem systemu świateł okrętowych), skończywszy na prawie drogi z lat 1879-1880, ustalającym zasady wymijania się żaglowców (w formie zmienionej dopiero w roku 1960).

Istotną część komentowanej książki stanowi nader swoiste odtworzenie Międzynarodowych Przepisów o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu, podczas gdy jak mało która umowa międzynarodowa napisane są one językiem na tyle zrozumiałym, że każda próba oddawania go własnymi słowami narażona jest na ciężki zarzut nieudolności. Nieco ponad 40% zawartości książki Leszka Plewińskiego *Wypadki na morzu. Zderzenia statków* (Szczecin 2000) stanowi jednolity tekst załącznika do COLREG 1972 wraz z poprawkami z lat 1981, 1987 i 1989. Wystarczy? Wystarczy.

Autorka szczerze przyznaje, że stworzyła „zbiór, kompendium przepisów prawa międzynarodowego publicznego dotyczącego morskiej i oceanicznej żeglugi jachtowej” (s. 13). Skoro tak i skoro *pars leonina* recenzowanej książki stanowią tłumaczenia (nie wiem, przez kogo dokonane) fragmentów umów międzynarodowych (jak UNCLOS, SOLAS, MLC, COLREG, SCTW), czy nie lepiej byłoby wydać wyciąg z traktatów dotyczących morskiego jachtingu, fachowo przetłumaczonych na język polski i opatrzyć go odautorskim komentarzem (bez komentarza opublikował MPZZM – *vide supra* – L. Plewiński), tudzież – co zawsze jest cenne – wskazywaniem na konkretny *casus* wskazujący na zastosowanie czy złamanie danego przepisu? Autorka tak naprawdę przepisuje fragmenty konwencji, sprawiając

wrażenie, iż czyni to własnymi słowami (przykład zbyt dowolnego tłumaczenia stanowi poruszona niżej sprawa ślepoty barw), nie wykracza jednak poza sztywne ramy opisu, deskrypcji, informacji i nie stara się nawet pokusić o snucie tez, argumentację, refleksję, konfrontację poglądów znawców przedmiotu. A jeśli Autorka poświęca swój tekst normom prawa międzynarodowego, jak to możliwe, że ich miejsce w polskim systemie źródeł prawa zajmuje na s. 14 tej książki ...7 wierszy oraz 5 wierszy w przyp. 5, którego wyłącznym źródłem jest i tak podręcznik, skądinąd błędnie przytoczony?

Rozdział 5 nosi tytuł „Prawa człowieka a prawa ludzi morza”. Nie wnosi on niestety nic do mojej wcześniejszej wiedzy w tej sprawie, może poza odkrywczym stwierdzeniem, że ludzie morza są ludźmi (s. 70), tudzież tajemniczą konkluzją w brzmieniu „Prawa ludzi morza – jako prawa człowieka – nie mogą dłużej pozostawać pomijane, w myśl zasady »co z oczu, to z serca«” (s. 77). Zdanie to jest niewątpliwie adresowane do wtajemniczonych i błyskotliwych czytelników, do których najwyraźniej autor niniejszej recenzji się nie zalicza, gdyż nic z niego nie rozumie.

Nie mogę nie poświęcić choćby cząstki mojej recenzji językowym potknięciom, jakie stały się udziałem Autorki. Nie czynię z nich bynajmniej dramatu, są one bowiem immanentnym składnikiem o ile nie wszystkich, to zdecydowanej większości publikacji naukowych, i to z jakiegokolwiek dziedziny. Czy zawsze odpowiedzialni są za nie autorzy tych tekstów? Niekoniecznie. Ilość i „jakość” czy raczej waga pomyłek określanych jako *lapsus linguae* są z reguły wypadkową pracy autora, reprezentujących wydawnictwo redaktora i korektora, nieraz również recenzenta wydawniczego. Wiele zależy od tego, na ile pieczołowita jest korekta, czy jej uwagi dotyczą li tylko języka czy wręcz wypaczają merytoryczną zawartość pracy oraz na ile autor respektuje sugestie korektora. Śmiem odnieść wrażenie, że w przypadku książki dr Barbary Stępień znaczną część „winy” za lingwistyczne potknięcia ponosić może jednak Autorka, monografia została bowiem wydana rodzinnymi siłami przez przedsiębiorstwo noszące w swej nazwie nazwisko tożsame z noszonym przez Autorkę, a specjalizujące się w produkcji, sprzedaży oraz wypożyczeniu maszyn i urządzeń budowlanych.

Pora zatem na konkrety. Zamiast o czasie Greenwich Autorka powinna była napisać o GMT (s. 63). Z kolei na s. 68 B. Stępień twierdzi, że dużym zagrożeniem w kambuzie jest „zapalona od kuchenki zwykła ścierka”; w pełni podzielając to stwierdzenie, śmiem wyrazić – bez cienia złośliwości czy przekąsu – naiwne może przekonanie, że wystarczy ową ścierkę przechowywać w odpowiedniej odległości od kuchenki, oraz zadać pytanie, czy ścierka „niezwykła” zagrożenia już nie stanowi. Autorce przytrafiają się niepowodzenia w pisowni partykuły „nie” z imiesłowami przymiotnikowymi, i to zarówno biernymi, jak i czynnymi, używa bowiem pisowni „nie przeciwiczone” (s. 68), „nie rozdrobnione”, „nie zmielone” (s. 162) czy „nie

posiadającym” (s. 80), „nie przecinający” (s. 102). Autorka nie tylko nie rozwija powszechnie używanego ale przecież nienoszącego znamion oficjalności skrótu „sanepid”, ale używa dlań wersalików, a co gorsze w dopełniaczu i apostrofu i małego „u” *in fine*, tworząc przedziwną formę „SANEPID’u” (s. 73). Na s. 96 Autorka popełnia błąd logiczno-językowy, odnosząc się do „akwenów wodnych” (okropny pleonazm często spotykany także w literaturze naukowej), oraz używa niewłaściwego hydronimu „Morze Południowo-Chińskie”. Na s. 127 spotkać można określenie „manewrowo – kontrolna”, z racji spacji po obu stronach półpauzy niesłusznie sugerujące, że oba składniki tego określenia (w tym „manewrowo”) funkcjonują autonomicznie (według mnie należało użyć dywizu i zlikwidować obie spacje). W kontekście sytuacji przywołanej na s. 165 nie można było napisać, że na pokładzie jachtu musi znajdować się dokument poświadczający zapłatę podatku VAT, czyli np. „jakikolwiek oryginał dokumentu” potwierdzającego jego uiszczenie, lecz oryginał jakiegokolwiek dokumentu *etc.* (przecież każdy dokument jednostronny ma tylko jeden oryginał!). Kapitan SS *Torrey Canyon* nazywał się, i owszem, Rugiati, miał jednak na imię nie „Pasterengo” lecz Pastrengo (s. 144). Żaden Dziennik Ustaw z 2013 r. nie został opatrzony numerem 0 (s. 170), ponieważ od roku 2012 publikator ten nie posiada numerów, lecz wyłącznie pozycje, zaś do 2011 r. każdy rocznik rozpoczynał się od numeru 1 (wyjątkiem był otwierający historię dziennika rocznik 1919, pierwszy w tym roku Dziennik Ustaw opatrzono bowiem numerem 66, ale tylko dlatego, że przejął był on numerację ciągłą po swoim poprzedniku – Dzienniku Praw, który zakończył swoją historię na numerze 65).

Na s. 75, w przyp. 76 Autorka wskazuje Wikipedię jako źródło, z którego czerpie jakoby wiarygodne informacje. Nie przeczę, że akurat w tym wypadku odpowiadają one prawdzie (dotyczą okoliczności śmierci sir Petera Jamesa Blake’a, choć nie wiem dlaczego według Autorki zastrzelony został „przez tzw. »piratów rzecznych«” a nie po prostu przez piratów zwanych „wodnymi szczurami”), nie można jednak przemilczeć faktu, że Wikipedia jest tyleż powszechnie znana, co pełna informacji niesprawdzonych i tendencyjnie podanych, a zarazem bezkrytycznie traktowana przez autorów niestety również literatury naukowej. Z praktyki promotora prac dyplomowych (magisterskich i licencjackich) pragnę dodać, że zawsze zwracałem uwagę na konieczność zdecydowanego ograniczenia liczby przypisów odwołujących się wyłącznie do źródeł internetowych oraz wykluczenia źródeł o tak małym stopniu wiarygodności jak Wikipedia. Autorka powinna była zdecydowanie nie opierać się na Wikipedii, lecz zastąpić ją innym, znacznie bardziej wiarygodnym źródłem, i to raczej drukowanym niż internetowym.

Problemem o niejasnej etiologii jest dla mnie abominacja Autorki do używania powszechnie używanych skrótów jednostek miar. Zamiast użyć abrewiacji „m” pisze o metrach (s. 25, 26, 100, 102, 110, 112, 116, 117, 159),

zamiast o „s” pisze o sekundach (s. 114, 115, 116), zamiast użyć „min.” pisze o minutach (s. 116, 117); są i litry miast „l” (s. 144, 148), są tony w miejsce „t” (s. 144). Miara długości równa 1852 m stanowi dla Autorki problem jeszcze bardziej złożony: używa, i owszem, skrótu „Mm” (s. 156, 157), pisze jednak o milach morskich (s. 153), groźniejsze jednak jest to, że zdarza jej się (s. 114, 162) pisać nie o milach morskich lecz o milach (jakich?!).

Beztraskie pisywanie o milach ma charakter błędu tyleż językowego, co i merytorycznego. Innych lapsusów tak poważnej natury nie jest w książce wiele, stąd na dwa jedynie zwrócę uwagę. Według Autorki RMS „Titanic” zatonął „W nocy 14 kwietnia 1912 roku” (s. 36), co jest określeniem na tyle nieprecyzyjnym i nieostrym, że nieodpowiadającym prawdzie: czytelnik książki ma prawo zastanawiać się nad tym, o którą noc chodziło: czy tę z 13 na 14, czy tę z 14 na 15 kwietnia, podczas gdy „Titanic” zatonął 15 kwietnia 1912 r. Na s. 81 Autorka pisze, że świadectwo zdrowia, o którym mowa w prawie 1.2 MLC 2006, „powinno jednoznacznie stwierdzać, że marynarz (...) ma dobry (...) wzrok (przede wszystkim nie cierpi na daltonizm)”. Otóż nie, zdecydowanie nie. Daltonizm polega przecież na nierozpoznawaniu wyłącznie barw czerwonej i zielonej, stąd nazywany jest zamiennie, choć i niefachowo, ślepotą czerwono-zieloną. W istocie, Międzynarodowa Organizacja Pracy nie sprecyzowała, na czym polega użyte w przytoczonym prawie określenie *colour vision* – byłoby przesadą, gdyby interpretować je jako antonim monochromatyzmu na skalę motyli *Papilio* czy skorupiaków *ustonogich*, na pewno nie jest jednak i tym, co nazywamy w sposób przyjęty bez cienia wątpliwości przez Autorkę. Być może chęć oddania (należnej!) czci pamięci Johna Daltona wzięła górę nad czujnością i rzetelnością w definiowaniu. Ale nie to jest najgroźniejsze, lecz dowolny sposób w jaki dr B. Stępień tłumaczy źródła prawa międzynarodowego (nie tylko sobie lecz *urbi et orbi!*) i dokonuje ich egzegezy. Pamiętam jak polonistki nękały mnie i moich rówieśników analizą wiersza i odwiecznym a bezsensownym pytaniem „co poeta chciał przez to powiedzieć”. Tak jak one uważały się za depozytariuszy jedynej prawdy o intencjach liryka, tak B. Stępień zdaje się posiadać monopol na odczytywanie *ratio legis* konwencji MOP. Skoro daltonizm jest dla niej antonimem *colour vision*, oznacza to, że marynarz ma pełne prawo nie rozpoznawać żadnej z barw poza zielenią i czerwienią. Zgadza się, że akurat te kolory odgrywają w nawigacji szalenie istotną rolę, by wspomnieć choćby o światłach burtowych statku czy główkach portu, ale marynarz powinien rozpoznawać wszystkie uchwytnie zmysłowo barwy – dla bezpieczeństwa swojego, dla bezpieczeństwa statku, jego załogi i pasażerów, dla bezpieczeństwa żeglugi. Swoboda w tłumaczeniu obcojęzycznych tekstów aktów prawnych ma swoje granice.

Autorka wykazuje niezrozumiałą predylekcję do nadużywania anglicyzmów – nie tylko, jeśli chodzi np. o skrócone tytuły źródeł prawa międzyna-

rodowego (przy dużej dozie tolerancji i z bardzo wyrozumiałym przymrużeniem oka można to zaakceptować), ale również w odniesieniu do skrótowców oznaczających nazwy organizacji międzynarodowych. Międzynarodowa Organizacja Pracy to dla B. Stępień niezmiennie nie MOP lecz ILO, zaś Międzynarodowa Organizacja Morska – nie MOM lecz IMO (czyżby dlatego, że polski akronim bardziej kojarzy się z budzącym poczucie absmaku produktem znanym jako mięso oddzielane mechanicznie?). Autorka nader dowolnie żongluje owym skrótowcem IMO, np. w kontekście konwencji zwanej przez nią raczej poprawnie MARPOL 73/78, zapominając (?), że konferencja w 1973 r., uwieńczona ustanowieniem tej konwencji, zwołana została przez Międzynarodową Morską Organizację Doradczą (IMCO), która zmieniła nazwę na MOM (IMO) dopiero w roku 1982 (Autorka przyznaje to na s. 20). Skali dezynwoltury Autorki dopełnia fakt używania przez nią pełnych nazw organizacji nie tylko w brzmieniu polskim, ale i angielskim – „International Maritime Organization”, „International Labour Organization” (s. 167). *Quo modo?!*

Na krytykę zasługuje dokonany przez doktor Stępień w stroniczy sposób rys historyczny prawa morza (s. 15-21). Przedziwne jest to, że znalazł się w nim ekspresowo omówiony okres „Od starożytności do XX wieku” (s. 15-19), w którym owej starożytności Autorka poświęciła, odwołując się do „czasów bizantyjskich” (s. 15) jedno zdanie (!) – tyleż kontrowersyjne, że owe czasy klasyfikuje się częściej do średniowiecza – pozostałe zaś poświęcając stuleciom VII-IX i XI-XIX, X wiek pomijając, zaś o wieku XX pisząc jedynie w kontekście rejsów Roalda Amundsena i Thora Heyerdahla. Mimo że podrozdział 1.1 miał kończyć się na ubiegłym stuleciu, Autorka poświęca XX wiekowi dość nieoczekiwanie podrozdział 1.2. Zupełnie nie na miejscu jest przypis 9 na s. 17, oparty wyłącznie na jednym źródle internetowym, a poświęcony tryptykowi Hansa Memlinga *Sąd Ostateczny*. Więcej, lepiej i ciekawiej pisze o tym rzeczywiście genialnym obrazie Anna Klejzerowicz w powieści kryminalno-obyczajowej (Zakrzewo 2014) zatytułowanej tak jak dzieło niderlandzkiego mistrza. Nie zachwyca też wspieranie wiedzy Autorki nie specjalistycznymi publikacjami, lecz raptem słownikami czy encyklopediami: tak na s. 17 (przyt. 8 i 10) pojęcie listu kaperskiego tłumaczy *Praktycznym słownikiem współczesnej polszczyzny* pod red. H. Zgólkowej (Poznań 1998), a źródło informacji o genezie kompanii żeglugo-handlowych stanowi dla B. Stępień tom 21 *Encyclopaediae Britannicae* (Poznań 2001). Podobnie wiedzę o miejscu umów międzynarodowych w polskim systemie źródeł prawa Autorka czerpie wyłącznie z podręcznika i w żaden sposób ich inkorporacji nie komentuje. Na s. 23-26 Autorka dokonuje klasyfikacji jachtów ze względu na 4 kryteria – nie mam pojęcia, dlaczego tylko te cztery i dlaczego pomija inne, a zwłaszcza kryterium długości kadłuba (w tym kluczowe granice 12, 18 i 24 m). Ponadto B. Stępień

Maciej Kijowski: Recenzja książki Barbary Stępień *Morska i oceaniczna żegluga...*

nieprecyzyjnie definiuje pojęcie portu macierzystego statku (s. 27) i zbyt ogólnikowo, zbyt lakonicznie odnosi się do kategorii tanich bander (s. 28) czy megajachtów (s. 67). Wystarczy zerknąć na art. 23 § 2-3 Kodeksu morskiego, by uznać za błędne zawarte na s. 32 stwierdzenie Autorki, iż niepodleganie obowiązkowi wpisu statku do „rejestr[u] statków” (raczej polskiego rejestru okrętowego) oznacza wyłączenie „z zakresu zastosowania regulacji międzynarodowych ze względu na (...) niewielkie rozmiary”.

Jest też w książce oczekująca na wyjaśnienie tajemnica, albowiem na s. 100-101 Autorka aż czterokrotnie odsyła czytelnika do podrozdziału 6.5.5, który ...nie istnieje; aż szkoda, byłby on może na tyle niesamowity, by wzbudzić uznanie recenzenta i radykalnie zmienić ton jego wyводу. Póki nie poznam podrozdziału 6.5.5, nie mogę z pełną odpowiedzialnością stwierdzić, że książka wzbogaca moją wiedzę o materii stanowiącej jej przedmiot. Oczekuję zatem na poprawione i poszerzone o podrozdział 6.5.5 wydanie, które być może skłoni mnie do zastąpienia zawodu zachwytem.

Maciej Kijowski – urodzony w 1970 r. w Rzeszowie, kierownik Katedry Nauk Prawnych i Bezpieczeństwa Wewnętrznego Wyższej Szkoły Zarządzania Ochroną Pracy w Katowicach, wykładowca Okręgowej Izby Radców Prawnych w Rzeszowie, członek Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego.