

MIROSLAW H. KOZIŃSKI

## PROBLEMATYKA PRAWNA OBSZARÓW PODMORSKICH

*Artykuł omawia rzadko prezentowaną w literaturze problematykę obszarów podwodnych. Autor uświadamia w swym opracowaniu znaczenie polityczne i gospodarcze obszarów dna morskiego, zarówno podlegających jurysdykcji, jak i będących poza tą jurysdykcją.*

*W artykule omówiono w szczególności umowy międzynarodowe dotyczące dna morskiego. W pierwszej kolejności poddano analizie konwencję paryską z 2001 r. o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego (Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage, 2001). Następnie omówiono nową konwencję z Nairobi o usuwaniu wraków (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007). W dalszej części pracy przedstawiono założenia ochrony wraku promu „Estonia” (porozumienie tallińskie z 1995 r.) i starą konwencję paryską z 1884 r. o ochronie kabli podmorskich.*

*Na zakończenie autor zwraca uwagę na stosunkowo małe zainteresowanie legislacji krajowej problematyką obszarów podmorskich i postuluje konkretne zmiany i uzupełnienia w polskim prawie morskim.*

### 1. UWAGI WSTĘPNE

W doktrynie prawa morskiego i prawa morza niewiele uwagi poświęca się statusowi obszarów podwodnych, ich zagospodarowaniu, a także obiektom zlokalizowanym na dnie oraz zasobom znajdującym się pod dnem mórz i oceanów. Niewątpliwie wynika to z tradycyjnego przekonania, że należy zająć się przede wszystkim klasycznymi problemami żeglugowymi albo zagadnieniami delimitacji obszarów morskich i prawami państw na tych obszarach oraz na morzu pełnym.

Nie wydaje się to właściwe, albowiem należy podkreślić, że zdecydowana większość przepisów Konwencji o prawie morza, podpisanej w Montego Bay w 1982 r., dotyczy właśnie obszarów podmorskich. Nie trzeba będzie chyba długo czekać na moment, gdy eksploatacja na przykład konkretnych polimetalicznych stanie się koniecznością dla gospodarki światowej, tak jak dzisiaj jest już

nią wydobywanie ropy naftowej i gazu ziemnego z obszarów podmorskich. Nie należy także uzasadniać, jak dużego znaczenia nabierają różnego rodzaju konstrukcje podwodne (istnieją plany całych akwamiast), w tym coraz liczniejsze kable i rurociągi podmorskie.

Bezpośrednią inspiracją do podjęcia tej tematyki był jednak brak skoordynowanych działań w naszym kraju, związanych z istniejącą legislacją międzynarodową dotyczącą obszarów podmorskich. Na temat ciekawych konwencji międzynarodowych, które zostaną przedstawione poniżej, prawnicy morscy dotychczas wypowiadali się wyjątkowo rzadko, a jest oczywiste, że prędzej czy później Polska będzie musiała zająć stanowisko w stosunku do tych aktów prawa międzynarodowego.

## 2. ZRÓŻNICOWANY STATUS PRAWNY OBSZARÓW PODMORSKICH

Konwencja o prawie morza (UNCLOS) z 1982 r. definiuje zasadniczy obszar podmorski nazywając go „**Obszarem**” (*Area*). Obszarem jest w świetle art.1 ust. 1, pkt 1 konwencji „dno mórz i oceanów oraz jego podziemie, znajdujące się poza granicami jurysdykcji państwowej”. Ta największa część dna morskiego stanowi, zgodnie z art. 136 konwencji, „wspólne dziedzictwo ludzkości”. Warto przypomnieć, że to na potrzeby zarządzania tym właśnie obszarem podmorskim powstała Międzynarodowa Organizacja Dna Morskiego (*Seabed Authority*), która ma eksploatować zasoby dna i poddła morskiego przy pomocy specjalnie powołanego Przedsiębiorstwa (*Enterprise*)<sup>1</sup>.

Nie przeceniając znaczenia koncepcji „wspólnego dziedzictwa ludzkości”, która, jak podkreśla się w literaturze<sup>2</sup>, powstała jako swoista wypadkowa istniejących w czasie III Konferencji Prawa Morza uwarunkowań politycznych i ekonomicznych, trzeba uznać, że stanowi ona ważne osiągnięcie prawa morza i pozwala myśleć o perspektywach przyszłej eksploatacji zasobów Obszaru dla dobra wspólnego, a nie tylko w interesie grupy najbardziej rozwiniętych państw. Doceniając rangę potencjalnych sporów dotyczących dna morskiego, zgodnie z art. 14 aneksu VI do konwencji w Międzynarodowym Trybunale Prawa Morza powołano odrębną Izbę Sporów Dna Morskiego.

---

<sup>1</sup> Dla ułatwienia wejścia w życie konwencji, jako integralną jej część przyjęto *Porozumienie w sprawie wprowadzenia w życie części XI Konwencji Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza z 10.12.1982 r.*, które *pro tempore* znacznie upraszcza strukturę Organizacji. Między innymi zgodnie z rozdz. 2 aneksu do tego porozumienia do czasu, gdy zacznie ono samodzielną działalność, Sekretariat Organizacji spełnia funkcje Przedsiębiorstwa.

<sup>2</sup> J. Symonides, *Nowe prawo morza*, Warszawa 1986, s. 383.

Jak wielką rolę będzie w najbliższej przyszłości odgrywać eksploatacja bogactw naturalnych dna i poddna Obszaru, niech świadczy obszerna regulacja zasad wydobywania minerałów podwodnych zawarta w aneksie III do konwencji z Montego Bay. Reguluje się w tych przepisach tak szczegółowe kwestie, jak: sposób składania wniosków o eksploatację, rezerwację obszarów wydobywczych, warunki finansowe kontraktów, a nawet kary za niezgodną z prawem eksploatację obszarów podmorskich. Można dodać, że w trosce o prawidłowość eksploatacji bogactw dna morskiego Organizacja Dna Morskiego przygotowała rodzaj Podmorskiego Kodeksu Wydobywczego (*Regulations on Prospecting and Exploration for Polymetallic Nodules in the Area*).

Drugi obszar dna morskiego to tzw. **szelf kontynentalny** (*continental shelf*). Zgodnie z art. 76 UNCLOS<sup>3</sup> jest to „dno morskie i podziemie obszarów podmorskich, które rozciągają się poza jego morzem terytorialnym na całą długości naturalnego przedłużenia jego terytorium lądowego aż do zewnętrznej krawędzi obrzeża kontynentalnego albo na odległość 200 mil morskich od linii podstawowych, od których mierzy się szerokość morza terytorialnego, jeżeli zewnętrzna krawędź obrzeża kontynentalnego nie sięga do tej odległości”. Konwencja przewiduje także możliwość zastosowania innych kryteriów wyznaczania granic szelfu (art. 76 ust. 3–7), uwzględniających szczególne ukształtowanie dna i jego warunki geologiczne, a także daje szansę rozszerzenia obszaru szelfu kontynentalnego poza granicę 200 mil morskich. Zdając sobie sprawę z możliwości powstania wielu konfliktów, związanych z rozszerzaniem granic szelfu przez niektóre państwa, na mocy art. 76 UNCLOS aneks II do konwencji przewiduje powołanie Komisji Granic Szelfu Kontynentalnego. Zadaniem tego organu jest dbanie o prawidłowe wyznaczenie granic szelfu kontynentalnego poza granicami 200 mil morskich. W tym celu Komisja, po otrzymaniu od zainteresowanego państwa danych i niezbędnych materiałów, wydaje zalecenia co do wyznaczenia granic szelfu.

Prawo morza pozwala państwu nadbrzeżnemu wykonywać na obszarze swego szelfu kontynentalnego suwerenne prawa, w celu jego badania i eksploatacji. Prawa te są wyłączne, to znaczy, że nawet jeśli państwo nadbrzeżne nie prowadzi badań szelfu, ani go nie eksploatuje, nikt inny nie może podejmować takich działań. Natomiast prawa państwa nadbrzeżnego do zasobów szelfu nie mają żadnego wpływu na status prawny wód pokrywających szelf i przestrzeni powietrznej nad tymi wodami.

Warto w tym miejscu zasygnalizować wyjątkowo aktualną kwestię roszczeń niektórych państw w stosunku do obszarów podmorskich Arktyki. Globalne ocieplenie sprawiło, że dotąd niedostępne obszary arktyczne stają się łakomym kąskiem dla państw i koncernów, które zamierzają eksploatować w obszarach polarnych potencjalnie znaczne zasoby ropy naftowej, gazu ziemnego, cynku,

---

<sup>3</sup> Por. m.in. C. Carleton, *Article 76 of the UN Convention on the Law of the Sea*, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2006, nr 21, s. 287 i nast.

manganu, złota, niklu, ołowiu *etc.* Spektakularne ekspedycje badawcze Rosji, zrzucające na dno morza flagę narodową, są początkiem boju o niemal pół miliona mil kwadratowych dna morskiego. W 2004 r. Dania zainwestowała 25 milionów dolarów, by wykazać, że arktyczne obszary podmorskie są przedłużeniem dna Grenlandii. Jeszcze aktywniej inwestuje w obszary arktyczne Kanada, m.in. budując kolejny port na północnym krańcu Wysp Baffina. Do Komisji Granic Szelfu wpłynęły już roszczenia Norwegii o poszerzenie granic szelfu w Arktyce<sup>4</sup>, Rosja ma dostarczyć dowodów, że Góry Łomonosowa są przedłużeniem ich szelfu. Kwestią czasu są roszczenia Kanady, Danii, a także Stanów Zjednoczonych.

Jest to zjawisko nienotowane w prawie morza na taką skalę w ostatnich dziesięcioleciach. Niestety można się obawiać jego eskalacji i stosowania metody faktów dokonanych. Należy w tym miejscu przypomnieć, że cała misterna konstrukcja prawa morza oparta jest na systemie kompromisów. Konwencja UNCLOS stara się pogodzić grocjużowską zasadę wolności mórz z odwieczną tendencją do zawłaszczania poszczególnych obszarów morskich i podmorskich. Trzeba przypomnieć kluczowe dla konwencji art. 89 i 137, w świetle których „żadne państwo nie może skutecznie zgłaszać roszczeń do poddania swej suwerenności jakiegokolwiek części morza pełnego” oraz „żadne państwo nie może zgłaszać roszczeń, ani wykonywać suwerenności nad jakąkolwiek częścią Obszaru lub jego zasobów”.

Pozostałe obszary, które eksponują prawa do dna i poddno, są już typowymi obszaramiorskimi. Chodzi o:

- wody wewnętrzne (między linią podstawową a lądem), nad którymi państwo nadbrzeżne ma pełną suwerenność, obejmującą także dno i podziemie pod nimi,
- morze terytorialne (do 12 mil morskich od linii podstawowej), w tym dno i poddno, które podlegają pełnej suwerenności państwa nadbrzeżnego,
- wody archipelagowe (wewnątrz państwa archipelagowego, określone prostymi archipelagowymi liniami podstawowymi), pod którymi obszar dna i podziemia oraz znajdujące się tam zasoby podlegają pełnej suwerenności państwa nadbrzeżnego (art. 49 ust. 2 UNCLOS),
- wyłączną strefę ekonomiczną, dające suwerenne prawa „badania, eksploatacji i ochrony zasobów” nie tylko wód morskich, ale i dna oraz jego podziemia.

W sumie nie ma państwa, które w ten czy inny sposób nie byłoby zainteresowane problemami prawnymi dna i poddno morskiego własnych obszarów albo Obszaru.

---

<sup>4</sup> Por. T. Pedersen, *The Svalbard Continental Shelf Controversy: Legal Disputes and Political Rivalries*, *Ocean Development and Maritime Law*, 2006, nr 37, s. 339 i nast.

### 3. UMOWY MIĘDZYNARODOWE DOTYCZĄCE OBSZARÓW PODMORSKICH

#### 3.1. KONWENCJA PARYSKA O OCHRONIE PODWODNEGO DZIEDZICTWA KULTUROWEGO (2001)

Zagadnienie ochrony obiektów zatopionych w morzu, które mają charakter zabytkowy, naukowy lub kulturowy, jest bardzo stare. Poszukiwacze skarbów od dawna nie przypadkiem skupiają się na niektórych akwenach morskich. Przez wieki żeglugi zatonoło ponad 3 miliony statków<sup>5</sup> przewożących najróżniejsze obiekty, które dzisiaj są cenne nie tylko w sensie materialnym, ale także mogą stanowić obiekty uzupełniające naszą wiedzę o dawnych czasach czy wzbogacające zasoby muzealne. Obiektami zatopionymi są nie tylko statki. Przykładem niech będzie latarnia morska w Aleksandrii, ruiny neolitycznych osad w Morzu Czarnym, czy całe zatopione w wyniku trzęsienia ziemi miasta, jak Port Royal na Jamajce. Podwodne dziedzictwo kulturowe ma duże znaczenie jako część ogólnego bogactwa kulturowego ludzkości.

Przed podpisaniem konwencji z 2001 r. stan prawny ochrony podwodnego dziedzictwa kulturowego był niezwykle skromny. W obszarach jurysdykcji niektórych państw nadbrzeżnych obowiązywały przepisy prawa krajowego o ochronie zabytków podwodnych. Natomiast ogólne znaczenie mają przepisy Konwencji z Montego Bay. Art. 149 tej konwencji stanowi, że „wszelkie obiekty o charakterze archeologicznym i historycznym, znalezione w Obszarze, **zachowuje się i wykorzystuje dla dobra ludzkości jako całości**, ze szczególnym uwzględnieniem preferencyjnych praw państwa lub kraju (*state or country*) pochodzenia, państwa kulturowego pochodzenia, albo państwa historycznego i archeologicznego pochodzenia”. W nawiązaniu do sugestii zawartych w doktrynie, dotyczących przywrócenia w naszym kraju strefy przyległej<sup>6</sup>, warto także przypomnieć art. 303 ust. 1 UNCLOS, który zobowiązuje państwa do „ochrony obiektów o charakterze archeologicznym i historycznym znalezionych w morzu” i nakazuje im współpracę międzynarodową w tym celu. Ust. 2 tego przepisu pozwala państwom, które ustanowiły strefę przyległą, zgodnie z art. 33 UNCLOS, kontrolować handel obiektami archeologicznymi i historycznymi, pochodzącymi ze strefy przyległej, a także przyjąć domniemanie, że usuwanie obiektów archeologicznych i historycznych z tej strefy bez zgody państwa

---

<sup>5</sup> C. Hocking, *Dictionary of Disasters at Sea during the Age of Steam*, Lloyd's Shipping Register, London 1969 (reprint 1989), zawiera wykaz 12 542 statków utraconych w latach 1824–1962.

<sup>6</sup> Zob. M.H. Koziański, *Wybrane problemy prawne związane z ratyfikacją przez Rzeczpospolitą Polską konwencji o prawie morza*, Prawo Morskie, 2000, t. XIII, s. 82 i nast., J. Symonides, *Status prawny strefy przyległej w międzynarodowym prawie morza. Celowość jej ustanowienia przez Polskę*, Prawo Morskie, 2005, t. XXI, s. 5 i nast.

stanowi „naruszenie na jego terytorium lub morzu terytorialnym ustaw i innych przepisów”, co może być przez państwo ścigane i sankcjonowane.

**Konwencję o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego** (*Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage – UCH*), podpisano 2.02.2001 r. w Paryżu z inicjatywy UNESCO (*United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*). Prace nad tym aktem prawa międzynarodowego trwały bez mała 20 lat<sup>7</sup>. Twórcy konwencji wychodzili z założenia, że dotychczasowa ochrona obiektów zabytkowych zatopionych w morzu jest niewystarczająca. Wiele z bezcennych zabytków leży bowiem na dnie poza granicami jurysdykcji poszczególnych państw. Konwencja z Montego Bay – jak wyżej wskazano – jest bardzo oszczędna w regulacjach dotyczących ochrony obiektów podwodnych. Uzasadnione było zatem przekonanie, że niezbędna jest specjalistyczna konwencja międzynarodowa, która uzupełni istniejący stan prawny. Niejako inspiracją dla nowej umowy międzynarodowej był także art. 303 ust. 4 UNCLOS. Można zatem przyjąć, że konwencja paryska stanowi rodzaj *lex specialis* w stosunku do UNCLOS. Ścisły związek między obiema konwencjami eksponuje zresztą art. 3 konwencji paryskiej.

W preambule UCH stwierdza się między innymi, że podwodne dziedzictwo jest zagrożone wskutek nieuprawnionych badań, jak i przez komercyjną eksploatację. Art. 1 konwencji formułuje definicję „podwodnego dziedzictwa kulturowego” (*underwater cultural heritage*) jako „wszelkie ślady egzystencji ludzkiej, mające charakter kulturowy, historyczny lub archeologiczny, które pozostawały całkowicie lub częściowo pod wodą, okresowo lub stale, **przez co najmniej 100 lat**, takie jak: siedziby, struktury, budowle, wytwory człowieka, statki, samoloty, inne pojazdy lub ich części, ładunki, wraz z ich archeologicznym kontekstem, obiekty mające charakter prehistoryczny”. Z definicji tej świadomie wyłączono rurociągi i kable podmorskie, a także używane nadal instalacje.

W art. 2 UCH podkreśla się, że państwa powinny współdziałać w ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego, chronić je dla dobra ludzkości, stosować odpowiednie środki do realizacji konwencji. Zachowanie podwodnego dziedzictwa kulturowego *in situ* będzie uznawane za priorytet. Wydobycie dziedzictwo

---

<sup>7</sup> W polskiej literaturze o konwencji wypowiadali się nieliczni autorzy, zob.: Z. Kobyliński, *Konwencja o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego*, Ochrona Zabytków, 2002, nr 2; J. Symonides, *Międzynarodowa ochrona podwodnego dziedzictwa kulturowego*, Stosunki Międzynarodowe, 2003, nr 1–2. Natomiast literatura obca jest wyjątkowo obszerna, zob. np: Raport Rady Europy – *The Underwater Cultural Heritage*, Strasbourg 1978; S. Dromgoole, *Protection of the Underwater Cultural Heritage. National and International Perspectives*, Hague 1999; R. Garbello, *La Convrenzione UNESCO sulla Protezione del Patrimonio culturale subacqueo*, Milano 2004; F. Francioni, A. Del Vecchio, P. de Caterini, *Protezione internazionale del patrimonio culturale: interessi nazionali e difesa del patrimonio comune della cultura*, Milano 2000; L.V. Prott, I. Strong, *Background Materials on the Protection of the Underwater Cultural Heritage*, Paris–Portsmouth 1999, T. Scovazzi, R. Garbello, *The Protection of Underwater Cultural Heritage*, Leiden–Bostom 2003; B. de Yturriaga, *Convention sobre la protection del partimonio cultural subacuatico*, Cordoba 2003.

kulturowe będzie przechowywane, konserwowane i zarządzane w sposób zapewniający jego długoterminową ochronę. Podwodne dziedzictwo nie będzie podlegało komercyjnej eksploatacji. Konwencja zachęca ponadto do odpowiedniego, nieniszczącego dostępu do podwodnego dziedzictwa kulturowego *in situ* w celu jego obserwacji i dokumentacji.

W związku z dalszymi rozważaniami zawartymi w niniejszym artykule, warto szczególnie podkreślić treść art. 2 ust. 9 UCH. Przepis ten zobowiązuje państwa konwencyjne do **zapewnienia należytego szacunku szczątkom ludzkim zatopionym w morzu**.

Duże znaczenie w prawie morskim może mieć art. 4 UCH. Kodeks morski w art. 282–291 reguluje problematykę prawną wydobywania mienia zatopionego w morzu. Chodzi tu o obowiązki administracyjne i uprawnienia cywilnoprawne wydobywającego lub znalazcy mienia, lecz jedynie na obszarach polskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego. Podobnie wydobywaniu mienia poświęcone są przepisy o ratownictwie morskim zawarte w k.m. i Konwencji SALVAGE 1989. Zgodnie z zasadą prawa morskiego należy się zwrot kosztów osobie, która mienie wydobyła, lub specjalne wynagrodzenie za ratownictwo. Konwencja paryska stara się zniechęcić „poszukiwaczy skarbów podmorskich”, którzy chcą na własną rękę wydobywać obiekty, będące podwodnym dziedzictwem kulturowym. Wspomniany przepis wyłącza bowiem w stosunku do obiektów dziedzictwa kulturowego uprawnienia z tytułu ratownictwa, jak również potencjalne roszczenia znalazcy. Wyjątek stanowić mogą działania podjęte zgodnie z konwencją, dozwolone i nadzorowane przez właściwe władze; ponadto musi być zapewniona maksymalna ochrona wydobytych obiektów.

Państwa konwencyjne zobowiązują się także do ochrony obiektów podwodnych przed zniszczeniem wskutek działań przypadkowych, takich jak: pogłębienie portów, połowy ryb, układanie podwodnych kabli i rurociągów.

Konwencja UCH ma zasięg terytorialny podobny do UNCLOS. W poszczególnych zapisach jest mowa oddzielnie o każdym obszarze dna morskiego i o zastosowaniu do niego ochrony konwencyjnej. Art. 7 UCH stwierdza, że państwa uczestniczące w konwencji mają wyłączność w zakresie unormowań ochronnych na obszarze swego terytorium (wody wewnętrzne, morze terytorialne, wody archipelagowe). Nawiązując do wcześniejszych uwag o strefie przyległej, należy podkreślić, że UCH taką samą wyłączność jurysdykcyjną daje państwom nadbrzeżnym w ustanowionych przez nie strefach przyległych (art. 8 UCH). Państwa mają obowiązek informowania o odkryciach obiektów, należących do podwodnego dziedzictwa kulturowego, w swoich obszarach morskich (art. 9 UCH). Zgodnie z art. 9 i 10 UCH ochrona podwodnego dziedzictwa opiera się na szczególnej współpracy międzynarodowej. Państwa, do których należą wyłączne strefy ekonomiczne i obszary szelfu kontynentalnego, ponoszą odpowiedzialność za przestrzeganie konwencji w tych rejonach. Przed wszystkim państwa nadbrzeżne zapewnią, by ich obywatele i statki podnoszące

banderę tych państw, dokonując odkrycia obiektów kulturowych lub historycznych, niezwłocznie raportowały o takim znalezisku. Podobny obowiązek informowania o obiektach odkrytych w strefie ekonomicznej lub na szelfie kontynentalnym ciąży na obywatelach i statkach innych państw, przy czym dodatkowo należy informować państwo nadbrzeżne. Inne państwa, których obywatele lub statki znalazły obiekty kulturowe, mogą domagać się od państwa nabrzeżnego prawa do konsultacji w kwestii zapewnienia efektywnej kontroli znalezionemu dziedzictwu kulturowemu. Zainteresowane państwo musi jednak wykazać więź kulturową lub historyczną z danym obiektem. Trzeba podkreślić, że wspomniane obowiązki obciążają w szczególności kapitanów i załogi statków morskich. Państwo, w którego wyłącznej strefie ekonomicznej lub na szelfie kontynentalnym znajduje się podwodne dziedzictwo kulturowe, może zakazać lub zezwolić na działania związane z tym dziedzictwem, może pełnić rolę koordynatora w stosunku do innych zainteresowanych państw odnośnie do podejmowanych prac ochronnych i badań naukowych.

Dalsze postanowienia UCH (art. 11 i 12) dotyczą ochrony podwodnego dziedzictwa kulturowego w Obszarze. Wszystkie państwa konwencyjne zobowiążą się, że ich obywatele, kapitanowie i załogi ich statków będą zgłaszać do właściwych władz wszelkie odkrycia obiektów kulturowych na dnie morza otwartego, a także zamiary działań wobec podwodnego dziedzictwa kulturowego w Obszarze. Władze krajowe będą przekazywać te informacje Sekretarzowi Generalnemu UNESCO i Sekretarzowi Generalnemu Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego (ISA). Wszystkie zainteresowane państwa mogą zgłosić chęć konsultowania podejmowanych działań ochronnych i badawczych w Obszarze. Podobnie jak była o tym mowa wyżej, deklaracja taka musi opierać się na dającym się udowodnić związku kulturowym bądź historycznym z danym obiektem lub stanowiskiem.

W świetle art. 13 UCH okręty wojenne i statki państwowe, samoloty wojskowe, które nie są wykorzystywane w celach handlowych, niezaangażowane w prace związane z podwodnym dziedzictwem kulturowym, nie są obowiązane do składania raportów, o których była mowa wyżej.

Art. 14–16 UCH określają obowiązki państw w związku z zapobieganiem przywozowi na ich terytoria obiektów podwodnego dziedzictwa kulturowego, wydobytych niezgodnie z konwencją. Państwa powinny uniemożliwić wykorzystanie do tego procederu swoich portów morskich, a także zabronić swoim obywatelom i statkom pod ich banderami jakichkolwiek działań niezgodnych z UCH.

Art. 17 mówi o wprowadzeniu w ustawodawstwach krajowych sankcji adekwatnych do naruszeń konwencji.

Art. 25 UCH dotyczy ewentualnych sporów między państwami w zakresie stosowania i interpretacji konwencji. Spory te powinny być rozstrzygane poprzez koncyliacje UNESCO. W braku pozytywnego rezultatu koncyliacji powinno się je rozstrzygać zgodnie z częścią XV UNCLOS.



Do UCH dołączony jest aneks, zawierający szczegółowe reguły dotyczące działań w stosunku do podwodnego dziedzictwa kulturowego. Aneks oparty jest na tzw. Karcie Ochrony i Zarządzania Podwodnym Dziedzictwem Kulturowym. Konwencja wejdzie w życie po ratyfikacji przez 20 państw<sup>8</sup>.

### 3.2. NAIROBI MIĘDZYNARODOWA KONWENCJA O USUWANIU WRAKÓW (2007)

Po wieloletniej pracy w Komitecie Prawnym Międzynarodowej Organizacji Morskiej udało się sfinalizować prace nad oczekiwaną konwencją wrakową. Niestety trudności związane z ujednoczeniem poglądów na niektóre tematy z zakresu prawa cywilnego doprowadziły do znacznego ograniczenia materii normatywnej zawartej w tym nowym akcie prawa międzynarodowego. Mimo to konwencja jest wyjątkowo różnorodna tematycznie i nawiązuje do wielu innych konwencji międzynarodowych, zarówno administracyjnych, jak i cywilnoprawnych.

Motywy sformułowania międzynarodowych przepisów dotyczących problematyki wraków szczegółowo omawia W. Misiewicz<sup>9</sup>. Autor przytacza następujące argumenty:

- ustawodawstwa krajowe dotyczą wraków leżących w obrębie wód podlegających morskiej jurysdykcji tych państw; rzadko się zdarza, by prawo krajowe odnosiło się do wraków położonych na wodach międzynarodowych i to pod warunkiem, że po ich wydobyciu zostaną sprowadzone do portu w danym państwie nadbrzeżnym;
- zazwyczaj usunięcie wraku, nawet jeśli jest on niebezpieczny dla żeglugi, w ustawodawstwach krajowych jest normowane jako prawo a nie obowiązek organów administracji morskiej;
- ustawodawstwa krajowe regulują problematykę wraków niejednolicie, co podważa pewność obrotu morskiego;
- kluczowa kwestia odpowiedzialności cywilnej za usunięcie wraku najczęściej opiera się na zasadzie niemal absolutnej odpowiedzialności właściciela wraku, co może nie być właściwe w odniesieniu do wraków zagrażających żegludze międzynarodowej.

---

<sup>8</sup> Dotychczas konwencję ratyfikowały następujące państwa: Panama, Bułgaria, Chorwacja, Hiszpania, Libia, Nigeria, Litwa, Meksyk, Paragwaj, Portugalia i Ekwador.

<sup>9</sup> W. Misiewicz; *Próba konwencyjnego uregulowania problematyki wraków ze szczególnym uwzględnieniem odpowiedzialności za wraki leżące na morzu pełnym*, Gdańsk, Szczecin, Słupsk 1978, s. 51 i nast.

W. Misiewicz<sup>10</sup> stwierdza, że „istniejący stan prawny nie daje rękami należytego rozwiązania problemu w skali międzynarodowej. Może to uczynić jedynie specjalna konwencja dotycząca wraków”. Konwencja taka została podpisana w Nairobi 18.05.2007 r. Gospodarzom udało się przekonać wspólnotę międzynarodową do tego, by konwencja nosiła nazwę *Nairobi Convention*. Dlatego należy ją tytułować **Nairobi Międzynarodowa Konwencja o Usuwaniu Wraków** (*Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks*, 2007).

Z preambuły konwencji wynika, że w związku z tym, iż niewydobyte wraki mogą stanowić niebezpieczeństwo dla nawigacji i środowiska morskiego, celowe jest przyjęcie jednolitych reguł międzynarodowych odnośnie do procedur szybkiego i skutecznego usuwania wraków i ponoszenia kosztów takich działań.

Na początek należy przybliżyć kilka definicji konwencyjnych, bowiem niektóre postanowienia konwencji mogą być bez tego trudne do zrozumienia. Jednym z najbardziej dyskusyjnych problemów konwencji z 2007 r. jest obszar jej stosowania (*convention area*). Zagadnienie budziło wątpliwości od początku prac nad konwencją. Początkowo wychodzono ze słusznego założenia, że skoro w granicach swojej jurysdykcji państwa mogą swobodnie regulować problematykę wraków, to konwencja powinna dotyczyć obszaru morza pełnego, a ściślej rzecz ujmując dna morskiego, czyli Obszaru. Niestety art. 1 ust. 1 konwencji z Nairobi przyjmuje, że obszar oznacza wyłączną strefę ekonomiczną państwa będącego stroną konwencji, natomiast jeśli państwo nie ustanowiło wyłącznej strefy ekonomicznej, oznacza obszar przyległy do jego morza terytorialnego nieprzekraczający 200 mil morskich od linii podstawowej. Jak widać konwencja wrakowa poszła zupełnie inną drogą niż wcześniej omówiona konwencja UCH. Właściwym obszarem, do którego można zastosować najnowszą konwencję morską, jest obszar **wyłącznej strefy ekonomicznej**. Jest to zasadnicza wada tego aktu prawnego, bowiem ujednoczenie międzynarodowe jest w tym wypadku wyjątkowo fragmentaryczne. Na szczęście udało się do konwencji wprowadzić art. 3, przewidujący możliwość rozciągnięcia stosowania konwencji na terytorium, w tym wody terytorialne państwa, o ile będzie to odpowiednio notyfikowane. Nie jest w obecnym zapisie jasne, czy oznacza to także możliwość objęcia konwencją wód archipelagowych. Należy zauważyć, że większość wraków leży na wodach przybrzeżnych i w regionach trudnych nawigacyjnie, na często uczęszczanych szlakach morskich.

Kolejna definicja konwencyjna pozwala na ustalenie zakresu przedmiotowego konwencji. Jest to zresztą zasadniczy aspekt dla istoty tej umowy międzynarodowej. Chodzi o to, czym jest wrak. W jednej z pierwszych wersji tekstu konwencji definicja była bardzo prosta: *Wreck means a wrecked or derelict ship, or parts of appurtenances thereof*. Następnie w doktrynie proponowano

---

<sup>10</sup> *Ibidem*, s. 52.

inną definicję: „Wrakami są opuszczone lub utracone statki, ich części i urządzenia oraz inne rzeczy przewożone lub holowane przez statki, jeżeli wskutek ich zatopienia, osadzenia na skałach lub na mieliźnie, albo znoszenia ruchem wód morskich (dryfowania), stanowią niebezpieczeństwo dla żeglugi”<sup>11</sup>. Warto w tej ostatniej propozycji podkreślić połączenie dwóch cech „zatopionego obiektu” – samego zatopienia lub innej sytuacji, która powoduje, że statek staje się wrakiem, i ewentualnego niebezpieczeństwa dla żeglugi takiego obiektu. Z założenia zatem dla zastosowania konwencji wrakowej nie jest istotne samo pojęcie wraku, lecz chyba właściwsze byłoby określenie „niebezpieczny wrak”. Zgodnie z art. 1 ust. 2 konwencji „wrak” oznacza statek, który w wyniku wypadku morskiego został zatopiony, wyrzucony na mieliżnę, a także każdą część takiego statku, włączając w to wszelkie obiekty znajdujące się na pokładzie statku, obiekty, które zostały utracone ze statku, wyrzucone na mieliżnę, zatopione lub dryfujące po morzu, albo statek, o którym wiadomo, bądź można rozsądnie przypuszczać, że zatonie lub będzie wyrzucony na mieliżnę, gdy skuteczna asysta lub właściwe środki nie będą podjęte. Należy dodać, że konwencja wyjątkowo szeroko ujmuje pojęcie statku, bowiem może to być statek morski każdego typu, w tym wodoloty i poduszkiowce, ale także platformy wiertnicze.

Wspomniany wyżej wrak musi być ponadto „niebezpieczny”, co oznacza niebezpieczną pozycję lub utrudnienie w nawigacji, a także rozsądnie przewidywane poważne szkodliwe konsekwencje dla środowiska morskiego albo szkodę dla wybrzeża i związanych z tym interesów jednego lub więcej państw. Pojęcie *related interests* znane jest z wielu innych konwencji. W omawianej umowie międzynarodowej zostało ono szeroko ujęte i oznacza m.in. zagrożenie dla wybrzeży morskich, portów, rybołówstwa, turystyki, zdrowia ludności, podwodnych instalacji.

Dopiero taki wrak, który spełnia wszystkie kryteria konwencyjne, zgodnie z art. 2 państwo konwencyjne może usunąć. „Usunięcie” oznacza każdą formę działań prewencyjnych, ograniczenia lub eliminacji niebezpieczeństwa powodowanego przez wrak.

Państwo, będące stroną konwencji, może podjąć środki zgodne z konwencją odnośnie do wraku znajdującego się w obszarze konwencyjnym. Środki powinny być proporcjonalne do niebezpieczeństwa. W myśl art. 4 konwencja nie ma zastosowania do środków podejmowanych zgodnie z Międzynarodową konwencją o interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia olejami z 1969 r., z protokołem z 1973 r.; konwencji nie stosuje się do okrętów wojennych i statków państwowych uprawiających żeglugę niehandlową, ale po notyfikacji także wraki takich jednostek mogą być objęte konwencją.

Na państwie bandery statku ciąży obowiązek złożenia państwu, w którego obszarze konwencyjnym znajduje się jego wrak, raportu precyzującego dokładnie lokalizację wraku, typ, rozmiar, jego konstrukcję, rodzaj szkody i stan wraku,

---

<sup>11</sup> *Ibidem*, s. 59.

rodzaj i ilość ładunku, zwłaszcza niebezpiecznego lub szkodliwego, rodzaj oleju, w tym bunkrowego, na pokładzie statku (art. 5).

Zainteresowane państwo powinno w trybie pilnym profesjonalnie zlokalizować wrak i odpowiednio go oznakować. Zgodnie z art. 9 jeśli państwo zainteresowane stwierdzi, że wrak powoduje niebezpieczeństwo, powinno zawiadomić o tym państwo bandery i wszcząć z nim konsultacje co do środków, jakie mają być zastosowane względem wraku. Właściciel statku może sam usunąć wrak lub przy pomocy ratowników. Jeśli to nie nastąpi, zainteresowane państwo może podjąć niezbędne środki w celu usunięcia wraku, mając za priorytet ochronę środowiska morskiego.

Art. 10 konwencji wprowadza całkowite *novum* w prawie morskim, to jest nowy rodzaj **obiektywnej odpowiedzialności cywilnej** właściciela statku za koszty lokalizacji, oznakowania i usunięcia wraku, chyba że właściciel udowodni, że wypadek morski, w którego wyniku statek stał się wrakiem, był rezultatem aktu wojny, powstania, wojny domowej lub naturalnego zjawiska o wyjątkowym, nieuniknionym i nieodpartym charakterze, bądź w całości spowodowany był działaniem osoby trzeciej ze świadomością wyrządzenia szkody, albo w całości spowodowany był przez niedbalstwo lub inny szkodliwy akt jakiegokolwiek rządu lub władzy odpowiedzialnej za utrzymanie światła bądź innych środków nawigacyjnych. Sformułowania powyższe wyraźnie przypominają reżim tzw. odpowiedzialności olejowej, znanej z konwencji CLC i HNS.

Konwencja pozwala na ograniczenie odpowiedzialności w granicach limitów prawa krajowego lub Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie (*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims*) z 1976 r. Odpowiedzialność właściciela wraku, na mocy konwencji z Nairobi, jest wyłączona, o ile byłaby w sprzeczności z konwencjami: CLC (*Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*) 1969/1992, HNS (*Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea*) 1996, o odpowiedzialności cywilnej za szkody jądrowe (*Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy*, 1960, *Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage*, 1963), bunkrową (*Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*) 2001.

Art. 12 konwencji wprowadza dla każdego właściciela statku o pojemności 300 ton brutto podnoszącego flagę państwa-strony konwencji **obowiązek posiadania ubezpieczenia lub innego finansowego zabezpieczenia**, takiego jak gwarancja bankowa lub podobna instytucja, dla pokrycia odpowiedzialności przewidzianej w konwencji, do wysokości limitów stosowanych w państwie bandery. Konwencja wprowadza **nowy certyfikat** ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia, który będzie musiał mieć każdy statek powyżej 300 ton, pływający pod banderą państwa konwencyjnego. Do konwencji dołączony jest wzór takiego certyfikatu.

Nasuwa się refleksja, że niektóre statki musiałyby w przyszłości posiadać aż trzy certyfikaty zabezpieczenia finansowego (olejowy albo pasażerski, bunkrowy i wrakowy). Czy nie lepiej zastąpić je wszystkie jednolitym certyfikatem, związanym z jedną polisą OC? Po raz kolejny wraca problem, czy współczesne prawo morskie nie powinno wprowadzić generalnego obowiązku ubezpieczenia OC dla armatorów.

Art. 15 konwencji dotyczy problematyki rozstrzygnięcia sporów między dwoma lub więcej państwami konwencyjnymi, dotyczących stosowania i interpretacji tego nowego aktu prawa międzynarodowego. Przede wszystkim konwencja zaleca procedury negocjacyjne, mediacyjne, koncyliacyjne, ale nie wyklucza postępowań arbitrażowych lub sądowych. Gdyby strony nie mogły same polubownie rozwiązać sporów w rozsądnym terminie, nie dłuższym jednak niż rok, to w grę wchodzi procedura przewidziana w części XV UNCLOS.

Konwencja wejdzie w życie po ratyfikacji jej przez co najmniej 10 państw.

### 3.3. POROZUMIENIE W SPRAWIE WRAKU PROMU „ESTONIA” (1995)

Katastrofa promu „Estonia”, do której doszło w nocy 28.09.1994 r., pociągnęła za sobą tyle ofiar, że niewątpliwie ten zatopiony statek należało otoczyć szczególną ochroną. Nie wdając się w dyskusję nad przyczynami tego spektakularnego wypadku morskiego, trzeba zauważyć, że w prawie międzynarodowym istnieje poważna luka. Brakuje norm pozwalających ustanawiać „morskie cmentarze”, miejsca podlegające wyjątkowej ochronie ze względu na szacunek dla zmarłych znajdujących się w zatopionych statkach lub samolotach.

Namiastką odpowiedniej regulacji, zawartej w wielostronnej konwencji, która określiłaby powszechnie akceptowane standardy dotyczące tych obiektów, które jednocześnie mogą być obiektami zabytkowymi, a zawsze są wrakami, jest Porozumienie tallińskie z dnia 23.02.1995 r. zawarte przez Estonię, Finlandię i Szwecję w sprawie promu m/s „Estonia”<sup>12</sup>.

Strony tej umowy międzynarodowej stwierdzają, że wrak promu m/s „Estonia” oraz obszar go otaczający, określony dokładnymi współrzędnymi geograficznymi, „uznaje się za ostatnie miejsce spoczynku ofiar tragedii i jako takie traktowane będzie z należyтым szacunkiem”. Strony uzgodniły ponadto, że wrak m/s „Estonia” nie będzie wydobyty.

Zdając sobie sprawę ze wspomnianej wyżej luki prawnej, strony zobowiązały się do stworzenia, zgodnie z procedurami swego prawa wewnętrznego, instrumentów prawnych, uznających za przestępstwo działania zakłócające spokój miejsca ostatniego spoczynku, w szczególności nurkowania, oraz inne działania mające na celu wydobywanie zwłok lub dóbr materialnych z wraku lub otaczającego go dna morskiego. Państwa-strony porozumienia zobowiązały się także do

<sup>12</sup> Dz.U. z 2003 r., Nr 78, poz. 698.

współpracy w ewentualnym sankcjonowaniu wspomnianych czynów, w tym do powiadamiania państwa bandery statku, z którego działania te były prowadzone.

Protokół dodatkowy do tego porozumienia pozwala na przystąpienie do niego innych państw, dla wzmocnienia ochrony wraku, jako miejsca ostatniego spoczynku ofiar tragedii, przed jakimkolwiek naruszającymi ten spokój działaniami. Rzeczpospolita Polska przystąpiła do tego porozumienia 8.12.2000 r.

Problem regulowany w Porozumieniu tallińskim niestety jest aktualny na polskich obszarach morskich. Na dnię naszych obszarów morskich zalegają wraki, które są materialnymi dowodami największych katastrof morskich na świecie. Takie wraki, jak „Goya”, „Wilhelm Gustloff”, „Steuben”, „Graf Zeppelin”, uznawane są przez polską administrację morską za „mogiły wojenne” i zostały objęte ochroną. Wydano także zakazy nurkowania do tych wraków. Wydaje się jednak, że celowe byłoby ustawowe uregulowanie ochrony cmentarzysk podmorskich. Być może wystarczyłoby odpowiednie znowelizowanie ustawy z dnia 21.03.1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, przez wprowadzenie 500-metrowych stref bezpieczeństwa wokół wraku, zamkniętych dla żeglugi, rybołówstwa, turystyki i sportów wodnych.

#### 3.4. KONWENCJA O OCHRONIE KABLI PODMORSKICH (1884)

Historycznym, lecz nadal aktualnym, aktem prawa międzynarodowego, w zakresie, który obejmuje niniejszy artykuł, jest **Konwencja paryska o ochronie kabli podmorskich z 14.03.1884 r.** (*Convention internationale pour la protection de cables sous-marins*). Polska przystąpiła do niej dnia 15.03.1934 r.<sup>13</sup>.

Konwencja ma zastosowanie do wszystkich kabli podmorskich, ułożonych zgodnie z prawem poza wodami terytorialnymi państw–stron konwencji, które jednak wchodzą na ich terytorium. Przerwanie lub uszkodzenie kabla podmorskiego dokonane rozmyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa, które mogłoby spowodować przerwę lub całkowite lub częściowe przerwanie komunikacji telegraficznych, jest karalne.

Wiele wątpliwości budziło określenie „rozmyślnie”. Dodatkowa deklaracja do konwencji wyjaśnia, że nie chodzi tu o zdarzenia przypadkowe lub powstałe z konieczności naprawy kabla. Należy dodać, że nie powoduje odpowiedzialności karnej i cywilnej przerwanie lub uszkodzenie kabla dokonane dla ochrony życia lub bezpieczeństwa statku, po przedsięwzięciu wszystkich środków ostrożności.

---

<sup>13</sup> Dz.U. Nr 30, poz. 269. Do konwencji wydano rozporządzenie wykonawcze Prezydenta RP z 20.03.1935 r. o ochronie kabli podmorskich (Dz.U. Nr 29, poz. 222).

Jak widać, zakres przedmiotowy konwencji dotyczy przede wszystkim kabli komunikacyjnych, które obecnie straciły wyraźnie na znaczeniu na rzecz łączności satelitarnej. Natomiast konwencja nie mówi nic o kablach energetycznych. Mając na uwadze fakt, że zasadnicza idea konwencji skupia się na penalizacji zerwania kabla podmorskiego, warto w tym miejscu zacytować treść art. 288 § 3 k.k.<sup>14</sup>, który sankcjonuje „przerwanie lub uszkodzenie kabla podmorskiego albo naruszenie przepisów obowiązujących przy zakładaniu lub naprawie tego kabla”. Polskie prawo karne nie rozróżnia zatem przeznaczenia kabla podmorskiego. Warto dodać, że nowoczesne kable nierzadko używane są do różnych celów.

W świetle art. 3 państwa nabrzeżne przy udzielaniu zgody na położenie kabla podmorskiego mają prawo określania warunków bezpieczeństwa, wyznaczania trasy i wymiarów kabla.

Konwencja dotyczy jeszcze dwóch kwestii związanych z układaniem kabli. Pierwsza kwestia wiąże się z bezpieczeństwem przy tego typu pracach. Chodzi o bezpieczeństwo kablownic, jak i innych statków, w tym zwłaszcza rybackich. Druga wymaga nieco więcej uwagi, albowiem chodzi o związaną z uszkodzeniem kabla podmorskiego odpowiedzialność cywilną.

Uszkodzenie kabla powoduje nie tylko odpowiedzialność karną, ale i cywilną. Szkada spowodowana zerwaniem kabla może mieć wyjątkowo daleko idące skutki. Konwencja w art. 4 nakłada na tego, kto spowodował uszkodzenie kabla, przede wszystkim obowiązek poniesienia „kosztów naprawy”. Niewątpliwie jednak poszkodowany właściciel kabla będzie mógł dochodzić także spodziewanych korzyści, których nie osiągnął na skutek uszkodzenia kabla.

Konwencja wprowadza ponadto specyficzną odpowiedzialność cywilną właściciela kabla podmorskiego. Zgodnie z art. 7 konwencji właściciele okrętów i statków, którzy mogą udowodnić, że „poświęcili kotwicę, sieć lub inny sprzęt rybacki w tym celu, ażeby nie uszkodzić kabla podmorskiego”, powinni otrzymać odszkodowanie od właściciela kabla.

Konwencja uzależnia prawo do tego specyficznego odszkodowania od sporządzenia bezpośrednio po zdarzeniu protokołu, stwierdzającego wypadek, potwierdzonego zeznaniami członków załogi. Kapitan ma obowiązek w ciągu 24 godzin od przybycia do pierwszego portu złożyć właściwym władzom oświadczenie o zdarzeniu. Władze mają obowiązek poinformować właściwy urząd konsularny państwa właściciela kabla podmorskiego.

Trzeba zauważyć, że mimo 124 lat tradycji wspomnianej reguły w prawie polskim nie wydano przepisów określających prawo do odszkodowania. Brak takiej regulacji np. w kodeksie morskim. Zwracano na to uwagę w literaturze

---

<sup>14</sup> Por. M.H. Koziański, *Morskie aspekty nowych kodyfikacji karnych*, Prace Wydziału Navigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni 1998, nr 9, s. 224: za złamanie art. 288 § 3 k.k. grozi kara pozbawienia wolności od 3 miesięcy do 5 lat.

w aspekcie regulacji UNCLOS<sup>15</sup>. Konwencja z 1982 r. powtarza bowiem zasady starej konwencji z 1884 r. Odpowiednikiem art. 7 konwencji kablowej jest art. 115 UNCLOS.

Poza tym konwencja paryska nakazuje ściganie „przestępstw kablowych” okrętom państw konwencyjnych i zastosowanie maksymalnie „uproszczonych” postępowań w tych sprawach.

#### 4. UWAGI KOŃCOWE

Podjęta w tym opracowaniu problematyka prawna jest istotna w praktyce obrotu morskiego. Zagadnienia wyżej poruszone są wyjątkowo ciekawe teoretycznie i warto, by stały się przedmiotem dalszych badań. Przedstawiony materiał normatywny jest bardzo obszerny i powiązany z różnymi aktami prawa międzynarodowego oraz krajowego.

Ocena polskiego prawa morskiego z punktu widzenia problematyki obszarów podmorskich nie wypada zbyt dobrze. Dopiero niedawno w ustawie z 21.03.1991 r. o obszarach morskich i administracji morskiej dodano art. 35a dotyczący przeszukiwania wraków statków lub ich pozostałości. Pozwolenia na tego typu działalność wydaje dyrektor właściwego urzędu morskiego. Tryb uzyskiwania pozwoleń reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 24.08.2004 r. w sprawie uzyskiwania pozwoleń na przeszukiwanie wraków lub ich pozostałości<sup>16</sup>. Ustawa z 17.10.2003 r. o wykonywaniu prac podwodnych<sup>17</sup> reguluje tylko sprawy bezpieczeństwa i kwalifikacje nurków. Brak w niej m.in. odniesienia do specyficznych wymagań związanych z układaniem kabli podmorskich i rurociągów.

W niewielkim zakresie wykorzystywane są przepisy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym obszarów morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej. Praktycznie z prawa morskiego wyeliminowano wpływ administracji morskiej na górnictwo podmorskie i pozyskiwanie zasobów dna morskiego. Całkowicie pomijane są w polskim ustawodawstwie problemy morskiego prawa gospodarczego, związane z nieodległą już perspektywą eksploatacji zasobów podmorskich Obszaru<sup>18</sup>.

Po raz kolejny należy w tym miejscu przypomnieć postulat przywrócenia w Polsce strefy przyległej, a być może także powrót do pojęcia „szelfu konty-

---

<sup>15</sup> Por. M.H. Koziański, *Wybrane problemy...*, op. cit., s. 88; autor postuluje także rozszerzenie sankcji karnych o czyn polegający na uszkodzeniu rurociągu podmorskiego.

<sup>16</sup> Dz.U. Nr 197, poz. 2025.

<sup>17</sup> Dz.U. Nr 199, poz. 1936.

<sup>18</sup> Por. M.H. Koziański, *Wybrane problemy...*, op. cit., s. 88 i nast.



nentalnego”. Wydaje się bowiem, że konwencja z Montego Bay w zakresie dna morskiego daje więcej uprawnień w przepisach szelfowych niż w regulacji dotyczącej wyłącznej strefy ekonomicznej. Nie należy kontynuować błędnego przekonania, że wyznaczenie wyłącznej strefy ekonomicznej powoduje, że wyznaczenie szelfu kontynentalnego jest zbędne. Gdyby tak było, wiele państw nie wyznaczałoby wszystkich możliwych konwencyjnie obszarów morskich. Dlaczego Polska ma rezygnować z regulacji dotyczących na przykład wierceń podmorskich, budowy tuneli pod dnem morskim i innych?

W aspekcie rozważań nad konwencją UCH, można jednak zauważyć, że w polskim morskim prawie administracyjnym wielokrotnie spotyka się zapisy o ochronie podmorskiego dziedzictwa kulturowego (np. art. 23 ust. 3, pkt 6, art. 37a ust. 2, pkt 5 ustawy z 1991 r.). Nie powinno być zatem żadnych przeciwwskazań do ratyfikacji tej konwencji.

Warto byłoby w polskim morskim prawie administracyjnym wyraźnie uregulować kwestię podmorskich cmentarzysk, choćby w sposób proponowany w tym opracowaniu.

Wydaje się, że w pracach nad nową ustawą o administracji morskiej trzeba rozważyć, czy nie należałoby bardziej wyeksponować omówionej w niniejszym artykule problematyki prawnej. Niewątpliwą inspiracją do tego mogłoby być **ratyfikowanie przez Polskę konwencji paryskiej z 2001 r., a być może także konwencji z Nairobi**. Ta ostatnia wymaga obszerniejszego, odrębnego opracowania. Zwłaszcza nowy rodzaj odpowiedzialności cywilnej należy dokładniej zbadać, także pod kątem konsekwencji ekonomicznych tych regulacji dla żeglugi morskiej.

## LEGAL ISSUES RELATING TO UNDERSEA AREAS (Summary)

*This paper address the rarely discussed issue of underwater areas. The author draws attention to the political and economic importance of areas on the sea bed, both those areas that are under jurisdiction and those that are beyond any jurisdiction.*

*In particular the article discusses international treaties relating to the sea bed. First, it analyzes the 2001 Paris Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage. Next, it discusses the new Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks (2007). A further part of the article presents the decision to protect the wreck of the “Estonia” ferry (the Tallinn Agreement of 1995) and the old Paris Convention (1884) on the protection of submarine cables.*

*Finally, the author draws attention to the relatively low amount of interest of national legislation in issues connected with underwater areas and proposes concrete changes and additions to Polish maritime law.*