

RECENZJA

Antony P. Morrison, *Places of Refuge for Ships in Distress. Problems and Methods of Resolution*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden-Boston 2012, ss. 416

Omawianą książkę poświęcono stosunkowo nowej instytucji morskiego prawa publicznego, jaką jest miejsce schronienia (*place of refuge*). Zagadnienie miejsca schronienia jest wyjątkowo ważne, ponieważ dotyka dwóch głównych aspektów morskiego prawa publicznego: bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego. Książkę tę należy szczególnie odnotować z kilku powodów. Po pierwsze, stosunkowo małe jest zainteresowanie w naszym kraju tą instytucją¹, po drugie, rzadko w tym zakresie problematyki ma się do czynienia z pracą doktorską, po trzecie, polska jednoartykułowa regulacja miejsca schronienia w nowej ustawie o bezpieczeństwie morskim, w zestawieniu w unormowaniach z innych krajów prezentowanymi przez A.P. Morrisona, wydaje się zbyt lakoniczna.

Recenzowana książka składa się z dziesięciu rozdziałów. W krótkim rozdziale wstępnym autor opiera definicję *place of refuge* na *Guidelines of Places of Refuge for Ships in Need of Assistance* przyjętych przez IMO w 2013 r. Trafnie zwraca uwagę na cztery główne elementy tej definicji: „stabilizację stanu statku”, minimalizację niebezpieczeństw nawigacyjnych, ochronę życia ludzkiego i ochronę środowiska.

W rozdziale drugim analizuje się historyczne aspekty – jak to określa A.P. Morrison – „problemu miejsca schronienia”. Wnioski autora są interesujące, gdyż dowodzi on, że praktycznie w ostatnich sześćdziesięciu latach zaszła konieczność eksponowania kwestii miejsca schronienia. Przez całe wieki, na zasadzie utrwalonego zwyczaju, statek w niebezpieczeństwie mógł liczyć na możliwość schronienia się w bezpiecznym miejscu, szczególnie w porcie. Dopiero w ostatnich latach wystąpił jaskrawy konflikt interesów między właścicielami statków a państwami nadbrzeżnymi, troszczącymi się przede wszystkim o czyistość swego wybrzeża.

W rozdziale trzecim autor rozwija zagadnienie prawa wejścia do portów w prawie międzynarodowym, pisząc o „generalnym prawie” statków wchodzenia do portów. Suwerenność państwa nadbrzeżnego nad wodami wewnętrznymi

¹ Zob. M.H. Koziński, *Koncepcja prawna miejsca schronienia (place of refuge) i powołanie nowej służby bezpieczeństwa morskiego MAS (Maritime Assistance Service)*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej W Gdyni 2004, nr 15, s. 255; *idem*, *Miejsce schronienia (place of refuge)*, Gdańskie Studia Prawnicze 2013, t. XXIX, s. 91–102; P. Lewandowski, *Problemy prawne miejsca schronienia*, Prawo Morskie 2008, t. XXIV, s. 65–76.

i leżącymi nad nimi portami morskimi nie ulega wątpliwości, co podkreśla między innymi konwencja UNCLOS. Analizując wspomniane „generalne prawo”, autor przytacza wiele poglądów, które je uzasadniają, np. znany wyrok arbitrażowy w sprawie Arabia Saudyjska v. ARAMCO z 1958 r.²: *According to a great principle of public international law, the ports of every state must be open to foreign merchant vessels and can only be closed when the vital interests of the state to require*. Niestety, wspomniane „żywotne interesy” obecnie bywają rozumiane dość szeroko i dlatego wprowadzenie instytucji miejsca schronienia ma coraz większe znaczenie.

Wejściu do portów statków w niebezpieczeństwie w unormowaniach prawa międzynarodowego poświęcony jest także rozdział czwarty pracy. Warte przypomnienia są omawiane przez autora fundamentalne, historyczne źródła prawa morskiego i prawa morza, w których zawarto obowiązek udzielania pomocy statkom w niebezpieczeństwie, takie jak *Konsulat Morski*, statuty Trani, kodeks morski miasta Arles, *Roles de Oleron* i inne. Swoje rozważania autor doprowadza do czasów współczesnych, wskazując na konwencje UNCLOS, SALVAGE i OPRC. Dużo miejsca poświęcono także omówieniu judykatury.

Piąty rozdział zatytułowany „Odpowiedź międzynarodowa na problem miejsca schronienia”. Po identyfikacji problemu autor próbuje przedstawić, jakie konsekwencje wyciągnęła wspólnota międzynarodowa z głośnych katastrof statków „Erika”, „Castor”, „Prestige”. W książce opisano całą batalię IMO w sprawie miejsc schronienia, która doprowadziła do przyjęcia wspomnianych wyżej wytycznych (dokładnie omówionych). Przedstawiono także działalność IMO w zakresie wdrażania przyjętych wytycznych. Następnie omawia się działalność innych organizacji międzynarodowych na rzecz stworzenia podstaw prawnych do *places of refuge*. Chodzi o różne organizacje takie jak IAPH, ISU, P&I Clubs, IUMI, ale przede wszystkim CMI.

Rozdział szósty książki jest poświęcony krajowym odpowiedziom na problem miejsca schronienia. Zważywszy na wspomnianą celowość udoskonalenia polskiej regulacji w tym zakresie, warto prześledzić, jakie pomysły legislacyjne mają inne kraje. Ramy recenzji nie pozwalają dokładnie opisać omawianych regulacji, ale przykładowo Wielka Brytania problematykę miejsc schronienia normuje w wielu aktach prawnych (*Harbours, Docks and Piers Clause Acts*, 1847, *Dangerous Vessels Act*, 1985, *Merchant Shipping Act*, 1995). Zgodnie z rekomendacją Lorda Donaldsona decyzję w sprawie udzielenia miejsca schronienia podejmuje organ niezależny od ministra transportu (SOSREP). Poza legislacją krajową Wielka Brytania zawarła wiele umów międzynarodowych dotyczących miejsca schronienia, np. z Francją (*Mancheplan*) i Norwegią (*NORBRIT Agreement*). Podobnie obszernie jak system brytyjski autor omawia legislację australijską, kanadyjską i amerykańską. Z punktu widzenia specyfiki

² Por. M.H. Kozinski, *Arbitraż inwestycyjny* [w:] *System prawa handlowego*, t. 8, *Arbitraż handlowy*, red. A. Szumański, Warszawa 2010, s. 913.

Morza Bałtyckiego na wielką uwagę zasługiwałyby praktyka porozumień międzynarodowych w zakresie miejsc schronienia. Takich umów jest wiele, np. *Canada–United States Joint Marine Pollution Contingency Plan* z 2003 r., porozumienia Kanady z Francją i Danią.

Ze względu na specyfikę Bałtyku, a także nasze członkostwo w Unii Europejskiej interesujący jest rozdział siódmy poświęcony regionalnej odpowiedzi na problem miejsc schronienia. Warto przy tym zwrócić uwagę na to, że regionalne regulacje autor traktuje dość specyficznie, ponieważ zalicza do nich nie tylko takie akty prawa międzynarodowego, jak np. konwencja helsińska, ale także zapoczątkowany w 1978 r. system memorandumów (*Memorandum of Understanding*) oraz akty unijnego prawa wtórnego. Autor może zbyt zdawkowo omawia rolę trzech unijnych pakietów legislacyjnych związanych z wypadkiem statku „Erika”, natomiast poświęca sporo uwagi *Bonn Agreement for Cooperation in Dealing with Pollution of the North Sea* z 1969 r. Rozdział 27 tej umowy wprowadza regulacje dotyczące miejsca schronienia oparte na standardach IMO. Także państwa uczestniczące w konwencji helsińskiej na spotkaniu w Krakowie w 2007 r. przyjęły rekomendację w sprawie *Mutual Plan for Places of Refuge in the Baltic Sea Area*.

W rozdziale ósmym autor rozważa, jako rozwiązanie problemu miejsc schronienia, przyjęcie nowej konwencji międzynarodowej. Projekt konwencji o miejscach schronienia przygotował Międzynarodowy Komitet Morski (CMI)³. Autor szczegółowo prezentuje ten projekt i dość sceptycznie się do niego odnosi. Nie podoba mu się zwłaszcza to, że projekt rozwija się zbyt daleko w zakresie równoważenia sprzecznych interesów państwa nadbrzeżnego i armatorów, a w szczególności to, że obowiązek udzielenia schronienia nie jest absolutny (*permit acces is not absolute*).

Przedostatni rozdział dotyczy różnych czynników związanych z eksploatacją statków i rozwiązaniami współczesnego prawa morskiego, które mogą mieć wpływ na instytucję miejsca schronienia. Omawia się tu między innymi takie czynniki, jak: wiek statków („Erika” miała ponad 25 lat), zasady projektowania statków, w tym obowiązek stosowania podwójnego dna dla zbiornikowców, rola inspekcji państwa bandery i Port State Control, obowiązki towarzystw klasyfikacyjnych, a także znaczenie odpowiedzialności cywilnej i ograniczenia odpowiedzialności.

W całej pracy po każdym rozdziale zawarto konkluzje i te konkluzje autor częściowo powtarza w ostatnim rozdziale, stanowiącym podsumowanie i wnioski. Uważa między innymi, że istniejące propozycje prawne zarówno w wytycznych IMO, jak i w projekcie CMI nie są adekwatne do współczesnego rozwoju żeglugi morskiej. Nie przesądza, czy nieobowiązujące wytyczne IMO, czy też potencjalna, wiążąca konwencja międzynarodowa powinna kształtować

³ Projekt ten został omówiony w polskiej literaturze – zob. M.H. Kozłowski, *Miejsce schronienia... op.cit.*, s. 100–102.

instytucję miejsca schronienia. Słusznie jednak zwraca uwagę na to, że aby wyważyć interesy stron oraz uspokoić państwa nadbrzeżne, trzeba uregulować sprawę odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane przez statek, któremu udzielono schronienia.

Mając na uwadze wspomniany wyżej brak obszerniejszych opracowań w naszym kraju poświęconych *places of refuge*, książka A.P. Morrisona stanowi bardzo cenną pozycję. Napisana jest przystępnie i jasno. Praca zawiera imponującą bibliografię, która może zachęcić do dalszych badań nad kwestią miejsca schronienia, oraz obszerny indeks rzeczowy. Ponadto jest starannie wydana. Problem miejsca schronienia jest nie dość że ważny i interesujący nie tylko dla prawnika morskiego, to – niestety – stale aktualny.

Mirosław H. Koziński