

# ARTYKUŁY

Dariusz Rafał Bugajski

---

d.bugajski@amw.gdynia.pl  
orcid.org/0000-0002-9056-3602  
Akademia Marynarki Wojennej  
ul. inż. J. Śmidowicza 69  
81-127 Gdynia

## Sytuacja prawna wraku RMS Titanic

### The legal protection of the RMS *Titanic*

**Summary:** Almost immediately after the *Titanic* sank on 15 April 1912, proposals were advanced to salvage the ship from her resting place. The wreck was ultimately discovered on 1 September 1985. This article will discuss the application of the 1982 UN Law of the Sea Convention and the 2001 UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage and the development of the law of salvage through orders of the courts with respect to the protection of the wreck of the RMS *Titanic* and her artifacts. The paper will discuss the matter of ownership and other legal titles to such property. The 2001 UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage applies to all traces of human existence having a cultural, historical or archaeological character which have been submerged for at least 100 years. Thus, 15 April 2012 marks the moment when the *Titanic* wreckage became protected under this Convention. The *Titanic* lies currently in international waters, outside of the exclusive jurisdiction of any State. Legal jurisdiction over the seabed may change when Canada extends its Continental Shelf under the 1982 UN Law of the Sea Convention.

---

**Keywords:** RMS *Titanic*, wreck, salvage, underwater cultural heritage, UNCLOS, the 2001 UNESCO Convention

---

**Streszczenie:** Niemal natychmiast po zatonięciu RMS *Titanic* 15 kwietnia 1912 r. pojawiły się pomysły jego wydobycia. Szczątki *Titanica* zostały odnalezione 1 września 1985 r. W artykule podjęto

zagadnienie zastosowania przepisów Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. i Konwencji UNESCO o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego z 2001 r. do ochrony szczątków RMS Titanic oraz zagadnienie ewolucji tejże ochrony w świetle orzecznictwa sądów krajowych. Przedmiotem badań jest także własność i inne tytuły prawne związane z wrakiem Titanica. Konwencja UNESCO z 2001 r. ma zastosowanie do wszystkich śladów ludzkiej egzystencji mających znaczenie kulturowe, historyczne lub archeologiczne, które są zatopione od ponad 100 lat. Od 15 kwietnia 2012 r. Titanic i jego artefakty są chronione na podstawie tej Konwencji. Obecnie szczątki tego liniowca spoczywają na wodach międzynarodowych poza wyłączną jurysdykcją jakiegokolwiek państwa. Jurysdykcja w stosunku do dna morskiego może się zmienić, kiedy Kanada rozszerzy swój szelf kontynentalny zgodnie z Konwencją o prawie morza z 1982 r.

---

**Słowa kluczowe:** RMS Titanic, wrak, ratownictwo mienia, podwodne dziedzictwo kulturowe, Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r., Konwencja UNESCO z 2001 r.

---

## Wprowadzenie

Niemal w równym stopniu wielkie emocje wzbudziła tragedia RMS Titanic, o której wiadomość dzięki nowoczesnym środkom komunikacji obiegła cały ówczesny świat, co odkrycie po 73 latach wraku wielkiego liniowca. Mimo że poziom emocji w obu przypadkach był podobny, to ich źródła były zupełnie różne. Tuż po zatonięciu zadawano powszechnie pytania, jak to możliwe, że „niezatapialny” statek zatonął, i kto za to odpowiada. Z kolei po odkryciu wraku dyskurs zdominowały pytania, do kogo wrak i jego skarby należą, oraz jak można na tym zarobić. Na szczęście znaleźli się również tacy, którzy zastanawiali się, jak ochronić miejsce ostatniego spoczynku ok. 1500 ofiar i jak zachować szczątki RMS Titanic dla przyszłych pokoleń. W niniejszym artykule natomiast zadaniem problemowym jest identyfikacja prawnych środków ochrony podwodnego dziedzictwa kultury poza granicami jurysdykcji państwowej na przykładzie RMS Titanic.

## Odnalezienie Titanica

RMS Titanic został zbudowany w Belfaście w Irlandii Północnej i zarejestrowany w Wielkiej Brytanii jako własność brytyjskiej spółki żeglugowej, znanej jako White Star Line (właściwie the Oceanic Steam Navigation Company), której głównym

udziałowcem był Amerykanin (John Pierpont „JP” Morgan). Liniowiec był przeznaczony do rejsów transatlantyckich między Southampton a Nowym Jorkiem<sup>1</sup>.

Plany odnalezienia i wydobycia wraku RMS Titanic zaczęły powstawać tuż po jego zatonięciu na Północnym Atlantyku (370 mil, tj. 600 km na południowy wschód od kanadyjskiej Nowej Fundlandii, 41°43’32”N 49°56’49”W) w nocy z 14 na 15 kwietnia 1912 r.<sup>2</sup> Jednym z poszukujących, którego wysiłki przyniosły częściowe efekty, był teksański przedsiębiorca Jack Grimm. W latach 1980-1983 poprowadził on prywatne ekspedycje, podczas których przy użyciu sonaru przeskanowano dno, identyfikując przy tym 14 obiektów podwodnych, ale nie znaleziono wraku. Głównym osiągnięciem było stworzenie szczegółowej mapy dna rejonu, w którym spodziewano się znaleźć Titanica.

Kolejną próbę podjął Robert Ballard, emerytowany oficer marynarki wojennej i profesor oceanografii, którego działania finansowała Marynarka Wojenna Stanów Zjednoczonych. Wykorzystano nowy system naukowo-wojskowy, składający się z holowanego statku podwodnego Argo, wyposażonego w sonar i kamery, oraz sterowanego robota Jasona, który miał zdolność wędrowania po dnie morskim i zbierania artefaktów. Na zlecenie Marynarki Wojennej Ballard miał przez cztery kolejne lata przeprowadzić każdego roku jednomiesięczne poszukiwania z użyciem systemu. W 1984 r. Ballard wykonał mapowanie zatopionych w Północnym Atlantyku okrętów podwodnych USS Thresher (220 mil morskich na wschód od Przylądka Cod na głębokości 2560 m) i USS Scorpion (400 mil na południowy zachód od Azorów na głębokości 3600 m). Ekspedycja odkryła, że wokół wraków powstało znacznie większe niż same wraki i ich główne części pole szczątków, zorientowane zgodnie z przebiegiem prądów morskich na podobieństwo ogona komety. W 1985 r. po mapowaniu USS Scorpion do poszukiwań Titanica dołączył statek badawczy Le Suroît, należący do Francuskiego Instytutu Badawczego (Institut Français de Recherche pour l’Exploitation de la Mer, IFREMER), z sonarem bocznym, który miał wstępnie przeszukać rejon, a zidentyfikowane obiekty miały być rozpoznane wizualnie przez Argo. Mimo że Le Suroît podczas jednego z halsów był kilkaset metrów od wraku, to nie udało się Titanica odnaleźć. Sonar nie potrafił odróżnić obiektów naturalnych od tworów człowieka i w dodatku poszukiwany kadłub był stosunkowo małym celem. Biorąc pod uwagę doświadczenia z mapowania okrętów podwodnych, Ballard postanowił użyć Argo z kamerą, która potrafi rozróżnić obiekt natu-

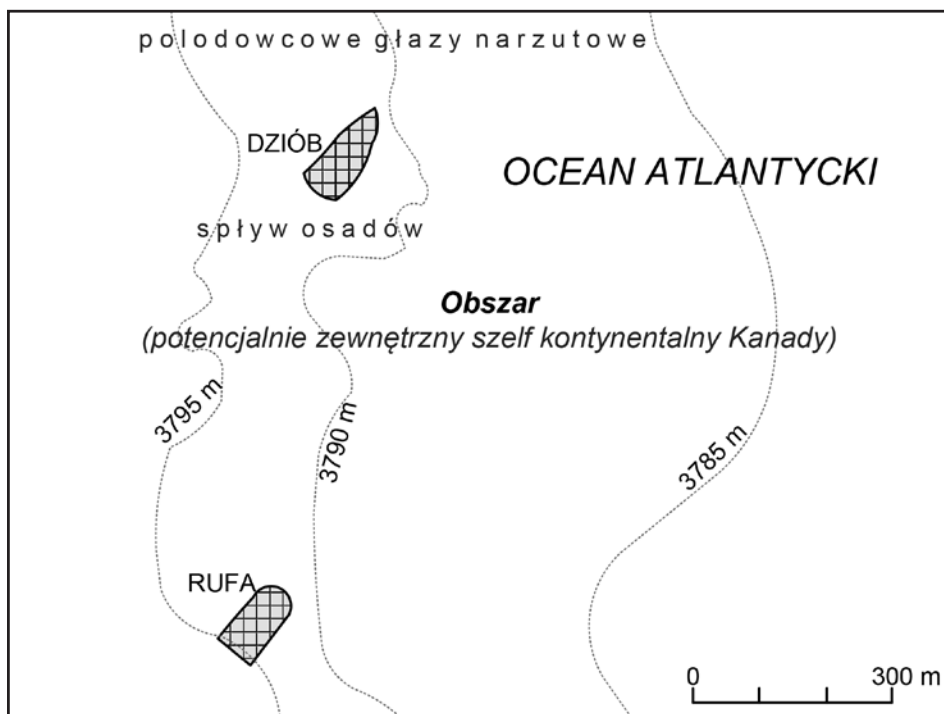
<sup>1</sup> W języku polskim dotychczas najszerzej i wieloaspektowo historię oraz znaczenie tragedii Titanica dla poprawy bezpieczeństwa życia na morzu ujęto w książce: A. Królikowski, J. Młynarczyk, A. Weinrit (red.), *Testament RMS „Titanic” – 100 lat po tragedii*, Wydawnictwo WSAiB, Gdynia 2012. Przebieg i przyczyny tragedii opisał w niej J. Młynarczyk (*Tragedia „Titanica” – przebieg wydarzeń*, s. 13-18) i P. Lewandowski (*Tragedia RMS „Titanic” – raporty brytyjskiego Wreck Commissionera i Komisji Senatu Stanów Zjednoczonych*, s. 19-30). Podobnym wieloautorskim i wieloastronnym jest anglojęzyczna publikacja: D.G. Beltran (red.), *The Titanic. Perspectives on Modern World History*, Greenhaven Press, New York 2015.

<sup>2</sup> Jak się po odkryciu wraku okazało, rzeczywista pozycja zatonięcia była różna od pozycji zgłoszonej, co utrudniło poszukiwania. Ponadto wrak rozpadł się jeszcze na powierzchni na dwie części, które leżą na dnie w odległości ok. 600 m na głębokości 3794 m (rys. 1).

ralny od stworzonego przez człowieka, a znalezienie znacznie większego od wraku pola szczątków miało być łatwiejszym celem. Po tygodniu pracy tą metodą 1 września 1985 r. znaleziono pierwsze szczątki, a następnego dnia główną część wraku.

W lipcu 1986 r. Ballard ponownie odwiedził wrak, pozostawiając tablicę upamiętniającą odkrycie, i wystosował apel o pozostawienie wraku w istniejącym stanie, by uszanować tych, którzy zginęli wraz ze statkiem. Mimo tego już w 1987 r. Titanic Ventures, Inc. (obecnie RMST, Inc.) i IFREMER zorganizowali ekspedycję, podczas której wydobywali artefakty z pola szczątków wokół dwóch części kadłuba (rys. 1)<sup>3</sup>.

W przestrzeni prawnej doszło również do dwóch istotnych wydarzeń: w Stanach Zjednoczonych przyjęto ustawę *RMS Titanic Maritime Memorial Act of 1986*, a pierwsze działania ratownicze z 1987 r. zostały objęte najpierw prawem francuskim, a następnie amerykańskim<sup>4</sup>.



Rys. 1. Pole szczątków RMS Titanic (linie oznaczają izobaty) wokół dziobu i rufy (49°56'49" W, 41°43'32" N). Robert Ballard w 2004 r. odnotował liczne ślady poprzednich wypraw w dziobowej części kadłuba. Główne pole szczątków znajduje się wokół rufy.

Źródło: opracowanie własne na podstawie MEPC.1/Circ.779 (okólnik organu Międzynarodowej Organizacji Morskiej, Marine Environment Protection Committee)

<sup>3</sup> M.J. Aznar, O. Varmer, *The Titanic as Underwater Cultural Heritage: Challenges to its Legal International protection*, „Ocean Development & International Law” 2013, vol. 44, z. 1, s. 96-112.

<sup>4</sup> Ibidem, s. 96.

## Status prawny dna morskiego

Odpowiedź na pytanie dotyczące sytuacji prawnej RMS Titanic wymaga uwzględnienia statusu prawnego wód morskich i dna, na którym spoczął wrak. Szczątki liniowca znajdują się na wodach międzynarodowych i dlatego podlegają ogólnym zasadom prawa międzynarodowego, a nie prawu poszczególnych państw. Jednak nadrzędnym celem przyjętych przepisów krajowych regulujących sytuację Titanica jest zachowanie i ochrona wraku w interesie publicznym dla obecnych i przyszłych celów edukacyjnych, naukowych i kulturalnych. Wolności morza pełnego panujące na wodach międzynarodowych<sup>5</sup> zapewniają swobodę odwiedzania i dokumentowania miejsca wraku, jeśli nie jest to inwazyjne. Ustawa amerykańska z 1986 r., umowa międzynarodowa z 2000 r. (*R.M.S Titanic – International Agreement*)<sup>6</sup>, a ponadto Sąd Apelacyjny Stanów Zjednoczonych w 1999 r. potwierdziły politykę otwartego nieinwazyjnego dostępu do wraku (mimo prób RMST podejmowanych na drodze sądowej w celu uniemożliwienia odwiedzania i fotografowania miejsca wraku).

Należy zwrócić uwagę, że dno morskie w miejscu spoczynku wraku ma obecnie status Obszaru (*the Area*). Już w grudniu 1970 r. Zgromadzenie Ogólne ONZ uchwaliło Deklarację zasad dotyczących dna mórz i oceanów oraz ich podziemia poza granicami jurysdykcji państwowej, w której czytamy, że „dno mórz i oceanów oraz ich podziemie poza granicami jurysdykcji państwowej [...], jak również zasoby tego obszaru, stanowią wspólne dziedzictwo ludzkości”<sup>7</sup>.

Mimo że akt ten miał charakter *soft law*, był to pierwszy krok w procesie ustanowienia odrębnego statusu prawnego tej części dna morskiego. Zwieńczeniem tego procesu stały się szczegółowe przepisy części XI Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r.<sup>8</sup> (dalej: KoPM), które obejmują dużą część Konwencji, aż 59 artykułów (133-191). Tym samym w Konwencji skodyfikowano w tam-

<sup>5</sup> D.B. Bugajski, *Navigational Rights and Freedoms in the International Law and Practice*, Wydawnictwo Akademii Marynarki Wojennej, Gdynia 2021, s. 67-71.

<sup>6</sup> *R.M.S Titanic – International Agreement*, [www.gc.noaa.gov/gcil\\_titanic-intl.html](http://www.gc.noaa.gov/gcil_titanic-intl.html) [dostęp: 16.05.2021].

<sup>7</sup> W. Góralczyk, *Zagadnienia prawne wykorzystania dna mórz i oceanów poza granicami jurysdykcji państwowej*, w: R. Bierzanek, A. Straburzyński (red.), *Aktualne problemy prawa morza*, Gdańsk 1976, s. 205-206.

<sup>8</sup> Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r., Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543, załącznik. Konwencja podpisana przez 119 państw weszła w życie 16 listopada 1994 r. Aktualnie jest ratyfikowana przez 168 państw (13.05.2022). Nie ratyfikowały jej jeszcze Stany Zjednoczone, które aktywnie uczestniczyły w pracach konferencji, ale później odmówiły ratyfikacji, podnosząc wątpliwości wobec rozwiązań części XI konwencji (*Obszar*). Francja ratyfikowała Konwencję w 1996 r., Wielka Brytania w 1997 r., a Kanada w 2003 r. Jednak spośród wszystkich 152 państw nadbrzeżnych (z dostępem do morza) do maja 2022 r. Konwencję ratyfikowało 139 państw, a zatem ponad 91%. W tej liczbie nie uwzględniono Azerbejdżanu, Kazachstanu i Turkmenistanu, które mają dostęp tylko do niepołączonego z oceanami Morza Kaspijskiego, oraz Autonomii Palestyńskiej, która jeszcze nie została przekształcona w państwo, ale ma prawie 45-kilometrowy dostęp do Morza Śródziemnego (Strefa Gazy).

tym czasie nową instytucję prawa międzynarodowego publicznego o charakterze *res communis*, obejmującą dno morskie i przestrzeń pod nim poza jurysdykcją państw.

Sytuacja prawna dna morskiego, na którym spoczywają szczątki *Titanica*, zmieni się jednak, jeśli Komisja Granic Szelfu Kontynentalnego<sup>9</sup> uwzględni wniosek Kanady złożony 6 grudnia 2013 r. zgodnie z art. 76(8) KoPM, który dotyczy wyznaczenia zewnętrznego szelfu kontynentalnego (*extended continental shelf*) powyżej 200 mil morskich od linii podstawowych na Oceanie Atlantyckim<sup>10</sup>. Decyzja Komisji jest zawieszona do czasu rozstrzygnięcia sporu francusko-kanadyjskiego w związku szelfem kontynentalnym wokół francuskich wysp Saint Pierre i Miquelon, które są oddalone tylko o 10 mil od kanadyjskiej Nowej Fundlandii<sup>11</sup>.

Status szelfu kontynentalnego został skodyfikowany w Konwencji o szelfie kontynentalnym, sporządzonej w Genewie dnia 29 kwietnia 1958 r.<sup>12</sup>, a następnie w KoPM (cz. VI, art. 76-85). Zgodnie z definicją sformułowaną w art. 76 KoPM, obejmuje on dno i podziemie mórz poza granicą morza terytorialnego na całej długości naturalnego przedłużenia terytorium lądowego. Granica zewnętrzna sięga 200 mil w przypadku, gdy fizycznie skraj stoku kontynentalnego znajduje się bliżej niż 200 mil od linii podstawowej, a w przypadku gdy fizycznie skraj stoku znajduje się dalej niż 200 mil, granica znajduje się na stoku kontynentalnym, ale nie dalej niż 350 mil od linii podstawowej lub 100 mil od izobaty 2500 m. Szelf kontynentalny jest obszarem międzynarodowym, na którym państwo nadbrzeżne wykonuje suwerenne prawo badania i eksploatacji jego naturalnych (żywych i nieożywionych) zasobów. Prawo to jest wyłączone i niezależne ani od faktycznego zawładnięcia, ani też od jakiegokolwiek wyraźnego oświadczenia. Prawa państwa nadbrzeżnego do szelfu kontynentalnego nie wpływają na status prawny wód ponadszelfowych ani przestrzeni powietrznej ponad tymi wodami<sup>13</sup>.

<sup>9</sup> D.R. Bugajski, *Międzynarodowe organizacje morskie*, Wydawnictwo Akademii Marynarki Wojennej, Gdynia 2009, s. 111-114.

<sup>10</sup> Zgodnie z wnioskiem (2500 stron dokumentacji) zewnętrzny szelf kontynentalny Kanady na Oceanie Atlantyckim (sprawa szelfu na Oceanie Arktycznym była objęta osobnym wnioskiem) obejmie 1,2 mln km<sup>2</sup> i 732 punkty wyznaczające zewnętrzną granicę szelfu. Zbadano przy tym kilkanaście tysięcy kilometrów dna morskiego i wydano blisko 120 mln dolarów (łącznie z badaniami na szelfie arktycznym) (zob. *Background - Canada's continental shelf submission*, Government of Canada, [www.international.gc.ca/media/aff/news-communications/2013/12/09a\\_bg1.aspx?lang=eng](http://www.international.gc.ca/media/aff/news-communications/2013/12/09a_bg1.aspx?lang=eng) [dostęp: 14.05.2021]).

<sup>11</sup> Zgodnie z art. 76 ust. 10 KoPM wniosek państwa w sprawie granic szelfu kontynentalnego nie jest rozpatrywany, jeśli istnieje spór delimitacyjny z innym państwem. Kanada pozostaje w takim sporze z Francją (wyspy Saint Pierre i Miquelon), z którą dokonano delimitacji wyłącznych stref ekonomicznych, pozostawiając nierozstrzygniętą sprawę zewnętrznego szelfu kontynentalnego (zob. *Outer limits of the continental shelf beyond 200 nautical miles from the baselines: Submissions to the Commission: Partial Submission by Canada*, Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS), 24.12.2014, [www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/submissions\\_files/submission\\_can\\_70\\_2013.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_can_70_2013.htm) [dostęp: 14.05.2021]).

<sup>12</sup> Ratyfikowana przez Polskę (Konwencja o szelfie kontynentalnym, sporządzona w Genewie dnia 29 kwietnia 1958 r., Dz. U. z 1964 r. Nr 28, poz. 179).

<sup>13</sup> D.R. Bugajski, *Prawa żeglugowe okrętu w świetle prawa międzynarodowego*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2009, s. 88-89.

## Ochrona w prawie krajowym

Już w 1985 r. Kongres Stanów Zjednoczonych uznał wrak statku za miejsce „narodowego i międzynarodowego znaczenia kulturowego oraz historycznego”. Zainspirowany odkryciem Roberta Ballarda Kongres Stanów Zjednoczonych uchwalił ustawę *RMS Titanic Maritime Memorial Act of 1986*, którą prezydent Ronald Reagan podpisał 21 października 1986 r.<sup>14</sup> W akcie tym zdefiniowano RMS Titanic jako „rozbitą statek RMS Titanic oraz jego ładunek lub inna zawartość, w tym przedmioty rozrzucone na dnie oceanu w jego pobliżu” (Section 3c).

Ustawa nałożyła na Departament Stanu obowiązek podjęcia negocjacji z innymi zainteresowanymi państwami w celu realizacji jej założeń oraz nakazała NOAA (National Oceanic and Atmospheric Administration) opracowanie międzynarodowych wytycznych dotyczących eksploracji, badań i, jeśli to stosowne, ratownictwa. NOAA stała się od początku głównym organem administracji federalnej zaangażowanym w monitorowanie, badanie i ochronę RMS Titanic. W rezultacie w 2001 r. opracowano wytyczne (*Guidelines for Research, Exploration and Salvage of RMS Titanic*), w których przyjęto powszechnie stosowane standardy w archeologii i ochronie miejsc pamięci, w tym standardy zawarte w Karcie Regulującej Ochronę i Zarządzanie Podwodnym Dziedzictwem Kulturowym z 1996 r. Międzynarodowej Rady Zabytków i Miejsc (International Council on Monuments and Sites, ICOMOS)<sup>15</sup>.

Duże zainteresowanie społeczne skutkowało również znaczącą aktywnością amerykańskiego ustawodawcy. Pierwszy projekt nowelizacji ustawy z 1986 r. przygotowano w 2009 r. (*RMS Titanic Maritime Memorial Preservation Act of 2009*).

W 2012 r. z inicjatywy głównie senatora Johna Kerry'ego przygotowano kolejny projekt ustawy (*RMS Titanic Maritime Memorial Preservation Act of 2012, Senat Bill 2279*), która miała być nowelizacją ustawy z 1986 r. W projekcie przewidziano upoważnienie Departamentu Handlu do ochrony wraku, w tym monitorowania i egzekwowania stosowania standardów naukowych podczas badań wraku, powołanie komitetu doradczego wzorowanego na komitetach utworzonych na podstawie *National Marine Sanctuaries Act (NMSA)* z 1972 r.<sup>16</sup> Co ważne, ustawa uznaje

<sup>14</sup> *RMS Titanic Maritime Memorial Act of 1986*, [www.gc.noaa.gov/documents/TitanicMemorialAct.pdf](http://www.gc.noaa.gov/documents/TitanicMemorialAct.pdf) [dostęp: 14.05.2021].

<sup>15</sup> *Charter on the Protection and Management of Underwater Cultural Heritage (1996)*, ratified by the 11th ICOMOS General Assembly in Sofia, Bulgaria, October 1996. [www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/underwater\\_e.pdf](http://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/underwater_e.pdf) [dostęp: 14.05.2021].

<sup>16</sup> *NMSA* (pierwotnie przyjęta pod nazwą *Marine Protection, Research and Sanctuaries Act, 23 October 1972*) była nowelizowana w 1980, 1984, 1988, 1992, 1996 i 2000 r. Pierwszym obiektem nominowanym do objęcia ochroną ustawy był wrak USS Monitor (pierwszy amerykański i drugi na świecie okręt z uzbrojeniem umieszczonym w obrotowej wieży artyleryjskiej), który zatonął w grudniu 1862 r. koło przylądka Hatteras. Obecnie istnieją 2 morskie pomniki (*marine national monuments*) (w rejonie Hawajów i Samoa Amerykańskiego) i 14 morskich rezerwatów (*national marine sanctuaries*) wyznaczonych na Wielkich Jeziorach, wschodnim wybrzeżu, w Zatoce Meksykańskiej, na zachodnim wybrzeżu oraz po jednym w rejonie

za nielegalne działania polegające na sprzedaży, kupnie, wymianie barterowej, imporcie, eksporcie lub oferowaniu sprzedaży, kupna, wymiany, importu, eksportu, w handlu międzystanowym lub zagranicznym artefaktów pochodzących z RMS Titanic. Również pomimo roszczeń przedsiębiorstwa RMS Titanic, Inc. w ustawie (*Senat Bill 2279*) postanowiono, że:

[b]ez uszczerbku dla zarządzeń właściwego sądu Stanów Zjednoczonych, wydanych w odniesieniu do podmiotu znanego jako RMS Titanic, Inc., przed wejściem w życie tych przepisów [...], żadna osoba nie może uzyskać praw do ratowania majątku RMS Titanic lub RMS Titanic po wejściu w życie niniejszej Ustawy, z wyjątkiem cesji lub przeniesienia istniejących praw lub na podstawie orzeczenia właściwego sądu Stanów Zjednoczonych<sup>17</sup>.

W związku z położeniem geograficznym wraku RMS Titanic należy zdawać sobie sprawę z ograniczonej roli prawa krajowego. Prawo Stanów Zjednoczonych, tak jak każdego innego państwa, ma zastosowanie na własnym terytorium oraz do obywateli i statków pod narodową banderą. Obywatele innych państw i statki obcej bandery, w tym podwodne, temu prawu nie podlegają, chyba że właściwe państwo wyrazi zgodę albo statek znajdzie się w porcie Stanów Zjednoczonych (inspekcja państwa portu). Jednak przedstawione prawo krajowe maksymalizuje jurysdykcję i uprawnienia określone prawem międzynarodowym, w tym jurysdykcję państwa portu, jurysdykcję państwa bandery i osoby, w stosunku do których Stany Zjednoczone mogą sprawować jurysdykcję.

Z pozostałych państw jedynie Wielka Brytania przyjęła we wrześniu 2009 r. szczególne prawo poświęcone Titanicowi<sup>18</sup>. W przepisach brytyjskich zabroniono w wyznaczonym obszarze o promieniu 1 km wchodzenia do kadłuba i działań skierowanych na artefakty. Zgoda na te działania może być udzielona, jeśli jest to uzasadnione interesami edukacyjnymi, naukowymi lub kulturalnymi, w tym potrzebą ochrony RMS Titanic albo jego artefaktów przed znaczącym zagrożeniem, oraz przedstawiony projekt jest zgodny z regulaminem dotyczącym działań skierowanych na RMS Titanic albo jego artefakty. Regulamin ten jest częścią rozporządzenia.

## Umowa wielostronna

Upoważniona przez *RMS Titanic Maritime Memorial Act of 1986* dyplomacja Stanów Zjednoczonych w 2000 r. wynegocjowała umowę z Wielką Brytanią, Francją

Hawajów i Samoa Amerykańskiego (wszystkie na wodach podlegających jurysdykcji Stanów Zjednoczonych) (zob. *National Marine Sanctuaries, Legislation*, [www.sanctuaries.noaa.gov/about/legislation/](http://www.sanctuaries.noaa.gov/about/legislation/) [dostęp: 14.05.2021]).

<sup>17</sup> *RMS Titanic Maritime Memorial Preservation Act of 2012, Senat Bill 2279*.

<sup>18</sup> *United Kingdom, the Protection of Wrecks (R.M.S. Titanic Order 2003)*, adopted on 29 September 2003. [www.hmso.gov.uk/si/si2003/20032496.htm](http://www.hmso.gov.uk/si/si2003/20032496.htm) [dostęp: 14.05.2021].



i Kanadą (*Agreement Concerning the Shipwrecked Vessel RMS Titanic*)<sup>19</sup>. Do umowy załączono stanowiące jej integralną część reguły (*Rules Concerning Activities Aimed at the RMS Titanic and/or its Artifacts*), w których określono podstawowe zasady ochrony wraku i jego artefaktów:

- a) preferowaną polityką ochrony RMS Titanic i jego artefaktów jest konserwacja *in situ*,
- b) podczas prowadzonych działań należy unikać naruszania ludzkich szczątków<sup>20</sup>,
- c) podczas prowadzonych działań należy wykorzystywać nieniszczące techniki i nieinwazyjne badania, a pobieranie próbek powinno być stosowane w działaniach związanych z wydobywaniem lub wykopaliskami ukierunkowanymi na RMS Titanic i jego artefakty,
- d) prowadzone działania powinny mieć minimalny negatywny wpływ na RMS Titanic i jego artefakty,
- e) prowadzone działania powinny zapewniać właściwe rejestrowanie i rozpowszechnianie wśród społeczeństwa informacji historycznych, kulturowych i archeologicznych.

Umowa została ratyfikowana przez Wielką Brytanię w 2003 r., a przez Stany Zjednoczone 18 listopada 2019 r. i w tym dniu weszła w życie. Pozostałe dwa państwa (Francja i Kanada) jeszcze umowy nie ratyfikowały. Departament Stanu zwracał się również o przystąpienie do umowy do tych państw, które w szczególności dysponują zaawansowaną technologią do badań podwodnych (Japonia, Rosja), ale nie spotkało się to z większymi zainteresowaniem.

Stany Zjednoczone w trakcie implementacji umowy, jeszcze przed jej ratyfikacją, przyjęły w 2017 r. przepisy zakazujące wszelkich badań, eksploracji, ratownictwa czy innych działań, które mogłyby fizycznie uszkodzić wrak lub miejsce jego spoczynku, bez zgody sekretarza handlu<sup>21</sup>. Drugim, poza dostosowaniem prawa krajowego, powodem tak późnej ratyfikacji umowy, której Stany Zjednoczone były jednym z inicjatorów, były trwające procesy przed sądami Stanów Zjednoczonych (głównie z powództwa RMST, Inc.).

<sup>19</sup> Cztery państwa negocjowały tekst umowy w latach 1997-2000 (zob. *R.M.S Titanic - International Agreement*, op. cit.).

<sup>20</sup> Pomimo wielkiej liczby ofiar na polu szczątków nie zachowały się żadne szczątki ludzkie, w tym kostne, ale prawdopodobnie mogą się one znajdować w nienaruszonych częściach kadłuba. Dla porównania, w zatopionym w 1686 r. w zupełnie różnych warunkach płytkich wód Zatoki Matagorda w Teksasie francuskim okręcie *La Belle* znaleziono dobrze zachowane szczątki ludzkie. Był to jeden kompletny szkielet ze ścięgniętymi, a nawet z częścią mózgu, zachowany zapewne dzięki szybkiemu pokryciu ciała osadami uniemożliwiającymi dostęp tlenu. Przeprowadzono badania DNA szczątków i zrekonstruowano wygląd osoby. Marynarz został pochowany z honorami na Teksaskim Cmentarzu Stanowym w Austin 3 lutego 2004 r. w obecności ambasadora Francji i 400 osób (zob. *La Belle Shipwreck*, [www.texasbeyondhistory.net/belle/skeleton.html](http://www.texasbeyondhistory.net/belle/skeleton.html) [dostęp: 15.05.2021]).

<sup>21</sup> The Consolidated Appropriations Act, 2017 (Public Law 115-31) Section 113, *R.M.S Titanic - Legislation*, [www.gc.noaa.gov/gcil\\_titanic-legislation.html](http://www.gc.noaa.gov/gcil_titanic-legislation.html) [dostęp: 15.05.2021]

## Ochrona podwodnego dziedzictwa kulturowego w prawie międzynarodowym

Historia powszechnej ochrony podwodnego dziedzictwa kulturowego sięga połowy XX w. Wymienić można rekomendację UNESCO z 1956 r. w sprawie międzynarodowych zasad dotyczących wykopalisk archeologicznych<sup>22</sup>, która odnosiła się również do dna mórz oraz podziemia wód śródlądowych i terytorialnych. Prace w tym zakresie prowadziła także Rada Europy<sup>23</sup>. O ile jednak prawo ochrony dziedzictwa kultury miało zastosowanie na terytorium państw, w tym na wodach terytorialnych, o tyle zupełnie poza zakresem regulacji pozostawała kwestia tegoż dziedzictwa na wodach i obszarach międzynarodowych. Zupełną swobodę eksploatacji bogactw kulturowych tych obszarów ograniczać mogło tylko prawo własności. Zmiana nastąpiła dopiero wraz z przyjęciem Konwencji o prawie morza z 1982 r., która stała się znaczącym krokiem w ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego, mimo lakonicznego ujęcia tej problematyki (art. 149 i 303). W art. 303 ust. 4 znalazło się bowiem odesłanie do „innych umów międzynarodowych i norm prawa międzynarodowego dotyczących ochrony obiektów o charakterze archeologicznym i historycznym”.

Użyty w obu artykułach termin „obiekty o charakterze archeologicznym i historycznym” nie został w Konwencji zdefiniowany. W związku z tym, że ma on zastosowanie do obszarów międzynarodowych, nie może być tu pomocne prawo krajowe, w dodatku zróżnicowane w tym zakresie. Niewątpliwie obiekty historyczne mogą być uważane za młodsze niż obiekty archeologiczne. Nie ma także żadnego potwierdzenia, że termin „obiekty o charakterze archeologicznym i historycznym” jest tożsamy z terminem „podwodne dziedzictwo ludzkości”. Biorąc pod uwagę charakter prawny Konwencji o prawie morza z 1982 r. i definicję tego drugiego pojęcia z Konwencji UNESCO z 2001 r., należy uznać „obiekty o charakterze archeologicznym i historycznym” za pojęcie szersze, obejmujące swoim zakresem w całości „podwodne dziedzictwo ludzkości”, z wyjątkiem tego, które nie znajduje się na obszarach objętych zastosowaniem Konwencji o prawie morza (na wodach śródlądowych).

W zakresie ochrony podwodnego dziedzictwa kultury w obrębie Obszaru problem uregulowano jednym lakonicznym przepisem art. 149 KoPM, w którym określono, że

[w]szelkie obiekty o charakterze archeologicznym i historycznym znalezione w Obszarze zachowuje się lub wykorzystuje dla dobra ludzkości jako całości, ze szczególnym

<sup>22</sup> *Recommendation on International Principles Applicable to Archaeological Excavations*, 5 December 1956. The General Conference of the UNESCO, New Delhi.

<sup>23</sup> *The 1978 Assembly Recommendation 848 on the Underwater Cultural Heritage*, Parliamentary Assembly of the Council of Europe.

uwzględnieniem preferencyjnych praw państwa lub kraju pochodzenia, państwa kulturowego pochodzenia albo państwa historycznego i archeologicznego pochodzenia<sup>24</sup>.

Natomiast do praw państwa nadbrzeżnego określonych w art. 33 KoPM dodano obowiązki i uprawnienia z art. 303 KoPM. Po pierwsze, jest to obowiązek ochrony „obiektów o charakterze archeologicznym i historycznym” znalezionych w morzu i współpracy w tym celu. Po drugie, jest to uprawnienie do kontrolowania handlu obiektami o charakterze archeologicznym i historycznym przez państwo nadbrzeżne oraz domniemanie, że usuwanie tych obiektów z dna morskiego w strefie przyległej bez jego zgody stanowi naruszenie na jego terytorium lub morzu terytorialnym ustaw i innych przepisów określonych w art. 33. Po trzecie, powyższe prawa i obowiązki nie mają wpływu na prawa właścicieli, których dane można ustalić, na prawo dotyczące ratownictwa morskiego lub inne normy prawa morskiego ani na prawa i praktykę w odniesieniu do wymiany kulturalnej. Wreszcie te prawa i obowiązki (z art. 303) nie kolidują z innymi umowami międzynarodowymi i normami prawa międzynarodowego dotyczącymi ochrony obiektów o charakterze archeologicznym i historycznym<sup>25</sup>. Szczątki RMS Titanic nie spoczywają jednak w obrębie strefy przyległej jakiegokolwiek państwa.

Już półtora roku po wejściu w życie Konwencji o prawie morza z inicjatywy UNESCO, wspólnie z ONZ i Międzynarodową Organizacją Morską, przy udziale przedstawicieli 12 państw członkowskich, podczas specjalnej konferencji w Paryżu w dniach 22-24 maja 1996 r. podjęto dyskusję na temat przyjęcia nowej umowy, którą zamknięto jednomyślną konkluzją o potrzebie regulacji międzynarodowej ochrony podwodnego dziedzictwa kulturowego<sup>26</sup>. Prace merytoryczne nad Konwencją zostały rozpoczęte w 1998 r. i trwały przez kolejne trzy lata. W sumie odbyły się cztery spotkania eksperckie. Jednym z głównych problemów spornych w dyskusji była kwestia pogodzenia praw i jurysdykcji państwa nadbrzeżnego potwierdzonych w Konwencji o prawie morza z 1982 r. z ochroną podwodnego dziedzictwa<sup>27</sup>. Ostatecznie Konwencja UNESCO o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego została przyjęta 2 listopada 2001 r. podczas 31. sesji UNESCO w Paryżu i weszła w życie 2 stycznia 2009 r.<sup>28</sup>

<sup>24</sup> S.N. Nandan, S. Rosenne (red.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. A Commentary*, vol. VI, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht-Boston-London 2003, s. 226-232.

<sup>25</sup> S.N. Nandan, S. Rosenne (red.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. A Commentary*, vol. V, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht-Boston-London 1989, s. 158-162.

<sup>26</sup> J. Symonides, *Międzynarodowa ochrona podwodnego dziedzictwa kulturowego*, „Stosunki Międzynarodowe” 2003, t. 27, nr 1-2, s. 51-61.

<sup>27</sup> *Ibidem*, s. 54.

<sup>28</sup> Za przyjęciem konwencji było 87 państw, 4 były przeciwne, a 15 się wstrzymało. Depozytariuszem konwencji jest UNESCO (dyrektor generalny). Obecnie konwencję ratyfikowało 71 państw (2022), w tym 14 z Unii Europejskiej. Dotychczas z państw nadbałtyckich jedynie Republika Litewska (2.01.2009) i Estonia (11.02.2020) stały się stronami konwencji. Stronami konwencji nie są: Kanada, Wielka Brytania i Stany Zjednoczone, a także inne państwa o wielkich tradycjach morskich, z wyjątkiem Hiszpanii, Portugalii

Konwencja UNESCO z 2001 r. stanowi samodzielną umowę międzynarodową złożoną z głównej części z podstawowymi przepisami dotyczącymi ochrony, współpracy i wymiany informacji oraz integralnego załącznika, który zawiera powszechnie uznane i stosowane zasady badania i ochrony podwodnego dziedzictwa kultury. Wyłączono możliwość zgłaszania zastrzeżeń do umowy, czyli w praktyce tworzenia wyjątków od jej przepisów (art. 30), poza uzasadnionymi ograniczeniami geograficznymi dotyczącymi określonej części terytorium lub wód terytorialnych (art. 29). Istnieje natomiast możliwość rozszerzenia stosowania do wód śródlądowych, niebędących wodami morskimi, na podstawie złożonej deklaracji (art. 28)<sup>29</sup>.

Zgodnie z Konwencją „podwodne dziedzictwo kulturowe” (art. 1 ust. 1) obejmuje wszelkie ślady egzystencji ludzkiej mające charakter kulturowy, historyczny lub archeologiczny, które pozostawały lub pozostają całkowicie lub częściowo pod wodą, okresowo lub stale, przez co najmniej 100 lat, w tym:

- stanowiska, budowle, obiekty, artefakty oraz szczątki ludzkie, wraz z ich kontekstem archeologicznym i przyrodniczym,
- statki, samoloty oraz inne pojazdy lub ich części, ładunek lub inna zawartość, wraz z ich kontekstem archeologicznym i przyrodniczym,
- przedmioty o charakterze prehistorycznym.

Pojęciem tym nie są objęte rurociągi i kable umieszczone na dnie morskim<sup>30</sup>. Pomimo tego w warunkach, w których cała Ziemia jest opleciona kablami komunikacyjnymi i energetycznymi oraz rurociągami, a ich układanie może się przyczynić do odkryć lub zniszczeń w zakresie podwodnego dziedzictwa kulturowego, ich sytuacja prawna nie może pozostać zupełnie obojętna dla morskiej archeologii<sup>31</sup>. Także inne instalacje, niebędące rurociągami i kablami, a umieszczone na dnie morskim i nadal używane, nie stanowią podwodnego dziedzictwa kulturowego. Przykładem mogą być różnego rodzaju instalacje wojskowe, badawcze albo przemysłowe.

---

i Francji. Polska ratyfikowała konwencję 27 października 2020 r. (ustawa z dnia 27 października 2020 r. o ratyfikacji Konwencji o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego, przyjętej w Paryżu dnia 2 listopada 2001 r., Dz. U. z 2020 r., poz. 2201).

<sup>29</sup> Państwami, które zgłosiły rozszerzenie zastosowania przepisów konwencji w stosunku do wód śródlądowych, są Algieria, Belgia, Gwatemala, Szwajcaria i Ukraina.

<sup>30</sup> Brytyjczycy zauważają, że niektóre najstarsze kable komunikacyjne mogą mieć znaczenie historyczne (zob. *The UNESCO Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage 2001. An Impact Review for the United Kingdom. Final Report*, 2014, UK UNESCO 2001 Convention Review Group, February 2014, s. 103).

<sup>31</sup> Sytuację prawną tych instalacji reguluje konwencja o prawie morza z 1982 r., zgodnie z którą wszystkie państwa mają prawo do układania i konserwowania podmorskich kabli i rurociągów na szelfie kontynentalnym (wolność układania kabli i rurociągów), w tym w wyłącznej strefie ekonomicznej (art. 79 ust. 1 i 2 KoPM). Poza wymienionymi przepisami w konwencji znalazły się odniesienia do kwestii kabli i rurociągów w zależności od statusu obszaru morskiego (art. 21, 51, 58, 79, 87 KoPM), a także prawne ramy ochrony i odpowiedzialności za uszkodzenie kabla lub rurociągu podmorskiego na morzu pełnym (art. 113-115 KoPM). Kwestię kabli podmorskich reguluje także ratyfikowana przez Polskę Konwencja międzynarodowa o ochronie kabli podmorskich (Dz. U. z 1935 r. Nr 17, poz. 97), podpisana w Paryżu 14 marca 1884 r.

Konwencja UNESCO rozróżnia „działania nakierowane na podwodne dziedzictwo kulturowe”, oznaczające działania, których głównym obiektem jest podwodne dziedzictwo kulturowe i które mogą, pośrednio lub bezpośrednio, fizycznie naruszyć lub w inny sposób uszkodzić podwodne dziedzictwo kulturowe, oraz „działania przypadkowo oddziałujące na podwodne dziedzictwo kulturowe”, oznaczające działania, które mogą fizycznie naruszyć lub uszkodzić podwodne dziedzictwo kulturowe, choć nie jest ono przedmiotem tych działań. Działalność nakierowana na podwodne dziedzictwo kulturowe powinna być zgodna z zasadami (art. 33 KoPM) ujętymi w załączniku, obejmującym 36 zasad będących integralną częścią Konwencji. Natomiast w okolicznościach działań przypadkowo oddziałujących na podwodne dziedzictwo kulturowe państwa powinny podejmować najlepsze praktyczne środki w celu zapobiegania lub minimalizowania negatywnych skutków (art. 5).

W Konwencji UNESCO nie pojawia się w ogóle termin „wrak” (*wreck*) albo „wrak statku / okrętu / statku powietrznego” (*shipwreck, aircraft wreck*). Słownik języka polskiego PWN określa wrak jako „zatopiony lub uszkodzony statek”<sup>32</sup>. Jedną z nielicznych definicji wraku została zawarta w Konwencji o usuwaniu wraków podpisanej w Nairobi w maju 2007 r. (*The Nairobi Wreck Removal Convention, WRC*, art. 1 ust. 4), zgodnie z którą „wrak”, będący następstwem wypadku morskiego, oznacza zatopiony lub osiadły na płytkim dnie statek bądź jakkolwiek część zatopionego lub osiadłego statku, w tym wszelkie przedmioty, które są lub były na takim statku, lub jakkolwiek przedmiot, który zaginął na morzu ze statku<sup>33</sup>. Konwencja z Nairobi nie ma zastosowania do „wraków historycznych”, w tym do *Titanica*. Konwencja UNESCO z 2001 r. objęła swoją ochroną szczątki *Titanica* 15 kwietnia 2012 r., zgodnie z art. 1 ust. 1, w stulecie od jego zatonięcia.

W okresie przed setną rocznicą zatonięcia *Titanica* powszechne były obawy związane z przewidywanym intensywnym ruchem statków wycieczkowych, w tym planowanymi wyprawami nurkowymi, które mogły naruszyć integralność archeologiczną wraku i spokój miejsca spoczynku ok. 1500 osób. W związku z tym Straż Wybrzeża Stanów Zjednoczonych (US Coast Guard) wysłała do Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) pismo z prośbą o wydanie niewiążącego okólnika, na podstawie którego statki nie będą wyrzucać śmieci i ścieków w strefie

<sup>32</sup> Wrak [hasło w:], *Słownik języka polskiego PWN*, <https://sjp.pwn.pl/sjp/wrak;2537733.html> [dostęp: 10.05.2021].

<sup>33</sup> Ze względu na cel konwencji z Nairobi, który polega na ochronie życia ludzkiego, mienia i środowiska morskiego, definicja wraku obejmuje ponadto nawet takie wraki, które „jeszcze nie zatonięły”, ale znajdują się w niebezpieczeństwie. Konwencja nie ma zastosowania do „wraków historycznych”. Konwencja o usuwaniu wraków, przyjęta w Nairobi 18 maja 2007 r. (*The Nairobi Wreck Removal Convention, WRC*) z inicjatywy Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), weszła w życie 14 kwietnia 2015 r. (*Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks*, [www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Nairobi-International-Convention-on-the-Removal-of-Wrecks.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Nairobi-International-Convention-on-the-Removal-of-Wrecks.aspx) [dostęp: 10.05.2021]). Zob. też: J. Nawrot, Z. Peplowska-Dąbrowska, *Środowiskowe, nawigacyjne oraz legislacyjne aspekty wraków*, „Prawo Morskie” 2019, t. 36, s. 75-89, <https://doi.org/10.24425/pm.2019.131055>.

o powierzchni 10 mil kwadratowych nad wrakiem, umieszczać tablic i innych trwałych pamiątek, a pojazdy podwodne nie będą lądować na wraku. 31 stycznia 2012 r. IMO Marine Environment Protection Committee<sup>34</sup> wydało taki okólnik, wzywając państwa członkowskie do powstrzymania swoich obywateli i statków przed wymienionymi działaniami<sup>35</sup>.

## Własność i inne prawa do wraku i artefaktów

Odnalezienie Titanica natychmiast otworzyło dyskusję na dwa tematy: własności i ochrony wraku. Robert Ballard i jego zespół nie wydobywali żadnych artefaktów, uznając, że mają do czynienia z miejscem ostatniego spoczynku wielu ludzi, z grobem morskim, który wymaga ochrony i szacunku. Jednak wiele firm i osób prywatnych, w tym Jack Grimm, z tytułu pierwszeństwa w odkryciu zgłosiło swoje prawa do wraku i projekty jego wydobycia.

Spółka White Star Line, do której należał liniowiec, została zlikwidowana w 1934 r. i żadna firma nie zgłaszała praw do Titanica. Po odkryciu wraku roszczenia zgłosiły jednak brytyjskie towarzystwa ubezpieczeniowe, z którymi umowę zawarła amerykańska firma Titanic Ventures, Inc. (obecnie RMST, Inc.), nie zyskując własności, lecz wyłączne prawo do ratownictwa wraku zgodnie z prawem morskim<sup>36</sup>. Titanic Ventures z pomocą IFREMER w 1987 r. wydobyła ok. 1800 artefaktów i uzyskała do nich tytuł prawny jako wynagrodzenie za ratownictwo przyznane przez francuski Trybunał Administracyjny pod pewnymi warunkami, które obejmowały zachowanie całości kolekcji. W 1994 r. sąd okręgowy w Wirginii (District Court for the Eastern District of Virginia) uznał wyłączne prawa Titanic Ventures do ratowania wraku Titanica, chociaż firma nie stała się tym samym właścicielem wraku i wydobytych artefaktów. W 2011 r. RMST uzyskała uznanie przez tenże sąd okręgowy w Wirginii swojego tytułu prawnego do artefaktów wydobytych podczas kolejnych wypraw ratowniczych w latach 1993, 1994, 1996, 1998, 2000 i 2004. Tytuł prawny do artefaktów może zostać przeniesiony (mogą być sprzedane), ale tylko w całości jako kolekcja. Na firmę RMST lub każdego potencjalnego nabywcę nałożono bezterminowo zobowiązania i warunki (*covenants and conditions*), które poza utrzymaniem kolekcji w całości obejmują również obowiązek przechowywania i ochrony zgodny z międzynarodowymi i amerykańskimi standardami. Prawo do reprezentowania interesu publicznego związanego z ochroną artefaktów, w tym legitymację procesową, przyznano NOAA. RMST, Inc. była stroną

<sup>34</sup> Zob. D.R. Bugajski, *Międzynarodowe organizacje...*, s. 69-82.

<sup>35</sup> *Pollution Prevention Measures in the Area Surrounding the Wreckage of R.M.S. Titanic*, MEPC.1/Circ.779, 31 January 2012, [www.gc.noaa.gov/documents/2012/013112\\_gcil\\_mepc1-circ779.pdf](http://www.gc.noaa.gov/documents/2012/013112_gcil_mepc1-circ779.pdf) [dostęp: 14.05.2021].

<sup>36</sup> Chronologia licznych procesów sądowych wokół praw związanych ze szczątkami RMS Titanic w: R. Elia, *Titanic in the Courts*, „Archaeology” 2001, vol. 54, nr 1, [www.archive.archaeology.org/0101/etc/titanic2.html](http://www.archive.archaeology.org/0101/etc/titanic2.html) [dostęp: 14.05.2021].

kilku procesów, pozwana przez inne firmy, które domagały się praw do eksploracji wraku (wycieczki, pozyskiwanie artefaktów), albo z własnego powództwa żądała wyłączenia dostępu do wraku innym podmiotom.

Jeden z ostatnich procesów z powództwa RMST, Inc. przed wymienionym właściwym sądem wirginijskim dotyczył prawa do pozyskania z kadłuba bezprzewodowego telegrafu Marconiego i zakończył się pozytywnym rozstrzygnięciem dla powoda 18 maja 2020 r.<sup>37</sup> Mimo wątpliwości podnoszonych w procesie, szczególnie przez NOAA, ostatecznie na decyzję sądu wpłynęło przekonanie, że jest to wyjątkowa okazja odzyskania artefaktu, który wzbogaci dziedzictwo pozostawione przez katastrofę Titanica. Wyrok ten jest odstępstwem od wydanego w 2000 r. przez ten sam sąd zakazu uszkodzania wraku (w uzasadnieniu sąd użył zwrotu „modyfikacja poprzedniego wyroku”). Wydobycie telegrafu znajdującego się wewnątrz kwater oficerskich będzie bowiem wymagało wycięcia lub poszerzenia istniejących otworów. Po tym sukcesie firma natychmiast ogłosiła plany wystania ekspedycji w połowie 2021 r.<sup>38</sup> Jednak w związku z tym, że głównym źródłem dochodów RMST, Inc. jest wystawiennictwo artefaktów i sprzedaż pamiątek związanych z Titanikiem, co zostało znacznie ograniczone na skutek epidemii koronawirusa, plany ekspedycji zostały odłożone na bliżej nieokreślony czas<sup>39</sup>. Z pewnością ewentualne wydobycie telegrafu Marconiego, mimo że sam artefakt będzie podlegał wymienionym już ograniczeniom handlowym, wywoła kolejne ożywienie zainteresowania Titanikiem i będzie źródłem dochodów RMST, Inc.

O tym, jak wielką wartość marketingową mają artefakty związane z Titanikiem, świadczy przykład tych obiektów, które nie zatoniły, ale zostały podniesione z powierzchni morza lub znalazły się w rzeczach osobistych uratowanych rozbitków w kwietniu 1912 r., podlegając ogólnym zasadom prawnym ratownictwa morskiego (wynagrodzenie za uratowanie mienia)<sup>40</sup>. Jako że nie znajdowały się one pod wodą „przez co najmniej 100 lat”, nie ma do nich zastosowania Konwencja UNESCO z 2001 r. i nie są one wyłączone z obrotu handlowego. Najbardziej znanym takim artefaktem są skrzypce z Titanica, które należały do lidera zespołu muzycznego grającego do ostatnich chwil podczas katastrofy. Scena ta została uwieczniona w kulturze masowej, w tym w filmie Jamesa Camerona *Titanic*, gdy zespół Wallace’a Hartleya gra jako ostatni utwór *Nearer, My God, to Thee* (pieśń religijną *Być bliżej Ciebie chcę*). Skrzypce prawdopodobnie zostały znalezione wraz ciałem Hartleya kilka

<sup>37</sup> *R.M.S. Titanic, Inc. v. Wrecked & Abandoned Vessel*, 461 F. Supp. 3d 336 (E.D. Va. 2020), Decided May 18, 2020, United States District Court Eastern District of Virginia Norfolk Division.

<sup>38</sup> *Recovery Expedition to Titanic Sets Target Departure Date for 2021*, [www.prnewswire.com/news-releases/recovery-expedition-to-titanic-sets-target-departure-date-for-2021-301097962.html](http://www.prnewswire.com/news-releases/recovery-expedition-to-titanic-sets-target-departure-date-for-2021-301097962.html) [dostęp: 16.05.2021].

<sup>39</sup> *Plans to Retrieve Titanic Wireless Equipment Put on Indefinite Hold*, [www.arrl.org/news/plans-to-retrieve-titanic-wireless-equipment-put-on-indefinite-hold](http://www.arrl.org/news/plans-to-retrieve-titanic-wireless-equipment-put-on-indefinite-hold) [dostęp: 10.03.2022].

<sup>40</sup> J. Łopuski, *Encyklopedia podręczna prawa morskiego*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1982, s. 92-93.

dni po katastrofie. Mimo wątpliwości co do autentyczności instrumentu, po tym jak został ponownie odkryty na jednym z brytyjskich strychów w 2006 r., został sprzedany przez dom aukcyjny Henry Aldridge and Son w 2013 r. za ponad 1,7 mln dolarów, co w tamtym czasie było zdecydowanie najwyższą ceną, jaką kiedykolwiek uzyskano za pamiątki związane z zatopionym statkiem pasażerskim<sup>41</sup>.

Inspirowana postępowaniami sądowymi i wartością historyczną artefaktów administracja federalna Stanów Zjednoczonych, przede wszystkim NOAA, prowadziła prace związane z rozszerzeniem ochrony wraku, które miały na celu przyjęcie krajowych przepisów wykonawczych do umowy z 2000 r. Środki te miały objąć zakaz szkodliwych działań w stosunku do wraku RMS Titanic (nienaukowe pozyskiwanie artefaktów), ustanowienie systemu pozwoleń (na badania, eksplorację i pozyskiwanie artefaktów zgodnie ze standardami naukowymi<sup>42</sup>), zasady konserwacji i ochrony RMS Titanic dla przyszłych pokoleń, utworzenie rady doradczej, która przygotowałaby dla administracji Stanów Zjednoczonych (Sekretarz Handlu) zalecenia dotyczące ochrony, zarządzania, a także konserwacji wydobytych artefaktów.

### Wnioski

Zgodnie z prawem międzynarodowym państwa, w tym Stany Zjednoczone czy Wielka Brytania, nie mają jurysdykcji ani uprawnień do regulowania działalności statków pływających pod obcą banderą poza morzem terytorialnym i wyłączną strefą ekonomiczną. Zatem dla wzmocnienia ochrony prawnej niezbędne jest jednak przystąpienie do *Agreement Concerning the Shipwrecked Vessel RMS Titanic* z 2000 r. jak największej liczby państw. Pomimo potrzeby szerokiej ochrony ze strony państw morskich umowa ta weszła w życie dopiero w 2019 r., po ratyfikacji przez Stany Zjednoczone, drugiego państwa po Wielkiej Brytanii, co trudno uznać za szybki i duży postęp<sup>43</sup>.

Zmiana statusu dna morskiego z Obszaru na szelf kontynentalny Kanady (pod warunkiem przystąpienia przez to państwo do Konwencji UNESCO z 2001 r.) zapewni prawu tego państwa główną rolę w egzekucji ochrony wraku RMS Titanic, łącznie z prawem do regulowania działań nakierowanych na podwodne dziedzictwo kulturowe (art. 10 ust. 2 Konwencji UNESCO). Kanada stanie się państwem koordynującym wszelką działalność nakierowaną na szczątki RMS Titanic, w tym

---

<sup>41</sup> E. Perez-Alvaro, *Underwater cultural heritage. Ethical concepts and practical challenges*, Routledge, London–New York 2019, s. 45–67.

<sup>42</sup> Zob. np. T.J. Maarleveld, U. Guérin, B. Egger (red.), *Manual for Activities directed at Underwater Cultural Heritage. Guidelines to Annex of the UNESCO 2001 Convention*, UNESCO 2013.

<sup>43</sup> *R.M.S Titanic – International Agreement*, op. cit.



będzie mogła zakazać takiej działalności lub zezwolić na nią<sup>44</sup>. Znajdą tu zastosowanie następujące przepisy Konwencji UNESCO: z art. 9 (zgłaszanie i powiadamianie), art. 10 (ochrona podwodnego dziedzictwa kulturowego) oraz z art. 15 (zakaz korzystania z obszarów podlegających jurysdykcji).

Wieloletnie i skomplikowane procesy sądowe zakończyły się uznaniem wynagrodzenia za ratownictwo w postaci wyłącznych praw do ratownictwa RMS *Titanic*, ale bez prawa do wraku i z ograniczeniami handlowymi w stosunku do wydobytych artefaktów<sup>45</sup>. W związku z brakiem innego tytułu prawnego (własności) należy uznać, że „wyłączne prawa do ratownictwa” dostały ochronę tylko w granicach systemu prawnego Stanów Zjednoczonych. Jednak przekształcenie statusu dna, na którym spoczywają szczątki RMS *Titanic*, z Obszaru w szelf kontynentalny Kanady nie będzie miało żadnych skutków w zakresie tych praw z tytułu ratownictwa dotychczas potwierdzonych przed sądami krajowymi.

Po objęciu w 2012 r. szczątków RMS *Titanic* ochroną gwarantowaną przez Konwencję UNESCO z 2001 r. dalsze komercyjne pozyskiwanie artefaktów przez obywateli i statki bandery państw stron Konwencji jest zabronione. W przypadku podmiotów amerykańskich i brytyjskich zakaz ten ma źródło w prawie krajowym, ponieważ oba państwa dotychczas nie są stroną Konwencji UNESCO. Jednak w związku z wielką wartością komercyjną szczątków i odosobnionym położeniem geograficznym wraku wydaje się także konieczne poszukiwanie technicznego sposobu ich ochrony.

Warto również zauważyć praktykę adaptowania standardów ochrony podwodnego dziedzictwa kulturowego odzwierciedlonych w Konwencji UNESCO do własnego prawa krajowego, nawet jeśli państwa odmawiają przystąpienia do Konwencji (Stany Zjednoczone, Wielka Brytania). Dowodem jest również umowa z 2000 r. (*Agreement Concerning the Shipwrecked Vessel RMS Titanic*), która *expressis verbis* przejęła standardy UNESCO<sup>46</sup>. Może być to praktyką wskazującą na uznanie tych norm za zwyczajowe, podobnie jak w przypadku amerykańskiego stanowiska w sprawie ratyfikacji Konwencji o prawie morza i praktyki legislacyjnej w zakresie prawa morza. Wymaga to jednak szczegółowych badań.

Ponad 35 lat, które upłynęło od odkrycia szczątków RMS *Titanic*, jest przykładem rozwoju prawnej ochrony wraku i jego artefaktów od etapu próżni prawnej w prawie międzynarodowym publicznym w 1985 r. do ochrony skutecznej (niemal) *erga omnes* wspólnie.

<sup>44</sup> M.J. Aznar, O. Varmer, op. cit., s. 106.

<sup>45</sup> Ibidem, s. 102.

<sup>46</sup> Ibidem, s. 116.

## Bibliografia

- Aznar M.J., Varmer O., *The Titanic as Underwater Cultural Heritage: Challenges to its Legal International protection*, „Ocean Development & International Law” 2013, vol. 44, z. 1, s. 96-112.
- Backgrounder – *Canada’s continental shelf submission*, Government of Canada, [www.international.gc.ca/media/aff/news-communications/2013/12/09a\\_bg1.aspx?lang=eng](http://www.international.gc.ca/media/aff/news-communications/2013/12/09a_bg1.aspx?lang=eng) [dostęp: 14.05.2021].
- Beltran D.G. (red.), *The Titanic. Perspectives on Modern World History*, Greenhaven Press, New York 2015.
- Bugajski D.B., *Navigational Rights and Freedoms in the International Law and Practice*, Wydawnictwo Akademii Marynarki Wojennej, Gdynia 2021.
- Bugajski D.R., *Międzynarodowe organizacje morskie*, Wydawnictwo Akademii Marynarki Wojennej, Gdynia 2009.
- Bugajski D.R., *Prawa żeglugowe okrętu w świetle prawa międzynarodowego*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2009.
- Charter on the Protection and Management of Underwater Cultural Heritage (1996)*, ratified by the 11th ICOMOS General Assembly in Sofia, Bulgaria, October 1996. [www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/underwater\\_e.pdf](http://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/underwater_e.pdf) [dostęp: 14.05.2021].
- Elia R., *Titanic in the Courts*, „Archaeology” 2001, vol. 54, nr 1, [www.archive.archaeology.org/0101/etc/titanic2.html](http://www.archive.archaeology.org/0101/etc/titanic2.html) [dostęp: 14.05.2021].
- Góralczyk W., *Zagadnienia prawne wykorzystania dna mórz i oceanów poza granicami jurysdykcji państwowej*, w: R. Bierzanek, A. Straburzyński (red.), *Aktualne problemy prawa morza*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1976, s. 205-206.
- Konwencja międzynarodowa o ochronie kabli podmorskich, Dz. U. z 1935 r. Nr 17, poz. 97.
- Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r., Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543, załącznik.
- Konwencja o szelfie kontynentalnym, sporządzona w Genewie dnia 29 kwietnia 1958 r., Dz. U. z 1964 r. Nr 28, poz. 179.
- Królikowski A., Młynarczyk J., Weintrit A. (red.), *Testament RMS „Titanic” – 100 lat po tragedii*, Wydawnictwo WSAiB, Gdynia 2012.
- La Belle Shipwreck*, [www.texasbeyondhistory.net/belle/skeleton.html](http://www.texasbeyondhistory.net/belle/skeleton.html) [dostęp: 15.05.2021].
- Lewandowski P., *Tragedia RMS „Titanic” – raporty brytyjskiego Wreck Commissioner i Komisji Senatu Stanów Zjednoczonych*, w: A. Królikowski, J. Młynarczyk, A. Weintrit (red.), *Testament RMS „Titanic” – 100 lat po tragedii*, Wydawnictwo WSAiB, Gdynia 2012, s. 19-30.
- Łopuski J., *Encyklopedia podręczna prawa morskiego*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1982.
- Maarleveld T.J., Guérin U., Egger B. (red.), *Manual for Activities directed at Underwater Cultural Heritage. Guidelines to Annex of the UNESCO 2001 Convention*, UNESCO 2013.
- Marine Protection, Research and Sanctuaries Act, 23 October 1972*, [www.sanctuaries.noaa.gov/about/legislation/](http://www.sanctuaries.noaa.gov/about/legislation/) [dostęp: 14.05.2021].
- Młynarczyk J., *Tragedia „Titanica” – przebieg wydarzeń*, w: A. Królikowski, J. Młynarczyk, A. Weintrit (red.), *Testament RMS „Titanic” – 100 lat po tragedii*, Wydawnictwo WSAiB, Gdynia 2012, s. 13-18.

- Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks*, [www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Nairobi-International-Convention-on-the-Removal-of-Wrecks.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Nairobi-International-Convention-on-the-Removal-of-Wrecks.aspx) [dostęp: 10.05.2021].
- Nandan S.N., Rosenne S. (red.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. A Commentary*, vol. V, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht–Boston–London 1989, s. 158-162.
- Nandan S.N., Rosenne S. (red.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. A Commentary*, vol. VI, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht–Boston–London 2003, s. 226-232.
- National Marine Sanctuaries, Legislation*, [www.sanctuaries.noaa.gov/about/legislation/](http://www.sanctuaries.noaa.gov/about/legislation/) [dostęp: 14.05.2021].
- Nawrot J., Pełowska-Dąbrowska Z., *Środowiskowe, nawigacyjne oraz legislacyjne aspekty wraków*, „Prawo Morskie” 2019, t. 36, s. 75-89, <https://doi.org/10.24425/pm.2019.131055>.
- Outer limits of the continental shelf beyond 200 nautical miles from the baselines: Submissions to the Commission: Partial Submission by Canada*, Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS), 24.12.2014, [www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/submissions\\_files/submission\\_can\\_70\\_2013.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_can_70_2013.htm) [dostęp: 14.05.2021].
- Perez-Alvaro E., *Underwater cultural heritage. Ethical concepts and practical challenges*, Routledge, London–New York 2019.
- Plans to Retrieve Titanic Wireless Equipment Put on Indefinite Hold*, [www.arri.org/news/plans-to-retrieve-titanic-wireless-equipment-put-on-indefinite-hold](http://www.arri.org/news/plans-to-retrieve-titanic-wireless-equipment-put-on-indefinite-hold) [dostęp: 10.03.2022].
- Pollution Prevention Measures in the Area Surrounding the Wreckage of R.M.S. Titanic*, MEPC.1/Circ.779, 31 January 2012, [www.gc.noaa.gov/documents/2012/013112\\_gcil\\_mepc-1-circ779.pdf](http://www.gc.noaa.gov/documents/2012/013112_gcil_mepc-1-circ779.pdf) [dostęp: 14.05.2021].
- R.M.S Titanic – International Agreement*, [www.gc.noaa.gov/gcil\\_titanic-intl.html](http://www.gc.noaa.gov/gcil_titanic-intl.html) [dostęp: 16.05.2021].
- R.M.S. Titanic, Inc. v. Wrecked & Abandoned Vessel*, 461 F. Supp. 3d 336 (E.D. Va. 2020), Decided May 18, 2020, United States District Court Eastern District of Virginia Norfolk Division.
- Recommendation on International Principles Applicable to Archaeological Excavations*, 5 December 1956. The General Conference of the UNESCO, New Delhi.
- Recovery Expedition to Titanic Sets Target Departure Date for 2021*, [www.prnewswire.com/news-releases/recovery-expedition-to-titanic-sets-target-departure-date-for-2021-301097962.html](http://www.prnewswire.com/news-releases/recovery-expedition-to-titanic-sets-target-departure-date-for-2021-301097962.html) [dostęp: 16.05.2021].
- RMS Titanic Maritime Memorial Act of 1986*, [www.gc.noaa.gov/documents/TitanicMemorialAct.pdf](http://www.gc.noaa.gov/documents/TitanicMemorialAct.pdf) [dostęp: 14.05.2021].
- RMS Titanic Maritime Memorial Preservation Act of 2012, Senat Bill 2279*.
- Symonides J., *Międzynarodowa ochrona podwodnego dziedzictwa kulturowego*, „Stosunki Międzynarodowe” 2003, t. 27, nr 1-2, s. 51-61.
- The 1978 Assembly Recommendation 848 on the Underwater Cultural Heritage*, Parliamentary Assembly of the Council of Europe.
- The Consolidated Appropriations Act, 2017 (Public Law 115-31) Section 113, R.M.S Titanic – Legislation*, [www.gc.noaa.gov/gcil\\_titanic-legislation.html](http://www.gc.noaa.gov/gcil_titanic-legislation.html) [dostęp: 15.05.2021].

## ARTYKUŁY

Dariusz Rafał Bugajski

---

*The UNESCO Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage 2001. An Impact Review for the United Kingdom. Final Report*, 2014, UK UNESCO 2001 Convention Review Group, February 2014.

*United Kingdom, the Protection of Wrecks (R.M.S. Titanic Order 2003), adopted on 29 September 2003*, [www.hmso.gov.uk/si/si2003/20032496.htm](http://www.hmso.gov.uk/si/si2003/20032496.htm) [dostęp: 14.05.2021].

Ustawa z dnia 27 października 2020 r. o ratyfikacji Konwencji o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego, przyjętej w Paryżu dnia 2 listopada 2001 r., Dz. U. z 2020 r., poz. 2201.

Wrak [hasło w:], *Słownik języka polskiego PWN*, <https://sjp.pwn.pl/sjp/wrak;2537733.html> [dostęp: 10.05.2021].