

WOJCIECH ADAMCZAK (Gdańsk)

Instytucja ratownictwa morskiego przed zastosowaniem w żegludze napędu parowego

Ratowanie cudzego życia i mienia może mieć miejsce zarówno na lądzie, jak i na morzu. O ile reguły rządzące ratowaniem życia są podobne w obu wymienionych środowiskach, to znaczy ratowanie takie jest ogólnie biorąc obowiązkowe i nieodpłatne, o tyle zasady dotyczące ratowania mienia ukształtowały się odmiennie.

Mówiąc o specyfice zasad ratownictwa morskiego zwykle na plan pierwszy wysuwa się problem odpłatności usług ratowniczych¹. Oczywiście odrębny charakter tej instytucji nie sprowadza się wyłącznie do wymienionego zagadnienia, ale kwestia, dlaczego ratownictwo mienia na morzu jest odpłatne, i to zwykle wysoko, ma tu znaczenie podstawowe. W literaturze wymienia się dwie podstawowe przesłanki takiego stanu rzeczy, a mianowicie specyfikę środowiska morskiego oraz międzynarodowy charakter żeglugi². Można wprawdzie powiedzieć, iż oba wymienione czynniki zadecydowały w dużej mierze o specyfice prawa morskiego w ogóle, ale trzeba podkreślić, iż ich wpływ na kształtowanie się zasad prawnych ratownictwa morskiego jest szczególnego rodzaju.

Niebezpieczeństwo, jakie żywioł morski stwarza dla żeglugi, odegrało niewątpliwie poważną rolę w kształtowaniu się określonych instytucji prawa morskiego, ale w przypadku ratownictwa stan zagrożenia dla życia lub mienia warunkuje samo istnienie omawianej instytucji. Sytuacje grożące niebezpieczeństwem dla życia lub mienia powstają również na lądzie, jednak na morzu mają one swoją specyfikę. Jeden z autorów francuskich charakteryzując istotę odmienności ratownictwa na lądzie

¹ A. Sołtys, J. Łopuski, *Zasady prawne ratownictwa morskiego*, Gdańsk 1951, s. 6.

² Ibidem, s. 5; R. Le Brun, *Assistance, sauvetage et obligation de service*, Auch 1950, s. 147-150; M. Norris, *The law of salvage*, Mount Kisco — New York 1958, s. 17.

i morzu stwierdził lapidarnie, iż ląd jest naturalnym środowiskiem człowieka, zaś morze jest i pozostanie obce³. Tu chyba leży sedno problemu, do tego wspólnego mianownika można bowiem sprowadzić istotę specyfiki zagrożenia ze strony żywiołu morskiego.

Bardzo poważną rolę w kształtowaniu zasad prawnych ratownictwa morskiego odegrał międzynarodowy charakter żeglugi, który spowodował, iż w stosunkach żeglugowych nie wytworzyły się pewne mechanizmy, które od dawna funkcjonują w stosunkach wewnętrznych poszczególnych państw.

Mówiąc o przesłankach odrębności ratownictwa morskiego należy pamiętać, iż w historii znaczenie ich zmieniało się. Jeżeli mówimy o zagrożeniu ze strony morza, to należy zdawać sobie sprawę, że ratownictwo „morskie” w pełnym tego słowa znaczeniu jest stosunkowo świeżej daty. Przez długie wieki mieliśmy do czynienia z akcjami prowadzonymi z brzegu lub w jego pobliżu; ratowanie na morzu pełnym należało do rzadkości. W przypadku ratowania z brzegu rozmiar zagrożenia ze strony morza wygląda zupełnie inaczej niż podczas akcji na pełnym morzu, szczególnie gdy spojrzeć z punktu widzenia niebezpieczeństwa grożącego ratującym. Wymieniając międzynarodowy charakter ratownictwa jako jeden z czynników uzasadniających wynagrodzenie ratowników należy pamiętać, że w średniowieczu sprzeczności interesów występowały i to z całą jaskrawością również w obrębie jednego państwa. Mam tu na myśli walkę miast portowych z korzystnym dla panów feudalnych prawem nadbrzeżnym. Stąd też, chcąc w pełni wyjaśnić problem odrębności zasad ratownictwa morskiego, należy prześledzić jego historię⁴. Co prawda fakt, że w różnych państwach o odrębnej przecież historii powstały dość zbliżone zasady prawne, świadczy o nadrzędnej roli wspomnianych wyżej przesłanek, jednak nie można pomijać faktu, iż zasady prawne ratownictwa morskiego kształtowane były nie tylko przez międzynarodowy zwyczaj morski, ale również w ramach poszczególnych państw, o czym świadczą liczne akty prawne dotyczące ratownictwa. Oczywiście, wspomniany zwyczaj niwelował różnice występujące między poszczególnymi systemami prawnymi, ale pewne rozwiązania przyjęte w określonym państwie bywały niejednokrotnie później aprobowane i przyjmowane poza jego granicami.

Z punktu widzenia możliwości skutecznego udzielania pomocy na morzu cały okres, poczynając od pierwszych form żeglugi aż do wprowadzenia napędu parowego, można ująć jako pewną całość, mimo iż w technice żeglugi i ratowania dają się zaobserwować dość znaczne przemiany. Miały one jednak charakter ilościowy, w żegludze używano wyłącznie statków budowanych z drewna, o napędzie wiosłowym, żaglowym

³ R. Le Brun, o.c., s. 149.

⁴ Por. A. Sołtys, J. Łopuski, o.c., s. 7.

bądź wiosłowo-żaglowym, co rzutowało na możliwość i sposób przeprowadzania akcji ratowniczych. Prawdziwy przełom spowodowało dopiero wprowadzenie napędu parowego⁵. Użycie statków parowych umożliwiło udzielanie pomocy w sytuacjach dotychczas uznawanych za beznadziejne. Moc silnika, szybkość statku oraz zdolność manewrowania pozwoliły na udzielanie pomocy podczas sztormu, niezależnie od kierunku wiatru czy fali. Statek służący uprzednio głównie jako baza akcji ratowniczej stał się bezpośrednim narzędziem ratowników. Wzrosła możliwość holowania innych statków, ściągania ich z mielizny, bezpośredniego podejścia do drugiego statku. Wzrosła też znacznie szybkość udzielanej pomocy. Usługi, świadczone w epoce żaglowców zupełnie wyjątkowo i uchodzące za bardzo trudne i niebezpieczne, stały się po zastosowaniu napędu parowego zjawiskiem coraz częstszym. Pociągnęło to za sobą zasadniczą zmianę charakteru ratownictwa, które rzeczywiście stało się ratownictwem morskim. Stąd też w pełni uzasadnione wydaje się przyjęcie momentu wprowadzenia napędu parowego do żeglugi jako daty narodzin nowoczesnego ratownictwa morskiego. Na uwagę wszakże zasługuje również wcześniejszy okres rozwoju ratownictwa oraz zasad prawnych nim rządzących.

Ratownictwo morskie jest zapewne równie dawne jak sama żegluga. Sporadyczne przypadki pomagania zagrożonym statkom zdarzały się najprawdopodobniej już u zarania żeglugi morskiej; aby jednak mogły wykształcić się określone zasady prawne, żegluga musiała osiągnąć określony stopień rozwoju, zaś przypadki ratownictwa — pewną częstotliwość występowania. Rozwój ratownictwa morskiego wiąże się niewątpliwie z ogólnym stopniem rozwoju społeczno-gospodarczego społeczeństw żyjących na terenach nadmorskich.

Charakter ratownictwa w starożytności nosi wyraźne piętno stanu ówczesnej żeglugi. Niewielkie, drewniane statki pływały zwykle w małej odległości od wybrzeży, jeśli pominąć stosunkowo rzadkie wyprawy morskie na większą skalę⁶. Ratownictwo miało wówczas przede wszystkim charakter ratownictwa brzegowego. Wynikało to zarówno z ówczesnych możliwości technicznych, jak i z faktu, że żeglarze orientowali się w dużej mierze według lądu, co zmuszało ich do trzymania się w pobliżu brzegów. Z drugiej strony wiadomo, że akweny przybrzeżne są najbardziej niebezpieczne. Akcje ratownicze na morzu musiały należeć do rzadkości zarówno ze względu na mały ruch statków na morzu pełnym i brak łączności między nimi, jak i brak możliwości udzielania skutecznej

⁵ Statek parowy określano w XIX-wiecznej literaturze francuskiej jako „Un véritable instrument de salut du navire en détresse” — cyt. za: R. Le Brun, o.c., s. 1; por. S. Matysik, *Ze studiów nad umową ratownictwa morskiego*, w: *Miscellanea iuridica, złożone w darze K. Koranyiemu*, Warszawa 1961, s. 69.

⁶ Bliżej na temat warunków technicznych żeglugi w starożytności patrz S. Matysik, *Prawo nadbrzeżne*, Toruń 1950, s. 23 i n.

pomocy jednemu statkowi przez drugi z dala od wybrzeży. Ratowanie polegało często po prostu na zabezpieczeniu wyrzuconego na brzeg mienia, chociaż miały też przypuszczalnie miejsce przypadki faktycznego ratowania rozbitków i ich mienia. Istnieją co prawda pewne przesłanki pozwalające przypuszczać, że określone akcje ratownicze mogły wyjątkowo mieć również miejsce na morzu⁷, ale były one zapewne zbyt sporadyczne, aby mogły doprowadzić do wykształcenia się pewnych reguł postępowania.

Jako najstarsze prawo regulujące ratownictwo morskie wymieniane jest prawo rodyjskie⁸. Prawo rzymskie reguluje jedynie przypadki ratownictwa brzegowego. Nie wykształciło ono pojęcia prawnego ratownictwa morskiego. Pod rządami tego prawa podobnie traktowane są przypadki znalezienia mienia na brzegu, ratowanie sensu stricto, jak też wydobywanie mienia zatopionego w pobliżu wybrzeży⁹. Wynika to w znacznej mierze zapewne stąd, iż ratowanie w owym czasie miało miejsce już po ziszczeniu się niebezpieczeństwa i polegało w istocie na zabezpieczeniu tego, co pozostało z katastrofy.

Podstawowym problemem, jaki rozstrzygało prawo rzymskie w związku z uratowaniem mienia, było zagadnienie własności rzeczy wyrzuconych na brzeg morski¹⁰. W związku z tym pozostawała kwestia ochrony rozbitków i ich mienia, a dopiero na dalszym miejscu występowało zagadnienie ewentualnego wynagrodzenia ratujących. Generalnie rzecz biorąc prawo rzymskie hołduje zasadzie, iż właściciele rzeczy pochodzących z katastrofy morskiej nie tracą swego prawa własności wskutek rozbicia się statku, zaś osoby, które rzeczy takie znalazły czy też uratowały, nie stają się ich właścicielami¹¹. Nie można również takich rzeczy zasiedzieć¹². Wyjątkowo tylko istniała możliwość zawłaszczenia rzeczy

⁷ Wiadomo, iż istniały przypadki przeładunku towarów na lądzie, by umożliwić statkowi wypłynięcie do rzeki lub portu — S. Płodzień, *Lex Rhodia de iactu*, s. 113 i 114. Opisane działania nie miały charakteru ratowniczego, można stąd jednak wnioskować o możliwości akcji ratowniczych o podobnym charakterze.

⁸ M. Norris, o.c., s. 4 i 5; ze względu na stopień rozwoju żeglugi na wyspie Rodos twierdzenie takie jest prawdopodobne, jednakże cytowane przez Norrisa przykłady dotyczą znacznie późniejszego tzw. prawa pseudorodyjskiego — por. J. Le Clère, *L'assistance aux navires et sauvetage des épaves*, Paris 1954, s. 37.

⁹ Stąd też H. Kalthoff używa ogólnie określenia *Finder* w odniesieniu do osób, które ocaliły rzeczy wyrzucone na brzeg (*Die rechtliche Behandlung des Strandgutes im römischen Recht und an den deutschen Küsten*, Rostock 1910, s. 3 i n.).

¹⁰ J. Le Clère, o.c., s. 1.

¹¹ Klasyfikację rzeczy wyrzuconych na brzeg morza i możliwości nabycia ich własności wg prawa rzymskiego omawia H. Kalthoff, o.c., s. 1 i n.; por. J. Le Clère, o.c., s. 16 i n.

¹² *Quae naufragio vel iactu amissa sunt, non usucapiuntur, non enim sine domino sunt* (D. 41, 2, 21 par. 1, 2) — S. Płodzień, o.c., s. 60 i 80-81.

zaliczonych do *res hostiles*¹³. Pewne rozbieżności występują w literaturze w odniesieniu do rzeczy znalezionych na wybrzeżu, których właściciele pozostali nieznani. Mianowicie niektórzy autorzy reprezentują pogląd, iż w takim przypadku własność rzeczy nabywał *fiscus*¹⁴, opinia taka jest jednak mało przekonująca w świetle zachowanych źródeł prawa rzymskiego¹⁵. Konsekwencją uznawania praw rozbitków do mienia wyrzuconego na brzeg jest daleko idąca ich ochrona ze strony państwa. Zabór wspomnianego mienia traktowany jest jako przestępstwo zagrożone surowymi karami¹⁶. System prawa rzymskiego nie uznawał żadnej formy prawa nadbrzeżnego, zbyt szczupłe są również podstawy, by utrzymywać, iż prawo to w pewnej formie znało przejęte przez Rzymian prawo rodyjskie, aczkolwiek pogląd o pochodzeniu średniowiecznego prawa nadbrzeżnego od prawa rodyjskiego był w okresie od XV aż do XIX w. dość rozpowszechniony¹⁷.

Co do prawa ratujących do wynagrodzenia nie ma w literaturze pełnej zgodności poglądów. H. Kalthoff podkreśla stanowczo, iż prawo rzymskie nie znało żadnej skargi o wynagrodzenie z tytułu ratownictwa, a ratującemu nie przysługiwało również znaleźne. Ratujący występował wobec właściciela rzeczy wyrzuconych na brzeg czy wyłowionych jako *negotiorum gestor* i przysługiwało mu jedynie roszczenie o zwrot poniesionych wydatków¹⁸. Natomiast J. Le Clère utrzymuje, iż prawo rzymskie przewidywało wynagrodzenie dla ratujących, przy czym bliższe warunki, na jakich było przyznawane, nie są znane¹⁹. Pisząc o wynagrodzeniu Le Clère wspomina równocześnie, iż w starożytnym Rzymie istniały stowarzyszenia osób zajmujących się wydobywaniem z morza zatopionych rzeczy²⁰.

Prawo rzymskie nie wytworzyło instytucji ratownictwa morskiego, aczkolwiek widoczne są tu już pewne załączki kształtowania się zasad prawnych regulujących ratowanie życia i mienia. Niewątpliwie można

¹³ H. Kalthoff, o.c., s. 2.

¹⁴ J. Le Clère, o.c., s. 19; cytowany autor uważa, iż to uprawnienie skarbu cesarskiego dało początek późniejszemu prawu nadbrzeżnemu (s. 11 i 12).

¹⁵ Przeczy jej wyraźnie zwłaszcza fragment reskryptu cesarza Antoniusza (C XI, 1), stwierdzający, iż statek wyrzucony na brzeg pozostaje nadal własnością dotychczasowego właściciela, a skarb cesarski nie będzie mieszał się do takich spraw, nie może bowiem zarabiać na cudzym nieszczęściu, S. Matysik, *Prawo nadbrzeżne*, s. 48; H. Kalthoff, o.c., s. 3.

¹⁶ J. Le Clère, o.c., s. 17; H. Kalthoff, o.c., s. 4 i in.; S. Matysik, o.c., s. 43 i n.

¹⁷ S. Matysik, o.c., s. 51 i in.; H. Kalthoff, o.c., s. 6 i n., s. 13 i 62.

¹⁸ H. Kalthoff, o.c., s. 3-7; podobny pogląd reprezentuje M. Norris, o.c., s. 5 i 6. Odnosnie do roszczeń *negotiorum gestor*a patrz W. Ludwiczak, *Prowadzenie cudzych spraw bez zlecenia*, Warszawa 1960, s. 17.

¹⁹ J. Le Clère, o.c., s. 17 i 36.

²⁰ Associations de récupérateurs d'épaves appelés „urinatores” ibidem, s. 37.

natomiast stwierdzić, że poczynając od okresu wojen punickich²¹, rozwój handlu i żeglugi osiągnął w Rzymie poziom stwarzający przesłanki dla regulacji prawnej ratowania życia i mienia na morzu oraz jego wybrzeżach. O wadze tego problemu i ilości wypadków morskich świadczy najlepiej ilość aktów prawnych poświęconych ochronie rozbitków i ich mienia²². Prawo rzymskie kładło nacisk na ochronę rzeczy pochodzących z rozbitych statków i samych rozbitków, natomiast nie są znane odrębne normy wyraźnie regulujące prawo ratujących do wynagrodzenia. Jak wyżej wspomniano, ratujący traktowany był jako *negotiorum gestor*. Należy tu jednak dodać, iż prowadzenie cudzych spraw bez zlecenia mogło mieć miejsce jedynie w przypadku nieobecności właścicieli mienia²³. Instytucja ta nie mogła mieć zastosowania w wypadkach udzielenia pomocy rozbitkom, którzy sami ratowali swoje mienie²⁴. Nie rozróżniano zabezpieczenia znalezionych na brzegu rzeczy już po katastrofie czy ich wydobywania z morza od przypadków uratowania mienia przed niebezpieczeństwem, co zresztą rzadko mogło mieć miejsce ze względu na ówczesne możliwości techniczne.

Rozwój współczesnej instytucji ratownictwa morskiego wiąże się historycznie z prawem nadbrzeżnym. Powszechnie uważa się, iż dało ono początek prawu ratującego do wynagrodzenia za czynności ratownicze²⁵. Prawo nadbrzeżne (*ius naufragii*) określane jest jako prawo, które przysługiwało w zasadzie władcy wybrzeża w stosunku do osób i rzeczy wyrzuconych na brzeg morza po rozbiciu się statku. Mocą tego prawa rzeczy z rozbitego statku, jak też sam statek lub jego szczątki przechodzą własność uprawnionego, a rozbitkowie uważani są za niewolnych²⁶. Podstawą roszczeń osób władających wybrzeżem²⁷ jest ich prawo własności, a nie fakt udzielenia jakiegokolwiek pomocy rozbitkom. Przedstawione określenie prawa nadbrzeżnego odnosi się do jego najbardziej bezwzględnej postaci. Należy jednak pamiętać, iż prawo to kształtowało się w okresie od V do IX w., a pewne jego ślady przetrwały do XIX w.²⁸

²¹ Rzym do połowy III w. p.n.e. bardzo mało interesował się sprawami żeglugi. Dopiero konieczność przeciwstawienia się flocie Kartaginy pociągnęła za sobą rozbudowę floty. S. Matysik, o.c., s. 38; J. Le Clère, o.c., s. 16.

²² H. Kalthoff, o.c., s. 2 i n.; S. Matysik, o.c., s. 38 i n.; J. Le Clère, o.c., s. 16.

²³ W edyktie pretorskim istniała *clausula de negotiis gestis*, które dotyczyła prowadzenia cudzych spraw bez zlecenia w dwóch przypadkach: nieobecności oraz spadku po zmarłym bezdziedzicznie W. Ludwiczak, o.c., s. 10.

²⁴ Edykt Hadriana wyraźnie zakazuje przeszkadzania rozbitkom przy zbieraniu przez nich resztek ich mienia S. Matysik, o.c., s. 44.

²⁵ A. Sołtys, J. Łopuski, o.c., s. 7 i 8; M. Szuldenfrei, *Prawo morskie*, Warszawa 1953, s. 201.

²⁶ S. Matysik, o.c., s. 7.

²⁷ Bliżej patrz S. Matysik, o.c., s. 65 i n.

²⁸ Ibidem, s. 53 i 231.

W tak długim okresie czasu przeszło ono dość znaczną ewolucję, a poza tym miało różną treść na różnych obszarach.

Stosunkowo niewiele znanych jest przykładów pełnego wykonywania prawa nadbrzeżnego. Jego pierwsze faktyczne ograniczenie dokonało się poprzez wyłączenie spod prawa nadbrzeżnego osób, przy pełnym zachowaniu go w stosunku do rzeczy. Z biegiem czasu omawiane prawo było coraz bardziej ograniczane i to w różnorodny sposób. Coraz powszechniej uznawano, iż nie ma ono zastosowania w przypadku, gdy z rozbitego statku uratował się ktokolwiek z załogi, a także określone zwierzę²⁹. Zasada ta, mająca niewątpliwie na celu ochronę praw rozbitek, w praktyce niejednokrotnie prowadziła do skutków wręcz odwrotnych. Zdarzały się mianowicie wypadki, iż ocalałe z katastrofy osoby zabijano, aby rozbity statek traktować jako *dead wreck*, w stosunku do którego prawo nadbrzeżne w pełni obowiązywało³⁰. Często uzależniano wydanie rzeczy od uiszczenia stałej opłaty lub też opłaty procentowej od wartości rzeczy uratowanych, bądź też zabierano część uratowanego mienia. Należy dodać, że nie było to wynagrodzenie za udzieloną pomoc³¹.

Początkowo wykonywanie prawa nadbrzeżnego było uzasadniane przede wszystkim prawami właściciela gruntów nadbrzeżnych, później jednak zaczęto szukać również innych argumentów. Jednym z nich było stwierdzenie, iż *ius naufragii* stanowi wynagrodzenie dla określonego władcy za zwalczanie piratów i utrzymywanie bezpieczeństwa wybrzeży³². Argument ten jest o tyle interesujący, iż stanowi próbę traktowania prawa nadbrzeżnego jako pewnego ekwiwalentu za określone świadczenia (choćby w istocie bardzo wątpliwe) ze strony pana feudalnego. Choć wykonywanie prawa nadbrzeżnego nie było w zasadzie uzależnione od jakichkolwiek usług ratowniczych, to jednak osoby zainteresowane tym prawem niejednokrotnie uczestniczyły w ratowaniu mienia, bądź akcję o charakterze ratowniczym nakazywały ze względu na ciągnięte stąd zyski. Jeżeli uwzględnić ten fakt, a z drugiej strony zauważyć, iż roszczenia wynikające z *ius naufragii* ograniczały się coraz częściej do wspomnianych opłat bądź pewnych części uratowanego mienia, to wyraźnie widać, iż prawo nadbrzeżne, będące początkowo niejako przeciwieństwem ratownictwa, zaczynało stopniowo się do niego upodabniać. Jednakże omówiony tu proces ewoluowania prawa nadbrzeżnego od form najpełniejszych do coraz bardziej ograniczonych i złagodzonych nie był jedynym źródłem pochodzenia współczesnej instytucji ratownictwa morskiego.

²⁹ Ibidem, s. 83.

³⁰ S. Braekhus, *Salvage of Wrecks and wreckage*, „Scandinavian Studies in Law” Oslo 1976, t. XX, s. 44 i n.

³¹ S. Matysik, o.c., s. 83 i n.

³² Ibidem, s. 72 i n.

Zasady prawne ratownictwa morskiego kształtowały się nie tylko w drodze ewolucji zasad prawa nadbrzeżnego, bowiem różne formy ratowania rozwijały się równolegle do procesu formowania się prawa nadbrzeżnego. Pomiedzy ratownictwem brzegowym a *ius naufragii* zawsze istniała ta istotna różnica, iż podstawą do wynagrodzenia w pierwszym przypadku były określone zasługi względem pochodzącego ze statku mienia, natomiast element ten nie miał znaczenia w przypadku prawa nadbrzeżnego, gdzie decydującą przesłanką była własność odcinka wybrzeża, co z kolei nie odgrywało roli w wypadku ratownictwa. O ile istnieniem prawa nadbrzeżnego zainteresowani byli władcy feudalni, o tyle ratownictwem morskim interesowali się przede wszystkim kupcy, czyli mówiąc ogólnie — miasta. Istotną rolę w kształtowaniu się późniejszych zasad ratownictwa odegrała walka toczona z prawem nadbrzeżnym. Obok miast głównym przeciwnikiem tego prawa był Kościół³³, działający oczywiście z innych niż mieszczaństwo pobudek. Prawo nadbrzeżne było zwalczane również przez ustawy cesarskie³⁴, akty prawne wydawane przez innych władców³⁵, a także akty prawne wydawane przez miasta³⁶. Dodać należy, iż niejednokrotnie zdarzały się przypadki, iż ta sama ustawa zawierała pewne postanowienia o ratownictwie, a równocześnie przewidywała określone uprawnienia wynikające z prawa nadbrzeżnego³⁷. Nawet ci władcy, którzy zwalczali prawo nadbrzeżne, zapewniając rozbitek i ich mieniu ochronę, nie rezygnowali przeważnie z wyciągania pewnych korzyści z katastrof morskich: często stosowano zasadę, iż mienie, którego właściciel nie zgłosił się w określonym terminie, przypadało częściowo ratującym, częściowo skarbowi państwa³⁸. Prawo nadbrzeżne było też ograniczane w drodze umów zawieranych między różnymi władcami (królami, książętami itp.)³⁹. Zainteresowanie miast zwalczaniem prawa nadbrzeżnego jest w pełni zrozumiałe: zabór wyratowanych z katastrofy statku rzeczy miał istotne znaczenie dla kupców. Ogólna wartość towarów pochłanianych przez morze sięgała znacznych sum. Wykonywanie prawa nadbrzeżnego zwiększało dodatkowo rozmiary

³³ Ibidem, s. 171 i n.

³⁴ Do najbardziej znanych należą: konstytucja Fryderyka II z 1220 r., nie chroniąca jednak statków należących do wrogów cesarza lub chrześcijaństwa, oraz *Constitutio Criminalis Carolina* z 1532 r. S. Matysik, o.c., s. 130 i n.; H. Kalthoff, o.c., s. 16 i n.

³⁵ S. Matysik, o.c., s. 13 i n.

³⁶ Ibidem, s. 132 i n.; H. Kalthoff, o.c., s. 24 i n.

³⁷ Assizes Królestwa Jerozolimy przewidywały wynagrodzenie za wyłowienie rzeczy z morza, a równocześnie senior miejsca katastrofy otrzymywał określone przedmioty ze statku. S. Matysik, o.c., s. 135.

³⁸ J. Le Clère, o.c., s. 30 i n.; S. Matysik, o.c., s. 148 i n.

³⁹ S. Matysik, o.c., s. 82 i n.

szkody⁴⁰, stąd też jego istnienie na określonym terenie musiało być brane pod uwagę przy ocenie ryzyka związanego z podróżą morską i miało wpływ na opłacalność działalności handlowej. Można więc ogólnie stwierdzić, iż prawo nadbrzeżne niewątpliwie stało na przeszkodzie rozwojowi handlu.

Eliminowanie prawa nadbrzeżnego stwarzało dogodny grunt dla rozwoju instytucji ratownictwa brzegowego. Istotnym narzędziem w walce z roszczeniami panów feudalnych obok wymienionych wyżej aktów prawnych były bodźce o charakterze ekonomicznym. Mianowicie równolegle do kształtowania się prawa nadbrzeżnego, a najprawdopodobniej pod jego wpływem, wyraźna jest tendencja do przyznawania ratującym określonego wynagrodzenia. Na podstawie danych pochodzących z okresu od VIII do początków XIX w. można stwierdzić, iż wynagrodzenie za ratownictwo kształtowało się według zróżnicowanych zasad i w różnej wysokości, niewątpliwie pod wpływem różnorodnych czynników lokalnych. Początkowo ratownikom przyznawano po prostu określoną część uratowanego mienia⁴¹, później już raczej część wartości uratowanych rzeczy⁴². Wysokość wynagrodzenia wahała się od połowy do jednej trzydziestej wartości ocalonych przedmiotów, często wynosi ono jedną trzecią⁴³. Warto jednak zwrócić uwagę, iż wysokość wynagrodzenia była uzależniona bardzo często od stopnia trudności akcji ratowniczej⁴⁴, co wyraźnie odróżnia ratownictwo od wykonywania prawa nadbrzeżnego. Często dotyczące ratownictwa akty prawne mówią o rzetelnym wynagrodzeniu czy wynagrodzeniu ustalonym przez doświadczonych ludzi⁴⁵. Jeżeli nawet tak ustalone wynagrodzenie też było określane w ułamku wartości ocalonego mienia, to coraz częściej przy ustalaniu wynagrodzenia za ratownictwo brano pod uwagę zasługi i wkład pracy ratujących⁴⁶. Stanowi to punkt wyjścia do kształtowania się nowej zasady wynagradzania ratowników, a mianowicie płacenia im w zależności od wykonanej pracy i po-

⁴⁰ Ibidem, s. 224.

⁴¹ Przykładowo por. zbiór zwyczajów i decyzji sądowych miasta Trani (około 1063 r.) — M. Norris, o.c., s. 7; prawo obowiązujące na Rugii (XIII w.) — S. Matysik, s. 99; prawo obowiązujące w XVI w. w Gdańsku — S. Matysik, o.c., s. 174.

⁴² Ten system zaczyna utrzymywać się na przełomie XVI i XVII w.; por. H. Kalthoff, o.c., s. 34 i n., s. 58 oraz 63.

⁴³ Por. S. Matysik, o.c., s. 133, 135 i 157.

⁴⁴ H. Kalthoff, o.c., s. 31, 34 i 35; M. Norris, o.c., s. 5; J. Le Clère, o.c., s. 37. Interesujący przykład stanowi morskie prawo szwedzkie z 1667 r.: za uratowanie rzeczy wartości do 60 talarów wynagrodzenie wynosiło połowę ich wartości, za rzeczy wartości od 60 do 240 talarów — jedną czwartą, powyżej 240 talarów ratujący otrzymywał 60 talarów H. Kalthoff, o.c., s. 58.

⁴⁵ Ibidem, s. 28, 45 - 46; 63; S. Matysik, o.c., s. 112.

⁴⁶ H. Kalthoff, o.c., s. 63.

noszonego przez nich ryzyka, a nie w stosunku do wartości rzeczy uratowanych⁴⁷. Ostatecznie zasada ta ugruntowała się w XVIII w.⁴⁸, chociaż jeszcze w XIX w. można spotkać wyjątki od niej⁴⁹.

Mówiąc o wpływie prawa nadbrzeżnego na kształtowanie się zasad ustalania wysokości wynagrodzenia za ratownictwo, należy mieć na uwadze dwa aspekty tego zagadnienia. Z jednej strony, jak wyżej wspomniano, *ius naufragii* przeszło wyraźną ewolucję. Dopóki polegało na zabiorze całego ocalonego mienia, stanowiło wyraźne przeciwieństwo ratownictwa, nawet jeżeli pan feudalny istotnie przyczynił się do „uratowania” rzeczy rozbitków, bowiem istotą wszelkiego ratownictwa jest działanie na rzecz osób trzecich, a nie „ratowanie” dla siebie. Granica między wykonywaniem prawa nadbrzeżnego a ratownictwem zaczęła zacierać się w tych sytuacjach, kiedy roszczenie właściciela wybrzeży zostało ograniczone do części uratowanego mienia, jeżeli jednocześnie przyczynił się on w pewien, choć ograniczony sposób do ocalenia rzeczy rozbitków. Z drugiej strony prawo nadbrzeżne wywierało wpływ na kształtowanie się zasad ratownictwa nadbrzeżnego również wtedy, gdy było zwalczane. Przyznawanie wynagrodzenia za ratownictwo miało zachęcać do udzielania pomocy rozbitkom⁵⁰, a równocześnie stanowiło pewien ekwiwalent za niewykonywanie prawa nadbrzeżnego, przynajmniej w pełnym rozmiarze. Stąd też nieprzypadkowo wynagrodzenie za ratownictwo obliczano podobnie jak wynagrodzenie pobierane na podstawie prawa nadbrzeżnego.

Rozwijanie się nowych zasad wynagradzania ratujących zbiega się w czasie z ostatecznym zanikiem prawa nadbrzeżnego. Na zanik tego prawa wpłynął szereg czynników⁵¹, zapewne jednak znaczenie podstawowe

⁴⁷ J. Le Clère, o.c., s. 36, określa te dwa systemy wynagradzania ratowników jako „la rémunération équitable” i „le forfait”. S. Matysik, *Prawo morskie Gdańska*, Warszawa 1958, s. 179-180, określa te systemy jako kapitalistyczny i feudalny. Wzmiankę o wynagrodzeniu za pracę zawierały już *Rôles d'Oléron* (J. Le Clère, o.c., s. 38), ale mówiący o tym artykuł został dodany prawdopodobnie dopiero w XVI w. Por. S. Matysik, *Prawo nadbrzeżne*, o.c., s. 142 i n. Również recesy Hanzy z 1412 r. i 1417 r. przewidywały, iż marynarze ratujący statki otrzymują wynagrodzenie za pracę, którego wysokość w razie sporu miało ustalić najbliższe miasto hanzeatyckie ibidem, s. 160.

⁴⁸ Przyjęto ją w Gdańsku w roku 1748 — S. Matysik, *Prawo morskie*, o.c., s. 179 i n.; a także w 1776 r. w Oldenburgu — H. Kalthoff, o.c., s. 41 i n. Prawo gdańskie wynagradzało ratujących w zależności od ich wysiłku, czasu trwania akcji i niebezpieczeństwa, prawo obowiązujące w Oldenburgu natomiast uwzględniało włożoną pracę, niebezpieczeństwo oraz wielkość statku i ładunku.

⁴⁹ *Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts*, pod red. W. Endemanna, t. IV, Leipzig 1884, s. 294.

⁵⁰ S. Matysik, *Prawo morskie*, o.c., s. 174.

⁵¹ Wymienia się tu zwykle: oddziaływanie Kościoła, rozwój handlu, wpływ prawa rzymskiego oraz ogólne złagodzenie obyczajów. S. Matysik, *Prawo nadbrzeżne*, o.c., s. 227 i n.

miała zmiana sposobu produkcji i w ślad za nią uzyskanie przez mieszczanstwo przewagi w nowym państwie. W takiej sytuacji *ius naufragii* jako sprzeczne z interesami mieszczanstwa musiało zaniknąć. Zmiana stosunków społeczno-gospodarczych wpłynęła również na ukształtowanie się nowych zasad wynagradzania ratujących.

Pisząc o eliminacji pozostałości prawa nadbrzeżnego, obok wyżej wspomnianych czynników, warto zwrócić także uwagę na zmianę charakteru samego ratownictwa. W okresie istnienia prawa nadbrzeżnego ratownictwo było również nadbrzeżne. Akcje ratownictwa na pełnym morzu z przyczyn technicznych były bardzo utrudnione i stąd należały raczej do rzadkości. Udzielenie pomocy na morzu miało charakter bezinteresownej usługi⁵², a jeśli nawet zdarzały się przypadki odpłatnego ratowania, były one zbyt rzadkie, by spowodować wytworzenie się określonych reguł prawnych⁵³. Ratownictwo sprowadzało się początkowo praktycznie do ratowania tego, co po katastrofie znalazło się na brzegu lub w jego pobliżu. Z biegiem czasu jednak, w miarę rozwoju żeglugi, pewne usługi ratownicze stały się możliwe również na morzu. Stopniowe przenoszenie się akcji ratowniczych coraz dalej od wybrzeży zmieniło w istotny sposób charakter ratownictwa, pozbawiając ostatecznie znaczenia własność gruntów nadmorskich. Wzrastało stopniowo znaczenie pomocy udzielanej statkom przez statki⁵⁴. Pojawiły się też nowe rodzaje usług ratowniczych, przy czym miały one zupełnie odrębny charakter od dotychczasowego ratownictwa — coraz częściej polegały na udzielaniu pomocy załodze ratowanego statku⁵⁵. To wyraźnie wpłynęło na zasady ustalania wynagrodzenia. Dotąd ratownictwo występowało głównie w postaci ocalenia tego, co pozostało z katastrofy, przy czym uratowane mienie zwykle dostawało się w posiadanie ratowników, którzy przynajmniej

⁵² J. Le Clère, o.c., s. 8.

⁵³ Pewne niejasne wzmianki zawiera prawo pseudorodyjskie — M. Norris, o.c., s. 4. Zdaniem Le Clère'a, najstarsze postanowienia odnośnie do wynagrodzenia za ratownictwo na morzu zawierał Konsulat Morski (J. Le Clère, o.c., s. 39; por. S. Matysik, *Prawo nadbrzeżne*, o.c., s. 138). Chodziło tu raczej o znalezienie szczątków unoszących się na morzu. Prawo morskie Gdańska regulowało jedynie ratownictwo prowadzone od strony lądu (S. Matysik, *Prawo morskie*, o.c., s. 181).

⁵⁴ Możliwość holowania statku przez statek pojawiła się jeszcze przed zastosowaniem napędu parowego (G. Price, *The Law of maritime liens*, London 1940). Częściej jednak udzielano pomocy przy użyciu łodzi (W. Kennedy, *Civil Salvage*, London 1958, s. 126). Średniowieczne statki łodzi takie holowały za sobą (S. Matysik, *Prawo nadbrzeżne*, o.c., s. 157).

⁵⁵ Przykładowo: pomoc w gaszeniu pożaru na statku czy usługi o charakterze ratowniczym świadczone przez pilota; por. orzecznictwo sądów brytyjskich cytowane przez W. Kennedy'ego, o.c., s. 45 i 373. Po raz pierwszy rozróżnienie pomocy i ocalenia pojawiło się w prawie wisijskim (1505 r.) — W. Endemann, o.c., s. 291, a następnie w kodeksie morskim Fryderyka II duńskiego z 1561 r. oraz prawie miejskim Lubeki z 1586 r. — H. Kalthoff, o.c., s. 45 i 31.

w okresie formowania się reguł dotyczących ich wynagradzania, mieli od razu możliwość egzekwowania swych roszczeń, początkowo nawet w naturze ⁵⁶. Poza tym w przypadkach ocalenia obliczenie wynagrodzenia było o tyle proste, że cała zasługa przypadła ratującym. Zupełnie odmienna sytuacja pojawia się w momencie, gdy ratujący jedynie pomaga załódze statku ratowanego i tylko w pewnej części przyczynia się do osiągnięcia ostatecznego rezultatu akcji. W przypadku udzielenia pomocy znacznie praktyczniejszy okazał się system wynagradzania za pracę, przy uwzględnieniu takich czynników, jak poświęcony czas czy grożące ratującym i ratowanym niebezpieczeństwo.

Omawiając kształtowanie się zasad prawnych ustalania wynagrodzenia za ratownictwo morskie należy dodać, iż przez długi okres czasu brak było wyraźnej granicy między ratownictwem a znalezieniem, stąd też wynagrodzenie za ratownictwo miało niejednokrotnie charakter znalezionego ⁵⁷, co, jak się wydaje, miało pewien wpływ na genezę omawianej tu instytucji. Niektórzy autorzy wiążą powstanie prawa do wynagrodzenia za ratownictwo ze znaną prawu rzymskiemu instytucją *negotiorum gestio* ⁵⁸. Nie wydaje się jednak, aby pogląd ten był słuszny. Przemawiają przeciwko niemu zarówno argumenty natury prawnej, jak i historyczne ⁵⁹. Natomiast instytucja *negotiorum gestio* służyła w późniejszym okresie do uzasadnienia prawnego roszczeń ratowników, którzy ratowali cudze mienie bez umowy ⁶⁰.

Nowe zasady wynagradzania ratowników, jakie stopniowo ugruntowały się w XVIII i na początku XIX w., pozostały jednak pod silnym wpływem reguł ukształtowanych w okresie istnienia prawa nadbrzeżnego ⁶¹. W okresie kiedy ratownictwo sprowadzało się głównie do ocalenia mienia już po rozbiciu się statku, a ratującym przypadła część uratowanego majątku jako wynagrodzenie, wartość uratowanego mienia zawsze stanowiła górną granicę wynagrodzenia za ratownictwo. Równocześnie, aby uzyskać wynagrodzenie, ratujący musiał przynajmniej jakieś

⁵⁶ Istnieje pogląd, iż ocalenie stanowiło formę pierwotnego nabycia własności, podobną w pewnej mierze do zawłaszczenia, a częściowo do znalezienia. J. von der Mühl, *Hilfeleistung und Bergung in Seenot*, Bazylea 1948, s. 35.

⁵⁷ Por. S. Matysik, *Prawo nadbrzeżne*, o.c., s. 138 oraz H. Kalthoff, o.c., s. 27 i n.

⁵⁸ M. Norris, o.c., s. 5 i n.; G. Price, o.c., s. 44.

⁵⁹ Według prawa rzymskiego, *negotiorum gestor* mógł żądać jedynie zwrotu poniesionych wydatków, a nie wynagrodzenia; poza tym działał bez wiedzy domini negotii — por. W. Ludwiczak, o.c., s. 14 i n., podczas gdy ratujący częściej działał wspólnie z rozbitekami. Ponadto prawo rzymskie zaczęło stopniowo znajdować zastosowanie dopiero w XII w. — J. Łopuski, *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, Gdańsk 1969, s. 26.

⁶⁰ M. in. tak postępowały brytyjskie sądy morskie — W. Kennedy, o.c., s. 356.

⁶¹ M. Schuldenfrei, o.c., s. 201 i n.

mienie uratować. Ten system dał początek zasadzie nazwanej później zasadą *no cure — no pay* („bez uratowania — nie ma wynagrodzenia”). Mimo zmiany w sposobie wynagradzania ratujących, jakie miały miejsce w okresie kształtowania się stosunków kapitalistycznych, nadal obowiązywała zasada, że warunkiem uzyskania prawa do wynagrodzenia za ratownictwo jest osiągnięcie pożytecznego rezultatu akcji ratowniczej. Równocześnie wartość mienia uratowanego zawsze stanowiła górną granicę tego wynagrodzenia, także wtedy, gdy stanowiło ono ekwiwalent za poniesione przez ratowników trudy i ryzyko, a nie było już obliczane jako określona część wartości uratowanych rzeczy. Ponadto wartość mienia uratowanego była brana pod uwagę przy obliczaniu wysokości wynagrodzenia za ratownictwo.

Reminiscencją walki z prawem nadbrzeżnym oraz pochodzącymi z tego samego okresu praktykami ludności zamieszkującej wybrzeża, prowadzącymi do prowokowania katastrof statków, jest pozbawienie prawa do wynagrodzenia za ratownictwo sprawców wypadku, jak też tych, którzy przy okazji ratowania dopuszczali się kradzieży czy innych przestępstw⁶². Piszac o ustalaniu wysokości wynagrodzenia za ratownictwo należy wspomnieć, iż już w średniowieczu, zgodnie z prawem niektórych miast morskich, pozostawiano sądowi swobodę w ustaleniu słusznej wysokości wynagrodzenia należnego ratującym, jako że często umowa zawarta przez uratowanych w sytuacji przymusowej była jawnie krzywdząca⁶³. Wynagrodzenie należało się jedynie za uratowanie mienia, uratowani rozbitkowie nie musieli nigdzie płacić za swe ocalenie⁶⁴.

Zarówno w okresie gdy wysokość wynagrodzenia za ratownictwo obliczano w części uratowanego mienia, jak i tym bardziej po odejściu od tego systemu, holdowano zasadzie osobistego świadczenia usług ratowniczych. Innymi słowy, wynagradzane były te osoby, które bezpośrednio uczestniczyły w akcji ratowniczej. Takie rozwiązanie wiązało się z nadbrzeżnym charakterem akcji ratowniczej, stanowiąc niewątpliwie bodziec dla angażowania się mieszkańców wybrzeży. Również na morzu zwykle ratowano przy pomocy łodzi, statek rzadko był bezpośrednio wykorzysty-

⁶² Ibidem. Surowe kary dla tych, którzy przywłaszczali mienie rozbitków lub powodowali katastrofy, przewidywały Zwoje Olerńskie (w wersji z XVI w.). S. Matysik, *Prawo nadbrzeżne*, o.c., s. 142 i n.; A. Soltyś, J. Lopuski, o.c., s. 8.

⁶³ M. Szuldenfrei, o.c., s. 202. Warto tu równocześnie wspomnieć, iż kodeks króla Christiana V duńskiego z 1683 r. przewidywał, iż wszelkie umowy zawarte przez kapitana statku uratowanego z ratującymi i określające wysokość wynagradzania za ratownictwo były zawsze ważne. Takie postanowienia miało na celu niewątpliwie uprzywilejowanie duńskich ratowników. Por. A. Soltyś, J. Lopuski, o.c., s. 10.

⁶⁴ Nawet w okresie obowiązywania prawa nadbrzeżnego stosunkowo wcześniej wyłączono spod niego uratowane osoby. S. Matysik, *Prawo nadbrzeżne*, o.c., s. 83.

wany do ratownictwa, stąd też właściciele statku w zasadzie nie mieli prawa do wynagrodzenia, jeżeli osobiście nie brali udziału w akcji ratowniczej⁶⁵.

W okresie od średniowiecza do XVIII w. włącznie ratownictwo zachowywało zasadniczo charakter ochotniczy. Wyjątek stanowiło tutaj państwo kościelne, gdzie papież Pius V w roku 1566 nakazał wszystkim marynarzom, rybakom i mieszkańcom portów udzielanie pomocy statkom i rozbitkom⁶⁶. Ponadto określone obowiązki w związku z ratownictwem morskim nakładano na pewne kategorie ludzi. Jedną z nich stanowili sołtysi wsi nadbrzeżnych, których obowiązkiem, przynajmniej na niektórych terenach, było zabezpieczenie mienia rozbitków, a często także czynne organizowanie akcji ratowniczych, oraz mieszkańcy wsi, przy czym obowiązek udziału w ratowaniu zwykle nie wykluczał prawa do wynagrodzenia⁶⁷. Do drugiej grupy zobowiązanych do ratownictwa należeli członkowie załogi ratowanego statku, często pod groźbą kary, przy czym wspomniany obowiązek często nie wykluczał prawa do wynagrodzenia⁶⁸.

Oryginalny przepis zawierało prawo pruskie, które nakładało obowiązek uczestniczenia w akcji ratowniczej na pasażerów⁶⁹. Ponadto prawo brytyjskie nałożyło na początku XVIII w. na wszystkich dowódców okrętów wojennych i kapitanów statków handlowych obowiązek udzielania pomocy statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie⁷⁰. Podobny obowiązek nałożyło na dowódców eskadr i okrętów wojennych prawo francuskie pod sankcją usunięcia ze stanowiska⁷¹. Ogromne zmiany w technice i organizacji żeglugi, jakie miały miejsce w XIX w. nie ograniczające się zresztą wyłącznie do zastosowania napędu parowego, spowodowały poważne zmiany również na płaszczyźnie prawnej, których omówienie wychodzi już poza zakres określony tytułem artykułu ramy. Warto jednak dodać, iż pewne wcześniej ukształtowane podstawowe zasady prawne nie

⁶⁵ Zasada ta uległa stopniowo zmianie dopiero w XIX w. W. Kennedy, o.c., s. 125.

⁶⁶ J. Mühl, o.c., s. 52; R. Rodière, *Traité générale de droit maritime*, t. IV, Paris 1972, s. 16.

⁶⁷ S. Matysik, *Prawo morskie*, o.c., s. 177; H. Kalthoff, o.c., s. 34, 35, 41, 45, 59, 63; R. Rodière, o.c., s. 162.

⁶⁸ O obowiązku takim mówiły Zwoje Oleronkie — J. Le Clère, o.c., s. 138. Obowiązek załogi przewidywały także recesy Hanzy i prawo wielu miast niemieckich — por. H. Kalthoff, o.c., s. 26, 27, 31, 34, 45, 59 i 63. Bliżej patrz R. Le Brun, o.c., s. 14 i in.; R. Rodière, o.c., s. 162.

⁶⁹ Por. § 1762 i 1763 pruskiego Landrechtu z 1794 r. (Allgemeine Landrecht für die preussischen Staaten), R. Le Brun, o.c., s. 4.

⁷⁰ The Act 12 Anne z 1713 r. — W. Kennedy, o.c., s. 78.

⁷¹ Décret du 21 VIII 1790, concernant les peines à infliger pour les fautes et délits dans l'armée navale et dans les ports et arsenaux, R. Rodière, o.c., s. 172.

uległy zmianie. Przede wszystkim, mimo zasadniczej zmiany całego układu stosunków społeczno-gospodarczych, nie została nigdzie zakwestionowana sama zasada odpłatności za ratowanie mienia na morzu, chociaż jej powstanie było ściśle powiązane z prawem nadbrzeżnym, a więc instytucją całkowicie obcą w stosunkach kapitalistycznych. Ponadto prawo do wynagrodzenia za ratownictwo nadal uzależniano od pozytywnego wyniku akcji ratowniczej oraz uwzględniano wartość uratowanego mienia przy ustalaniu jego wysokości. Co więcej, te podstawowe reguły zostały przyjęte w konwencji międzynarodowej podpisanej w Brukseli 23 września 1910 r.⁷² i powszechnie obowiązują nadal, w tym również i w Polsce⁷³.

WOJCIECH ADAMCZAK (Gdańsk)

INSTITUTION DU SAUVETAGE MARITIME AVANT L'APPLICATION DE LA PROPULSION A VAPEUR DANS LA NAVIGATION

Résumé

Du point de vue des possibilités d'accorder une aide efficace en mer on peut saisir en tant qu'un ensemble toute la période depuis les premières formes de la navigation jusqu'à l'introduction de la propulsion à vapeur; ce n'était que l'introduction de cette propulsion qui causa un grand changement.

Le sauvetage maritime est aussi ancien que la navigation. Dans l'antiquité il avait surtout le caractère riverain. Le droit romain ne forma pas la notion de droit de sauvetage maritime. Pendant que le droit romain était en vigueur on traitait d'une façon pareille les cas où on trouva le bien sur la côte, sauvetage *sensu stricto*, comme le fait de repêcher un bien coulé dans la proximité des côtes. Le problème fondamental que le droit romain solutionna en rapport avec le sauvetage fut le problème de la propriété du bien sauvé et la question de la protection des naufragés.

Le développement de l'institution du sauvetage maritime contemporain est historiquement lié avec le droit littoral (*ius naufragii*) qui influençait de deux manières son façonnement. D'un côté le droit littoral évoluait à l'annexion du bien entier, sauvé de la catastrophe, sans mérite de la part de ceux qui exécutaient le droit, aux formes allégées où *ius naufragii* fut limité à une partie de ce bien. Les souverains féodaux contribuaient maintes fois au sauvetage. De l'autre côté ce droit exerçait une certaine influence sur la formation des principes juridiques du sauvetage maritime aussi dans les cas où on le combattait, puisque la récompense pour le sauvetage du bien devait encourager à prêter son concours aux naufragés, consistant en même temps un équivalent pour le fait qu'on n'exécute pas le droit littoral.

⁷² Konwencja o ujednoliceniu niektórych przepisów dotyczących pomocy i ratownictwa morskiego (Dz. U. 101 z 1938 r., poz. 672).

⁷³ Por. art. 232 i n. k.m.

Le développement de nouveaux principes du sauvetage maritime coïncide avec la disparition définitive du droit littoral. En mesure de développement de la technique de navigation, peu à peu croît la signification de l'aide accordée aux bateaux par des bateaux, pendant que le sauvetage commence à perdre son caractère exclusivement littoral. Jusqu'à présent il procédait le plus souvent en qualité de ce qu'on sauva de la catastrophe maritime. Le bien sauvé entraît en possession des sauveurs, qui avaient immédiatement la possibilité d'exécuter ses prétentions. La situation devint tout à fait différente au moment où le sauveur aidait seulement l'équipage de bateau menacé.

Les nouveaux principes de récompenser les sauveurs, qui s'affermirent au cours du XVIII^e et au début du XIX^e restaient sous une forte influence des règles façonnées à l'époque d'existence du droit littoral. Dans les temps où une partie du bien sauvé appartenait aux sauveurs, en tant qu'une récompense, sa valeur constituait toujours la limite supérieure de cette récompense. Afin de recevoir une récompense le sauveur devait au moins sauver un certain bien. Ce système donna le commencement du principe nommé ensuite principe *no cure - no pay* qui garde son actualité aussi a'présent.