

Odrestaurowany wrak okrętu *Vasa* w muzeum w Sztokholmie.
Fot. Wikipedia, domena publiczna

MARCIN SABACIŃSKI

KOMERCYJNA EKSPLORACJA WRAKÓW

KILKA UWAG O ZASADNOŚCI RATYFIKACJI NOWEJ KONWENCJI UNESCO

Dyskusja nad potrzebą ratyfikowania przez Polskę Konwencji o Ochronie Podwodnego Dziedzictwa Kulturowego UNESCO z 2001 r. jest doskonałą okazją do zasygnalizowania pewnego narastającego problemu. Od lat na rynku antykwarycznym pojawiają się w sprzedaży przedmioty wydobyte z dna mórz i oceanów, które z powodu swego znaczenia dla dziedzictwa bądź z racji szacunku dla ofiar katastrof morskich nie powinny się tam znaleźć. Działania społeczności międzynarodowej i procesy są-

dowe, wszczynane przez rządy państw roszcujących sobie prawo do poszczególnych wraków i ich zawartości, jak dotąd nie są w stanie zahamować tego procederu; dodają mu jedynie atrakcyjności medialnej. Profesjonalna eksploracja dziedzictwa morskiego wyłącznie dla zysku stała się faktem.

COMMERCIAL EXPLORATION OF WRECKS REMARKS CONCERNING THE JUSTIFIABILITY OF RATIFYING UNESCO'S NEW CONVENTION ON THE PROTECTION OF THE UNDERWATER CULTURAL HERITAGE

The article is devoted to some examples of the commercial exploration of historic wrecks. It presents the history of the most famous exploration company, i.e. Odyssey Marine Exploration from America, as well as the example of stealing Chinese porcelain from a wreck on the South China Sea and putting it up for auction attended by prestigious European museums. The author also recounts the example of the court battle between the government of Finland and the discoverers of a wreck with works of art, as well as the sensational discovery of a load of the oldest champagne in the world on the seabed near the coast of the Åland Islands and how it found its way to an auction house. He also presents the case of the full commercialization of the wreck of the HMS Titanic. Such examples of using objects of underwater cultural heritage are then compared to the situation on Polish internal waters. Threats to historic wrecks are discussed and relevant regulations are described in their context. The article is to signal one of the greatest problems of protecting underwater cultural heritage, i.e. theft and the commercial exploration of wrecks and points out the benefits that will be brought about by Poland's ratifying the 2001 Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage.



Ładunek wraku *Nuestra Señora de las Mercedes* w magazynach firmy Odyssey. Fot. Odyssey Marine Exploration, www.archeowieści.pl

Pod względem prawnym obszary morskie dzielą się na kilka stref podlegających odmiennym regulom; z grubsza można je podzielić na wody międzynarodowe oraz podległe jurysdykcji poszczególnych państw. O ile większość krajów z dostępem do morza ma i egzekwuje przepisy regulujące wydobywanie mienia z wraków oraz ochronę znalezisk cennych kulturowo, o tyle na otwartym morzu pierwszeństwo jak dotąd miały zasady ratownictwa okrętowego i prawo znaleźnego. W sprawach ratownictwa morskiego, na które bardzo często powołują się eksploratorzy, obowiązuje Międzynarodowa Konwencja o ratownictwie morskim przyjęta przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie 28 kwietnia 1989 r.¹. Zapisano w niej obowiązek wypłaty wynagrodzenia za uratowanie mienia na morzu. Jednak warunkiem, który musi być spełniony, jest faktyczne zagrożenie dla tego mienia, a działania ratownicze nie mogą być prowadzone wbrew woli właściciela ładunku. Jednocześnie każdy sygnatariusz konwencji może zastrzec sobie prawo do jej niestosowania w kilku sytuacjach, m.in. gdy dane mienie stanowi dobro kulturowe o walorach prehistorycznych, archeologicznych lub historycznych i znajduje się na dnie morskim².

Na temat obiektów o charakterze archeologicznym i historycznym wypowiedzią się również Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay 10 grudnia 1982 r.³, jednak w praktyce określa jedynie obowiązek preferencyjnego traktowania państwa pochodzenia znaleziska oraz współpracy przy ochronie znalezisk. W żaden sposób nie była ona w stanie ograniczyć komercyjnej eksploracji wraków i nie przyczyniła się też do ograniczenia zwykłej grabieży morskiego dziedzictwa. Praktyka wskazuje, że nawet na obszarach poddanych jurysdykcji poszczególnych państw podejmowane są, i to z powodzeniem, próby rabowania ładunku historycznych łodzi i okrętów. Oprócz zwykłych szabrowników, w tej niszy działają także duże firmy eksploracyjne z najnowocześniejszym sprzętem i budżetami nieporównywalnymi z jakkolwiek instytucją naukową. Wielokrotnie z premedytacją wchodziły one w otwarty konflikt z rządami państw rozciągających swoją opiekę prawną na eksploatowane przez nich wraki czy też posiadającymi prawo własności do eksploatowanego ładunku. Jak już wspomniano, nie są w stanie ich odstraszyć ani potępienie społeczności międzynarodowej, ani głośne procesy sądowe. Gra bowiem jest

warta świeczki. Na morskim dnie spoczywa ogromna liczba zatopionych jednostek, ze wszystkich okresów historycznych, niektóre szacunki sięgają nawet trzech milionów wraków⁴. Być może są to obliczenia znacznie przesadzone, jednak należy pamiętać, że sama II wojna światowa, i tylko na Atlantyku, ma na swoim koncie kilka tysięcy storpedowanych i zbombardowanych okrętów, a przecież powinniśmy brać pod uwagę nie tylko minione stulecie⁵. Trzeba sobie uświadomić, że transport morski przez wieki był podstawowym sposobem spedycji nie tylko w Europie i Nowym Świecie, a katastrofy stanowiły nieuniknione ryzyko. Jeżeli doliczymy wszelkiego rodzaju operacje wojskowe i bitwy, których widownią były morza i oceany na całym świecie, okaże się, że poszukiwacze wraków rzeczywiście mają w czym wybierać.

Historyczne wraki stanowią prawdziwe kapsuły czasu, których próżno szukać na suchym lądzie. Od momentu zatonięcia do chwili odkrycia pozostają w stanie praktycznie niezmiennym, bez żadnej ingerencji ludzkiej, a ich kondycja zależy wyłącznie od warunków przyrodniczych i składu chemicznego wody. Jest to sytuacja wyjątkowa, którą porównać można jedynie do otwarcia nienaruszonego grobowca. Porównanie to wydaje się być tym bardziej zasadne, że wraki bardzo często bywają miejscami ostatniego spoczynku swych załóg i pasażerów. Tym, co je różni od zwyczajnych grobowców, jest zastygły obraz normalnego funkcjonowania i codziennych okrętowych czynności, który jawi się oczom odkrywców jak kadr z filmu. Przy sprzyjających warunkach środowiskowych te kapsuły czasu mogą się zachować w postaci, która potrafi oszołomić. Chyba najlepszym przykładem takiego wyjątkowego znaleziska jest szwedzki galeon *Vasa*, który, wydobyty w całości, stanowi sam w sobie dzieło sztuki⁶. Wraki są najciekawszymi obiektami badawczymi, jakie mogą sobie wymarzyć archeolodzy, historycy czy historycy sztuki. Jednak oprócz wymiaru emocjonalnego, znaczenia dla dziedzictwa kulturowego i wartości naukowej, zatopione okręty i ich ładunek mają całkiem wymierną wartość materialną. Nie ulega wątpliwości, że istnieje ogromne zapotrzebowanie czarnego rynku antykwarycznego na zabytki marynistyki i pamiątki wydobyte z konkretnych historycznych wraków, jednak ostatnie lata wskazują na inne, bardziej atrakcyjne źródło zysku z eksploatacji wraków. Obecnie działalność profesjonalnych i dobrze wyposażonych firm eksploracyjnych koncentruje się na wyszukiwaniu jednostek, które zatoniły z ładunkiem szlachetnego kruszcu, dzieł sztuki bądź cennych obiektów kolekcjonerskich, jak np. porcelana.

Modelowym przykładem takiej strategii biznesowej jest notowana na amerykańskiej giełdzie spółka z Florydy – Odyssey Marine Exploration Inc., która jako cel obrała okręty przewożące ładunek kruszczowych monet bądź złoto i srebro w sztabach. Najgłośniejszą z jej zdobyczy i chyba jedną z niewielu, z których musiała całkowicie zrezygnować, stała się fregata *Nuestra Señora de las Mercedes*, płynąca w 1807 r. z Peru do Hiszpanii z ładunkiem przypraw oraz złotych i srebrnych monet. U wybrzeży Portugalii konwój został zaatakowany przez Anglików i fregata zatoniła z całym ładunkiem oraz 249-osobową załogą. Jej wrak został odkryty przez Odyssey na zachód od Gibraltaru, ale utrzymywano to

w tajemnicy. W 2007 r. dwa okręty badawcze należące do spółki zacumowały w porcie w Gibraltarze i rozpoczęły operację pod roboczą nazwą „Black Swan”. W tajemnicy zaczęto wydobywać ładunek wraku, którego lokalizacji nie podano. Hiszpanie zaczęli podejrzewać, że eksplorowany jest jeden z wraków stanowiących ich dziedzictwo, jednak Amerykanie utrzymywali, że w porozumieniu z brytyjskim rządem poszukują okrętu *HMS Sussex* z dziesięcioma tonami złota na pokładzie. Kutry patrolowe marynarki wojennej mogły eskortować statki poszukiwaczy jedynie na wodach należących do Hiszpanii, z kolei port ich cumowania – Gibraltar – jest terytorium brytyjskim, więc sytuacja wydawała się nie do rozwiązania. Ostatecznie sąd hiszpański wydał nakaz przeszukania okrętów *Odyssey*, ale ładunek eksplorowanego wraku zdążono już wydobyć i przewieźć specjalnie wycarterowanym samolotem na Florydę. Skandal wybuchł dopiero, gdy ujawniono, że łupem jest 17 ton srebrnych i złotych monet oraz inne kosztowności. W związku z roszczeniami strony hiszpańskiej, amerykański sąd nakazał ujawnić miejsce spoczynka wraku oraz dane na temat jego ładunku. Te informacje pozwoliły Hiszpanii przedstawić dowody, że chodzi o *Nuestra Señora de las Mercedes*, okręt flagowy hiszpańskiej marynarki wojennej i wnieść roszczenia do wraku oraz jego zawartości. W 2012 r., po rozprawie w amerykańskim Sądzie Najwyższym, który odrzucił apelację firmy *Odyssey*, skarb powrócił do Hiszpanii. Spółka zajęła się eksploracją innych wraków, m.in. *SS Gairsoppa*, brytyjskiego okrętu transportowego, który w lutym 1941 r. zatonął 300 mil od wybrzeży Irlandii po storpedowaniu przez niemiecką łódź podwodną. W ciągu dwóch lat zdalnie sterowane roboty wydobły z głębokości pięciu kilometrów prawie trzy tysiące sztab srebra, co daje w sumie około stu ton kruszcu. Cała operacja została przeprowadzona w porozumieniu z rządem brytyjskim, który przyznał *Odyssey Marine* prawo do 80 proc. ładunku w zamian za poniesienie kosztów związanych z procesem eksploracji.

Przykład działalności spółki z Florydy jednoznacznie pokazuje, że obiekty dziedzictwa morskiego mogą być traktowane całkowicie komercyjnie, na równi z zasobami naturalnymi dna morza. O ile łatwo można wyjaśnić motyw kierującą firmą poszukiwawczą, a nawet zaangażowanie rządu brytyjskiego w akcję wydobycia swojej własności z wraku zatopionego stosunkowo niedawno, o tyle wyjątkowo niepokojące jest określanie takich inicjatyw jako badań archeologicznych, ratowania obiektów dziedzictwa oraz sugerowanie, że mają one charakter naukowy. Oczywiście, przedstawiciele *Odyssey* w wypowiedziach medialnych chętnie odwołują się do takiej argumentacji, jak również organizują wystawy wydobytych przez siebie zabytków, współpracując przy produkcji telewizyjnych programów popularnonaukowych, dokładają starań, by stworzyć wrażenie, że celem firmy jest działanie dla dobra światowego dziedzictwa i nauki. Jednak trzeba stanowczo stwierdzić, że ich prace nie mają nic wspólnego z archeologią ani ochroną zabytków. Zarówno cel, jak i metoda prowadzenia eksploracji są zaprzeczeniem reguł naukowych, a dane o obiektach dziedzictwa zebrane „przy okazji” nie mogą być podstawą do twierdzeń o naukowości przedsięwzięcia. Dla przykładu, władze Meksyku w 2009 r.



Sztaby srebra wydobyte z wraku *SS Gairsoppa*.

Fot. *Odyssey Marine Exploration*, www.archeowieści.pl

Sztaba srebra z wraku *Gairsoppa*, próba 999, waga 31 kg (1095 uncji).

Fot. *Odyssey Marine Exploration*, www.archeowieści.pl

odmówiły współpracy z *Odyssey*, uznając, że firma nie spełnia wymogów ustanowionych w przepisach dotyczących badań archeologicznych⁷, że jej celem nie jest prowadzenie badań naukowych, że nie współpracują z nią archeolodzy ani żadne placówki typu uniwersyteckiego o międzynarodowej renomie, a za wnioskami o dostęp do wraków stoi chęć wydobycia dużych ładunków złota, srebra i szlachetnych kamieni⁸. Trzeba mieć świadomość, że uznanie przez jakiegokolwiek państwo podobnych działań za badania naukowe czy formę udostępniania dziedzictwa podmorskiego byłoby legitymizacją zwykłego rabunku dziedzictwa morskiego.

Aktywność dużych firm, jak *Odyssey*, odbywa się jawnie i pod czujnym okiem społeczności międzynarodowej, lecz działania eksploracyjne na mniejszą skalę prowadzone są najczęściej w tajemnicy i z pominięciem prawa. Obiekty pozyskane z wraków identyfikowane są dopiero w momencie pojawienia się na rynku, a wtedy bardzo trudno określić, gdzie zostały wydobyte, zgłosić roszczenia i udowodnić przestępstwo. Wydarzeniem, które unaoczniało społeczności międzynarodowej rzeczywiste mechanizmy tego procederu, był rabunek wraku *Geldermalsen*. Holenderski okręt Kompanii Wschodnioindyjskiej z ładunkiem chińskiej porcelany, herbaty, laki, przypraw i złota, rozbił się o rafy na Morzu Południowochińskim w styczniu 1752 r. W roku 1985 brytyjski poszukiwacz skarbów, Michael Hatcher, wydobyl z jego ładowni 160 000 lub 170 000 sztuk chińskiej porcelany, wybierając tylko kompletne okazy, 160 sztab złota, dwa działa z brązu i wiele innych zabytków. Świadczenie eksploracji relacjonowali, że przedmioty o niewielkiej wartości materialnej były ignorowane bądź niszczone. Porcelana w pośpiechu została rozprzedana przez dom aukcyjny *Christie's* w Amsterdamie jako „cargo z Nankinu” za cenę zbliżoną do 16 mln dolarów, a dla uniknięcia roszczeń rządu holenderskiego w katalogach aukcyjnych nie podano nazwy okrętu. Do dziś na rynku antykwarycznym można napotkać resztki tego zbioru. Nie był to jedyny wrak z ładunkiem porcelany obrabowany przez Michaela Hachera. Wiadomo jeszcze o co najmniej dwóch wcześniejszych, a mianowicie o chiń-

skiej dżonce z 1640 r. i o okręcie z okresu panowania dynastii Song (960–1279). Ten ostatni, po opróżnieniu, został rozsadzony dynamitem, żeby utrudnić chińskim władzom zlokalizowanie miejsca przestępstwa. Sprawa *Geldermalsen* odbiła się na świecie szerokim echem, przede wszystkim z powodu uczestnictwa w całym procederze renomowanego domu aukcyjnego Christie's i – jak się również okazało – kilku renomowanych muzeów (m.in. British Museum), które wzięły udział w aukcji⁹.

Jednak nie zawsze batalia o zachowanie podwodnego dziedzictwa kulturowego musi być skazana na porażkę. Interesującym, a co ważniejsze – dobrze udokumentowanym w literaturze przykładem uratowania wraku przed komercyjną eksploracją jest historia *Vrouw Maria*, spoczywającego u wybrzeży Finlandii od jesieni 1771 r. Zgodnie z dokumentami komory celnej w Sund, jego ładownie wypełniały cynk, barwniki, cukier, kawa, tkaniny, rtęć, artykuły spożywcze oraz ładunek srebra i dzieła sztuki przeznaczone dla carycy Katarzyny Wielkiej. Płynął z Amsterdamu do Petersburga, jednak na fińskich wodach zmylił drogę i rozbił się na skałach. Załoga próbowała ratować okręt i jego ładunek, lecz ziarna kawy zatkały pompy i po pięciu dniach *Vrouw Maria* zatonał. Udało się ewakuować jedynie srebro i kilka obrazów. Próby odszukania miejsca katastrofy podejmowano od lat 70. XX w., jednak udało się to dopiero w 1999 r. Był to sukces stowarzyszenia powołanego dla wspierania inicjatywy odkrycia i zbadania wraku *Vrouw Maria*. Odkrywczy zostali nagrodzeni medalem przez fińską Narodową Radę Zabytków, lecz dwóch z nich wniosło pozew do sądu. Domagali się nagrody za wydobycie z wraku, za zgodą Narodowej Rady Zabytków, sześciu przedmiotów, które miały potwierdzić identyfikację okrętu. Ponadto zażądali prawa własności do całego wraku oraz prawa do przeprowadzenia czynności jego wydobycia. Chcieli, by uznano, że uzyskane pozwolenie na wydobycie sześciu przedmiotów jest jednoznaczne z zawarciem umowy na wydobycie całości ładunku. Argumentowali, że mają do tego prawo, ponieważ byli w miejscu katastrofy pierwsi i mieli odpowiedni sprzęt techniczny, a jednocześnie uzyskali prawo własności wraku przez przywłaszczenie. Powoływali się przy tym na prawo morskie. Sąd Okręgowy w Turku po dwóch rozprawach w 2002 r. uznał, że ustawa o ochronie zabytków jest aktem prawnym mającym zastosowanie w pierwszej kolejności, przed prawem morskim oraz że wrak nie jest zagrożony ani nie stanowi wraz z ładunkiem zagrożenia dla ruchu morskiego czy dla środowiska, więc nie ma konieczności jego wydobycia. Powodowie skierowali sprawę do Sądu Apelacyjnego, który w 2005 r. oddalił ją, odnosząc się m.in. do sprawy własności wraku. Uznał, że jego przywłaszczenie nie miało miejsca, ponieważ powodowie musieliby być w posiadaniu obiektu bądź sprawować nad nim rzeczywistą kontrolę. Stwierdził też, że właścicielem zabytku jest państwo. Rok później sprawa znalazła się z kolei w Europejskim Trybunale Praw Człowieka, gdzie odkrywcy domagali się nagrody za ratownictwo bądź rekompensaty za utraconą własność. W 2009 r. Trybunał sprawę oddalił, uznając, że Finlandia nie naruszyła praw eksploratorów. Pochodną zmagani o wrak było wyznaczenie strefy ochronnej wokół miejsca katastrofy, w której nie można kotwiczyć ani nurkować. Obecnie *Vrouw Maria*

podlega ścisłemu nadzorowi, jest regularnie filmowana i fotografowana, a jej ochronę sprawuje dodatkowo straż przybrzeżna¹⁰.

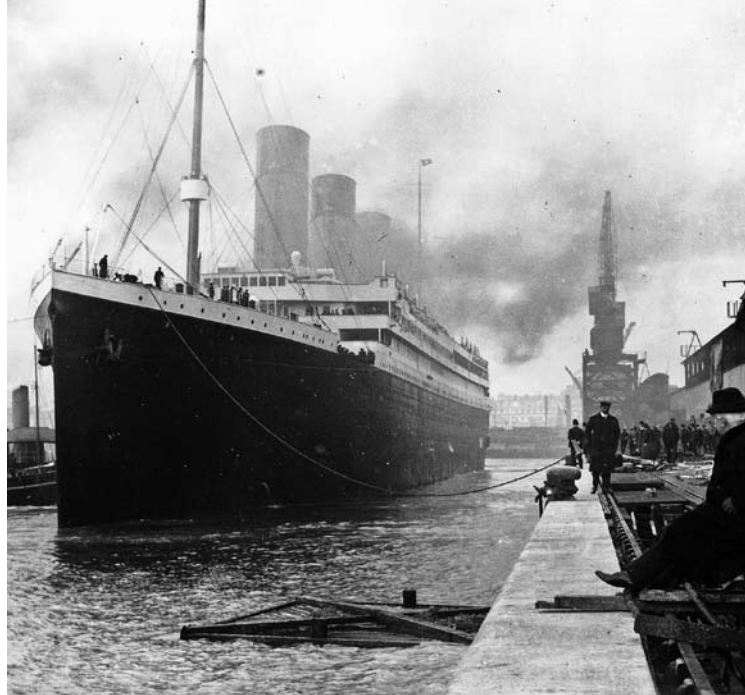
W 2010 r. Finlandia musiała podjąć decyzję w sprawie innego odkrycia, które trafiło na pierwsze strony gazet. U wybrzeży Wysp Alandzkich nurkowie odkryli wrak, z którego wydobyto sto czterdzieści pięć butelek, w których znajdował się szampan oraz pięć zawierających piwo. Okazało się, że szampan pochodzi z końca XVIII w. i wciąż nadaje się do spożycia, jest zatem najstarszym trunkiem tego typu na świecie. Władze Alandów zdecydowały o komercyjnym wykorzystaniu znaleziska. Urządzono degustacje dwóch butelek, a kolejne w 2011 i 2012 r. wystawiono na licytację, na których osiągnęły rekordy cenowe. Część ładunku przekazano muzeom na Alandach, a jedną butelkę do muzeum szampana Veuve Clicquot we Francji. Dochód ze sprzedaży przeznaczony został na cele charytatywne – podnoszenie jakości wód oceanicznych oraz wspieranie archeologii morskiej¹¹. Decyzja o spieniężeniu tych obiektów jest dość dyskusyjna. Bez wątplenia władze Wysp Alandzkich działały zgodnie z uprawnieniami właściciela, ale stworzono niebezpieczny precedens, który może mieć konsekwencje w przyszłości. Należy zwrócić uwagę, że jest to działanie, które ma zupełnie inny wymiar, niż zaangażowanie rządu brytyjskiego we współpracę z firmą Odyssey przy wydobyciu ładunku srebra. Ładunek sztab srebra z wraku *SS Gairsoppa* miał mniej niż 100 lat, przed zatonięciem należał do Korony i sam w sobie reprezentował przede wszystkim wartość kruszcu, która była zauważalną pozycją w budżecie państwa. Trunek z Alandów jest znaleziskiem absolutnie unikatowym, ale jego wartość komercyjna, mimo rekordowych cen, jest nieporównywalna z aspektem zabytkowym. Udostępnienie szampana na komercyjnym rynku powinno być wyjątkiem, który nie będzie powtarzany, stanowił bowiem działanie sprzeczne z zapisami Konwencji o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego i niósł groźbę powielania podobnych inicjatyw na rzecz kolekcjonerów antyków, co w następnej kolejności mogłoby prowadzić do organizowania komercyjnej eksploracji wraków pod auspicjami państwa. Trzeba pamiętać, że ujęte w Konwencji zasady ochrony dziedzictwa podmorskiego wynikają z wielu lat doświadczeń w wyścigu z niszczycielami wraków i nielegalnymi kolekcjonerami pamiątek, a jej zapisy, które niekiedy mogą wydawać się nadmiernie restrykcyjne, mają na celu choć o krok uprzędzić kreatywność rabusiów w ich drodze do zatopionych skarbów. Część obowiązujących zasad prawnych w zakresie ochrony zabytków powstała w reakcji na patologie i wprowadza ograniczenia uciążliwe również dla działań w dobrej wierze.

Sprawą o dużo większym ładunku emocjonalnym jest potraktowanie w ostatnich latach szczątków *Titanica* jako skarbcza trofeów. Spółka RMS Titanic, która w amerykańskim sądzie uzyskała prawo własności do wraku i jego zawartości, wystawiła na sprzedaż w 2012 r. pięć i pół tysiąca przedmiotów wydobytych z okrętu. W większości były to przedmioty osobiste ofiar katastrofy. Licytacja obwarowana została warunkiem, że zbiór zostanie kupiony jako całość, a nabywca udostępni go publiczności oraz do celów naukowych i edukacyjnych. Przedmioty zostały więc potraktowane jak pełnoprawne zabytki, jednak zapomniano, że w większości

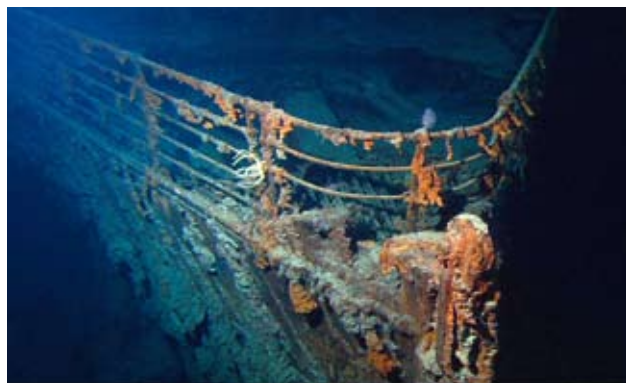
należą do osób tragicznie zmarłych, znanych z imienia i nazwiska, o których pamięć jeszcze się nie zatarła, a ich spadkobiercy i bliscy wciąż żyją. Ponadto sposób ich pozyskania nie spełnia żadnych standardów badań naukowych, które mogłyby być ewentualnym usprawiedliwieniem takich działań. Badania archeologiczne bardzo często wiążą się z eksploracją cmentarzysk i pozyskiwaniem z nich artefaktów, jednak nigdy nie stają się one trofeami kolekcjonerskimi. Są przechowywane w placówkach naukowych i muzeach, które mają status instytucji zaufania społecznego. Natomiast w sytuacji, gdy możemy zidentyfikować tożsamość zmarłego, badania stają się formą ekshumacji i wyposażenie grobowe tylko wyjątkowo trafia do gablot muzealnych¹².

Wyrok sądu amerykańskiego i postępowanie spółki RMS Titanic naruszyły pewne tabu. Pełne skomercjalizowanie wraku *Titanica*, kulturowego symbolu katastrof morskich i tragedii rozbitków, doprowadziło do sytuacji, której nie można porównać z żadnym innym wrakiem-cmentarzyskiem. Firma RMS Titanic prowadzi eksplorację wyposażenia i ładunku okrętu, wydobywając nawet kawałki poszycia, które następnie trafiają na rynek. Poza nimi na dnie pojawiają się nie nękanie przez nikogo nielegalni eksploratorzy oraz organizowane są komercyjne wycieczki w batyskafach. Kwitnie także indywidualna turystyka podwodna. Wrak, który niszczy w zastraszającym tempie z powodu niesprzyjających warunków środowiskowych, dodatkowo dewastowany jest przez wizytujących go gości. Ginie coraz więcej przedmiotów i wyposażenia statku, włączając duże elementy konstrukcyjne. Ponadto dno na miejscu katastrofy zaścienione jest współczesnymi butelkami i puszkami po napojach, na skutek zwyczaju wznoszenia toastu za poległych przez załogi jednostek przepływających nad wrakiem. Wydaje się, że przykład *Titanica*, gdzie sytuacja chyba całkowicie wymknęła się spod kontroli, najlepiej ilustruje konieczność pilnego wdrożenia w życie konwencji szczegółowo regulującej postępowanie z historycznymi wrakami.

Czy taka konwencja potrzebna jest również Polsce? Na obszarze Bałtyku należącym do polskiej strefy wód terytorialnych spoczywa wiele wraków z okresów od średniowiecza do II wojny światowej i współczesności. Państwo polskie ma pod swoją opieką trzy niemieckie transportowce z II wojny światowej, mające status mogiły wojennej, gdzie zabronione jest nurkowanie w promieniu 500 m od miejsca katastrofy. Są to *Steuben*, na którym zginęło 4500 osób, *Goya* z 6000 ofiar i *Wilhelm Gustloff*, w którym spoczywa ponad 9000 pasażerów¹³. Pomimo zakazów, wraki te są wciąż okradane, można spotkać się z opinią, że nurkowanie na nich nie stanowi problemu, jeżeli tylko wypłynie się z Bornholmu, nie zgłaszając rejsu w polskim Urzędzie Morskim¹⁴. W 2011 r. Straż Graniczna zatrzymała grupę obywateli Szwecji, którzy prowadzili nielegalne nurkowanie na wraku *Goyi* z jachtu bez rejestracji, oznaczeń i dokumentów jednostki¹⁵. Ponadto, zgodnie z relacjami nurków z Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku, inne wraki polskiego Bałtyku są tak mocno narażone na rabunek, że jeżeli tylko można, nie podaje się ich lokalizacji do wiadomości publicznej. Okazuje się, że problemy, z którymi boryka się społeczność międzynarodowa, nie ominęły również Polski, ujawniając się w proporcjach właściwych dla wielkości i jakości naszego rodzimego



Titanic w dokach Southampton. Fot. Wikipedia, domena publiczna



Kosz na dziobie *Titanica* w 2004 r. Fot. Wikipedia, domena publiczna

dziedzictwa. Anegdotycznie, mamy też własne odkrycie historycznego trunku. Na przełomie czerwca i lipca 2014 r. w trakcie badań archeologicznych 200-letniego wraku w Zatoce Gdańskiej natrafiono na zamkniętą kamionkową butelkę. Butelki tego typu, z charakterystycznym napisem SELTERS na stemplu poniżej szyjki, służyły do transportu i przechowywania wody mineralnej sprowadzanej z Hesji, ze źródeł w górach Taunus. Badania chemiczne znaleziska wykazały, wbrew oczekiwaniom, że w butli znajduje się alkohol, a nie woda. Wszystko wskazuje na to, że jest to 14-procentowy destylat rozcieńczony wodą Selters, najprawdopodobniej gin¹⁶. Szczegółowe analizy trwają.

Ochrona dziedzictwa podmorskiego w Polsce opiera się na ustawie o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, przy czym nasza definicja zabytku archeologicznego nie przewiduje cezury czasowej, więc można ją odnieść nawet do nowożytnych wraków. Wszelkie działania mające na celu odkrycie, rozpoznanie, udokumentowanie i zabezpieczenie takiego zabytku są badaniami archeologicznymi, które wykonywać mogą jedynie specjaliści, za zgodą odpowiednich urzędów¹⁷. Regulacje są jasne, lecz kiedy zagłębimy się w przepisy, natrafimy na kilka konfliktów utrudniających pracę służb ochrony zabytków. Ustawa o obszarach morskich RP



XVIII-wieczna chińska eksportowa porcelana, Muzeum Guimet, Paryż. Źródło: Wikipedia, domena publiczna

pozwała na przeszukiwanie wraków praktycznie każdemu, po uzyskaniu odpowiedniego pozwolenia¹⁸. Zgodnie z Kodeksem morskim i jego aktami wykonawczymi, wydobyte lub uratowane na morzu mienie w określonych przypadkach może zostać wystawione na licytację, a ratującemu przysługuje gratyfikacja zgodnie z zasadami ratownictwa morskiego¹⁹. W literaturze specjalistycznej można napotkać pogląd, że prawo ochrony zabytków powinno być stosowane w pierwszej kolejności, jako *lex specialis* (prawo o większym stopniu szczególności) w stosunku do krajowego prawa morskiego niezajmującego się sprawami ochrony dziedzictwa²⁰. Mimo wszystko najtrudniejszym aspektem zagadnienia pozostaje kwestia własności tych historycznych wraków, których drogę morską i pochodzenie jesteśmy w stanie ustalić. Jak dotychczas, na gruncie rodzimym nie ma w tym zakresie orzecznictwa sądów i traktujemy je jak zabytki archeologiczne. Jednakże w świetle przytoczonych przykładów dzięki eksploracji czy doświadczeń Finlandii z wrakiem *Vrouw Maria* bez trudu można sobie wyobrazić roszczenia sądowe do obiektów dziedzictwa. Być może jest to tylko kwestia czasu. Trudna do przecenienia staje się więc rola Konwencji UNESCO o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego. Wszystkie obiekty o charakterze kulturowym, historycznym lub archeologicznym, a szczególnie statki, samoloty i inne pojazdy leżące pod wodą od ponad stu lat, uznawane są przez nią za chroniony obiekt dziedzictwa. Konwencja wskazuje, jakimi metodami należy je chronić i badać oraz w sposób jednoznaczny wyłącza je z obrotu komercyjnego.

Wprowadzenie do krajowego obrotu prawnego skodyfikowanych zasad ochrony dziedzictwa podwodnego należy więc uznać za konieczność. Praktyka zwalczania nielegalnej eksploracji dziedzictwa archeologicznego na lądzie wskazuje, że krajowe przepisy ochrony zabytków są nie do końca jasne dla osób postronnych. Na etapie

spraw karnych wymagają przedstawiania ekspertyz, urzędowych interpretacji oraz szczegółowego wyjaśnienia policjantom, prokuratorom i sędziom specyfiki dziedzictwa, często całkowicie od postaw. Przyjęcie Konwencji powinno znacznie uprościć podobne działania dla obszarów morskich. Z niecierpliwością czekam na moment jej podpisania.

PRZYPISY

- ¹ Dz.U. 2006 nr 2007, poz. 1523.
- ² Art. 30 punkt d. Konwencji. Zastrzeżenia z powołaniem się na ten punkt rzeczywiście są zgłaszane. Zrobiła to m.in. Finlandia w 2007 r. po próbach zawłaszczenia przez prywatne osoby wraku *Vrouw Maria*, o którym będzie mowa w dalszej części tekstu.
- ³ Dz.U. 2002 nr 59, poz. 543. Są to artykuły 149 i 303. Więcej na ten temat: Alicja Miśkiewicz, *Podwodne dziedzictwo kultury w ustawie o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami w świetle zobowiązań międzynarodowych*. W: *Prawo ochrony zabytków*, red.: Kamil Zeidler, Warszawa-Gdańsk 2014, s. 142–149.
- ⁴ Są to szacunki UNESCO, <http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/underwater-cultural-heritage/about-the-heritage/sites-and-museums/wrecks/>, dostęp z 31 lipca 2014 r.
- ⁵ Według Zbigniewa Kobylńskiego, lista zaginionych jednostek w Ameryce Północnej przez ostatnie 500 lat obejmuje 65 000 okrętów, a liczba katastrof morskich na Azorach w tym samym okresie wyniosła 850. Z. Kobylński, *Własność dziedzictwa kulturowego*, Warszawa 2009, s. 197
- ⁶ *Vasa* to pięćdziesięciometrowy trójmasztowy galeon, w którym odkryto 14 tys. drewnianych przedmiotów, w tym 700 złotych i malowanych rzeźb, nie licząc przedmiotów codziennego użytku i wyposażenia okrętu, łącznie z żaglami. Jest to jedyny na świecie siedemnastowieczny okręt, który w stanie nienaruszonym przetrwał do naszych czasów. Zatonął tuż po zwodowaniu, z powodu błędów konstrukcyjnych, więc nie nosi śladów żadnych zniszczeń, <http://www.vasamuseet.se/sv/Sprak/Polski/>, dostęp z 31 lipca 2014 r.
- ⁷ <http://www.eluniversal.com.mx/nacion/165804.html>, dostęp z 31 lipca 2014 r.
- ⁸ *Rzeczpospolita*, 17.05.2014 r., Krzysztof Kowalski, *Ocean oddaje zatopione złote i srebrne skarby*, <http://www.rp.pl/arttykul/1110568.html>, dostęp z 31 lipca 2014 r. O szczegółach sprawy obszernie informowała prasa na całym świecie, odsyłam do Internetu.
- ⁹ Zbigniew Kobylński, *Własność dziedzictwa kulturowego*, Warszawa 2009, str. 201–202; Craig Forest, *International Law and the Protection of Cultural Heritage*, Oxon, New York 2010, str. 296.
- ¹⁰ Historia walki o wrak *Vrouw Maria* za: Riikka Alvik, Maija Matikka, *Wrak Vrouw Maria – problemy i dobre praktyki w zakresie ochrony stanowisk podwodnych*, s. 149–152. W: *Stop przestępczości przeciwko dziedzictwu*, red.: Liv Ramskjær, Anne Nyhamar, Aleksandra Chabiera, Michał Aniszewski, Warszawa 2011, s. 149–152.
- ¹¹ <http://www.visitland.com/en/articles/champange/>, dostęp z 31 lipca 2014 r.
- ¹² Takim wyjątkowym przypadkiem, który może służyć za przykład, są przedmioty osobiste ofiar mordu w Katyniu.
- ¹³ Zatonięcie *Wilhelma Gustloff* było najtragiczniejszą katastrofą morską w dziejach, na drugim miejscu pod względem liczby ofiar plasuje się *Goya*. Są to tragedie pod względem skali nieporównywalne do przypadku *Titanica*, na którym życie straciło około 1,5 tysiąca osób.
- ¹⁴ Tomasz Słomczyński, *Wraki zrobione na czysto*, Dziennik Bałtycki, <http://www.dziennikbaaltycki.pl/arttykul/145561.wraki-zrobione-na-czysto.id.t.html>, dostęp z 31 lipca 2014 r.
- ¹⁵ Tomasz Andrukajtis, *Szwedzi nielegalnie nurkowali na Steubenie*, www.divers24.pl, <http://www.divers24.pl/nurkowanie-wraki/wraki-baltyk/416-szwedzi-steuben>, dostęp z 31 lipca 2014 r.; <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Szwedzi-na-Steubenie-n20198.html>, dostęp z 31 lipca 2014 r.
- ¹⁶ <http://archoewiesci.pl/2014/08/01/w-200-letniej-butelce-z-zatoki-gdanskiej-byl-alkohol/>, dostęp z 31 lipca 2014 r. Co ciekawe, polskie przepisy także umożliwiają wprowadzenie takiego zabytku do obrotu. Muzeum może otrzymać od państwa zabytek archeologiczny na własność (art. 35 pkt 6 Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z 23 lipca 2003 r., Dz.U. z 2003 nr 162, poz. 1658 z późn. zm.), a przedmioty będące muzealiami mogą być sprzedawane za zgodą Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego (art. 23 Ustawy o muzeach z 21 listopada 1996 r., Dz.U. z 1997 nr 5, poz. 24 z późn. zm.).
- ¹⁷ W przypadku archeologicznych badań na morzu taką zgodę wydaje Urząd Morski w porozumieniu z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.
- ¹⁸ Ustawa z 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, Dz.U. z 1991 nr 32, poz. 131, z późn. zm., art. 35 a i b.
- ¹⁹ Ustawa z 18 września 2001 r. Kodeks morski, Dz.U. z 2001 nr 138, poz. 1545 z późn. zm., art. 282 i następn. Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości w sprawie określenia sposobu postępowania z mieniem wydobytym z morza, Dz.U. z 2004 r. nr 271, poz. 2689.
- ²⁰ Wojciech Kowalski, *Problematyka prawna ochrony podwodnego dziedzictwa kulturowego*. W: *Acta Universitatis Nicolai Copernici*, red.: Andrzej Kola, Archeologia XXXI, Archeologia podwodna 6, Toruń 2011, str. 171–184.