

ZUZANNA PEPEŁOWSKA

PUNITIVE DAMAGES W PRAWIE MORSKIM – ORZECZENIE SĄDU NAJWYŻSZEGO USA W SPRAWIE EXXON SHIPPING V. BAKER

Punitive damages to quasi-kara mająca charakter prewencyjny. Nie jest znana w prawie europejskim. Zasądza się ją w wyjątkowych sytuacjach i jej celem jest ukaranie sprawcy czynu niedozwolonego wyrządzonego podstępnie lub umyślnie.

Autorka opisuje historię tankowca Exxon Valdez, który 23.03.1989 r. uderzył w skały u wybrzeży Alaski, a jego kapitan Joseph Hazelwood miał w czasie wypadku ponad dwa promile alkoholu we krwi. W wyniku zanieczyszczenia z roszczeniami odszkodowawczymi wystąpiło tysiące rybaków, właścicieli przedsiębiorstw związanych ze środowiskiem morskim oraz przybrzeżnych nieruchomości. Exxon Shipping zawarł liczne umowy z poszkodowanymi, ale 32 tysiące rybaków oraz właściciele przybrzeżnych nieruchomości nie chciało umowy, a wystąpiło z powództwa, domagając się odszkodowania oraz zasądzenia punitive damages.

16.09.1994 r. ława przysięgłych przyznała tytułem punitive damages kwotę 5 miliardów dolarów obok 507,5 miliona dolarów odszkodowania. W wyniku odwołania zmniejszono quasi-karę do 4,5 miliarda dolarów. Sąd Apelacyjny zasądził tytułem punitive damages 2,5 miliarda dolarów. Obie strony odwołały się do Sądu Najwyższego USA.

Sąd Najwyższy USA badał czy punitive damages nałożone na Exxon Shipping było zgodne z zasadami prawa morskiego. Ostatecznie w dniu 25.06.2008 r. uznał, że w sprawach podobnych do Exxon Shipping stosunek punitive damages do odszkodowania powinien wynosić 1:1 i zszedł z 2,5 miliarda dolarów do 507,5 miliona dolarów, co odpowiadało wysokości kwoty przynajmniej poszkodowanym.

WPROWADZENIE

W dniu 25.06.2008 r. Sąd Najwyższy USA orzekł w sprawie *Exxon Shipping Co. v. Baker*¹. Wyrok dotyczy możliwości zasądzenia odszkodowań karnych (*punitive damages*) w prawie morskim. Stanowi również kolejny krok do ustalenia wysokości dopuszczalnych *punitive damages* w praktyce sądów USA.

Punitive damages, nieznanne na gruncie prawa kontynentalnego, są odszkodowaniem o charakterze represyjnym. Ich zadaniem nie jest naprawienie szkody

¹ *Exxon Shipping Co. v. Baker*, 128 S.Ct. 2605 (2008).

wyrządzonej czynem niedozwolonym. Kompensacja osiągana jest przez przyznanie tzw. *compensatory damages*², czyli odszkodowania. *Punitive damages* zasądzone są w wyjątkowych sytuacjach obok *compensatory damages*, dlatego nazywa się je również *added damages* (dodatkowe odszkodowanie). Celem *punitive damages* jest ukaranie sprawcy czynu niedozwolonego wyrządzonego podstępnie lub umyślnie³. W sprawie *Taylor v. Superior Court*⁴ Sąd Najwyższy Kalifornii orzekł, że *punitive damages* mogą być zasądzone także, gdy pozwany działał bez woli wyrządzenia szkody, a że świadomym i celowym brakiem poszanowania dla bezpieczeństwa i życia innych. W sprawie tej kwestionowane były *punitive damages* zasądzone wobec pijanego kierowcy, który spowodował szkodę na osobie. Niewątpliwie *punitive damages* pełnią więc funkcję represyjną jako quasi-kara. Mają również charakter prewencyjny, zniechęcając nie tylko sprawcę szkody, ale również społeczeństwo przed podobnym działaniem w przyszłości. Stąd znane są również jako „odszkodowanie dla przykładu” (*exemplary damages*).

23.03.1989 r. tankowiec „Exxon Valdez” uderzył w skały u wybrzeży Alaski, w wyniku czego do wód dostało się około 50 mln litrów ropy naftowej. Okoliczności katastrofy są niezwykle istotne w niniejszej sprawie. W toku postępowania ustalono, że kapitan tankowca, Joseph Hazelwood, był alkoholiczkiem, który po ukończeniu programu terapeutycznego, trwającego 28 dni, powrócił do nałogu. O jego nieudanej terapii wiedziało kierownictwo Exxon Shipping, jednak w żaden sposób nie kontrolowało jego poczynań, ani nie rozważyło skierowania go do wykonywania prac na lądzie. Jeden ze świadków zeznał, że przed feralnym kursem kapitan wypił przynajmniej pięć podwójnych porcji czystej wódki. Taka ilość alkoholu, używając określenia sądu, „powaliłaby osobę bez nałogu”⁵. W takich warunkach kapitan rozpoczął rejs statkiem „Exxon Valdez”, jednostką mierzącą 275 metrów z ładunkiem prawie 241 mln litrów ropy naftowej. Podczas żeglugi w niesprzyjających warunkach pogodowych, tuż przed wykonaniem trudnego manewru, Hazelwood zszedł z mostka, pozostawiając przy sterach niedoświadczonego i przemęczonego członka załogi. Dodatkowo włączył opcję autopilota, co jedynie przyspieszyło kurs statku i utrudniło ewentualne manewrowanie. W tych okolicznościach tankowiec wpłynął na skalistą rafę u wybrzeży Alaski – spowodowało to wyciek oleju ze statku. Dla pełnego obrazu sytuacji warto dodać, że przeprowadzone przez straż przybrzeżną badanie krwi Hazelwooda wskazało, że w czasie wypadku kapitan musiał mieć ponad dwa promile alkoholu we krwi.

Z powodu zanieczyszczenia z roszczeniami odszkodowawczymi wystąpiło tysiące rybaków, właścicieli pobliskich przedsiębiorstw związanych ze środowiskiem morskim oraz przybrzeżnych nieruchomości. W roli powierników

² *Cooper Indus. v. Leatherman Tool*, 532 U.S. 424, 432, 121 S.Ct. 1678, 1683 (2001).

³ *Black's Law Dictionary* (8th ed. 2004), Westlaw.

⁴ *Taylor v. Superior Court*, 24 Cal.3d 890, 598 P.2d 854, 157 Cal.Rptr. 693.

⁵ *In re: the EXXON VALDEZ*, 270 F.3d, 1236.

zasobów naturalnych rząd USA i stan Alaska domagały się naprawienia szkody w środowisku. Ostatecznie Exxon Shipping zawarł liczne ugody z poszczególnymi poszkodowanymi, opiewające w sumie na około 303 miliony dolarów. Za szkodę w środowisku firma zgodziła się zapłacić 900 milionów dolarów, przeznaczając dodatkowo kolejne 100 milionów. Ponadto Exxon wydał 2,1 miliarda dolarów na usunięcie ropy z zatoki. Wreszcie na Exxon Shipping nałożono kary pieniężne za spowodowanie zanieczyszczenia. Nie doszło do ugody z około 32 tysiącami rybaków oraz właścicielami przybrzeżnych nieruchomości. Wystąpili oni z powództwami, domagając się odszkodowania oraz zasądzenia *punitive damages*. Sprawy połączono w jednym postępowaniu przed sędzią Hollandem. 16.09.1994 r. ława przysięgłych przyznała tytułem *punitive damages* rekordową kwotę 5 miliardów dolarów i 507,5 miliona dolarów odszkodowania. Pozwani odwołali się od wyroku. Ostatecznie sędzia Holland zmniejszył kwotę przyznaną pierwotnie przez ławę przysięgłych do 4,5 miliarda dolarów⁶, co Sąd Apelacyjny uznał za niekonstytucyjne, zasądzając tytułem *punitive damages* 2,5 miliarda dolarów⁷. Od tego orzeczenia odwołały się obie strony. Sprawa trafiła do Sądu Najwyższego USA.

Sędzia Souter, piszący opinię w imieniu orzekającej większości, zidentyfikował trzy problemy prawne w niniejszej sprawie: 1) czy korporacja może być obarczona *punitive damages* za zachowanie swojego podwładnego przy wykonywaniu powierzonych mu czynności, 2) czy obowiązujący ówczasie *Clean Water Act* (CWA)⁸ pozwala na zasądzenie *punitive damages*, 3) czy kwota 2,5 miliarda dolarów tytułem *punitive damages* nie jest zbyt wysoka i tym samym niezgodna z zasadami prawa morskiego. Chociaż nie *expressis verbis*, Sąd Najwyższy USA odpowiedział jednocześnie na pytanie, czy zasądzenie *punitive damages* jest dopuszczalne na gruncie tzw. *general maritime law*.

1. CZY MOŻNA ZASĄDZIĆ PUNITIVE DAMAGES W SPRAWACH ROZSTRZYGANÝCH NA GRUNCIE GENERAL MARITIME LAW?

General maritime law jest częścią federalnego prawa precedensów, czyli prawa tworzonego przez orzeczenia sędziów sądów federalnych (*federal common law*). Zgodnie z Konstytucją Stanów Zjednoczonych Ameryki⁹ to sądy federalne mają jurysdykcję nad sprawami z zakresu prawa admiralicji. Z drugiej strony tradycyjnie prawo morskie było dziedziną, w której Kongres nie wykazywał dużej aktywności. Dlatego sędziowie sądów federalnych, przed którymi pojawiały się sprawy z zakresu stosunków morskich, nie tylko wypełniali swo-

⁶ *In re the EXXON VALDEZ*, 296 F.Supp.2d 1071, 2004 A.M.C. 305.

⁷ *In re the EXXON VALDEZ*, 490 F.3d 1066.

⁸ *Clean Water Act*, 33 U.S.C., § 401 i nast.

⁹ Art. III § 2 Konstytucji Stanów Zjednoczonych Ameryki.

imi orzeczeniami luki prawne pozostawione przez ustawodawcę, jak w innych dziedzinach prawa, ale w dużej mierze tworzyli prawo morskie¹⁰. Zdaniem Sądu Najwyższego takie kompetencje zostały przyznane sędziom przez art. III § 2 Konstytucji USA¹¹.

General maritime law jest więc niezwykle bogatym źródłem prawa, które przestaje jednak obowiązywać w dziedzinach uregulowanych przez ustawodawstwo Kongresu¹². Według Sądu Najwyższego USA *general maritime law* niewątpliwie stanowi element systemu prawnego USA¹³, a sędziowie sięgają do niego do czasu, gdy Kongres nie wypowie się w danej kwestii w ustawie¹⁴.

W Exxon Shipping Sąd Najwyższy po raz pierwszy miał okazję rozstrzygnąć, czy *general maritime law* dopuszcza zasądzenie *punitive damages*. Sąd nie wypowiedział się *expressis verbis* w tej sprawie, natomiast można przyjąć, że zarówno orzekająca większość, jak i sędziowie zgłaszający zdanie odrębne w pełni akceptują *punitive damages* na gruncie *general maritime law*. Po pierwsze, wyrokująca większość zmniejszając przyznane *punitive damages*, zaakceptowała ich dopuszczalność co do zasady na gruncie *general maritime law*. Po drugie, sędziowie zgłaszający zdanie odrębne opowiadali się za utrzymaniem *punitive damages* w wysokości zasądzonej przez sąd niższy, znów potwierdzając ich zasadność w sprawach morskich¹⁵.

2. PUNITIVE DAMAGES ZA SZKODĘ WYRZĄDZONĄ PRZEZ PODWŁADNEGO

Exxon Shipping utrzymywał przed Sądem, że ugruntowaną zasadą *common law* jest brak możliwości zasądzenia *punitive damages* za czyny podwładnych. Powoływał się na orzeczenie Sądu Najwyższego z *Amiable Nancy* (1818 r.)¹⁶. Pozwanymi w tej sprawie byli właściciele statku korsarskiego, którego załoga wraz z dowództwem zrabowała jednostkę handlową. Ówczesnie Sąd Najwyższy orzekł, że choć zasadą jest odpowiedzialność odszkodowawcza właściciela statku za działania jego załogi, to *punitive damages* może być obciążony wyłącznie bezpośredni sprawca czynu niedozwolonego.

¹⁰ R. Force, *Admiralty and Maritime Law*, Federal Judicial Center 2004, s. 1.

¹¹ *Norfolk Southern Railway Co. v. Kirby*, 543 U.S. 14, 125 S.Ct. (2004).

¹² T. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, West Pub. Co. 1987, s. 122.

¹³ *Southern Pacific CO. v. Jensen*, 244 U.S. 205, 37 S. Ct. 524 (1917).

¹⁴ *The Lottawanna*, 88 U.S. 558 (1874). W sprawie ponadnarodowego pochodzenia *general maritime law* zob. *Lauritzen v. Larsen*, 345 U.S. 571, 73 S.Ct. 921 (1953), *The Belgenland*, 114 U.S. 355 (1885) oraz *American Ins. Co. v. 356 Bales of Cotton*, 26 U.S. 511, 1828 WL 2951 U.S.

¹⁵ M. Davies, *Overseas law: Punitive Damages and the Exxon Valdez*, (2009) 83 ALJ 1, s. 2.

¹⁶ *The Amiable Nancy*, 16 U.S. 546, 1818 WL 2445 (U.S.N.Y.), 2000 A.M.C. 2693, 4 L.Ed. 456, 3 Wheat. 546.

Poszkodowani podnosili natomiast treść *Restatement (Second) of Torts* § 909 (c)¹⁷, zgodnie z którą *punitive damages* można zasądzić za szkodę wyrządzoną przez podwładnego, m.in. gdy zajmuje on kierownicze stanowisko, a szkodę wyrządził w ramach powierzonej mu czynności.

Sąd Najwyższy nie był w stanie zająć w tej kwestii stanowiska. Opinia sędziów była równo podzielona. W patowej sytuacji 4:4¹⁸ orzeczenie Sądu Apelacyjnego, dopuszczające możliwość zasądzenia *punitive damages* za czyn podwładnego, zostało utrzymane¹⁹.

3. CZY MOŻNA ZASĄDZIĆ PUNITIVE DAMAGES ZA SZKODY SPOWODOWANE ZANIECZYSZCZENIEM OLEJAMI?

Sąd Najwyższy po raz pierwszy zajął się problemem zasądzenia *punitive damages* za szkody olejowe w prawie morskim. W tym celu musiał zbadać, czy obowiązujący ówczesnie *Clean Water Act* (CWA) dopuszczał taką możliwość.

CWA był poprzednikiem słynnego *Oil Pollution Act* (OPA 90)²⁰. Na gruncie CWA odpowiedzialność obiektywną za koszty poniesione przez rząd USA w celu usunięcia zanieczyszczenia ponosił właściciel lub inna osoba eksploatująca statek (*operator*)²¹. Odpowiedzialność ta obejmowała również wydatki związane z przywróceniem do stanu sprzed zanieczyszczenia lub zastąpienia zniszczonego środowiska²². CWA dopuszczał wąskie przesłanki eksoneracyjne. Odpowiedzialność właściciela/operatora statku wyłączona była w sytuacji, gdy szkoda spowodowana została całkowicie przez: siłę wyższą (*Act of God*), w wyniku działań wojennych, z winy rządu USA lub w wyniku działania albo zaniechania osoby trzeciej²³. Właściciel/operator statku mógł również co do zasady skorzystać z ograniczenia odpowiedzialności. CWA był aktem prawnym o bardzo ograniczonym zasięgu. Nie regulował odpowiedzialności zanieczysz-

¹⁷ *Restatement (Second) of Torts* § 909(c) (1977):

Punitive damages can properly be awarded against a master or other principal because of an act by an agent if, but only if,

(a) *the principal or a managerial agent authorized the doing and the manner of the act, or*
 (b) *the agent was unfit and the principal or a managerial agent was reckless in employing or retaining him, or*
 (c) *the agent was employed in a managerial capacity and was acting in the scope of employment, or*
 (d) *the principal or a managerial agent of the principal ratified or approved the act.*

¹⁸ Parzysta liczba orzekającego składu Sądu Najwyższego spowodowana została wyłączeniem się z postępowania Sędziego Alito, który posiadał udziały w spółce Exxon Mobile.

¹⁹ Zgodnie z *Durant v. Essex Co.*, 7 Wall. 107, 112, 19 L.Ed. 154, (1869), jeśli Sędziowie Sądu Najwyższego są po równo podzieleni w opinii, orzeczenie sądu niższej instancji nie może być zmienione.

²⁰ *Oil Pollution Act* 1990, 33 U.S.C., § 2701 i nast.

²¹ CWA, § 1321 (f) (1).

²² CWA, § 1321 (f) (4).

²³ CWA, § 1321 (f) (1).

czającego wobec innych niż rząd USA poszkodowanych, którzy mogli dobrać wynagrodzenia szkód wyrządzonych przez wyciek oleju poza CWA, na gruncie *general maritime law*²⁴. Akt przewidywał natomiast możliwość nałożenia kar pieniężnych na osobę odpowiedzialną.

Exxon Shipping utrzymywał przed sądem, że § 1321 CWA uniemożliwia zasądzenie *punitive damages* przez sam fakt, że ich nie wymienia. Według Exxon Shipping, jeżeli ustawodawca przewidział w CWA możliwości nałożenia kar pieniężnych na zanieczyszczającego, a nie wymienił *punitive damages*, najwyraźniej zamiarem Kongresu było ich wykluczenie w przypadku odpowiedzialności za wyciek oleju.

Sąd nie podzielił jednak tego stanowiska. Zauważył, że argumentacja Exxonu prowadzi do irracjonalnych konkluzji. Zgodnie z tą teorią wykluczone byłyby również roszczenia o naprawienie szkody z tytułu uszkodzenia ciała spowodowanego zanieczyszczeniem. Identycznie należałoby zinterpretować roszczenia o kompensację utraconych zarobków w wyniku zniszczenia mienia. Jeżeli nie były wyraźnie wymienione w CWA, należałoby je zgodnie z argumentacją Exxonu oddalić jako niezasadne. Sąd zauważył, że sam Exxon uznał wielokrotnie takie roszczenia, zawierając liczne ugody z poszkodowanymi z tytułu utraty zarobków. Ponadto, zgodnie z linią orzecniczą Sądu „(...)aby zasadne było odejście od ugruntowanej zasady *common law* [o możliwości zasądzania *punitive damages* za określone czyny niedozwolone – przyp. autora] ustawodawca musi wyraźnie wypowiedzieć się na ten temat.(...)”²⁵. *Clean Water Act* zdecydowanie nie był regulacją o charakterze wyczerpującym. Zdaniem Sądu, nie było zamiarem ustawodawcy ograniczanie roszczeń za szkody olejowe do wymienionych *expressis verbis* w §1321. Tym samym pominięcie *punitive damages* nie oznaczało wyłączenia możliwości ich zasądzania poza CWA, podobnie jak nie były wyłączone np. roszczenia o zwrot utraconych zarobków z tytułu zniszczonego mienia.

W tym miejscu należy się zastanowić, jakie znaczenie ma powyższe rozstrzygnięcie na gruncie obecnie obowiązującego prawa. *Clean Water Act* został zastąpiony w części dotyczącej odpowiedzialności za szkody olejowe przez *Oil Pollution Act*. OPA 90, w przeciwieństwie do CWA, jest aktem prawnym o charakterze wyczerpującym. Kompleksowo reguluje odpowiedzialność odszkodowawczą zanieczyszczającego nie tylko względem rządu USA, ale także względem osób fizycznych. Na podstawie OPA 90 prywatni poszkodowani mogą domagać się kompensacji:

²⁴ W sprawie *Middlesex Cty. Sewerage Auth. v. Nat. Sea Clammers Ass'n*, 453 U.S. 1, 101 S.Ct. 2615, 69 L.Ed.2d 435 (1981) Sąd Najwyższy potwierdził, że CWA nie pozwala prywatnym osobom na dochodzenie roszczeń na podstawie rzeczzonego aktu, skoro nie ma w nim wyraźnego przepisu przewidującego takie roszczenia.

²⁵ *United States v. Texas*, 507 U.S. 529, 534, 113 S.Ct. 1631, 123 L. Ed. 2D 245 (1993).

- szkody majątkowej wynikającej ze zniszczenia mienia w zakresie *damnum emergens* oraz *lucrum cessans*²⁶,
- tzw. czystej szkody ekonomicznej (*pure economic loss*)²⁷,
- straty środków stanowiących podstawę egzystencji spowodowaną zanieczyszczeniem środowiska (*loss of subsistence use*)²⁸.

Z drugiej strony OPA 90 nie wymienia jako środka kompensacji punitive damages. Przyjmując argumentację Sądu Najwyższego z *Exxon Shipping v. Baker*, można założyć, że OPA 90, przeciwnie do CWA, wyłącza możliwość posłużenia się *general maritime law* w celu uzyskania *punitive damages*. Argument, że Kongres chciał wyczerpująco wymenić w *Oil Pollution Act* wszystkie dostępne dla prywatnych poszkodowanych roszczenia, jest przekonujący. Można więc przyjąć, że w obecnym stanie prawnym zasądzenie *punitive damages* za szkody olejowe jest wyłączone.

4. WYSOKOŚĆ PUNITIVE DAMAGES

W dwóch wcześniejszych orzeczeniach Sądu Najwyższego dotyczących wysokości *punitive damages* Sąd badał zasadność ich zgodności z Konstytucją²⁹. XIV Poprawka do Konstytucji USA gwarantuje, że żaden obywatel nie zostanie pozbawiony mienia bez sprawiedliwego procesu³⁰. Ta tzw. *Due Process Clause* zabrania arbitralnego lub nadmiernego karania sprawców czynów niedozwolonych. Zdaniem Sądu niezbędne jest, aby wyrządzający szkodę mógł z pewną dozą prawdopodobieństwa przewidzieć, jakie czekają go konsekwencje prawne. Przewidywalność *punitive damages* najlepiej służy ich funkcji prewencyjnej. Wcześniejsza praktyka pokazywała jednak, że były one przyznawane w sposób chaotyczny. To stwarzało niebezpieczną sytuację, w której

²⁶ OPA § 2702 (b) (2) (B) i (E).

²⁷ OPA § 2702 (b) (2) (E). Pojęcie czystej szkody ekonomicznej znane jest prawu *common law*. Oznacza szkodę majątkową polegającą na utraceniu korzyści bez zniszczenia mienia poszkodowanego. Uznając roszczenia o czystą szkodę ekonomiczną, OPA wprowadza wyłom w tradycyjnym podejściu prawa morskiego oraz generalnie amerykańskiego prawa deliktów, w którym poszkodowany może domagać się kompensacji utraconych korzyści tylko w zakresie, w jakim wynikają one ze zniszczenia mienia poszkodowanego, zob. *Robbins Dry Dock & Repair Co. v. Flint*, 275 U.S. 303, 48 S.Ct. 134.

²⁸ OPA § 2702 (b) (2) (C).

²⁹ Zob. także *BMW of North America, Inc. v. Gore*, 517 U.S. 559, 116 S.Ct 1589, 134 L.Ed.2d 809 (1996) oraz *State Farm Mutual Automobile Insurance Company v. Campbell*, 538 U.S. 408, 123 S.Ct. 1513, 155 L.Ed.2d 585, (2003).

³⁰ Amendment XIV, section 1:

All persons born or naturalized in the United States, and subject to the jurisdiction thereof, are citizens of the United States and of the State wherein they reside. No State shall make or enforce any law which shall abridge the privileges or immunities of citizens of the United States; nor shall any State deprive any person of life, liberty, or property, without due process of law; nor deny to any person within its jurisdiction the equal protection of the laws.

przysięgli zasądzali wysokie *punitive damages* w procesie cywilnym, w którym oskarżony był pozbawiony wszystkich gwarancji z postępowania karnego³¹. W świetle tych rozważań Sąd Najwyższy zdecydował się wyznaczyć pewne granice konstytucyjności *punitive damages*.

Pierwszy krok uczynił w sprawie *BMW v. Gore* (1996)³² – wskazał w niej trzy czynniki, które sąd badający zasadność przyznanych *punitive damages* musi wziąć pod uwagę. Po pierwsze, sąd powinien ustalić, czy pozwany wyrządził szkodę na osobie, czy mieniu. Szkada na osobie w większym stopniu uzasadnia przyznanie wysokich *punitive damages*. Ponadto, znaczne *punitive damages* są wskazane, gdy działanie pozwanego przejawia całkowity brak szacunku dla zdrowia lub bezpieczeństwa innych, gdy ma cechy wyzysku, gdy działanie nie było jednostkowym incydentem, albo gdy pozwany umyślnie lub podstępnie dążył do wyrządzenia szkody. Oceniając naganność zachowania pozwanego, sąd powinien wziąć pod uwagę dysproporcję między zasądzonymi *punitive damages* a wyrządzoną bądź zamierzoną przez pozwanego szkodą. Wysokość *punitive damages* powinna być odpowiednia do wyrządzonej szkody. Jeśli jednak podczas procesu wyjdzie na jaw, że zamiarem pozwanego było wyrządzenie większej szkody, a tylko czynniki zewnętrzne udaremniły jego plan, zasadne jest przyznanie znacznych *punitive damages*. Trzecim wyznacznikiem przy badaniu konstytucyjności *punitive damages* jest stosunek zasądzonych *punitive damages* do przyznanego odszkodowania (*compensatory damages*). W sprawie *BMW v. Gore* Sąd Najwyższy wyraźnie niechętny był jednak określeniu liczebnego stosunku, w jakim powinny pozostawać do siebie dwie wielkości. Sąd wskazał jedynie, że ma on być „rozsądny”. Na tej podstawie Sąd uznał, że nałożone w sprawie *BMW v. Gore* *punitive damages*, których stosunek do odszkodowania wynosił 500:1, były prawdopodobnie niekonstytucyjne. Sprawa została zwrócona do ponownego rozpatrzenia przez sąd niższej instancji.

Kolejny krok Sądu Najwyższego w kierunku ograniczenia *punitive damages* to wyrok w sprawie *State Farm* w 2003 r.³³. Do testu konstytucyjności *punitive damages* ze sprawy *BMW v. Gore* Sąd dodał jeszcze jedno kryterium. Nadal unikał wskazania maksymalnej wielkości *punitive damages* w stosunku do odszkodowania, jednak uznał, że „(...) w praktyce niewiele przyznanych *punitive damages*, które pozostają w stosunku większym niż jednocyfrowy do odszkodowania, utrzyma się jako konstytucyjne(...)”³⁴. Zdaniem Sądu jednocyfrowy stosunek *punitive damages* do odszkodowania bardziej odpowiadał wymogom *Due Process Clause*, a jednocześnie ciągle pozwalała osiągnąć zamierzony efekt prewencyjny i represyjny zarazem. Na tej podstawie w sprawie *State Farm* Sąd Najwyższy uznał za niezgodne z Konstytucją *punitive damages* przekraczające

³¹ *State Farm v. Campbell*, *op.cit.*

³² *BMW v. Gore*, *op.cit.*

³³ *State Farm v. Campbell*, *op.cit.*

³⁴ *Id.* 1524.

145 razy przyznane odszkodowanie. Zaznaczył jednak, że jednocyfrowy wyznacznik nie będzie właściwy w każdych okolicznościach. Szczególnie w sytuacjach, w których wyjątkowo naganne zachowanie wyrządza szkodę o relatywnie małych rozmiarach, właściwe będzie ukaranie pozwanego *punitive damages* znacznie przewyższającymi przyznane odszkodowanie.

Na tle wyżej wymienionych wyroków sprawa *Exxon Shipping v. Baker* jest wyjątkowa. Zwykle w kwestii dopuszczalnej wielkości *punitive damages* ostatnią instancją jest stanowy Sąd Najwyższy. Zarówno w *BMW v. Gore*, jak i w *State Farm Sąd Najwyższy Stanów Zjednoczonych* miał kompetencje do rozpatrzenia tych spraw tylko ze względu na możliwą sprzeczność z konstytucyjną *Due Process Clause*. Natomiast sprawa *Exxon Shipping* była rozpatrywana przez Sąd Najwyższy, ponieważ jest on najwyższą instancją dla spraw z zakresu *general maritime law*. W *Exxon Shipping v. Baker* Sąd Najwyższy nie badał, czy *punitive damages* nałożone na Exxon były zgodne z *Due Process Clause*, ale czy były one zgodne z zasadami prawa morskiego³⁵.

Sąd rozpoczął swoje rozważania na temat wysokości *punitive damages* w prawie morskim od omówienia odmiennych mechanizmów ich przyznawania w różnych stanach. Obraz przedstawia się niezwykle różnorodnie. W niektórych stanach *punitive damages* są całkowicie zakazane. Inne dopuszczają ich zasądzenie tylko w ustawowo określonych przypadkach. Wreszcie znaczna liczba stanów wprowadziła sztywne limity ich wysokości. Z tego zestawienia można wyciągnąć dwa wnioski. Po pierwsze, już same stany zaniepokojone wysokimi *punitive damages* w wielu wypadkach zdecydowały się na ich uregulowanie. Po drugie, istnieje wiele różnych metod ograniczania ich wysokości.

Sąd Najwyższy przeanalizował następnie dane statystyczne dotyczące wysokości *punitive damages* przyznanych przez ławę przysięgłych w 72 sprawach. Doszedł do wniosku, że w większości przypadków wysokość *punitive damages* była mniejsza od zasądzanych odszkodowań. Zdarzały się jednak wyroki, w których *punitive damages* przewyższały odszkodowanie w sposób tak znaczny, że stosunek średniej *punitive damages* do odszkodowania wynosił ostatecznie 2.90:1. Zdaniem Sądu fakt ten nie przesądzał jeszcze o niewłaściwej praktyce. Zgodnie z opinią w *State Farm*, mogą zdarzyć się sprawy, w których wyjątkowo skandaliczne zachowanie prowadzi do relatywnie małej szkody. W tych wypadkach uzasadnione będzie ukaranie pozwanego *punitive damages* znacznie większymi od odszkodowania. Jednak praktyka pokazuje, że w podobnych okolicznościach ławy przysięgłych skłonne są przyznawać zaskakująco różne *punitive damages*. Największym problemem jest nieprzewidywalność, z jaką *punitive damages* są zasądzone. Brak jednolitego podejścia niweczy ich represyjny i prewencyjny efekt. Zdaniem Sądu, surowość kary, a taką są *punitive damages*, powinna być możliwa do przewidzenia. Tylko wtedy będzie miała odstraszący skutek. Sąd Najwyższy doszedł do wniosku, że niezbędne jest wyznaczenie

³⁵ M. Davies, *op.cit.*, s. 1.

pewnej jasnej granicy w celu zagwarantowania jednolitego orzecznictwa w tym zakresie. Instrukcje, jakie dają sędziowie ławie przysięgłych przed zasądzeniem *punitive damages*, najwyraźniej nie są wystarczające. Sąd uznał, że właściwym wyznacznikiem odpowiedniej wielkości *punitive damages* będzie ich stosunek do przyznanego w danej sprawie odszkodowania. Tym samym nie zdecydował się na wskazanie jakiegos monetarne go limitu dopuszczalnych *punitive damages*. Ostatecznie uznał, że w sprawach podobnych do Exxon Shipping, w których w zachowaniu pozwanego nie ma szczególnego stopnia winy (np. gdy pozwany nie kierował się chęcią zysku lub nie działał złośliwie), stosunek *punitive damages* do odszkodowania powinien wynosić 1:1. W ocenie Sądu jest to rozsądna granica, która ciągle pełni funkcję prewencyjną oraz pozwala na dostateczne ukaranie pozwanego. W świetle powyższych ustaleń *punitive damages* nałożone na Exxon Shipping zostały zmniejszone z 2,5 miliarda dolarów do 507,5 miliona – odpowiada to wysokości kwoty przyznanej poszkodowanym.

PODSUMOWANIE

Choć Sąd Najwyższy uznał możliwość zasądzania *punitive damages* na gruncie prawa morskiego, to doniosłość orzeczenia w sprawie Exxon Shipping jest ograniczona. Po pierwsze, *Oil Pollution Act* wyłącza możliwość zasądzania *punitive damages* na gruncie odpowiedzialności za szkody spowodowane wyciekami oleju. Ponadto, ponieważ Sąd Najwyższy badał wysokość *punitive damages* na gruncie *general maritime law*, wyznaczona przez Sąd granica stosunku 1:1 *punitive* do *compensatory damages* znajdzie zastosowanie tylko w sprawach morskich. Dodatkowo, powyższa granica będzie właściwa wyłącznie w sprawach podobnych do rozstrzyganej, w których pozwany nie działał umyślnie, kierowany chęcią zysku lub złośliwie, a szkoda została wyrządzona co najwyżej z jego lekkomyślności. Ustalony w Exxon Shipping v. Baker limit *punitive damages* ma więc bardzo ograniczone zastosowanie³⁶.

³⁶ J. P. Jones, *The Sky Has Not Fallen Yet on Punitive Damages in Admiralty Cases*, referat wygłoszony na konferencji Admiralty Law Institute, Tulane University School of Law, 11–13.03.2009 r.

PUNITIVE DAMAGES IN MARITIME LAW:
THE US SUPREME COURT'S JUDGMENT IN THE CASE OF
EXXON SHIPPING V. BAKER
(Summary)

Punitive damages is a quasi-punishment that aims at prevention. It is not known under European law. They are awarded in exceptional circumstances. Its purpose is to punish the perpetrator of an insidious and intentional illegal action.

The author describes the story of the tanker Exxon Valdez, which struck rocks off the coast of Alaska on 23 March 1989. The captain Joseph Hazelwood was under the influence of alcohol at the time of the accident. Because of the resultant pollution thousands of fishermen applied for compensation, as did the owners of businesses connected with the maritime environment and of shoreline real estate. Exxon Shipping reached many settlements with plaintiffs, but thirty-two thousand fishermen and owners of shoreline property rejected settlements, and sued Exxon demanding indemnity and the imposition of punitive damages.

On 16 September 1994 a jury imposed punitive damages to the sum five thousand million dollars along with an indemnity of 507.5 million dollars. On appeal the quasi punishment was reduced to 4.5 thousand million dollars. The Appeal Court fixed punitive damages at 2.5 thousand million dollars. Both sides appealed to the US Supreme Court.

The Supreme Court considered whether the punitive damages imposed on Exxon were consistent with the principles of maritime law. On 25 June 2008 it finally determined that in cases similar to that of Exxon Shipping the relation of punitive damages to indemnity should be 1:1, and reduced 2.5 thousand million dollars to 507.5 million dollars, which was the indemnity awarded to the plaintiffs.