

CEZARY ŁUCZYWEK

ODPOWIEDZIALNOŚĆ KAPITANA STATKU MORSKIEGO ZA SZKODY SPOWODOWANE ZANIECZYSZCZENIEM MORZA

Artykuł dotyczy wyraźnej tendencji do wszczynania postępowań karnych i surowego karania kapitanów za zanieczyszczenie środowiska morskiego przez statek na skutek rozlewu oleju.

Proces ten rozpoczął się w 1989 r., gdy u wybrzeży Alaski rozbił się „Exxon Valdez” i do wód Cieśniny Księcia Williama dostało się około 100 tys. ton ropy naftowej. Na podstawie amerykańskiej ustawy OPA'90 skazano w 1991 r. kapitana statku. Kazus „Exxon Valdez” pociągnął za sobą nie tylko odpowiedzialność cywilną za zanieczyszczenie olejami, ale także odpowiedzialność karną.

Amerykańską tendencję do penalizowania uczestników wypadków morskich przyjęto w Europie, ale zaczyna ona docierać także na inne kontynenty.

Autor artykułu przytacza argumenty biorące w obronę kapitanów i innych członków załogi statków, które zanieczyściły środowisko morskie olejami.

WSTĘP

W ostatnich latach daje się zauważyć wyraźną tendencję do wszczynania postępowań karnych i surowego karania kapitanów za zanieczyszczenie środowiska morskiego przez statek na skutek rozlewu oleju¹.

Wycieki paliwa i przedostawanie się oleju do mórz i oceanów świata zdarzają się, odkąd ropa naftowa zaczęła być używana do napędu statków i później transportowana jako ładunek drogą morską. Skala zjawiska zaczęła narastać w miarę budowy coraz to większych tankowców. Morskie katastrofy ekologiczne wstrząsają co pewien czas światową opinią publiczną. „Torrey Canyon” w 1967 r. i „Amoco Cadiz” w 1978 r. to jedne z pierwszych wypadków, które wzbudziły poważny niepokój społeczności międzynarodowej.

¹ Według art. I Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1992 r. (Dz.U. z 2001 r., Nr 136, poz. 1526 i 1527) „olej” oznacza każdy trwały węglowodorowy olej mineralny, taki jak ropa naftowa, paliwo olejowe, ciężki olej dieslowy i smarowy, jeżeli jest przewożony na pokładzie statku jako ładunek lub w zasobnikach bunkrowych takiego statku.

W 1989 r. u wybrzeży Alaski rozbił się dwustutysięczny „Exxon Valdez”, wypuszczając do wód Cieśniny Księcia Williama około 100 tys. ton surowej ropy naftowej²; skażonych zostało prawie 1900 km linii brzegowej. To największe w historii USA zanieczyszczenie olejem wywołało bezprecedensową reakcję ze strony społeczności, rządu, ekologów i mediów. Stanowcza reakcja opinii publicznej doprowadziła do szybkiego uchwalenia przez Kongres bardzo restrykcyjnej ustawy OPA’90³, a w rok później do procesu i skazania kapitana statku i koncernu naftowego Exxon będącego jego armatorem. Aż do tamtego czasu procesy członków załóg statków lub ich armatorów były zjawiskiem niezwykle rzadkim. Wypadek „Exxon Valdez” zapoczątkował nowy etap, w którym uczestniczący w wypadkach morskich, szczególnie tych powodujących zanieczyszczenie olejami, narażeni są nie tylko na odszkodowawczą odpowiedzialność cywilną, ale także na postępowania karne.

Amerykański trend do kryminalizowania uczestników wypadków morskich⁴, zwłaszcza kapitanów statków, zaczął się powoli rozprzestrzeniać i „przyjmować” najpierw na kontynencie europejskim (*vide* wypadki statków „Erika” i „Prestige”), a ostatnio (jak można sądzić z wypadków „Tasman Spirit” i „Hebei Spirit”) docierać również i do innych części świata.

1. WYPADKI POWODUJĄCE ZANIECZYSZCZENIE MORZA

Polski Kodeks morski z 2001 r.⁵ zalicza zanieczyszczenia ze statków do wypadków morskich (obok zderzeń, zatopienia lub znalezienia mienia na morzu i awarii wspólnej, która jest, ściśle rzecz ujmując, konsekwencją wypadku morskiego). Poniżej pokrótce przedstawiono kilka przykładów mających miejsce w ostatnich latach wypadków statków (tankowców), które spowodowały poważne zanieczyszczenie środowiska morskiego; posłużą one dalej do analizy zjawiska penalizacji kapitanów opartej na istniejącym ustawodawstwie karnym krajowym i międzynarodowym.

² Źródła podają różne liczby: według koncernu Exxon było to niecałe 11 mln galonów (czyli niecałe 50 tys. ton), według niezależnych ekspertów ilość ta mogła być prawie trzykrotnie większa.

³ *Federal Oil Pollution Act 1990*. Ustawa z 18.08.1990 r.: Pub. L. 101–380, 104 Stat. 484, z późn. zmian.

⁴ Kolejne przykłady wyroków amerykańskich sądów w sprawach zanieczyszczeń podano w dalszej części artykułu.

⁵ Ustawa z 18.09.2001 r. (Dz.U. z 2001 r. Nr 138, poz. 1545 z późn. zmian.).

Przykład 1 – „Erika”

8.12.1999 r. statek „Erika” wyruszył z francuskiej Dunkierki do włoskiego Livorno załadowany 35 tys. ton paliwa napędowego. Wkrótce po wyjściu z portu statek napotkał sztormową pogodę o sile 9^B (co nie jest niczym nadzwyczajnym o tej porze roku na Zatoce Biskajskiej). 11 grudnia statek zaczął niespodziewanie przechylać się na prawą burtę. Kapitan nadał sygnały statku w niebezpieczeństwie i próbował jednocześnie korygować przechył balastami. Po sprawdzeniu ładunku i stanu balastów stwierdzono obecność mieszaniny wody i paliwa w zbiorniku balastowym numer 2, który powinien być pusty. Wysokość zaolejonej wody w zbiorniku odpowiadała poziomowi morza. Założono również pęknięcia i deformacje pokładu w okolicy zbiornika. Kapitan zdecydował skierować statek do najbliższego francuskiego portu. 12 grudnia zaobserwowano wyciek dużej ilości paliwa oraz wyrwę w kadłubie w okolicy zbiornika numer 2. Kapitan powtórnie nadał sygnały wzywania pomocy i wkrótce helikoptery francuskiej marynarki wojennej zdjęły część załogi, natomiast pozostała ewakuowała się za pomocą statkowej łodzi ratunkowej. Wkrótce „Erika” przełamała się i zatoniła. Do morza przedostało się około 20 tys. ton paliwa⁶. Kapitan statku został aresztowany i oskarżony o narażenie życia ludzi na niebezpieczeństwo oraz spowodowanie zanieczyszczenia środowiska morskiego. Po dziesięciu dniach, po wstawiennictwie Międzynarodowej Federacji Stowarzyszeń Kapitanów Statków (IFSMA)⁷, kapitan został zwolniony z więzienia, ale bez prawa opuszczania Paryża. Zezwolono mu na powrót do rodzinnego kraju po dwóch miesiącach, w lutym 2000 r.

Przykład 2 – „Prestige”

13.11.2002 r. na statku „Prestige”, płynącym wzdłuż wybrzeży Hiszpanii z 77 tys. ton ropy naftowej w ładowniach, nastąpiło pęknięcie poszycia kadłuba z prawej burty. Kapitan poprosił władze hiszpańskie o udzielenie mu schronienia w którymś z hiszpańskich portów, jednak te nie zezwoliły na wejście do żadnego z nich. Armator, w porozumieniu z ubezpieczycielem, wezwał firmę ratowniczą w celu podjęcia próby uratowania statku. Na żądanie Hiszpanii statek został odholowany dalej w morze, około 100 mil od jej brzegów. Podczas trwających kilka dni negocjacji co do miejsca, w którym można byłoby bezpiecznie przepompować część paliwa na inny statek i dokonać napraw „Presti-

⁶ Dane cyt. za *Biuletynem Generalnej Dyrekcji ds. Energii i Transportu Komisji Europejskiej* z 21.11.2002 r.

⁷ The International Federation of Shipmasters' Associations – powstała w 1974 r. międzynarodowa organizacja z siedzibą w Londynie, zrzeszająca ponad 8 tys. kapitanów statków z 60 krajów świata zarówno przez stowarzyszenia krajowe, jak i członków indywidualnych. IFSMA ma status doradczy przy IMO. Autor artykułu jest również członkiem indywidualnym IFSMA.

ge'a", pogoda znacznie się pogorszyła i statek zaczął się przechylać na burtę. Przy 30-stopniowym przechyle, w obawie przed zatonięciem, kapitan nakazał ewakuację 24 członków załogi. Pozostał sam z dwoma oficerami, próbując wyrównać przechył statku i pomagać w prowadzeniu akcji ratowniczej. Po kilkunastu dniowych bezskutecznych wysiłkach i sztormowej pogodzie hiszpańska marynarka wojenna zdjęła kapitana i pozostałych członków załogi. 19 listopada statek przełamał się i zatonął. Do morza wyciekło około 15 tys. ton paliwa⁸, powodując olbrzymie szkody na zachodnim wybrzeżu Hiszpanii. Kapitan został wtrącony do więzienia (*high security prison*), gdzie przetrzymywany był przez trzy miesiące. Odmówiono mu pomocy prawnej i kontaktu z prawnikami. Po złożeniu kaucji (która miała w pierwotnej wersji wynosić 3 mln euro) kapitan został zwolniony, jednak zakazano mu opuszczać Hiszpanię.

Przykład 3 – „Tasman Spirit”

W nocy 27.07.2003 r., podchodząc do portu Karachi w Pakistanie z lokalnym pilotem na pokładzie, statek „Tasman Spirit” transportujący 67 535 ton ropy naftowej do miejscowej rafinerii osiadł na dnie kanału wejściowego. Głębokość pokazana na mapie różniła się znacznie od głębokości rzeczywistej⁹. Próby ściągnięcia statku z mielizny okazały się nieskuteczne. Władze portowe zabroniły użycia do odlichtowania części ładunku innego dużego tankowca i przez wiele dni przepompowywano na kilka małych statków konieczną do zejścia z mielizny ilość ropy. 13 sierpnia statek złamał się na pół i wyciekło z niego 27 tys. ton ładunku, a po kilku tygodniach kolejnych 7 tys., powodując poważne zanieczyszczenie wybrzeża. Władze pakistańskie aresztowały natychmiast kapitana, sześciu członków załogi i kierownika ekipy ratowniczej. Spędzili oni w więzieniu ponad osiem miesięcy i zostali zwolnieni dopiero po interwencjach licznych organizacji międzynarodowych, rządów i Wspólnoty Europejskiej.

Przykład 4 – „Hebei Spirit”

7.12.2007 r. w godzinach rannych w stojący na kotwicy przed portem Dasan w Południowej Korei tankowiec „Hebei Spirit” uderzył w holowany przez dwa miejscowe holowniki, należący do Samsung Heavy Industries, dźwig pływający (dźwig zerwał się z holu i zdryfował na statek). W efekcie zderzenia

⁸ Dane cyt. za *Biuletynem Generalnej Dyrekcji Energii i Transportu Komisji Europejskiej* z 21.11.2002 r.

⁹ Sondáže głębokości przeprowadzone po wypadku pokazały, że kanał podejściowy był w niektórych miejscach płytszy nawet o 2,8 m niż głębokości wskazane na mapach morskich.

trzy z pięciu zbiorników statku zostały przebite ponad linią wodną. Doszło do wycieku ponad 10 800 ton (z 260 tys. ton znajdującego się na statku) ładunku ropy naftowej. Zalane zostało wybrzeże na długości ponad 30 km, w tym plaże i tereny parku narodowego z rezerwatem przyrody. Kapitan tankowca wraz ze starszym oficerem zostali aresztowani. Po zakończeniu kilkunastodniowego śledztwa koreański „Coast Guard” stwierdził, że wina leży zarówno po stronie szyprów holowników, jak i kapitana statku „Hebei Spirit”. Szyprom przedstawiono zarzuty niedbalstwa i naruszenia przepisów dotyczących zapobiegania zanieczyszczaniu morza, natomiast kapitanowi statku postawiono zarzut „naruszenia prawa morskiego”.

W czerwcu 2008 r. odbył się proces przed sądem I instancji. Sąd uznał za winnych wypadku obu szyprów holowników. Kapitan „Hebei Spirit” został oczyszczony z zarzutów. Sąd nałożył karę finansową na właściciela dźwigu pływającego. Skazani odwołali się od wyroku. Kapitan i starszy oficer pozostali w więzieniu w oczekiwaniu na następny proces.

W grudniu 2008 r. sąd apelacyjny (*Daejeon District Court*) uznał winnymi rozlewu oleju zarówno Samsung Heavy Industries, jak i armatora statku „Hebei Spirit” i nałożył na nich kary pieniężne w wysokości 30 mln wonów (22 300 \$). Sąd skazał także kapitana tankowca na karę 18, a starszego oficera na 8 miesięcy pozbawienia wolności, uznając m.in., że „popelnili oni błędy i mogli zapobiec zderzeniu z dźwigiem, pracując silnikiem całą lub połową mocy, dragując kotwicę”. W styczniu 2009 r. obaj oficerowie zostali zwolnieni za kaucją; pozbawiono ich jednak prawa opuszczenia Korei, gdzie pozostali, czekając na kolejną rozprawę.

W kwietniu 2009 r. Sąd Najwyższy Korei Południowej utrzymał w mocy wyrok dotyczący kary pieniężnej nałożonej na właściciela dźwigu i na armatora statku, zwrócił jednak do ponownego rozpatrzenia przez sąd niższej instancji sprawę w zakresie zarzutów postawionych kapitanowi i starszemu oficerowi (sąd powołał się na *legal misunderstanding*); nie zezwolił przy tym na powrót żadnego z marynarzy do własnego kraju.

Na początku czerwca 2009 r. sąd apelacyjny rozpatrzył ponownie sprawę i oddalił zarzuty. Kapitan i starszy oficer zostali zwolnieni po 550 dniach pozbawienia wolności.

Zanim zostanie przeprowadzona ocena zasadności zastosowanych środków zapobiegawczych i wyroków, wydanych przez władze poszczególnych państw zaangażowanych w wypadki zanieczyszczenia, trzeba odnieść się do materialnoprawnej strony zagadnienia, wskazując przy tym na pewne różnice w ujęciu przestępstwa w polskim i anglosaskim prawie karnym.

2. WINA JAKO WARUNEK ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA PRZESTĘPSTWO

Przyjęta w polskiej doktrynie prawa karnego definicja przestępstwa głosi, że jest nim czyn człowieka, zabroniony pod groźbą kary przez obowiązującą ustawę określającą jego znamiona, zawiniony i społecznie szkodliwy w stopniu wyższym niż znikomy¹⁰. Podstawą odpowiedzialności jest więc świadome zachowanie się człowieka (czyn), stanowiące rezultat jego decyzji woli. Samo popełnienie czynu uznanego za niezgodny z prawem nie wywołuje automatycznie odpowiedzialności sprawcy, gdyż „nie popełnia przestępstwa sprawca czynu zabronionego, jeżeli nie można mu przypisać winy w czasie czynu”¹¹.

Warunkiem niezbędnym odpowiedzialności za przestępstwo jest więc – zgodnie z zasadą *nullum crimen sine culpa* – wina sprawcy. Istotą winy, według przyjętej w polskim prawie teorii normatywnej winy, jest możliwość postawienia sprawcy czynu zabronionego zarzutu z powodu podjęcia wadliwej decyzji woli lub naruszenia zasad ostrożności, których przestrzeganie miało zapobiec popełnieniu takiego czynu. „Winnym” jest więc tylko ten, komu można postawić zarzut, że niewłaściwie ukierunkował swoją psychikę, w wyniku czego naruszył normę prawną, chociaż mógł i powinien postąpić inaczej¹².

Rodzima doktryna prawa karnego wyróżnia dwie formy winy: umyślną, której psychologiczną przesłanką jest zamiar popełnienia czynu zabronionego, oraz nieumyślną, w postaci lekkomyślności (świadomym naruszeniu obowiązku ostrożności) lub niedbalstwa (charakteryzującego się brakiem świadomości sprawcy, że narusza zasady ostrożności, których miał obowiązek przestrzegać). Doktryna anglosaska oddziela czyn człowieka i stan jego umysłu w trakcie jego popełniania. Za konieczne elementy przestępstwa uznaje więc, tak jak doktryna polska, element fizyczny i element psychiczny. Według *common law* nie można nikogo uznać za winnego popełnienia przestępstwa (i stąd ukarać zgodnie z prawem), jeżeli – oprócz wywołania szkody, której prawo zabrania – w czasie jego popełnienia stan świadomości sprawcy nie był „prawnie naganny”¹³. Warunkiem niezbędnym odpowiedzialności za przestępstwo, oprócz wystąpienia czynu zabronionego (*actus reus*), jest istnienie *mens rea*¹⁴ w umyśle sprawcy, czyli stanu świadomości (nastawienia psychicznego) w postaci zamiaru (*intention*) popełnienia czynu zabronionego lub lekkomyślności (*recklessness*) skut-

¹⁰ A. Marek, S. Waltoś, *Podstawy prawa i procesu karnego*, Warszawa 2002, s. 60.

¹¹ Art. 1 § 3 k.k., ustawy z 6.06.1997 r. (Dz.U. Nr 88, poz. 553 z późn. zmian.). Zasada winy akcentowana w tym artykule stanowi podmiotową podstawę odpowiedzialności za przestępstwo.

¹² A. Marek, S. Waltoś, *op.cit.*, s. 75.

¹³ J.W.C. Turner, *Kenny's Outlines of Criminal Law*, Cambridge, 1962, s. 14.

¹⁴ Łacińskie wyrażenie *mens rea* tłumaczone jest na ang. jako *guilty mind* lub *wicked mind*, a więc dosłownie: pełne winy lub haniebne myśli (stan umysłu); innymi słowy oznacza ono świadomość przestępczą; stan umysłu towarzyszący czynowi zabronionemu. Jest to element przestępstwa zawierający winę (*fault element*).

kującej podjęciem, bez zamiaru popełnienia czynu zabronionego, nieuzasadnionego ryzyka¹⁵. Ta koncepcja odpowiedzialności w anglosaskim prawie karnym uznaje również za element kluczowy winę sprawcy, ale zgodnie z dominującą w tym prawie teorią psychologiczną winy nie przyjmuje, że jedną z jej form jest niedbalstwo (*negligence*)¹⁶. W *common law* nie ma więc odpowiedzialności karnej za szkodę spowodowaną niedbalstwem. Występują jedynie dwa stany świadomości, które konstytuują *mens rea* i są nimi: zamiar (*intention*) i lekkomyślność (*recklessness*)¹⁷.

Przyjmując zatem, że w obu systemach prawnych niezbędnym warunkiem odpowiedzialności za przestępstwo jest wina – ujmowana szerzej w prawie kontynentalnym (zamiar, lekkomyślność, niedbalstwo) niż anglosaskim (zamiar, lekkomyślność) – można po zapoznaniu się z przedstawionymi na początku przykładami wypadków zadać pytanie, czy któregokolwiek z kapitanów można było uznać za odpowiedzialnego za zanieczyszczenie morza. Jaka była wina kapitana statku „Erica”, któremu fale podczas sztormu uszkodziły kadłub; kapitana statku „Prestige”, na którym w trakcie podróży pękł pokład; kapitana „Tasman Spirit”, który utknął na zbyt płytkim torze podejściowym do portu; lub kapitana stojącego na kotwiczowisku, prawidłowo oznakowanego statku „Hebei Spirit”, w który uderzył inny obiekt pływający? Czy w ogóle popełnione zostało przez któregoś z nich jakiegokolwiek przestępstwo, jeżeli się pamięta, że winę w znaczeniu prawnokarnym można odnosić wyłącznie do czynu zabronionego¹⁸?

3. PRAWNE ŹRÓDŁA ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA ZANIECZYSZCZENIE MORZA

Przedstawione wyżej stanowisko doktryny anglosaskiej odnośnie do niedbalstwa miałyby daleko idące znaczenie przy ustalaniu odpowiedzialności karnej za spowodowanie w jego wyniku zanieczyszczenia morza przez statki

¹⁵ C. Elliot, F. Quinn, *Criminal Law*, UK 2002, s. 14.

¹⁶ Doktryna anglosaska lokuje to pojęcie bliżej sfery deliktów, tłumacząc, że słowo *negligence* oznacza i powinno być używane jedynie dla oznaczania karygodnej (nagannej) nieumyślności; człowiek, który przez swoje niedbalstwo wyrządził szkodę drugiemu, ma prawny obowiązek wynagrodzenia tego ofierze szkody, która może wystąpić z pozwem o odszkodowanie z tytułu czynu niedozwolonego. Angielskie sądy zajmowały się zagadnieniem niedbalstwa przy rozpatrywaniu odpowiedzialności karnej m.in. w sprawach: *Regina v. Bateman* w 1925 r., *McCrone v. Riding* w 1938 r. oraz *Regina v. Adomako* w 1994 r.

¹⁷ J.W.C. Turner, *op.cit.*, s. 34. Autor krytykuje w swojej pracy kwalifikowanie przez prawników słowa niedbalstwo (*negligence*) takimi „moralnymi epitetami”, jak: haniebne (*wicked*), rażące (*gross*) lub zawinione (*culpable*); określenia te uważa za niefortunne, wprowadzające zamęt w rozumieniu istoty pojęcia *negligence*.

¹⁸ T. Bojarski, *Polskie prawo karne. Zarys części ogólnej*, Warszawa 2006, s. 139.

i wyciąganie konsekwencji wobec ich kapitanów, gdyby nie przyjęcie przez tamtejszą prawotwórczą judykaturę kwalifikowanej postaci niedbalstwa, tzw. rażącego niedbalstwa (*gross negligence*)¹⁹, i następnie uznanie, że daje ono sądowni (ławie przysięgłych) prawo do wyrokowania bez ustalania stanu świadomości sprawcy w chwili popełnienia czynu (a więc bez ustalania winy), jeśli zachowanie sprawcy odbiega tak bardzo od standardów działania „osoby rozsądnej”, że uzasadnia to zastosowanie odpowiedzialności karnej²⁰. Śladem angielskim poszło także ustawodawstwo unijne, wprowadzając w wypadku rozlewu olejowego przez statek odpowiedzialność karną za tzw. poważne niedbalstwo (*serious negligence*)²¹ – nowe pojęcie, którego wykładni dokonał niedawno Europejski Trybunał Sprawiedliwości²².

Zanieczyszczenia olejowe pochodzące ze statków, chociaż nie są jedynym źródłem zagrożenia dla środowiska morskiego, stanowią na tyle poważny i globalny już problem, że nie tylko ustawodawstwa krajowe, ale i umowy międzynarodowe poświęcają temu zagadnieniu bardzo dużo uwagi. Wśród tych ostatnich trzeba wymienić trzy najważniejsze: konwencję UNCLOS²³, konwencję MARPOL²⁴ i dyrektywę 2005/35/WE²⁵.

Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS) definiuje w art. 1 pkt 4 zanieczyszczenie środowiska morskiego jako: wprowadzenie przez człowieka do morza i ujść rzecznych substancji lub energii powodujących takie negatywne następstwa, jak wyrządzenie szkody żywym zasobom i życiu w morzu, zagrożenie zdrowia ludzkiego, utrudnienia w prowadzeniu działalności na morzu, w tym w rybołówstwie i innych zgodnych z prawem sposobach wykorzystania morza, obniżenie jakości wody morskiej i pomniejszenie walorów rekreacyjnych morza. Wśród przepisów dotyczących ochrony

¹⁹ Określenie *gross negligence* funkcjonuje oficjalnie w *common law* od czasu wyroku w sprawie *Regina v. Adomako* w 1994 r. House of Lords użył go jednak w odniesieniu do wyjątkowego naruszenia obowiązków służbowych, które spowodowało nieumyślną śmierć człowieka. Niedbalstwo jest w tym wymiarze elementem przestępstwa, które określane jest jako *gross negligence manslaughter*, czyli nieumyślne spowodowanie śmierci w wyniku rażącego niedbalstwa.

²⁰ Tak orzekł angielski sąd apelacyjny w *Attorney-General's Reference No.2/1999*.

²¹ Chodzi tu o dyrektywę 2005/35/EC. Szerzej na ten temat patrz w dalszej części artykułu.

²² Chodzi tu o wyrok ETS z 3.06.2008 r. Szerzej o wyroku patrz w dalszej części artykułu.

²³ *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Montego Bay 10.12.1982 r. (Dz.U. z 2002 r., Nr 59, poz. 543).

²⁴ Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, sporządzona w Londynie 2.11.1973 r., zmieniona protokołem z 1978 r. (Dz.U. z 1987r. Nr 17, poz.101) oraz protokołem z 1997 r. (Dz.U. z 2005 r., Nr 202, poz. 1679). Konwencja wprowadza liczne standardy techniczne i technologiczne w zakresie budowy i wyposażenia statków oraz wymagania bezpieczeństwa z punktu widzenia ochrony morza przed zanieczyszczeniem. Ustanawia m.in. system kontroli wymagań konwencyjnych w sprawach zapobiegania zanieczyszczaniu morza, łącznie z kontrolami statków nawet w obcych portach. Daje państwom nadbrzeżnym prawo odmowy wejścia do ich portów statkom, które nie spełniają wymagań MARPOL. Kapitan statku, który nie spełnia tych wymogów, powinien się liczyć nawet z zatrzymaniem statku do czasu usunięcia usterek.

²⁵ Dz.Urz. UE z 2005 r., L 255, s. 11.

środowiska morskiego (z części XII konwencji) należy wskazać dwa istotne dla omawianego tematu artykuły: 217 i 230. Artykuł 217 nakłada na państwo bandery obowiązek przeprowadzenia śledztwa w sprawach zanieczyszczenia morza spowodowanego przez statek do niego należący i ustanowienia w swoim ustawodawstwie kar odpowiednio poważnych, zniechęcających do naruszania przepisów dotyczących zanieczyszczenia. Artykuł 230 z kolei stanowi, że za naruszenie przez statek poza wodami terytorialnymi przepisów dotyczących ochrony środowiska przepisy krajowe mogą przewidywać jedynie kary pieniężne; podobnie w wypadku, gdy zanieczyszczenie powstało w obrębie wód terytorialnych – chyba że było ono umyślne i poważne.

Konwencja MARPOL, mająca bez wątpienia największe znaczenie w walce o czyste morze, normuje zapobieganie zanieczyszczaniu morza wszelkimi substancjami szkodliwymi. Na potrzeby tego artykułu należy przytoczyć w skrócie postanowienia trzech prawideł załącznika I do konwencji (traktującego o zanieczyszczeniach morza olejem), kluczowych dla wskazania podstaw prawnych odpowiedzialności za zanieczyszczenie morza ropą naftową, paliwem lub innymi podobnymi szkodliwymi dla środowiska morskiego substancjami. Prawidło 9 „Kontrola usuwania oleju” stanowi m.in., że – z zastrzeżeniem postanowień prawidła 10 i 11 załącznika I oraz ustępu 2 prawidła 9 – jakiegokolwiek usunięcie do morza oleju lub mieszanin oleistych ze statków, do których zastosowanie ma załącznik I, jest zabronione, z wyjątkiem przypadku, gdy zostanie spełnionych kilka warunków, określonych odrębnie dla zbiornikowców²⁶ i dla innych statków²⁷.

Prawidło 10 regulujące „Sposoby zapobiegania zanieczyszczaniu olejami ze statków w czasie eksploatacji na obszarach specjalnych”²⁸ stanowi m.in., że z zastrzeżeniem postanowień prawidła 11 załącznika I – zabrania się jakie-

²⁶ W odniesieniu do zbiornikowca olejowego, poza tym, co postanowiono w odniesieniu do statków o pojemności rejestrowej brutto 400 i większej (patrz następny przypis), warunki te są następujące: i) zbiornikowiec nie znajduje się w obszarze specjalnym; ii) zbiornikowiec znajduje się w odległości większej niż 50 mil morskich od najbliższego lądu; iii) zbiornikowiec płynie określonym kursem; iv) wielkość chwilowa zrzutu oleju zawartego w wodzie usuwanej nie powinna przekraczać 30 l/milę morską; v) całkowita ilość usuniętego do morza oleju nie przekracza, w przypadku zbiornikowców istniejących, 1/15000 całkowitej ilości określonego ładunku, z którego pozostałości utworzyły tę część, oraz w przypadku zbiornikowców nowych 1/30000 całkowitej ilości określonego ładunku, z którego pozostałości utworzyły tę część; oraz vi) zbiornikowiec posiada czynny system kontrolno-pomiarowy usuwania oleju oraz instalację zbiornika resztkowego, jak to jest wymagane prawidłem 15 niniejszego załącznika.

²⁷ W odniesieniu do statków o pojemności rejestrowej brutto 400 i większej, innych niż zbiornikowce olejowe, oraz z zęz maszynowni (z wyłączeniem zęz pompowni ładunkowych) zbiornikowców olejowych, jeśli nie są zmieszane z resztkami ładunku olejowego, warunki te są następujące: i) statek nie jest wewnątrz obszaru specjalnego; ii) statek jest w drodze; iii) zawartość oleju w wypływie nie przekracza bez rozcieńczenia 15 ppm (15 części na milion); oraz iv) statek posiada działające urządzenie wymagane prawidłem 16 niniejszego załącznika.

²⁸ Do celów załącznika i konwencji obszarami specjalnymi są obszary: Morza Śródziemnego, Bałtyku, Morza Czarnego, Morza Czerwonego, obszar zatok: Omańskiej, Perskiej, Adeńskiej oraz obszar Antarktydy.

gokolwiek usuwania do morza oleju lub mieszanin olejowych z jakiegokolwiek zbiornikowca olejowego oraz z jakiegokolwiek statku o pojemności brutto 400 ton rejestrowych i większej, innego niż zbiornikowiec olejowy, wtedy gdy statki znajdują się na obszarze specjalnym. I wreszcie bardzo istotne – i nie zawsze prawidłowo interpretowane, jak można sądzić po zachowaniach władz państw zaangażowanych w wypadki statków, których przykłady podano wcześniej – prawidło 11 zatytułowane „Wyjątki” mówi, że przepisy 9 i 10 załącznika I nie mają zastosowania w przypadku:

- a) usuwania do morza oleju lub mieszaniny oleistej niezbędnego do celów ochrony bezpieczeństwa statku lub ratowania życia na morzu; lub
- b) usuwania do morza oleju lub mieszaniny oleistej spowodowanego uszkodzeniem statku lub jego wyposażenia:
 - i) pod warunkiem, że po zaistnieniu uszkodzenia lub po wykryciu wycieku zostały podjęte wszelkie racjonalne środki ostrożności w celu zapobieżenia lub zmniejszenia wycieku; oraz
 - ii) z wyjątkiem przypadku, gdy armator lub kapitan działał albo z zamiarem spowodowania uszkodzenia, albo nierozważnie i ze świadomością, że uszkodzenie prawdopodobnie nastąpi.

Trzecim aktem prawnym, międzynarodowym, ale ograniczonym w stosowaniu do wód państw członkowskich Unii Europejskiej, dotyczącym zanieczyszczeń olejowych jest dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z 7.09.2005 r. w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa. Przepisy dyrektywy w preambule uznają, że ponieważ ani międzynarodowy system odpowiedzialności cywilnej i odszkodowania za zanieczyszczenie olejami, ani system związany z zanieczyszczeniem innymi substancjami niebezpiecznymi lub trującymi nie zapewniają wystarczającego poziomu odstraszenia podmiotów transportujących niebezpieczne ładunki drogą morską od stosowania praktyk naruszających obowiązujące standardy²⁹, to pożądane efekty odstraszenia można osiągnąć tylko w drodze wprowadzenia sankcji stosowanych wobec wszystkich osób powodujących lub przyczyniających się do zanieczyszczenia morza. Jedną z takich osób, według punktu 7 preambuły do dyrektywy, jest właśnie kapitan statku.

Dyrektywa, której zakres stosowania jest bardzo szeroki³⁰, uznaje zrzut (czyli każde usunięcie substancji ze statku, niezależnie od tego, z jakiej przyczyny następuje) substancji zanieczyszczających³¹ ze statku za naruszenie prawa, jeżeli został on popełniony **umyślnie, przez niedbalstwo lub na skutek poważne-**

²⁹ Chodzi tu przede wszystkim o przestrzeganie norm i przepisów przewidzianych w konwencji MARPOL.

³⁰ Art. 3 dyrektywy nakazuje stosowanie jej przepisów do zrzutów substancji zanieczyszczających zarówno na wodach wewnętrznych, w tym portach państwa członkowskiego, jego wodach terytorialnych, jak i w cieśninach międzynarodowych, w wyłącznej strefie ekonomicznej i na otwartym morzu.

³¹ „Substancje zanieczyszczające” oznaczają substancje objęte załącznikami I (olej) i II (szkodliwe substancje ciekłe) do konwencji MARPOL.

go zaniedbania³². Naruszenie takie jest zgodnie z uzupełniającą dyrektywę decyzją ramową Rady UE³³ uważane w przypadkach w niej określonych za przestępstwo³⁴. Dyrektywa nakazuje państwom członkowskim podjęcie niezbędnych kroków w celu zapewnienia, by naruszenia podlegały skutecznym, proporcjonalnym i odstraszającym sankcjom karnym lub administracyjnym i podjęcie środków niezbędnych do zapewnienia, by sankcje takie stosowane były wobec każdej osoby uznanej za odpowiedzialną za naruszenie.

4. SANKCJE PRAWA MIĘDZYNARODOWEGO WOBEC KAPITANA STATKU ZA ZANIECZYSZCZENIE

Ani UNCLOS, ani MARPOL, tak jak większość konwencji międzynarodowych, nie przewidują szczegółowych sankcji za naruszenia określonych w treści zakazów. Nakładają jedynie na państwa w nich uczestniczące (*flag states*) obowiązek ustanowienia takich sankcji (UNCLOS w art. 217, a MARPOL w art. 4) w swoim prawie krajowym.

Inaczej jest w przypadku dyrektywy. Z przepisów art. 4 decyzji ramowej Rady wynika, że kapitan statku, który zezwoli na dokonanie zrzutu substancji zanieczyszczających, popełnia przestępstwo umyślne, które, w wypadku gdy spowoduje znaczące i rozległe szkody w stanie jakości wody, gatunków zwierzęcych lub roślinnych lub ich części, jest zagrożone sankcją karną od 2 do 5 lat

³² Podkreślona przez autora artykułu fraza została zacytowana za oficjalnym polskim tłumaczeniem dyrektywy. W oryginalnej wersji, w pkt 8 preambuły, widnieją słowa: *with intent, recklessly or by serious negligence*. Dokonane tłumaczenie wydaje się być niewłaściwe z punktu widzenia teorii prawa karnego. O ile przekład *with intent* (z zamiarem) na „umyślnie” można jeszcze przyjąć za dopuszczalny, o tyle słowo *reckless* (lekkomyślnie) w żaden sposób nie można tłumaczyć jako „niedbalstwo” (którego odpowiednikiem w ang. jest *negligence*), gdyż słowa te mają zupełnie inną konotację w teorii winy. Poza tym nie funkcjonuje ani w języku ustawowym, ani prawniczym wyrażenie „poważne zaniebdanie” (w niektórych aktach występuje zwrot „rażące zaniebdanie” – np. w art. 35 ustawy o izbach morskich, dla oznaczenia stanu faktycznego zaniebdania w stopniu rażącym obowiązków służbowych). Zwrot *serious negligence* powinien być tłumaczony jako „poważne niedbalstwo”, określenie najbardziej zbliżone do zwrotu „rażące niedbalstwo” – używanego w polskim języku prawniczym dla oznaczenia stopnia winy przy wyrządzeniu szkody deliktem skutkującym odpowiedzialnością za niedołożenie staranności wymaganej nawet od osoby najmniej rozgarniętej.

³³ Decyzja ramowa Rady nr 667 z 12.07.2005 r., w sprawie wzmocnienia uregulowań prawno-karnych w celu egzekwowania przepisów dotyczących zapobiegania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków (Dz.Urz. UE L 255, s. 164–167). Decyzja ta ustanawia szczegółowe przepisy w sprawach karnych i jest instrumentem służącym nałożeniu na państwa członkowskie Unii obowiązku ustanowienia sankcji karnych.

³⁴ Przepisy dyrektywy przewidują wyjątki, w których zrzut substancji zanieczyszczających nie jest uznawany za naruszenie prawa. Powołują się one na dopuszczające, pod pewnymi warunkami, możliwość zrzutu przepisy konwencji MARPOL, w tym zwolnienie od odpowiedzialności za zanieczyszczenie wynikłe z uszkodzenia statku lub jego wyposażenia, z wyjątkiem sytuacji, gdy kapitan działał albo z zamiarem spowodowania uszkodzenia, albo nierozważnie i ze świadomością, że uszkodzenie prawdopodobnie nastąpi.

pozbawienia wolności. Jeżeli do tego zrzut spowoduje śmierć lub poważne obrażenia osób, kapitanowi grozi kara od 5 do 10 lat pozbawienia wolności.

Gdy zanieczyszczenie ze statku jest wynikiem **poważnego zaniedbania** kapitana i spowoduje znaczące i rozległe szkody w stanie jakości wody, gatunków zwierzęcych lub roślinnych lub ich części, kapitan stoi w obliczu sankcji karnych o maksymalnym zagrożeniu od 1 roku do 3 lat pozbawienia wolności, a jeżeli dojdzie również do śmierci lub poważnych obrażeń osób, wówczas przepisy przewidują karę od 2 do 5 lat pozbawienia wolności.

Przepisy decyzji Rady zastrzegają jednak, że w odniesieniu do kar pozbawienia wolności mają one zastosowanie bez uszczerbku dla prawa międzynarodowego, w szczególności dla art. 230 konwencji UNCLOS z 1982 r., co oznacza że w przypadku każdego zanieczyszczenia spowodowanego poza wodami terytorialnymi lub nieumyślnego zanieczyszczenia w obrębie wód terytorialnych kapitan może zostać ukarany jedynie karą pieniężną.

5. ODPOWIEDZIALNOŚĆ KAPITANA ZA ZANIECZYSZCZENIE MORZA WEDŁUG PRAWA POLSKIEGO

Spowodowanie zanieczyszczenia morza olejem przez statek o polskiej przynależności skutkuje poważnymi karami przede wszystkim dla jego właściciela³⁵, ale sankcje mogą dotknąć także kapitana statku. Kapitan odpowiada zwykle przed swoim pracodawcą – armatorem, ale może także ponieść za swoje działania lub zaniechania odpowiedzialność karną na mocy przepisów kodeksu karnego³⁶ i innych ustaw, do których przestrzegania jest z mocy prawa bezpośrednio lub pośrednio zobowiązany³⁷. W szczególnych przypadkach kapitan może też ponieść swoistą odpowiedzialność zawodową³⁸.

³⁵ Polskie prawo morskie przyjęło w art. 272 k.m. za postanowieniami konwencji o odpowiedzialności cywilnej z 1992 r., że podmiotem odpowiedzialnym za zanieczyszczenia olejowe (zarówno olejem bunkrowym, jak i przewożonym jako ładunek) jest właściciel statku. Potwierdzone to zostało następnie, po przyjęciu konwencji bunkrowej z 2001 r. (Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, podpisana w Londynie 23.03.2001; Dz.U. z 2008 r., Nr 148 poz. 938), wprowadzonym do Kodeksu morskiego nowym art. 271a.

³⁶ Ustawa z 1997 r. Kodeks karny (Dz.U. z 1997 r., Nr 88, poz. 553 z późn. zm.).

³⁷ W przypadku rozlewu olejowego będzie to głównie ustawa z 16.03.1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz.U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692, z późn. zmian.).

³⁸ Głównie na podstawie ustawy z 1.12.1961 r. o izbach morskich (Dz.U. z 2009 r., Nr 69, poz. 599).

5.1. ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRACOWNICZA

Kapitan, sprawując zwierzchnictwo nad statkiem morskim na podstawie stosunku pracy (z reguły), jest pracownikiem w rozumieniu kodeksu pracy³⁹ i podlega reżimowi prawnemu przewidzianemu w prawie pracy. Z podległości pracowniczej wynika odpowiedzialność pracownicza kapitana, czyli ujemne konsekwencje, jakie z mocy przepisów prawa ponosi pracownik (kapitan) wobec pracodawcy (armatora) z powodu niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków pracowniczych.

Spowodowanie zanieczyszczenia morza olejem wiąże się zwykle z powstaniem szkody. W razie wyrządzenia przez kapitana przy wykonywaniu obowiązków pracowniczych szkody osobie trzeciej, zobowiązany do naprawienia szkody jest wyłącznie pracodawca-armator. Kapitan ponosi wobec armatora, jeżeli ten naprawi szkodę, odpowiedzialność materialną⁴⁰. Armator ma obowiązek wykazać okoliczności uzasadniające odpowiedzialność kapitana i wysokość szkody, a odszkodowanie, jakiego może od niego zażądać, nie może przewyższać kwoty trzymiesięcznego wynagrodzenia przysługującego kapitanowi w dniu wyrządzenia szkody. Wartym odnotowania skutkiem stosowania przepisów polskiego prawa pracy, głównie artykułów 114–122 k.p., jest również i to, że kapitan nie ponosi ryzyka związanego z działalnością armatora, a w szczególności nie odpowiada za szkodę wynikłą w związku z działaniem w granicach dopuszczalnego ryzyka. Jeżeli jednak kapitan umyślnie doprowadził do zanieczyszczenia, wyrządzając szkodę, jest obowiązany do jej naprawienia w pełnej wysokości.

5.2. BRAK ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ

Ustalenia, wynikające z obowiązującej konwencji bunkrowej (art. 3) i konwencji o odpowiedzialności cywilnej (art. III), co do odpowiedzialności odszkodowawczej właściciela statku są jednak niespójne z przepisem art. 435 Kodeksu cywilnego⁴¹, który obciąża odpowiedzialnością za szkody, jakich osoba trzecia doznała w związku z ruchem statku, prowadzącego przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody. A jest nim zwykle armator, który niekoniecznie musi być właścicielem statku. Kapitan nie ponosi deliktowej odpowiedzialności cywilnej za swoje działania lub zaniechania⁴², gdyż nawet

³⁹ Ustawa z 26.06.1974 r. (Dz.U. z 1998 r., Nr 21, poz. 94 z późn. zmian.).

⁴⁰ W granicach rzeczywistej straty poniesionej przez armatora i tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego wynikła szkoda – art. 115 k.p.

⁴¹ Ustawa z 1964 r. Kodeks cywilny (Dz.U. z 1964 r., Nr 16, poz. 93 z późn. zmian.).

⁴² Pojęcie deliktowej odpowiedzialności cywilnej obejmuje skutki majątkowe przewidziane przez prawo cywilne w przypadku popełnienia czynu niedozwolonego. Skutki te, w odróżnieniu od odpowiedzialności karnej, mają charakter majątkowy i polegają zasadniczo na obowiązku wyrównania przez zobowiązanego szkód przez przywrócenie stanu poprzedniego bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej.

jeżeli wyrządził ze swojej winy (por. art. 415 k.c.) w trakcie wykonywania obowiązków jakaś szkodę, to na mocy art. 430 k.c. za szkodę odpowiada będący zwierzchnikiem kapitana armator, który powierzył mu kierownictwo nad statkiem. Wykroczenie przez kapitana poza jego umowne lub ustawowe uprawnienia może skutkować jedynie karną, a nie cywilną odpowiedzialnością. Zrozumiałe jest, że armator jako pracodawca może w drodze regresu żądać (na podstawie art. 120 k.p.) od kapitana odszkodowania za naprawioną osobie trzeciej szkodę. Wysokość takiego odszkodowania nie może jednak przewyższać kwoty trzymiesięcznego wynagrodzenia kapitana, chyba że kapitan spowodował zanieczyszczenie umyślnie jest on wówczas zobowiązany do naprawienia szkody w pełnej wysokości, odpowiada wtedy (ale jedynie wobec armatora-pracodawcy) całym swoim majątkiem.

5.3. ODPOWIEDZIALNOŚĆ KARNA

Najbardziej dolegliwymi dla kapitana sankcjami za zanieczyszczenie morza są sankcje karne. Kapitan może odpowiadać tu zarówno z ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1995 r.⁴³, jak i z ustawy karnej. W praktyce żeglugowej najczęściej stosowana jest wobec kapitana odpowiedzialność z tytułu naruszenia różnych zakazów i nakazów administracyjnych związanych z ochroną przed zanieczyszczeniami i wymierzane są kary pieniężne. Ustawa o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza nie ustanawia *expressis verbis* w żadnym ze swoich przepisów zakazu zanieczyszczania wód morskich, nakazuje natomiast zapobiegać zanieczyszczaniu morza związanym z uprawianiem żeglugi przez statki stosownie do postanowień wyżej wspomnianej konwencji MARPOL, a na Morzu Bałtyckim również do konwencji helsińskiej z 1992 r.⁴⁴. W razie wypadku powodującego albo mogącego spowodować rozlew oleju kapitan ma obowiązek niezwłocznego podjęcia wszelkich koniecznych działań dla zapobieżenia, ograniczenia i usunięcia zanieczyszczenia środowiska morskiego. Kapitan, który, nie wykonując ciężących na nim z mocy prawa obowiązków, powoduje zanieczyszczenie środowiska morskiego, podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za rok poprzedzający⁴⁵. Wydanie decyzji o ukaraniu⁴⁶ w wysokości tej górnej granicy należy

⁴³ Ustawa z 16.03.1995 r. (Dz.U. z 2006 r., Nr 99, poz. 692, z późn. zmian.).

⁴⁴ Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzona w Helsinkach 9.04.1992 r. (Dz.U. z 2000 r., Nr 28, poz. 346).

⁴⁵ Art. 37 pkt 4 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza. W przypadku kary nałożonej w 2010 r. byłaby to kwota 62 059,20 zł (wg komunikatu Prezesa GUS w MP z 2010 r., Nr 7, poz. 67 przeciętne wynagrodzenie w 2009 r. wynosiło 3 102,96 zł).

⁴⁶ Kary pieniężne przewidziane w polskich morskich ustawach szczególnych może nałożyć dyrektor urzędu morskiego w formie decyzji administracyjnej.

uznać mimo wszystko za karę niezbyt dolegliwą w stosunku na przykład do kary za tego typu przestępstwo przewidzianej w prawie brytyjskim⁴⁷.

Kodeks karny nie zawiera osobnych przepisów regulujących zanieczyszczenie morza. Do zanieczyszczeń pochodzących ze statku, głównie rozlewów olejowych, mogą mieć zastosowanie odpowiednio przepisy art. 181 i 186 k.k. z rozdziału XXII dotyczącego przestępstw przeciwko środowisku. Kapitan statku, z którego nastąpił rozlew oleju, może podlegać karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5, gdy rozlew spowodował zanieczyszczenie morza skutkujące zniszczeniem w świecie roślinnym lub zwierzęcym w znacznych rozmiarach⁴⁸ (na podst. art. 181 § 1 k.k.); jeżeli działał nieumyślnie, grozi mu grzywna, kara ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2 (na podstawie art. 181 § 4 k.k.). Takiej samej karze grzywny, ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2 podlega kapitan statku, z którego przedostały się do morza zanieczyszczenia z powodu nieużywania lub nieutrzymywania w należyтым stanie statkowego odolejacza⁴⁹. Kary takie przewiduje art. 186 § 1 k.k. za niedopełnienie obowiązku utrzymania w należyтым stanie lub nie używanie urządzeń zabezpieczających wodę przed zanieczyszczeniem. Jeżeli sprawca zanieczyszczenia działa nieumyślnie – podlega grzywnie albo karze ograniczenia wolności.

We wszystkich przypadkach zanieczyszczenia morza przez statek nie ma znaczenia zarówno istnienie, jak i stopień zawinięcia po stronie armatora (właściciela), który odpowiada za spowodowane szkody na zasadzie ryzyka, ale aby ukarać kapitana statku, należy udowodnić mu winę w doprowadzeniu do zanieczyszczenia.

5.4. ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZAWODOWA

Zanieczyszczenie morza olejem jest według polskiego Kodeksu morskiego wypadkiem morskim. Ustawa o izbach morskich z 1961 r.⁵⁰ przewiduje swoją odpowiedzialność zawodową kapitana, stanowiąc o możliwości zastosowania wobec kapitana, który przez rażące zaniedbania spowodował wypadek morski lub przyczynił się do jego powstania, sankcji w postaci pozbawienia go prawa

⁴⁷ Za spowodowanie zanieczyszczenia środowiska morskiego stanowiące prawo morskie angielskie (ustawa MSA '95) przewiduje karę pieniężną w wysokości 250 tys. funtów (kwota wprowadzona przez *Merchant Shipping Maritime Security Act '97*, art. 7).

⁴⁸ Użyty zwrot „znaczne rozmiary” nie znajduje wyjaśnienia w definicjach legalnych w art. 115 k.k.; wydaje się, że powinno się przyjąć któreś z określeń użytych w § 5–7 tego artykułu.

⁴⁹ Odolejacz (*oil water separator*), czyli separator wód zaolejonych, to urządzenie umożliwiające rozdział zbierającej się w zęzach maszynowych wody i rozproszonego w niej oleju w celu usunięcia do morza nadmiaru oczyszczonej do odpowiedniego poziomu (15 ppm = 15 części na milion) wody zęzowej.

⁵⁰ Ustawa 1.12.1961 r. o izbach morskich, *op.cit.*

wykonywania uprawnień do zajmowania stanowiska kapitana w częściowym lub pełnym zakresie na okres od 1 roku do 5 lat (art. 35 ust.1 ustawy).

Izba morska jest jedynym organem, który może kapitanowi posiadającemu polski dyplom morski cofnąć go jako karę za doprowadzenie do zanieczyszczenia morza. Potwierdza to konwencja UNCLOS z 1982 r., która w art. 97 pkt 2 stwierdza, iż „W sprawach dyscyplinarnych Państwo, które wydało dyplom kapitański lub zaświadczenie kwalifikacyjne, lub licencję, jest wyłącznie właściwe do orzeczenia, po przeprowadzeniu przepisane go przez prawo postępowania, o cofnięciu tych dokumentów, nawet wówczas, gdy ich posiadacz nie jest obywatelem Państwa, które je wydało”⁵¹. Trzeba jednak zaznaczyć, że „sprawy dyscyplinarne” poruszone w tym akcie dotyczą sytuacji, w których mogą ważyć się losy kapitańskich uprawnień zawodowych i odpowiedzialności za jego działania jako kierownika statku, nie zaś relacji pracownik–pracodawca.

6. CELOWOŚĆ ROZSZERZANIA SANKCJI KARNYCH ZA ZANIECZYSZCZENIE MORZA

Z przedstawionego krótkiego przeglądu najważniejszych aktów prawnych zajmujących się zagadnieniem zanieczyszczenia morza olejami przez statek wynika, że czyn ten jest regulowany wszechstronnie: od szeroko rozumianej prewencji, poprzez regulacje zachowań w czasie rozlewu, aż po szeroki wachlarz kar za naruszenia przepisów mających zarówno zapobiegać powstawaniu zanieczyszczeń, jak i sankcjonować spowodowanie zanieczyszczenia.

Odpowiedzialność kapitana statku za naruszenie tego rodzaju przepisów i wywołanie zagrożenia zanieczyszczeniem lub spowodowanie zanieczyszczenia morza jest regulowana w prawie polskim w co najmniej trzech aktach o charakterze ustawowym. Zawierają one przepisy z różnorodnymi sankcjami, od pieniężnej kary administracyjnej (w maksymalnej wysokości dwudziestokrotnego przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce), przez grzywnę, karę ograniczenia wolności, do kary 5 lat pozbawienia wolności. W prawie angielskim ustawa *Merchant Shipping Act 1995*, podstawowy akt handlowej żeglugi morskiej, poświęca sprawom zanieczyszczeń ze statków aż 54 artykuły (art. 128–182), z których większość dotyczy zanieczyszczeń olejowych. Przepisy ustawy zawierają jeszcze bardziej szczegółowe niż w polskim prawie morskim uregulowania kształtujące odpowiedzialność kapitana statku za zanieczyszczenia, przewidując sankcje karne (wyłącznie) w postaci grzywny od 500 do 5000

⁵¹ UNCLOS Article 97. *Penal jurisdiction in matters of collision or any other incident of navigation. 2. In disciplinary matters, the State which has issued a master's certificate or a certificate of competence or licence shall alone be competent, after due legal process, to pronounce the withdrawal of such certificates, even if the holder is not a national of the State which issued them.*

funtów (skala standardowa), 50 000, a nawet 250 000 funtów oraz kary pozbawienia wolności do 6 miesięcy lub do 2 lat (w zależności od rodzaju postępowania).

Zasadne wydaje się zatem pytanie o sens wprowadzania coraz to nowych, dodatkowych aktów prawnych regulujących odpowiedzialność za zanieczyszczenie morza, takich jak na przykład ostatnia, obowiązująca od marca 2007 r., dyrektywa 2005/35/WE.

Nie wdając się w szczegółową ocenę idei samej dyrektywy i przedstawionego w niej na wstępie uzasadnienia dotyczącego wdrożenia, nasuwa się przede wszystkim ogólna refleksja, że wprowadzanie sankcji karnych we wszystkich przypadkach zanieczyszczenia morza, spowodowanego zarówno umyślnie, z zamiarem jego wywołania, jak i bez takiego zamiaru, lekkomyślnie, a także przez **poważne zaniedbanie**⁵², jest rozwiązaniem trudnym do zaakceptowania. Trudnym tak z punktu widzenia zasad panujących w teorii prawa karnego (niepokój budzi tu przede wszystkim użycie w akcie niedookreślonego do niedawna zwrotu *serious negligence*)⁵³, jak z punktu widzenia realizacji jednej z naczelnych zasad panujących w tym prawie – zasady sprawiedliwości⁵⁴.

Wypadki powodujące zanieczyszczenie morza nie mogą być traktowane jednakowo. Podczas gdy rozmyślny akt zanieczyszczenia powinien być potraktowany jak najbardziej surowo, to sankcje nałożone w przypadkach, gdy głównym czynnikiem jest niedbalstwo lub po prostu siły natury, powinny być odpowiednio miarkowane w swojej surowości. Takie generalne kryminalizowanie

⁵² Jeszcze raz trzeba odnieść się do tłumaczenia tejże dyrektywy na język polski. Tłumaczenie oryginalnie użytego zwrotu *serious negligence* jako „poważne zaniedbanie” jest nieprecyzyjne i może powodować konfuzję terminologiczną. Warto tu przytoczyć wyjaśnienie z cytowanej wcześniej pracy *Kenny's Outlines of Criminal Law*, w której autor zaleca staranne odróżnianie niedbalstwa (*negligence*) i zaniedbania (*neglect*). Słowo *neglect* nie wskazuje, według autora, na jakiś określony stan świadomości (na stosunek psychiczny do czynu), tylko określa obiektywny fakt, który może być wyrażony przez zamiar albo przez niedbalstwo. Przykład: człowiek, który zaniedbał nakarmić swojego psa, mógł zrobić to świadomie i celowo (gdyż np. nie chciało mu się tego zrobić) albo przez niedbalstwo (gdyż np. po prostu zapomniał o swoim obowiązku).

⁵³ Abstrahując od możliwości błędnych tłumaczeń tego zwrotu na poszczególne języki państw UE (tak jak to miało miejsce w polskim wydaniu Dziennika Urzędowego UE z 2005 r. L 255), użycie zwrotu *serious negligence* – pojęcia o nieustalonym prawnie znaczeniu i przez to mogącym naruszać zasadę pewności prawa – stało się też jedną z przyczyn wniesienia przez kilka organizacji pozarządowych (m.in. INTERTANKO, INTERCARGO, Lloyd's Register, ISU i Stowarzyszenie Armatorów Greckich) pozwu przeciwko ministrowi transportu Wielkiej Brytanii do sądu High Court of Justice i następnie skierowania przez ten sąd zapytania prawnego do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości m.in. w sprawie zgodności z prawem art. 4 dyrektywy 2005/35/EC (w którym zwrot ten został użyty) i szerzej o ocenę prawną, czy wprowadzenie dyrektywy nie jest sprzeczne z konwencjami MARPOL i UNCLOS. W wyroku ETS z 3.06.2008 r. w sprawie C-308/06 Trybunał dokonał wykładni zwrotu *serious negligence* użytego w dyrektywie, stwierdzając, że powinien on być tam rozumiany jako „niezamierzone działanie lub zaniechanie, w wyniku którego osoba odpowiedzialna popełnia ewidentne naruszenie obowiązku ostrożności, do którego powinna była lub mogła była się zastosować, biorąc pod uwagę jej cechy osobowości, wiedzę, możliwości i sytuację osobistą”.

⁵⁴ Szerzej na ten temat patrz np. M. Cieślak, *Polskie prawo karne*, Warszawa 1994, s. 126 i nast.

uczestników wypadków morskich nie jest ani rozsądne, ani właściwe, głównie z powodu fizycznych niebezpieczeństw istniejących na morzu, których ewidentnym przykładem mogą być nadmierne przeciążenia kadłuba statku w ekstremalnie złych warunkach pogodowych. Czy więc nałożenie sankcji karnych w takich przypadkach jest odpowiednią reakcją? Wydaje się, że nie.

7. REAKCJE WŁADZ PAŃSTWOWYCH NA AKTY ZANIECZYSZCZENIA MORZA

Opisywane na początku artykułu cztery wypadki tankowców to tylko kilka przykładów z długiej listy zatrzymań kapitanów statków po wypadku zanieczyszczenia morza olejem.

W pierwszym i drugim przypadku do incydentu doszło poza wodami terytorialnymi państw nadbrzeżnych, a mimo to Francja i Hiszpania bezprawnie, działając wbrew postanowieniom konwencji o morzu pełnym z 1958 r.⁵⁵ i UNCLOS z 1982 r., zatrzymały i uwięziły kapitanów obu statków. Naruszone zostały wówczas co najmniej dwa przepisy obu tych konwencji: art. 11 ust. 1 konwencji o morzu pełnym i odpowiadający mu art. 97 ust. 1 UNCLOS, ustalające, jakiemu podmiotowi przysługuje jurysdykcja karna nad kapitanem statku na pełnym morzu⁵⁶, oraz art. 230 ust. 1 UNCLOS zezwalający na zastosowanie jedynie kary pieniężnej w przypadku rozlewu oleju poza wodami terytorialnymi⁵⁷. Nie wzięto zupełnie pod uwagę postanowień prawidła 11 załącznika I do konwencji MARPOL, które uznaje za usprawiedliwiony niezamierzony rozlew spowodowany uszkodzeniem statku.

W trzecim i czwartym z opisywanych przykładów do wypadków doszło, co prawda, na wodach terytorialnych państwa nadbrzeżnego, jednak środki prawne zastosowane zarówno przez Pakistan, jak i Koreę Południową wobec kapitana i załogi były niewspółmiernie surowe do stopnia ich przewinienia. Należy przypomnieć, że statek, który osiadł na dnie toru podejściowego do portu Karachi, był prowadzony przez lokalnego pilota, a głębokości na torze znacznie odbiegały od wskazanych na mapach nawigacyjnych. Należy sądzić, że wynikało to z braku prawidłowego utrzymania toru przez władze portowe, które pobierały

⁵⁵ Konwencja sporządzona w Genewie 29.04.1958 r. (Dz.U. z 1963 r., Nr 33, poz. 187).

⁵⁶ UNCLOS w art. 97 ust. 1 stanowi: *In the event of a collision or any other incident of navigation concerning a ship on the high seas, involving the penal or disciplinary responsibility of the master or of any other person in the service of the ship, no penal or disciplinary proceedings may be instituted against such person except before the judicial or administrative authorities either of the flag State or the State of which such person is a national.*

⁵⁷ Ustęp 1 art. 230 UNCLOS brzmi: *Monetary penalties only may be imposed with respect to violations of national laws and regulations or applicable international rules and standards for the prevention, reduction and control of pollution of the marine environment, committed by foreign vessels beyond the territorial sea.*

za to – tak jak władze każdego portu na świecie – opłaty zawijających do tego portu statków. W ostatnim przykładzie to władze portu Daesan wskazały kapitanowi miejsce przed portem, gdzie miał rzucić kotwicę, i to właśnie one są odpowiedzialne za ruch innych jednostek na takim obszarze. Zastosowany przez władze państwowe wielomiesięczny areszt wobec kapitana i innych członków załogi „Tasman Spirit” oraz pozbawienie wolności kapitana i starszego oficera „Hebei Spirit” pozostaje w jawnej sprzeczności z art. 230 ust. 2 konwencji UNCLOS, zezwalającej na nałożenie jedynie kary pieniężnej w przypadku spowodowania zanieczyszczenia na wodach terytorialnych, o ile nie było ono umyślne i poważne⁵⁸.

Oczywiście zanieczyszczenia wówczas spowodowane były poważne. Ale czy umyślne? Warunki umyślności i powagi muszą wystąpić łącznie. Czy kapitan statku „umyślnie” przyjął pilota portowego i dostosował się do polecenia władz portowych co do czasu wprowadzenia statku do portu po to, aby następnie posadzić go na mieliźnie i spowodować zanieczyszczenie? Czy kapitan stojącego na kotwiczowisku przed portem statku „umyślnie” tam go zakotwiczył, licząc, że uderzy w niego inny przepływający obok obiekt?

Jeśli nawet nie zaneguje się zasadności – w żadnym z podawanych przykładów – zatrzymań kapitanów statków przez władze w celu złożenia wyjaśnień i przyjmie za uzasadnione zastosowanie wobec kapitanów środka zapobiegawczego w postaci tymczasowego aresztowania ze względu na wystąpienie wyraźnej przesłanki do zastosowania takiego środka⁵⁹, to nie do zaakceptowania jest fakt przetrzymywania kapitana statku „Prestige” przez trzy miesiące w więzieniu o podwyższonym rygorze⁶⁰, pozbawienie kapitana statku „Tasman Spirit” wolności przez ponad osiem miesięcy⁶¹ lub wyrok półtora roku pozba-

⁵⁸ Ustęp 2 art. 230 UNCLOS brzmi: *Monetary penalties only may be imposed with respect to violations of national laws and regulations or applicable international rules and standards for the prevention, reduction and control of pollution of the marine environment, committed by foreign vessels in the territorial sea, except in the case of a wilful and serious act of pollution in the territorial sea.*

⁵⁹ Podstawą szczególną zastosowania tego środka zapobiegawczego mogłaby być przesłanka z art. 258 polskiego k.p.k. mówiąca o braku stałego pobytu podejrzanego w kraju, w którym toczy się postępowanie wyjaśniające.

⁶⁰ Na zorganizowanej w Londynie w październiku 2004 r. konferencji z udziałem Sekretarza Generalnego IMO, w prawie dwa lata po wypadku „Prestige” (takie konferencje, seminaria i szkolenia zwykle odbywają się po każdym poważniejszym wypadku morskim zanieczyszczenia morza), londyńscy prawnicy i eksperci od *shippingu* przyrównywali wprost zatrzymanie kapitana tego statku i ogólną tendencję kryminalizowania marynarzy do brania politycznych zakładników przez terrorystów (wg Lloyd’s List, 8 October 2004, s. 3).

⁶¹ W tym przypadku kapitan wraz kilkoma innymi członkami załogi zostali zatrzymani w Karachi w celu złożenia wstępnych wyjaśnień władzom portowym w sprawie wypadku. Po ich złożeniu zostali powiadomieni, że będzie wszczęte przeciwko nim postępowanie karne. Ponieważ Pakistan nie jest sygnatariuszem konwencji o odpowiedzialności cywilnej z 1992 r., zatrzymanie kapitana i innych osób miało być formą zabezpieczenia za szkody wyrządzone zanieczyszczeniem, które władze pakistańskie oceniły wstępnie na 1 mld dolarów. Ponieważ nikt nie zgodził się udzielić zabezpieczenia finansowego w wysokości, jakiej zażądały władze, kapitan i pozostałe 7 osób pozostali zatrzymani przez prawie

wienia wolności orzeczonej przez sąd dla kapitana statku „Hebei Spirit”⁶². Zrozumiałe są natomiast reakcje władz państwowych na rozmyślne zanieczyszczenie morza przez statek i świadomy udział kapitana w tym procederze. To oczywiste przestępstwo i nie dziwią tu surowe wyroki sądów orzekających w sprawach statków niebędących nawet tankowcami, tak jak to miało niedawno miejsce w Stanach Zjednoczonych.

We wrześniu 2004 r. władze USA aresztowały kapitana i dwóch członków załogi masowca „Katerina” za zrzucenie zanieczyszczonych olejem wód do Pacyfiku. Kapitan, starszy mechanik i drugi mechanik otrzymali wyroki po 8 miesięcy pozbawienia wolności; zostali też uznani za winnych przeszkadzania wymiarowi sprawiedliwości w związku z przestępstwem zanieczyszczenia morza; armator DST Shipping Inc. został ukarany grzywną w wysokości 1 mln USD, natomiast czterech członków załogi statku nagrodzono kwotą 250 tys. USD za zgłoszenie faktu zanieczyszczenia inspektorowi *Coast Guardu*⁶³.

W październiku 2009 r. sąd federalny w Nowym Orleanie skazał kapitana masowca „Theotokos” (71 tys. DWT) na karę 6 miesięcy pozbawienia wolności i 4 tys. USD grzywny. W ramach próbnicy sąd także skierował kapitana, który przyznał się do winy, na następne 4 miesiące do ośrodka zamkniętego; zakazał mu też wstępu na wody terytorialne USA przez trzy lata. Oskarżenie wniósł Coast Guard po przeprowadzeniu inspekcji statku i odkryciu wycieku oleju do przedniego zbiornika balastowego oraz nieprawidłowo pracującego separatora olejowego (przez co wody żęzowe były pompowane bezpośrednio za burtę)⁶⁴.

ZAKOŃCZENIE

Nie ulega wątpliwości, że oskarżenia kapitanów statków o powodowanie zanieczyszczeń stają się coraz bardziej „popularne” wśród społeczeństwa. Każdy, kto spacerował po zanieczyszczonej olejem plaży lub widział martwe ptaki wyrzucane przez morze na brzeg, może czuć złość wobec tych, którzy doprowadzili do zanieczyszczenia albo mu nie zapobiegli. Naturalna chęć do karania wywołana „nieestetycznym” widokiem plaży, chęć przykładowego odstraszenia w trosce o lokalną faunę, ale też myśl o interesach, które mogą przynieść straty

9 miesięcy. Do ich uwolnienia przyczyniły się najprawdopodobniej władze Unii Europejskiej i Waszyngton.

⁶² Jak wcześniej wspomniano, kapitan przebywał w koreańskim więzieniu od grudnia 2007 do stycznia 2009 r., gdy został zwolniony za kaucją, ale musiał pozostać w Korei jeszcze przez kolejne 4 miesiące.

⁶³ Za *Tradewinds* 24 September 2004; *Lloyd's List* 6 April 2005 i artykułem *Whistleblowers Awarded \$250,000 for Reporting Illegal Discharge of Oil at Sea* ze strony kancelarii adwokackiej, www.blankrome.com.

⁶⁴ Za *The Telegraph* No. 11, November 2009, s. 11.

z powodu zabrudzonego wybrzeża, biorą zwykle górę nad racjonalnym zastanowieniem się nad rzeczywistymi przyczynami powstania zanieczyszczenia i podmiotami za nie odpowiedzialnymi. Bo czy ktokolwiek z przyglądających się czarnym zaolejonym kamieniom na plaży lub ktoś z gapiów obserwujących, jak setki worków z bryłami ciemnego piasku, na którym jeszcze nie tak dawno się opalał, ładuje się na ciężarówkę i wywozi w nieznanym kierunku, pomyśli, że to wszystko może po prostu mieć miejsce z powodu pęknięcia blach kadłuba, które nie wytrzymały naprężeń przewidzianych przez konstruktorów i sprawiły, że statek rozszczelniał się w najbardziej nieodpowiednim momencie, w sztormowej pogodzie? Że to może zawór zwrotny w skrzyni kingstonowej⁶⁵, który według producenta nigdy nie powinien się otworzyć, jednak się otworzył? Że prosty mechanizm separatora olejowego, który, mając kilka różnych zabezpieczeń, również nie miał prawa, według mechaników, się popsuć – a jednak się popsuł? Wreszcie, że jakiś statek mógł uderzyć we mgłę w drugi statek, przebijając mu burtę poniżej linii wodnej i rozerwać mu ścianę zbiornika paliwowego, z którego wyciekło niezbyt dużo, bo tylko kilkaset ton paliwa, ale wystarczająco dużo, aby doprowadzić do katastrofy, której skutki jeszcze długo pozostaną w tym miejscu widoczne? Czy tym postronnym osobom przyjdzie na myśl, że jedyną „winą” kapitana było to, że dowodził tym statkiem, w tym właśnie momencie?

Tego typu pytania nie nurtują zwykle plażowiczów i turystów przerażonych widokiem zaolejonego brzegu morza, ale spędzają sen z oczu kapitanowi statku, próbującemu wykonywać jak najlepiej swoje pęczniące z roku na rok obowiązki, który z licznych znanych mu przepisów prawa i istniejących realiów wie, że to on będzie pierwszą osobą podejrzewaną o to, że nie dopełnił tych obowiązków i doprowadził do zanieczyszczenia.

W świetle przedstawionych wcześniej faktów dotyczących wypadków powodujących zanieczyszczenie morza olejem oraz reakcji władz na każdy z nich nasuwają się dwa następujące pytania: czy i jakie wnioski wyciągnięto z tego typu wypadków i jakie skutki może przynieść dalsza, postępująca i coraz bardziej surowa penalizacja kapitanów?

Odpowiedź na pierwsze pytanie jest dosyć prosta. Po wypadku statku „Erika” rozpoczęto opracowywanie i przyjęto tzw. pakiety *Erika I* i *Erika II*, mające na celu m.in. wycofanie z użycia tankowców z dnem pojedynczym, utworzenie European Maritime Safety Agency, dokładne przyjrzenie się działalności towarzystw klasyfikacyjnych, publikowanie list statków niespełniających minimalnych standardów (tzw. *substandard vessels*). Po wypadku statku „Prestige” weszła w życie nowa, bardzo restrykcyjna, francuska ustawa *Perben 2*⁶⁶ oraz

⁶⁵ Skrzynia kingstonowa (denna) – pomieszczenie w dnie statku w rejonie siłowni, w którym są umieszczone zawory, przez które pobierana jest woda morska do celów balastowych, chłodzenia silnika i innych.

⁶⁶ Marzec 2004 r. Nazwa aktu pochodzi od nazwiska francuskiego ministra sprawiedliwości Dominique’a Perbena.

uchwalono omawianą wcześniej dyrektywę 2005/35. Wydaje się jednak, że wprowadzenie dyrektywy destabilizuje w pewnej mierze międzynarodowe konwencje bezpieczeństwa, które od lat z powodzeniem przygotowuje IMO oraz że akt ten nie jest wcale niezbędny, gdyż w istniejących ustawodawstwach krajowych jest wystarczająca – jak pokazano to na przykładzie prawa polskiego – liczba przepisów sankcjonujących (głównie kapitanów) za zanieczyszczenia; wystarczy je tylko właściwie stosować i skutecznie egzekwować. Wypadek „Tasman Spirit” pociągnął za sobą zmiany legislacyjne w kraju dotkniętym skutkami katastrofy, opracowanie przez państwo narodowego planu awaryjnego na wypadek rozlewu, a następnie ratyfikację przez Pakistan konwencji o odpowiedzialności cywilnej i międzynarodowej konwencji o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami z 1992 r.⁶⁷. Za wcześniej zapewne jeszcze na wnioski, jakie mogą być wyciągnięte z wydarzeń związanych z rozlewem oleju ze staranowanego tankowca „Hebei Spirit”.

Jeśli chodzi o drugie pytanie, dotyczące skutków penalizacji kapitanów statków, to wydaje się ono nieco trudniejsze. Eksperci z kręgów żeglugowych, prawnicy, przedstawiciele pozarządowych organizacji morskich twierdzą, że rosnąca kryminalizacja i szukanie kozła ofiarnego wśród członków załogi statku po wypadku powodującym zanieczyszczenie odniesie skutek odwrotny do zamierzonego. Jedynym „pozytywnym” efektem przypadków zatrzymań i karania kapitanów jest pokazanie i uzmysłowienie szerszej opinii, w jaki sposób są traktowani marynarze, w tym ci, którzy odpowiadają za sprawy bezpieczeństwa, życia i zdrowia ludzi na statku. Najgroźniejszym zaś chyba skutkiem kryminalizowania z powodu zanieczyszczenia może być osłabienie zainteresowania pracą i karierą na morzu. Są już pierwsze opinie, że doświadczenia kapitana „Prestige” oraz kapitana i załogi „Tasman Spirit”, uwięzionej w Pakistanie przez dziewięć długich miesięcy, zmniejszyły tempo rekrutacji nowych ludzi do wykonywania zawodu marynarza⁶⁸.

Wypadki zanieczyszczenia morza stają się obecnie sprawami politycznymi. „Żaden kapitan statku nie żywi chęci do rozlania w tajemnicy tysięcy ton oleju lub chemikaliów na najbliższe wybrzeże. A mimo to niektóre administracje zachowują się dziś tak, jakby ci, którzy uczestniczą w autentycznym wypadku morskim, działali zawsze lekkomyślnie, a nawet już wyruszyli z portu z zamiarem spowodowania chaosu. Marynarze są łatwym celem. Służą także jako przyręta dla wytłumaczenia błędów polityków i biurokratów”⁶⁹.

Wszyscy są zapewne zgodni, że sprawy bezpieczeństwa i ochrona środowiska morskiego są bardzo ważne. Są to obszary, które bezdyskusyjnie zasługują

⁶⁷ Konwencja podpisana w Brukseli 18.12.1971 r., zmieniona protokołem z Londynu w 1992 r. (Dz.U. z 2001 r., Nr 136, poz. 1529).

⁶⁸ *Lloyd's List*, 9 July 2004 (No. 58697), s. 1.

⁶⁹ Z wypowiedzi Larsa Rhodina, zastępcy dyrektora The Swedish Club, na łamach *Lloyd's List* (4.11.2004, s. 11).

na pełną uwagę i w których ciągle należy poszukiwać lepszych standardów. Wszyscy też na pewno są zgodni, że powszechnie przyjętą zasadą społeczeństwa cywilizowanego jest to, że każdy, kto łamie prawo umyślnie (działa z takim zamiarem), zasługuje na to, by być odpowiednio ukaranym.

Kapitan, który umyślnie łamie prawo, wydając mechanikowi polecenie ominięcia separatora olejowego, aby wypompowywać zęzy z siłowni, lub który zgadza się na sfałszowanie zapisów w książce olejowej, musi ponieść odpowiedzialność za swoje czyny; popełnia czyn kryminalny, będący umyślną próbą wprowadzenia w błąd władz portowych lub państwowych. Właściwym środkiem użytym w takim wypadku powinna być sankcja karna. Sytuacja ta różni się jednak znacząco od na przykład popełnienia błędu we wpisie do książki olejowej, od pęknięcia w sztormie kadłuba lub niespodziewanej kolizji z winy innego statku.

Niebezpieczeństwo pociągnięcia kapitana do odpowiedzialności karnej za zwykłe zaniedbanie lub błąd – przy obecnych tendencjach legislatury i negatywnym nastawieniu opinii publicznej do sprawców szkód związanych z zanieczyszczeniem morza olejem – jest znaczne i może prowadzić do skutków, które będą miały negatywny wpływ na bezpieczeństwo żeglugi, a także na samo środowisko morskie (chodzi na przykład o możliwość asekuranckiego podejścia kapitanów do swoich obowiązków, nieinformowanie armatorów o sytuacjach, które mogły doprowadzić do wypadków itd).

Z tego, co wcześniej przedstawiono, wyłania się w miarę jasny obraz odpowiedzialności kapitana statku o polskiej przynależności lub statku obcego, który znalazł się w polskich obszarach morskich i spowodował ich zanieczyszczenie olejem. Obraz dla niego korzystny, o ile oczywiście władze polskie nie dopuszczą się takich działań, jak w opisywanych wcześniej przykładach władze Francji, Hiszpanii, Pakistanu lub Korei Południowej.

W przypadku zanieczyszczenia olejem polskich wód wewnętrznych lub terytorialnych, a także strefy ekonomicznej przez statek jego kapitan może zostać zatrzymany jedynie w celu złożenia wyjaśnień. Po ich złożeniu dalsze postępowanie może być prowadzone jedynie wobec właściciela statku. Właściciel płaci karę pieniężną zasądzoną przez sąd lub nałożoną przez dyrektora urzędu morskiego, a w przypadku kapitana statku o polskiej przynależności i o ile wykaże okoliczności uzasadniające odpowiedzialność kapitana – w ramach przysługującego mu regresu – może ściągnąć od niego kwotę równą jego trzykrotnej pensji, ewentualnie dodatkowo rozwiązać z nim umowę o pracę zgodnie z przepisami prawa pracy. Po wypadku morskim postępowaniem kapitana z polskim dyplomem morskim może zająć się też izba morska i odebrać mu uprawnienia do pełnienia funkcji na określony czas.

W trakcie powstawania niniejszego artykułu, latem 2009 r. podczas sztormowej pogody na Morzu Północnym stojący na kotwicy u wybrzeży Norwegii chiński statek „Full City” zdragaował, wszedł na skały i z powodu uszkodzenia

kadłuba spowodował niewielkie zanieczyszczenie morza paliwem napędowym⁷⁰. Norwescy prokuratorzy przygotowali akt oskarżenia, w którym zarzucili kapitanowi masowca rażące niedbalstwo (*serious negligence*); został on natomiast zatrzymany, odebrano mu paszport i oczekuje na wyrok sądu w rozprawie, której termin wyznaczono na wiosnę 2010 r.⁷¹.

Kolejny pech statku i jego kapitana? A może kolejna okazja, tym razem dla władz norweskich, do „przykładnego” ukarania kapitana za zanieczyszczenie środowiska powstałe w wyniku wypadku statku na morzu?

CAPTAIN'S LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE (Summary)

The article examines a notable tendency toward initiating criminal proceedings and imposing severe penalties for oil spills on ship captains. The tendency takes its origins from the aftermath of 1989 disaster, where a tanker Exxon Valdez run aground and subsequently spilled some 100 000 tons of oil into the Prince William Sound, Alaska. The Exxon Valdez case involved not only civil liability for pollution damage, but also criminal charges. The ship's captain has been sentenced in 1991.

This tendency has been accepted in Europe and now it begins manifest itself on other continents as well. The author puts up arguments in defense of polluting ships' captains and crew.

⁷⁰ Do morza wydostało się około 4 ton paliwa.

⁷¹ Na podstawie *The Telegraph*, November 2009, s. 11. Oprócz kapitana zatrzymano również starszego oficera. Postawiono im zarzuty dopuszczenia do wejścia statku na mieliznę i spowodowanie poważnego zanieczyszczenia linii brzegowej, za co grozi im kara do 10 lat pozbawienia wolności. Sąd odwoławczy zwolnił ich za kaucją 1 miliona koron (178 tys. USD) dla każdego; zezwolił na opuszczenie Norwegii, pod warunkiem powrotu na rozprawę. Ich obrońca zarzucił, że rzekome niedbalstwo kapitana i starszego oficera nie mogło stanowić powodu zatrzymania przed rozprawą i twierdził, że obaj zostali narażeni na wyjątkowy stres podczas zatrzymania w Norwegii – *The Telegraph*, January 2010, s. 14.