

MAŁGORZATA A. NESTEROWICZ

WYROK SĄDU NAJWYŻSZEGO USA W SPRAWIE WILLARD STEWART V. DUTRA CONSTRUCTION COMPANY

Autorka artykułu publikowała już na temat charakteru statku w orzecznictwie amerykańskim: na przykładzie sprawy Willard Stewart v. Dutra Construction Company (Prawo Morskie, t. XXI, 2005). Tekst dotyczy wyroku Sądu Najwyższego Stanów Zjednoczonych, a sądy stanęły przed kwestią, czy pogłębiarka, na której pracował Willard Stewart, była statkiem. Sąd pierwszej instancji oraz sąd apelacyjny uznały, że pogłębiarka nie jest statkiem.

Sąd Najwyższy Stanów Zjednoczonych zdecydował jednak inaczej. Pogłębiarka „Super Scoop” została uznana za statek. Była bowiem urządzeniem używanym w celu transportu załogi i narzędzi wodną na miejsce pracy, gdzie była przymocowana do dna i tam pozostawała, drażąc tunel. Była też zdolna do poruszania się po wodzie.

W niniejszej sprawie Sąd Najwyższy przyjął najszerszą możliwą definicję statku i w związku z tym bardzo obszerną definicję marynarza. Decyzja sądu jest niewątpliwie korzystna dla wielu pracowników.

W tomie XXI „Prawa Morskiego” z 2005 r. został opublikowany artykuł pt. *Rozważania nad charakterem statku w orzecznictwie amerykańskim (Willard Stewart v. Dutra Construction Company)*¹ dotyczący sprawy sądowej, która wzbudziła szerokie zainteresowanie w środowisku związanym z żeglugą w Stanach Zjednoczonych. Sprawa wpłynęła do sądu pierwszego dystryktu w Massachusetts na początku 2000 r.². Sąd ten wydał wyrok nieprzychylny dla powoda, ten zatem wniósł odwołanie do sądu apelacyjnego dla dystryktu Massachusetts, który potwierdził wyrok sądu pierwszej instancji. W momencie publikacji wspomnianego artykułu sprawa została skierowana do Sądu Najwyższego USA. Pod koniec 2005 r. Sąd Najwyższy wydał w tej sprawie wyrok i tego wyroku dotyczyć będzie niniejszy artykuł.

¹S. 175–182.

²Stewart v. Dutra Constr. Co., 230 F.3d 461, 2000 U.S. App. LEXIS 27090 (1st Cir. Mass., 2000).

Przypomnijmy okoliczności sprawy. Willard Stewart był inżynierem morskim zatrudnionym przez przedsiębiorstwo Dutra Construction przy budowie tunelu pod portem w Bostonie, a konkretnie przy nadzorze technicznym pogłębiarki „Super Scoop”, która kopała tunel i usuwała wykopany materiał. Pogłębiarka była w rzeczywistości dużą platformą. Niezdolna do samodzielnego poruszania się po morzu, była holowana na miejsce pracy, następnie tam umocowywana przez wbicie składanych nóg w podłoże i przeholowywana na inne miejsce po zakończeniu pracy. Dnia 15.07.1993 r. w związku z awarią jednej z łopat pogłębiarki zaistniała konieczność wymiany sterującego ją silnika. Podczas naprawy miał miejsce wypadek: gdy Willam Stewart klęczał nad otwartym włazem, nadzorując naprawę, załoga przesunęła łopatę, która przez przypadek zderzyła się z pokładem pogłębiarki. Z tego powodu Stewart stracił równowagę i spadł głową do przodu na niższy pokład. Odniósł ciężkie obrażenia. Dlatego wniósł przeciwko pracodawcy powództwo o odszkodowanie w związku z wypadkiem przy pracy.

Odszkodowanie, które w takim przypadku powód może uzyskać, zależy od tego, na jakiej podstawie oprze swoje roszczenie. Marynarze mogą wnieść sprawę na podstawie *Jones Act*³, natomiast personel pracujący w portach – na podstawie *Longshoremen and Harbor Workers' Compensation Act (LHWCA)*⁴. Obie sprawy wnosi się do sądu federalnego. W każdej z nich pracodawca jest odpowiedzialny na zasadzie ryzyka, jednakże odszkodowanie przysługujące na podstawie *Jones Act* jest znacznie korzystniejsze. Podczas choroby marynarz wciąż otrzymuje pensję. Ponadto przysługuje mu tzw. *cure and maintenance*, tj. pokrycie wszystkich kosztów leczenia i zasiłek podczas całego okresu leczenia. Jeżeli szkoda została spowodowana z winy lub niedbalstwa pracodawcy (właściciela lub armatora statku), w szczególności poprzez użytkowanie statku niezdolnego do przeciwstawienia się zagrożeniom morza (*unseaworthiness*), odszkodowanie może być znacznie wyższe, gdyż będzie zawierać zwrot utraconych zarobków, zwrot utraconych korzyści, czyli przyszłych zarobków na skutek trwałego uszczerbku na zdrowiu, odszkodowanie za ból i cierpienie fizyczne, cierpienia psychiczne i trwałe uszkodzenia fizyczne. Dlatego w interesie Stewarta było udowodnienie, że jest marynarzem, a nie pracownikiem portowym, tak aby do jego sytuacji stosował się *Jones Act*, a nie LHWCA.

Według orzecznictwa sądów amerykańskich marynarzem na potrzeby *Jones Act* jest każda osoba, która pracuje na *statku pływającym (vessel-in navigation)* i przyczynia się do jego funkcjonowania oraz wypełniania jego zadań, a także której praca jest w znacznym stopniu (pod względem tak czasu, jak i wykonywanych zadań) związana z tym *statkiem pływającym*⁵. Tak więc dla

³ 46 U.S.C. app. §688 (a).

⁴ 33 U.S.C. § 902.

⁵ Na przykład w sprawach *McDermott International, Inc. v. Wilander*, 498 U.S. 337, 1991 AMC 913 (1991), *Chandris, Inc. v. Latsis*, 515 U.S. 347, 1995 AMC 1840 (1995) i *Harbor Tug & Barge Company v. Papai*, 520 U.S. 548, 1997 AMC 1817 (1997).

stwierdzenia, czy dany pracownik jest marynarzem, trzeba było dotychczas ustalić, czy:

- a) urządzenie, na którym pracuje, jest statkiem;
- b) jest to statek *plywający* (*vessel in navigation*);
- c) przedmiotowa osoba tam pracuje, tj. przyczynia się do funkcjonowania statku oraz wypełniania jego zadań;
- d) jej praca jest z tym statkiem związana w znacznym stopniu – tak pod względem czasu spędzanego na statku⁶, jak i charakteru wykonywanych zadań.

W niniejszej sprawie Willard Stewart wniósł roszczenie na podstawie *Jones Act* i kolejne sądy stanęły przed kwestią, czy pogłębiarka, na której pracował, była statkiem. Odpowiedź nie była prosta, gdyż *Jones Act* nie zawiera definicji statku, a Sąd Najwyższy jak dotychczas nie miał okazji wypowiedzieć się w podobnej sprawie. Wypowiadały się natomiast sądy różnych dystryktów, wydając decyzje ze sobą sprzeczne, niemniej wyroki takie nie były poza danym dystryktem wiążące⁷. W pierwszym dystrykcie, gdzie sprawa Stewarta została wniesiona, tak sąd pierwszej instancji, jak i sąd apelacyjny uznały, że pogłębiarka nie była statkiem, a więc że powodowi nie przysługiwało odszkodowanie na mocy *Jones Act*.

Sąd Najwyższy, do którego sprawa dotarła, zdecydował jednak inaczej. Po pierwsze, w celu sprawdzenia, czy określone urządzenie jest statkiem, zdecydował się oprzeć na definicji statku zawartej w sekcji 3 LHWCA również na potrzeby *Jones Act*. Zgodnie z tą definicją „statkiem jest każde urządzenie używane lub które może być używane w celu transportu wodą”. Jeżeli chodzi o drugi warunek, tj. czy statek był *plywający* (*vessel in navigation*), to sąd stwierdził, że nie ma potrzeby badania tego punktu oddzielnie. Skoro statkiem jest urządzenie, które albo porusza się po wodzie, albo może się po niej poruszać w celu przewozu ładunku lub pasażerów, nawet jeżeli tego nie robi, to nie ma potrzeby badać oddzielnie, czy jest *plywające*, czy znajduje się na wodach żeglownych, czy cokolwiek transportuje, *etc.* Wystarczy, że mogłoby być w tym celu używane. Jest to jego nieodłączna cecha, na którą trzeba zwrócić uwagę przy badaniu, czy urządzenie jest w ogóle statkiem, zamiast badać ją oddzielnie. Tak więc w niniejszej sprawie pogłębiarka „Super Scoop” została uznana za statek. Była bowiem urządzeniem **używanym w celu transportu załogi i narzędzi wodą** na miejsce pracy, gdzie była przymocowywana do dna i tam pozostawała drążąc tunel. Była **zdolna do poruszania się**

⁶ Piąty dystrykt proponował, aby było to co najmniej 30% czasu pracy, chociaż Sąd Najwyższy zwrócił uwagę w sprawie Chandris (przypis powyższy), że należy to traktować jedynie jako wskazówkę.

⁷ Wyroki sądów różnych dystryktów USA dotyczące definicji statku zostały przedstawione w M. A. Nesterowicz, *Rozważania nad charakterem statku ...*, *op. cit.*

po wodzie, mimo że nie o własnych siłach, gdyż z jednego miejsca pracy na drugie była holowana.

Wreszcie, w odniesieniu do dwóch ostatnich punktów „testu na marynarza” Sąd Najwyższy zgodził się, że Stewart był zatrudniony w celu przyczyniania się do wypełniania zadań pogłębiarki (nadzór techniczny jej pracy) i że ze względu na charakter zadań i czas spędzany przez niego na pokładzie pogłębiarki praca ta była w znacznym stopniu z zadaniami pogłębiarki związana.

W niniejszej sprawie Sąd przyjął więc najszerszą możliwą definicję statku i w związku z tym bardzo obszerną definicję marynarza. Na jej podstawie dwóch mężczyzn w wannie może być również marynarzami, jeżeli zostali posadzeni w niej, aby wiosłować i rzeczywiście wiosłują⁸.

Decyzja Sądu jest niewątpliwie korzystna dla wielu pracowników, którzy wcześniej byliby traktowani jak pracownicy portowi i mieliby prawo ubiegać się o odszkodowanie jedynie na podstawie LHWCA. Jednakże należy zadać sobie pytanie, czy taki był cel Kongresu, gdy przyjął obie ustawy. Najprawdopodobniej nie. Celem Kongresu było bowiem zróżnicowanie pracowników lądowych i pracowników morskich i przyznanie im różnych środków ochrony, w szczególności ze względu na to, że pracownicy morscy (marynarze) są w ramach swojej pracy narażeni na szczególne niebezpieczeństwa. Z tego względu mogą na przykład, na podstawie *Jones Act*, wnieść roszczenie z powodu tzw. *unseaworthiness*, tj. użytkowania przez pracodawcę statku niezdolnego do przeciwstawienia się zagrożeniom morza, który to argument nie ma znaczenia, gdy statek znajduje się w porcie i pracuje na nim personel lądowy, to jest gdy statek tym zagrożeniom morza się nie przeciwstawia. Zastosowanie szerokiej definicji statku zaproponowanej przez Sąd Najwyższy w sprawie Stewarta będzie prowadzić do przyznawania odszkodowania należnego marynarzom ze względu na szczególny charakter ich pracy i związane z tym niebezpieczeństwa osobom, których praca ma niewątpliwie charakter lądowy.

Tak się już praktycznie dzieje. Od czasu wydania wyroku przez Sąd Najwyższy, w trzech dystryktach wydano podobne orzeczenia. Przykładowo w sprawie *Uzdavines v. Weeks Marine, Inc.*⁹, wniesionej przez żonę pracownika pogłębiarki zmarłego na skutek ciągłego kontaktu z azbestem w czasie pracy, sąd drugiego dystryktu uznał, że pogłębiarka była statkiem. Okoliczności były podobne do sprawy Stewarta – pogłębiarka z dźwigiem miała ograniczone możliwości samodzielnego poruszania, była holowana na miejsce pracy w stoczni w Staten Island, tam była umocowywana i używana do pogłębiania kanałów nawigacyjnych. W innej sprawie, *Bunch v. Canton Marine Towing*

⁸ Przykład użyty przez sędziego Johna R. Browna w sprawie *Burks v. American River Transportation Co.*, 679 F.2d 69, 75, 1983 AMC 2208, 2217 (5th Cir. 1982).

⁹ 418 F.3d 138, 2005 AMC 2024 (2nd Cir. 2005).

Company¹⁰, sprzątaczkę barki pozwał pracodawcę na podstawie *Jones Act* z powodu wypadku, jakiemu uległ, przechodząc z barki na łódź holowniczą. Bunch spędzał 90% swojego czasu pracy, sprząając barcę, a sąd ósmego dystryktu uznał, zgodnie ze sprawą Stewarta, że barka była statkiem. Nie miał znaczenia fakt, że barka była przymocowana tyczkami do dna rzeki Missouri, gdyż w razie potrzeby mogłaby pływać, a pomimo umocowania jej pozycja ulegała zmianom z powodu prądów rzecznych. W rezultacie Bunch mógł oprzeć swoje roszczenie na *Jones Act*. W trzeciej sprawie, *Cain v. Transocean Offshore Deep Water Drilling, Inc.*¹¹, powód wniósł roszczenie przeciwko pracodawcy z powodu obrażeń poniesionych w czasie pracy na samozanurzalnej platformie wiertniczej „Cajun Express”. W przeciwieństwie do pogłębiarek i barki, platforma ta była w stanie poruszać się samodzielnie. Niemniej dłuższe odległości pokonywała za pomocą holowników. W ten sposób została przetransportowana z miejsca swojej budowy w Singapurze do Louisiany w USA. Podczas tej podróży na jej pokładzie przebywali pracownicy, którzy kontynuowali konstrukcję urządzeń wiertniczych. Jeden z pracowników uległ wypadkowi już po umocowaniu platformy na stałe u wybrzeży Louisiany. Mimo tego sąd piątego dystryktu uznał platformę za statek i w ten sposób przyznał pracownikowi status marynarza.

Te trzy wyroki wydane po zakończeniu sprawy Stewarta wskazują wyraźnie, że przywileje dawniej przysługujące marynarzom na podstawie *Jones Act* ze względu na szczególny charakter pracy i związane z nim niebezpieczeństwa są obecnie przyznawane znacznie szerszej grupie podmiotów. W szczególności sprawy *Uzdavines* i *Bunch* świadczą o tym, że roszczenia na podstawie *Jones Act* mogą wnieść osoby, które podczas swojego dnia pracy nie tracą z oczu lądu, które na noc wracają do domu na lądzie i które nigdy nie będą musiały zmierzyć się ze sztormem lub które nigdy nie utracą z bazą lądową kontaktu radiowego. Z pewnością nie taki był zamiar Kongresu, gdy przyjął dwie ustawy: *Jones Act* i *LHWCA*, z których pierwsza dotyczy właśnie marynarzy *sensu stricto*¹².

¹⁰ 419 F.3d 868, 2005 AMC 2167 (8th Cir. 2005).

¹¹ No. Civ. A. 03-1372, 2005 WL 1959147 (W.D. La August 12, 2005).

¹² Por. inne również krytyczne opracowanie dotyczące tego samego wyroku: T. Simpson-Wood, *Loose Lips Launch Ships: Stewart v. Dutra Construction Company, Inc.*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 37, no. 1, Jan. 2006, s. 113 i nast.

US SUPERIOR COURT RULING
IN THE CASE OF WILLARD STEWART V. DUTRA
CONSTRUCTION COMPANY
(Summary)

The author of this article has previously addressed the topic of what constitutes a vessel in American jurisprudence based on the case of Willard Stewart v. Dutra Construction Company (Prawo Morskie, vol. 21, 2005). The text discusses the verdict of the Supreme Court of the United States of America, which was faced with deciding whether the dredger on which Willard Stewart worked was a vessel or not. The initial and appellate court verdicts declared that the dredger was not a vessel.

The Supreme Court of the United States came to a different verdict. The "Super Scoop" dredger was declared to be a vessel. This was because this device was used to transport the crew and tools over water to the worksite, where the device was anchored to the bottom and left there to drill a tunnel. It was also able to navigate waters.

In this case, the Supreme Court laid out the widest possible definition of a vessel as well as a very wide definition of sailor. The court's decision is undoubtedly advantageous for many employees.