

CEZARY ŁUCZYWEK

PRAWO MORSKIE USA – WSPÓŁCZESNA SYSTEMATYKA, ŹRÓDŁA I CHARAKTERYSTYKA WYBRANYCH AKTÓW PRAWNYCH

W artykule przedstawiono i krótko scharakteryzowano około 200 wybranych ustaw, należących do szeroko pojętego prawa morskiego. Dla ułatwienia usystematyzowano je, zgodnie z tendencjami istniejącymi w teorii prawa morskiego. Autor utworzył kilka grup obejmujących akty, których normy należą do tych samych gałęzi prawa, to jest: morskiego prawa administracyjnego, morskiego prawa cywilnego, morskiego prawa pracy, morskiego prawa karnego, dotyczące rybołówstwa morskiego i ochrony zasobów morskich, międzynarodowego prawa morza. Przedstawiono również zadania organu odpowiedzialnego za egzekwowanie prawa morskiego na obszarze USA – amerykańskiej Straży Przybrzeżnej.

Przez ponad półtora wieku prawo morskie regulowało jedynie stosunki powstające w żegludze morskiej. Centralny punkt zainteresowania tak ujmowanego prawa morskiego stanowił statek, i to statek jako środek przewozowy, co prowadziło do traktowania prawa morskiego jako części prawa przewozowego. Dopiero w drugiej połowie XX wieku zaczęły pojawiać się akty regulujące inne zagadnienia niż żeglugowe. Związane to było z rozszerzeniem działalności człowieka, prowadzonej w środowisku morskim, co z kolei doprowadziło do zmiany w ujmowaniu prawa morskiego. Jednak w prawie tym widoczna jest przewaga prawa stanowionego nad zwyczajowym. Przykładem tego jest całościowa rewizja aktów amerykańskiego prawa morskiego z 1983 r. i wprowadzenie do prawa stanowionego tytułu 46 United States Code „Shipping”. Trzeba też podkreślić, że zmiany jakich wówczas dokonano spowodowały, iż po wielu starych aktach prawa morskiego pozostały jedynie szkielety. Należy o tym pamiętać sięgając do oryginalnych dokumentów Kongresu tym bardziej, że w systemie prawa amerykańskiego nie jest praktykowane wydawanie aktów ujednoczonych.

Prawo amerykańskie jest zbiorem przepisów, po którym poruszanie się jest utrudnione dla osób mających niewielką styczność z systemem prawa wywodzącym się z common law.

Zawartość niniejszego artykułu, dzięki oryginalnym, aktualnym i wiarygodnym informacjom, może stanowić kompendium wiedzy o współczesnych przepisach stanowionego prawa morskiego USA.

WSTĘP

Prawo morskie USA pomimo swojej relatywnie krótkiej, dwustukilkuletniej historii, może poszczycić się bogatym zasobem aktów prawa stanowionego. Kongres amerykański od początków swojego istnienia poświęcał wiele uwagi

zagadnieniom związanym z morzem. Pierwsze akty prawa morskiego uchwalone zostały wkrótce po utworzeniu niepodległego państwa związkowego. Istniejące do dziś niektóre przepisy ustawy z 1792 r. nakładają na konsulów Stanów Zjednoczonych obowiązki zabezpieczenia statków i ich ładunków wyrzuconych na brzeg obcego państwa. Akt z marca 1795 r. jest nadal podstawą do nabywania przez państwo praw własności gruntów pod budowę latarni morskich.

Wiele aktów amerykańskiego stanowionego prawa morskiego nie jest znanych poza granicami USA, wiele z nich funkcjonuje „anonimowo”, nosząc jedynie kolejny numer aktu nadany mu przed opublikowaniem. Dla prawników i teoretyków prawa obcego kraju ważne są jedynie te akty, które wywarły lub wywierają wpływ na ustawodawstwo międzynarodowe, a przez to pośrednio na regulacje prawne własnego kraju. Powszechnie znane są następujące amerykańskie ustawy: *Harter Act* z 1893 r. – dająca podwaliny pod uregulowania dotyczące odpowiedzialności przewoźników morskich, *Jones Act* z 1920 r. – traktująca protekcyjnie amerykańską flotę i jej marynarzy oraz *Oil Pollution Act* z 1990 r. – kontrowersyjna, restrykcyjna ustawa wprowadzająca bardzo surową odpowiedzialność za zanieczyszczenia olejowe. Niewielka jest natomiast wiedza o takich aktach, jak na przykład *Marine Mammal Protection Act* z 1972 r. lub *Ocean Thermal Energy Conversion Act* z 1980 r., regulujących bardzo ciekawe, dotyczące swą tematyką nie tylko amerykańskie zagadnienia prawnomorskie.

Nie zawsze jest to spowodowane brakiem chęci poznawczych. Poważnym utrudnieniem jest w wielu przypadkach brak dostępu, a jeszcze częściej brak wiedzy o tym, jak dotrzeć do aktualnych aktów prawa amerykańskiego. Wiąże się to zapewne z unikalnym sposobem promulgacji i archiwizowania aktów prawa stanowionego USA.

Celem niniejszego artykułu jest przede wszystkim wskazanie źródeł informacji o aktach amerykańskiego stanowionego prawa morskiego oraz pokazanie w jaki sposób tworzone jest prawo w Kongresie, ogólne źródła prawa i źródła przepisów prawnomorskich. Starano się też wyjaśnić często używane symbole, skróty i oznaczenia stosowane w amerykańskich ustawach, zbiorach prawa i zbiorach przepisów wykonawczych.

W artykule przedstawiono i krótko scharakteryzowano około 200 wybranych ustaw należących do szeroko pojętego prawa morskiego. Dla ułatwienia usystematyzowano je zgodnie z istniejącymi w teorii prawa morskiego tendencjami, tworząc kilka grup obejmujących akty, których normy należą do tych samych gałęzi prawa: morskiego prawa administracyjnego, morskiego prawa cywilnego, morskiego prawa pracy, dotyczące rybołówstwa morskiego i ochrony zasobów morskich, morskiego prawa karnego oraz regulujące kwestie wykraczające poza prawo wewnętrzne, czyli akty, które można zaliczyć do międzynarodowego prawa morza. Przedstawiono też krótko zadania organu odpowiedzialnego za egzekwowanie prawa morskiego na obszarze USA – amerykańskiej Straży Przybrzeżnej.

1. AMERYKAŃSKIE PRAWO MORSKIE – UWAGI OGÓLNE

W amerykańskiej literaturze prawniczej nie można znaleźć zbyt wielu definicji prawa morskiego. Te zaś, które istnieją wiążą normy prawne jedynie z przewozem towarów i pasażerów morzem¹ albo ogólnie z żeglugą morską². Nieco szerszą definicję można znaleźć w orzeczeniach Sądu Najwyższego USA, który scharakteryzował prawo morskie jako „tradycyjny zespół zasad i postępowań odnoszących się w szczególności do handlu i nawigacji, związanych z działalnością prowadzoną na morzu, z żeglugą, statkami, marynarzami, portami i ogólnie ze sprawami morskimi”³.

Amerykańska doktryna prawnicza używa dla określenia prawa morskiego przemiennie dwóch terminów: *law of admiralty* i *maritime law*⁴. Pomimo, że doktryna ta dostrzega różny rodowód obu określeń – pierwszy wywodzący się z angielskich sądów okresu średniowiecza, drugi, mający szerszy, bardziej współczesny kontekst, to w przypadku prawa morskiego materialnego terminy te używane są przez nią synonimicznie. Można jednak zauważyć, że określenie *admiralty* odnosi się bardziej do sądownictwa (stąd definicja prawa morskiego często sprowadzana jest do określania zakresu jurysdykcji sądów w sprawach morskich), zaś *maritime* do stosunków handlowych związanych z transportem morskim i powstałych na tym tle problemów wymagających prawnego rozwiązania.

Wywodzące się z europejskiego *common law* amerykańskie prawo morskie jest współcześnie kształtowane przez trzy wzajemnie niezależne czynniki: decyzje sądów (o odpowiedniej randze w judykacyjnej hierarchii), akty parlamentu oraz normy prawa międzynarodowego. Niezależność ich nie oznacza braku interakcji. Sądy bowiem nie mogą tworzyć precedensów sprzecznych z zapisami ustaw, a normy międzynarodowe mogą wejść do prawa wewnętrznego tylko po akceptacji prezydenta i Senatu. Ostatnie kilkadziesiąt lat historii rozwoju prawa morskiego wskazuje na supremację Kongresu w procesie tworzenia tego prawa. Akty prawa morskiego stanowionego odgrywają coraz większą rolę w normowaniu zagadnień dotyczących działalności człowieka w środowisku morskim. Obserwuje się rozbudowę przepisów o charakterze publicznoprawnym, dotyczących takich zagadnień jak ochrona środowiska morskiego lub bezpieczeństwo żeglugi, rejestracja i pomiar statków, a także

¹ Na przykład G. Gilmore i C. Black piszą w *The law of Admiralty* (wyd. 2, Mineola, New York 1975, s. 1) iż jest to: „zespół zasad, pojęć i zwyczajów prawnych obejmujących najważniejsze zagadnienia związane z przewozem towarów i pasażerów morzem”.

² J.D. Kimball, *Time Charters*, London 1995, s. 56; autor stwierdza, że prawo morskie dotyczące żeglugi składa się z prawa powszechnego tworzonego przez Sąd Najwyższy i ustaw federalnych.

³ Definicja pochodzi ze zbioru orzeczeń Sądu Najwyższego Stanów Zjednoczonych (*official opinions of the Supreme Court of the United States*) zatytułowanego *United States Reports*, t. 318, poz. 36.

⁴ G. Gilmore, C. Black, *op. cit.*, § 1–1.

stosunków gospodarczych (regulacje protekcyjnistyczne lub antytrustowe)⁵. W ostatnim czasie wiele z istniejących starszych aktów prawnomorskich uległo rewizji i zmianom dostosowującym prawo do poziomu i tempa dynamicznego rozwoju technologii przewozów morskich, żeglugi i instytucji współczesnego handlu morskiego.

Amerykańskie prawo morskie jest prawem federalnym⁶. Oznacza to, że prawo tworzone przez organy ustawodawcze poszczególnych stanów nie może być sprzeczne z postanowieniami aktów uchwalonych przez Kongres. Ponadto rozstrzygnięcia sądów stanowych nie mogą nie uwzględniać orzeczeń wydanych w podobnych sprawach (*admiralty cases*) przez sądy federalne. Nie oznacza to jednak, że nie występują tu konflikty i spory zarówno co do właściwości sądów w konkretnych sprawach, jak i na styku legislacji federalnej, prawa powszechnego i ustawodawstwa stanowego. Konflikty te nie są jednak czymś niezwykłym, lecz wręcz uznawane są za nieodłączny element i problem występujący w państwie związkowym. Przy doktrynalnych próbach całościowego ogarnięcia tego zagadnienia, powodują one jednak pewne dodatkowe trudności.

W polskiej literaturze prawniczej podjęto nie tak dawno próbę scharakteryzowania amerykańskiego prawa morskiego, przy okazji ogólnej analizy całego systemu prawa USA⁷. Z przykrością należy stwierdzić, iż charakterystyka ta jest zupełnie nieudana. Oprócz wielu merytorycznych błędów, niezrozumiałych terminów, dosłownych tłumaczeń przepisów amerykańskich na polski, zdarza się również powoływanie na nieistniejące już przepisy lub przywoływanie nieistniejących aktów prawnych⁸. Dlatego też pracy tej nie można uznać we wskazanej części za udaną. Zgodzić się można z jednym stwierdzeniem zawartym w tejże pracy, w części dotyczącej prawa morskiego, iż prawo to „jest najbardziej złożoną gałęzią prawa spośród wszystkich gałęzi amerykańskiego systemu prawa”⁹.

Aby zdać sobie sprawę z tego, dlaczego przepisy amerykańskiego prawa morskiego są tak pogmatwanym zbiorem praw, należy zrozumieć pochodzenie przepisów tego prawa.

Maritime law rozbudowywane było wraz z rozwojem żeglugi morskiej przez ponad dwieście lat historii Stanów Zjednoczonych. Zmiany w technologiach morskich stwarzały potrzebę uchwalania coraz to nowych przepisów prawa w celu polepszenia bezpieczeństwa nowych typów statków, metod transportu

⁵ J. Łopuski, *Prawo morskie*, Bydgoszcz 1996, t. I, cz. I, s. 34.

⁶ Wynika to z zapisów dwóch artykułów Konstytucji USA: artykułu III, który składa jurysdykcję w sprawach admiralicji w ręce sądów federalnych oraz artykułu VI, ustanawiającego hierarchię źródeł prawa stanowego (patrz więcej na ten temat w następnym rozdziale).

⁷ R. Tokarczyk, *Prawo amerykańskie*, Kraków 2003.

⁸ Kilka najbardziej charakterystycznych (wręcz drażliwych) i wprowadzających w błąd czytelnika fragmentów (błędów) w tej pracy zostały wskazane w przypisach w dalszej części niniejszego artykułu.

⁹ R. Tokarczyk, *op. cit.*, s. 322.

i obsługi nowych rodzajów ładunków. Większość przepisów związanych na przykład z bezpieczeństwem morskim zostało przyjętych jako reakcja na wypadki morskie (od wybuchów na statkach parowych, do rozlewów olejowych). Skupiały się one na bardzo konkretnych problemach¹⁰. Rezultatem takiego podejścia był ułożony w bardzo przypadkowy sposób zbiór indywidualnych wymagań co do standardów inspekcji poszczególnych rodzajów statków, standardów obsady załóg, procedur operacyjnych dla różnych typów statków. Trudno jest nie tylko zlokalizować konkretne przepisy, ale jeszcze trudniej mieć pewność, że znaleziono wszystkie postanowienia, które w danym temacie mogą mieć zastosowanie. Pewne uporządkowanie wprowadzają dokonywane co pewien czas przez Radę Legislacyjną (*Law Revision Council*), działającą przy Izbie Niższej Parlamentu, rewizje i kodyfikacje istniejącego prawa. Ostatnia, poważna kodyfikacja dotycząca prawa morskiego miała miejsce w 1983 r.

2. CHARAKTERYSTYKA WYBRANYCH AKTÓW AMERYKAŃSKIEGO PRAWA MORSKIEGO

2.1. MORSKIE PRAWO ADMINISTRACYJNE

Akty morskiego prawa administracyjnego stanowią obecnie najliczniejszą grupę aktów prawnych regulujących zagadnienia związane z morzem. Poniżej przedstawiono kilkadziesiąt ustaw amerykańskiego prawa morskiego,

¹⁰ Pierwsze przepisy dotyczące bezpieczeństwa morskiego były skierowane do relatywnie nowych, ale niebezpiecznych statków parowych. Konieczność wydawania federalnych przepisów prawnych pojawiła się na początku XIX w. po częstych i katastrofalnych w skutkach eksplozjach kotłów parowych na statkach pasażerskich. Zdarzenia te były bezpośrednią przyczyną wydania w 1838 r. pierwszych przepisów wymagających okresowych inspekcji i certyfikacji statków zatrudnionych w przewoźnictwie pasażerów i ładunku na wodach Stanów Zjednoczonych. W ślad za tym poszły obszerne przepisy *Steamboat Inspection Law* z 1852 r., które po raz pierwszy zaadaptowały zasady licencjonowania pilotów rzecznych i mechaników okrętowych i stworzyły nową federalną inspekcję bezpieczeństwa morskiego zwaną *Federal Inspection Service*, którą przekształcono następnie w *Bureau of Marine Inspection and Navigation*. W 1941 r. jej obowiązki przejął czasowo, a w 1946 r. na stałe *Coast Guard*. Postanowienia dotyczące inspekcji i licencji z ustawy z 1852 r. miały zastosowanie do promów, holowników i łodzi kanałowych. Jednak wybuchy pary na statkach nadal miały miejsce, pochłaniając życie i mienie. Jedną z największych tragedii było zniszczenie w kwietniu 1865 r. statku pasażerskiego „Sultana” w wyniku eksplozji i pożaru. Katastrofa pochłonęła ponad 1500 osób. Tragedia ta zintensyfikowała wysiłki legislacyjne. W ciągu następnego lat, głównie na skutek kolejnych wypadków morskich, również i inne typy statków zostały podporządkowane federalnym przepisom bezpieczeństwa morskiego. Były to: statki napędzane gazem, naftą i silnikami elektrycznymi – w 1897 r., żaglowce i barki przewożące pasażerów – w 1898 r., barki pełnomorskie – w 1908 r., łodzie motorowe – w 1910 r., statki morskie powyżej 300 ton brutto – w czerwcu 1936 r., wszystkie tankowce przewożące palne lub wybuchowe ładunki płynne luzem (bez znaczenia, jaki miały napęd) – w 1936 r., ponownie łodzie motorowe – w 1940 r., wszystkie statki przewożące powyżej 6 pasażerów – w 1956 r., tankowce – w 1978 r., statki zaopatrzeniowe *offshore* – w 1980 r. W rezultacie tych działań legislacyjnych powstała wielorakosc przepisów regulujących w różnych aktach ponad siedemdziesiąt klas i typów statków podlegających inspekcji.

podzielonych tematycznie w następujące grupy: administracja morska, rejestracja i pomiar statków, bezpieczeństwo żeglugi, wraki i ratownictwo, porty morskie, ochrona przed zanieczyszczeniami, szkolnictwo morskie i edukacja, różne. Do aktów administracyjnych należy też liczna grupa ustaw dotyczących rybołówstwa morskigo. Ze względu jednak na ich odrębność tematyczną akty te zebrano i omówiono w osobnym podrozdziale dotyczącym rybołówstwa i ochrony zasobów morskich. Podobnie postąpiono z niektórymi aktami regulującymi sprawy kwalifikacji i dyplomów członków załóg statków handlowych. Dołączono je do grupy przepisów należących do morskigo prawa pracy.

Przed omówieniem poszczególnych aktów morskigo prawa administracyjnego, warto naszkicować schemat współczesnej amerykańskiej administracji morskigoj.

Administracja morska

Sprawy „morskie” podlegają obecnie dwóm ministrom rządu USA: Ministrowi Transportu i Ministrowi Bezpieczeństwa Wewnętrznego. W ministerstwie transportu działa agencja rządowa o nazwie *Maritime Administration*, utworzona w 1950 r. Szef tego urzędu podlega bezpośrednio Ministrowi Transportu¹¹ i jest mianowany przez Prezydenta USA. Wewnętrzne przepisy ministerstwa transportu¹² delegują na Administratora Morskigo szereg funkcji związanych z wykonywaniem postanowień przepisów ustaw morskigoj. Należy zaznaczyć, że rządowa *Maritime Administration* nie ma organów terenowych.

Wszystkie sprawy związane z szeroko pojętą żeglugą, jej bezpieczeństwem i ochroną środowiska morskigo zostały powierzone Straży Przybrzeżnej USA (*United States Coast Guard*)¹³, funkcjonującej obecnie w strukturach ministerstwa bezpieczeństwa wewnętrznego. Na czele *USCG* stoi mianowany przez prezydenta na czteroletnią kadencję i podległy Ministrowi Bezpieczeństwa Wewnętrznego *Commandant*. Straż Przybrzeżna ma rozbudowane struktury w całym kraju. Terytorium państwa jest podzielone na dwa obszary (*Coast Guard Areas*): atlantycki i pacyfiku. Te z kolei dzielą się na dziewięć okręgów (*Coast Guard Districts*). W każdym okręgu funkcjonuje od kilku do kilkunastu

¹¹ Na podstawie ustawy *Maritime Act* z 6.08.1981 r., *Pub. L. 97-31, sec. 2, 95 Stat. 151*. Organizacja Ministerstwa Transportu USA (*Department of Transportation*) przedstawiona jest w rozdz. I tytułu 49 *USC*.

¹² Przepisy te zawarte są w tytule 49 *Code of Federal Regulation „Transportation”*, § 1.66.

¹³ Historyczny transfer funkcji odnoszących się do żeglugi i nawigacji przedstawia się następująco: 5.07.1884 r. utworzono *Bureau of Navigation*. Ustawą z 30.06.1932 r. połączono *Bureau of Navigation* ze *Steamboat Inspection Service*, tworząc nowy urząd znany jako *Bureau of Navigation and Steamboat Inspection*. Ustawą z 27.05.1936 r. zmieniono nazwę biura na *Bureau of Marine Inspection and Navigation*. Na podstawie planu reorganizacyjnego rządu (nr 3) z 1946 r. zniesiono ten urząd a jego funkcje przejęły odpowiednio: Straż Przybrzeżna (*USCG*), Urząd Celny (*Bureau of Customs*) i Minister Skarbu (*Secretary of the Treasury*).

morskich stref inspekcyjnych (*Marine Inspection Zone*) z licznymi kapitanatami portów (*Captain of the Port Zone*).

Komendantowi *Coast Guard* powierzono między innymi następujące sprawy:

- pomierzenie i rejestr statków;
- publikację rejestrów statków handlowych;
- rejestrację znaków armatorskich na kominach statków;
- zatwierdzanie planów budowy, napraw i zmian konstrukcyjnych statków;
- zatwierdzanie materiałów, wyposażenia i urządzeń;
- klasyfikację statków;
- inspekcje statków, ich wyposażenia i urządzeń;
- wydawanie certyfikatów inspekcji i zezwoleń na prowadzenie przez statki operacji, które mogą być niebezpieczne dla życia i mienia;
- kontrolę wymagań dotyczących wolnej burty;
- egzekwowanie innych postanowień dotyczących bezpieczeństwa życia i mienia na statkach;
- wydawanie dyplomów i certyfikatów oficerom, pilotom i marynarzom oraz wstrzymanie i cofnięcie takich dokumentów;
- prowadzenie dochodzenia w sprawach wypadków morskich;
- kontrolę wymagań co do obsady załogą, narodowości, wyszkolenia załogi, prowadzenia dzienników okrętowych;
- okrętowanie, wyokrętowanie, ochrona i sprawy socjalne marynarzy statków handlowych;
- egzekwowanie obowiązków należących do armatorów i oficerów po zaistniałym wypadku;
- ogłaszanie i egzekwowanie przepisów dotyczących świateł, sygnałów, prędkości, sterowania, żeglugi, kotwiczenia, ruchu i holowania statków, świateł i sygnałów na mostach;
- numerowanie statków nie podlegających rejestracji;
- wydawanie i egzekwowanie przepisów dotyczących wyposażenia i obsługi łodzi motorowych;
- wydawanie licencji na obsługę takich łodzi;
- nadzorowanie regat i defilad morskich.

Coast Guard przysługują również inne uprawnienia należące do Ministra Handlu, związane z wyżej wymienionymi sprawami, takie jak umarzanie lub łagodzenie kar, grzywnien i konfiskaty przewidziane w szczegółowych przepisach regulujących powyższe sprawy. Niektóre z funkcji należących do *USCG* oficerowie Straży Przybrzeżnej sprawują pod nadzorem Ministra Skarbu.

Szefowi urzędu *Maritime Administration* powierzono wykonywanie niektórych postanowień ustawy *Shipping Act* z 1916 r.¹⁴, dotyczących leasingu, czarteru lub sprzedaży obcokrajowcom statków należących do obywateli

¹⁴ Ustawa z 7.09.1916 r., rozdz. 451, 39 Stat. 728, z późniejszymi zmianami.

amerykańskich, bądź wpisanych do rejestru USA, zmiany bandery i sprzedaży statków niepaństwowych w czasie wojny, a także dotyczących konfiskaty statków. Administrator Morski jest odpowiedzialny za realizację postanowień *Merchant Marine Act* z 1920 r.¹⁵ (znanej jako *Jones Act*), włącznie z *Ship Mortgage Act*¹⁶. Odpowiada on także za wykonywanie przepisów wspomnianej wcześniej ustawy *Suits in Admiralty Act*, uchwalonej w tym samym roku.

Aktem niejako „sprzężonym” z *Jones Act* jest *Merchant Marine Act* z 1928 r.¹⁷. Jego postanowienia zebrano w rozdziale 24A załącznika do tytułu 46 *USC (United States Code)*. Przepisy tej ustawy rozszerzają – w stosunku do aktu z 1920 r. – kompetencje Ministra Transportu dotyczące utrzymywania statków floty handlowej USA. Za realizację postanowień ustawy odpowiada także *Maritime Administrator*. Jego zadaniem jest też wypełnianie postanowień ustawy *Merchant Marine Act* z 1936 r.¹⁸ (za wyjątkiem postanowień nakładających obowiązki na *NOAA*¹⁹ oraz udzielania gwarancji finansowych dotyczących rybołówstwa morskiego).

Zakres obowiązków Administratora Morskiego obejmuje także realizację uprawnień należących do Ministra Transportu, wynikających z *Deepwater Port Act* z 1974 r.²⁰, w odniesieniu do wydawania licencji na budowy i eksploatację portów głębokowodnych oraz zatwierdzania wysokości pobieranych przez stany leżące nad wybrzeżem opłat za korzystanie z takich portów.

Szef urzędu Administracji Morskiej jest zobowiązany do realizacji postanowień sekcji 10-13 ustawy *National Maritime Heritage Act* z 1994 r.²¹. Przepisy tej ustawy zobowiązują rząd, we współpracy z władzami stanowymi i organizacjami prywatnymi, do zapewnienia środków, w tym pomocy finansowej i technicznej, celem stworzenia warunków sprzyjających zachowaniu i ochronie historycznych zasobów morskich USA. Ustawa tworzy „Narodowy Program Subwencji Dziedzictwa Morskiego” i powołuje komitet (w skład którego *ex officio*, z ramienia rządu, wchodzi *Maritime Administrator*) składający się z ekspertów z różnych dziedzin związanych z morzem (reprezentujących między innymi: budownictwo okrętowe, żeglarstwo, latarnie morskie, marynarkę wojenną, sztukę i rzemiosło morskie, szkolnictwo morskie, archeologię podmorską, muzealnictwo morskie). Zadaniem komitetu jest opiniowanie i doradzanie w sprawach rozdziału funduszy na cele związane z realizacją zadań zawartych w wytycznych do programu, jakie Kongres zamieścił w początkowych postanowieniach ustawy.

¹⁵ Ustawa z 7.06.1920 r., rozdz. 250, 41 *Stat. 988*, z późniejszymi zmianami.

¹⁶ Ustawa z 5.06.1920 r., rozdz. 250, § 30, 41 *Stat. 1000*, z późniejszymi zmianami.

¹⁷ Ustawa z 22.05.1928 r., rozdz. 675, 45 *Stat. 689*, ze zmianami w 1981 i 1989 r.

¹⁸ Ustawa z 29.06.1936 r., rozdz. 858, 49 *Stat. 1985*, z późniejszymi zmianami.

¹⁹ *National Oceanic and Atmospheric Administration* – agencja rządowa powstała w 1970 r. podlegająca Ministrowi Handlu, prowadząca badania dotyczące prognoz pogody oraz naukowe badania oceaniczne.

²⁰ Ustawa z 3.01.1975 r., *Pub. L. 93-627*, 88 *Stat. 2126*, z późniejszymi zmianami.

²¹ Ustawa z 2.11.1994 r., *Pub. L. 103-451*, 108 *Stat. 4769* z późniejszymi zmianami.

Wymienione wyżej obowiązki Administratora Morskiego nie obejmują wszystkich funkcji, jakie spełnia urząd Administracji Morskiej. Pozostałe z nich starano się wskazać w innych częściach artykułu, przy okazji prezentacji poszczególnych ustaw morskich.

Rejestracja, pomiar statków, linie ładunkowe

Zagadnienia rejestru statków, oznaczania statków nie podlegających rejestracji i systemu identyfikacji statków regulowane są w części H *Identification of Vessels* tytułu 46 *USC*. **Rozdział 121** tej części określa, które statki podlegają rejestracji i przewiduje cztery rodzaje potwierdzenia na dokumencie rejestrowym (*certificate of documentation*): zarejestrowania, żeglugi przybrzeżnej, statku rybackiego i rekreacyjny. Pierwszy i ostatni z tak potwierdzonych dokumentów upoważniają statek do żeglugi międzynarodowej. Przepisy tego rozdziału były od czasu jego uchwalenia kilkakrotnie poprawiane, między innymi postanowieniami ustaw *Commercial Fishing Industry Vessel Anti-Reflagging Act* z 1987 r.²² oraz *American Fisheries Act* z 1998 r.²³ (którego przepisy, zmieniające zasady dopuszczenia statku rybackiego do rejestracji, obowiązują dopiero od 2001 r.).

Zgodnie z postanowieniami **rozdziału 123** statki z napędem mechanicznym, które nie podlegają obowiązkowi rejestracji, otrzymują numer identyfikacyjny od administracji stanu, w którym są eksploatowane i mają obowiązek umieszczenia go na obu burtach w dziobowej części statku²⁴.

Przepisy dotyczące systemu identyfikacji statków zostały wprowadzone do tytułu 46 *USC* aktem z 23.11.1988 r.²⁵. **Rozdział 125** nakazuje Ministrowi Transportu stworzenie systemu zawierającego bazę danych z informacjami o statkach, ich właścicielach (nazwisko, numer ubezpieczenia społecznego), miejscu zarejestrowania lub nadania numeru. Przepisy ustawy przewidują kary pieniężne (do 10 000 \$) za podanie przez armatora nieprawdziwych danych o statku lub niezastosowanie się do przepisów tego rozdziału, a także odpowiedzialność karną (do 2 lat pozbawienia wolności) za sfalszowanie numerów nadanych przez administrację danego stanu.

Ustawa z 21.10.1986 r.²⁶ rozszerzyła dział II tytułu 46 *USC* o część J *Measurement of Vessels*, traktującą o pomiarach statków. Składa się ona z czterech rozdziałów. **Rozdział 141** zawierający podstawowe definicje używane w tej części, zezwala Ministrowi Transportu na delegację swoich uprawnień do pomierzania statków uznanej instytucji klasyfikacyjnej. Ponadto rozdział ten stanowi, iż statek ma być mierzony zgodnie z przepisami tej części, jeżeli zastosowanie prawa USA do statku zależy od jego tonażu. **Rozdział 143** implementuje postanowienia międzynarodowej konwencji dotyczącej pomiaru

²² Ustawa z 11.01.1988 r., *Pub. L. 100-239, 101 Stat. 1778*.

²³ Ustawa z 21.10.1998 r., *Pub. L. 105-277, div. C, title II, 112 Stat. 2681-616*, ze zmianami w 1999 r.

²⁴ W rozdziale tym wykorzystano postanowienia wcześniejszego aktu *Federal Boat Safety Act* z 1971 r.

²⁵ *Pub. L. 100-710, title I, §101(a), 102 Stat. 4735-4737*.

²⁶ *Pub. L. 99-509, title V, subtitle B, sec. 5101, 100 Stat. 1919-25*.

statków z 1969 r.²⁷ i ustanawia warunki wydania *International Tonnage Certificate*. Z kolei **rozdział 145** przewiduje możliwość określenia tonażu niektórych rodzajów statków, stosując jedynie prawo krajowe (przepisy tego rozdziału pochodzą w większości z *Tonnage Measurement Simplification Act* z 1980 r.²⁸). Ostatni w części J, **rozdział 147** przewiduje wobec armatora, czarterującego, operatora, agenta lub kapitana statku naruszającego przepisy tej części Kodeksu *USC* lub przepisy wydane na ich podstawie, kary pieniężne do 20 000 \$ i odpowiedzialność *in rem* statku.

Przyjęta przez Kongres w tym samym czasie część *C Load Lines of Vessels* tytułu 46 *USC*²⁹ obejmuje postanowienia dotyczące linii ładunkowych. Przepisy tego aktu zastąpiły obowiązujące uprzednio postanowienia ustaw: *Coastwise Load Line Act* z 1935 r.³⁰, *Ship Load Line Act* z 1941 r.³¹ oraz *International Voyage Load Line Act* z 1973 r.³². Linie ładunkowe, zwane inaczej liniami wolnej burty, są znakami przydzielonymi statkowi na burcie, wyznaczającymi maksymalne zanurzenie, do jakiego może on być załadowany. Jedyny w tej części **rozdział 51 Load Line** (sekcje 5101–5116) stanowi o przyznawaniu linii ładunkowych i wydawaniu statkom certyfikatów wolnej burty. Wymaga on, aby pewne klasy statków były obowiązkowo oznakowane liniami ładunkowymi. Przepisy prawa amerykańskiego opierają się w tym względzie na postanowieniach obowiązującej również w USA międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r.³³.

Bezpieczeństwo żeglugi

O tym, które wody USA są, a które nie są wodami żeglownymi Stanów Zjednoczonych stanowią przepisy rozdziału 1 tytułu 33 *USC Navigation and Navigable Waters*. Definicję wód żeglownych nie podają jednak postanowienia ustaw objętych tym tytułem, lecz przepisy rozporządzeń zawartych w tytule 33 *CFR*³⁴. Przepisy sekcji 21–59ii, rozdziału 1 tytułu 33 *USC* podają natomiast

²⁷ *International Convention on Tonnage Measurement of Ships*, Londyn, 23 czerwiec 1969.

²⁸ Ustawa z 24.12.1980 r., *Pub. L. 96-594, title II, 94 Stat. 3461*, z późniejszymi zmianami.

²⁹ Ustawa z 21.10.1986 r., *Pub. L. 99-509, title V, subtitle B, sec. 5101, 100 Stat. 1913*.

³⁰ Ustawa z 27.08.1935 r., rozdz. 747, 49 *Stat. 888*, z późniejszymi zmianami.

³¹ Ustawa z 3.07.1941 r., rozdz. 276, 55 *Stat. 578*, z późniejszymi zmianami.

³² Ustawa z 1.10.1973 r., *Pub. L. 93-115, 87 Stat. 418*, z późniejszymi zmianami.

³³ *International Convention on Load Lines*, podpisana w Londynie w kwietniu 1966 r.

³⁴ Uwaga ogólna: przepisy administracyjne zawierające definicje terminów używanych przez *Coast Guard* dla określenia zakresu jego jurysdykcji na wodach amerykańskich przedstawione są w części 2 działu 1, w rozdziale 1 tytułu 33 *Code of Federal Regulation*, nazwanego również *Navigation and Navigable Waters*. Definicję „wód żeglownych” podaje przepis paragrafu 2.05-25 tego tytułu *CFR*, który stanowi w punkcie (a), iż z zastrzeżeniem postanowień punktu (b) tego paragrafu (dotyczącego nieco innej interpretacji tych terminów dla potrzeb ustawy *Federal Water Pollution Act*) określenia: „wody żeglowne Stanów Zjednoczonych”, „wody żeglowne” i „wody terytorialne” oznaczają: 1) morze terytorialne Stanów Zjednoczonych, 2) wody wewnętrzne Stanów Zjednoczonych, które podlegają pływom, 3) niektóre z wód wewnętrznych Stanów Zjednoczonych, które nie podlegają pływom morskim, ale spełniają pewne określone szerzej w dalszej części przepisu warunki.

długą listę nazw rzek, zatok, kanałów i części wód Stanów Zjednoczonych wyłączonych z żeglugi.

Generalny nadzór nad sprawami nawigacji i żeglugi na wodach amerykańskich sprawuje obecnie *Coast Guard*, jednak nadal obowiązują niektóre z postanowień ustawy *River and Harbor Act*³⁵ z 1894 r. upoważniające Ministra ds. Armii do wydawania przepisów dotyczących spraw bezpieczeństwa na wodach żeglownych USA. Za naruszenie tych przepisów przewidziana jest grzywna do 500 \$ lub kara pozbawienia wolności do 6 miesięcy. Takie same kary grożą za naruszenie przepisów wydanych przez tego samego ministra z upoważnienia ustawy *Army Appropriation Act* z 1919 r.³⁶, uchwalonej w celu zapobiegania niebezpieczeństwom związanym z ćwiczeniami artyleryjskimi na morzu i wodach podległych jurysdykcji USA.

Większość przepisów dotyczących bezpieczeństwa morskiego zgromadzonych jest w tytule 46 *United States Code* „Shipping”. Część A działu II tytułu 46 *USC* podaje w swoich pierwszych sekcjach **rozdziału 21** kilkadziesiąt podstawowych definicji legalnych, używanych dalej w przepisach. Postanowienia tego rozdziału ustanawiają Ministra Transportu zwierzchnikiem floty handlowej USA, zezwalając na delegowanie uprawnień i obowiązków nałożonych na niego przez przepisy tego działu na członków *Coast Guard*. We wspomnianym rozdziale zawarte są również przepisy proceduralne dla przypadków naruszenia przepisów tego działu oraz zasady postępowania Ministra przy nakładaniu kar pieniężnych za te naruszenia. **Rozdział 23** zawiera kilka ogólnych przepisów, mających zastosowanie do statków znajdujących się na wodach podlegających jurysdykcji Stanów Zjednoczonych. Przepisy wprowadzają kary za niedbałe prowadzenie statku i powodowanie zagrożenia życia, zdrowia lub zagrożenie wystąpienia strat materialnych. Przepis sekcji 2302(c)(1) pochodzący z *Coast Guard Authorization Act* z 1992 r.³⁷ przewiduje nałożenie kary do 5 000 \$ na osobę prowadzącą statek (*operating a vessel*)³⁸ pod wpływem alkoholu lub narkotyków. Przepisy nakładają na kapitana statku obowiązek udzielenia pomocy osobom poszkodowanym w wyniku wypadku morskiego. Sekcja 2304 tego rozdziału, cytując postanowienia wydanej na początku tamtego wieku ustawy *Salvage Act*³⁹, zobowiązuje kapitana do udzielenia pomocy ludziom znajdującym się na morzu w niebezpieczeństwie. Przepisy sekcji 2306, na podstawie *Maritime Safety Act* z 1984 r.⁴⁰, wprowadzają (pod groźbą kar pieniężnych) obowiązek składania raportów przez kapitana armatorowi, czarterującemu, operatorowi lub agentowi statku, co

³⁵ Ustawa z 18.08.1894 r., rozdz. 299, *sec. 3*, 28 *Stat. 362*, z późniejszymi zmianami.

³⁶ Ustawa z 19.07.1918 r., rozdz. 143, *subch. XIX, Sec. 1-4*, 40 *Stat. 892, 893*.

³⁷ Ustawa z 4.11.1992 r., *Pub. L. 102-587, title V, §5102, 106 Stat. 5071*.

³⁸ Zgodnie z § 95.015 tytułu 33 *CFR* za osobę *operating a vessel* uważa się członka załogi posiadającego dyplom morski oraz pilota statku innego niż rekreacyjny.

³⁹ Ustawa z 1.8.1912 r., rozdz. 268, 37 *Stat. 242*, z późniejszymi zmianami.

⁴⁰ Ustawa z 19.10.1984 r., *Pub. L. 98-498, title II, sec. 212(a)(3)*, 98 *Stat. 2305*.

najmniej raz na 48 godzin, a także nakładają na właściciela, czarterującego, operatora lub agenta obowiązek składania meldunków o utracie kontaktu ze statkiem.

Część B *Inspection and Regulation of Vessels* tytułu 46 *USC* obejmuje niemal całość amerykańskich przepisów administracyjnych odnoszących się do inspekcji statków morskich. **Rozdział 31** zawiera kilka ogólnych postanowień, między innymi uprawniających prezydenta do wyłączenia spod inspekcji statków zbudowanych za granicą a zarejestrowanych w Stanach Zjednoczonych oraz nakładających wymagania na statki nawigujące w rejonach Północnego Atlantyku do posiadania kombinezonów ratowniczych. **Rozdział 32** bazujący na przepisach ustawy *Coast Guard Regulatory Reform Act* z 1996 r.⁴¹, wprowadza do prawa amerykańskiego postanowienia rozdziału IX aneksu do konwencji SOLAS'74, dotyczącego Kodeksu *ISM*⁴², ustanawiając obowiązek posiadania przez statki *Safety Management Certificate*, a przez armatorów *Document of Compliance*.

Rozdział 33 tytułu 46 reguluje najważniejsze kwestie tej części działu⁴³. Tworzy on listę kategorii statków, które podlegają inspekcjom *Coast Guard*. Ponadto przewiduje możliwości zwolnienia od inspekcji niektórych statków, określa rodzaje przeprowadzanych inspekcji oraz ich zakres, nakazuje wydanie statkowi certyfikatu o przeprowadzonej inspekcji i ustala obowiązek statku przechowywania na burcie takiego dokumentu. W rozdziale tym wyznaczono *American Bureau of Shipping* na głównego klasyfikatora amerykańskich statków, wprowadzono opłaty za inspekcje i kary wobec właścicieli, czarterujących, operatorów i kapitanów statków nie stosujących się do wydanych przepisów. Przepisy tego rozdziału były, od czasu ich uchwalenia w *Pub. L. 98-89* w 1983 r., kilkakrotnie aktualizowane, między innymi przez *Maritime Safety Act* z 1984 r.⁴⁴ – zastrzegający wymagania dotyczące inspekcji statku i składania meldunków, *Commercial Fishing Industry Vessel Act* z 1984 r.⁴⁵ – ustanawiający zbiór wymagań dotyczących bezpieczeństwa, inspekcji i obsady załogą statków rybackich, *Coast Guard Omnibus Act* z 1990 r.⁴⁶ – zwalniający pewne rodzaje statków z wymagania inspekcji statku pasażerskiego i pilotażu oraz przez nowe postanowienia ustawy *Passenger Vessel Safety Act* z 1993 r.⁴⁷ i wymienionej już *Coast Guard Regulatory Reform Act* z 1996 r.⁴⁸.

⁴¹ Ustawa z 19.10.1996 r., *Pub. L. 104-324, title VI, § 603(a), 110 Stat. 3930*.

⁴² *International Safety Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention*.

⁴³ W rozdziale 33 zebrano i uporządkowano wydane w przeciągu ponad 140 lat przepisy dotyczące inspekcji i certyfikacji wszystkich kategorii statków, które podlegają takim inspekcjom.

⁴⁴ Ustawa z 19.10.1984 r., *Pub. L. 98-498, title II, subtitle A, sec. 210-214, 98 Stat. 2303-2306*.

⁴⁵ Ustawa z 17.07.1984 r., *Pub. L. 98-364, title IV, 98 Stat. 445*.

⁴⁶ Ustawa z 16.11.1990 r., *Pub. L. 101-595, title III, 104 Stat. 2983*.

⁴⁷ Ustawa z 20.20.1993 r., *Pub. L. 103-206, title V, 107 Stat. 2439*.

⁴⁸ Ustawa z 19.10.1996 r., *Pub. L. 104-324, title III, § 303(a), 110 Stat. 3917*, z późniejszymi zmianami.

Rozdział 35 zajmuje się regulacją przewozu pasażerów na statkach. Przepisy wymagają, aby wydany statkowi pasażerskiemu (za wyjątkiem promu) certyfikat inspekcji zawierał oznaczenie dopuszczalnej ilości pasażerów, jaką statek może przewozić. Wspomniane już przepisy nakazują również prowadzenie uaktualnianej listy pasażerów na burcie, wprowadzają specjalne wymogi co do konstrukcji przeciwpożarowej statków oraz wymogi informowania potencjalnych pasażerów przez instytucje sprzedające bilety na statki o przepisach bezpieczeństwa obowiązujących na statkach.

Rozdział 37 tytułu 46 *USC* odnosi się do przewozu płynnych ładunków niebezpiecznych luzem⁴⁹. Przepisy szczegółowo omawiają konstrukcję, wyposażenie i zasady bezpiecznej eksploatacji tankowców do przewozu ropy naftowej i jej produktów w żegludzie przybrzeżnej i oceanicznej. Wprowadzają one także obowiązek posiadania przez statki amerykańskie właściwego certyfikatu inspekcji, a przez statki obcych bander – dokumentu zgodności (*certificate of compliance*) wydanego przez Ministra Transportu. Ustawa zabrania używania statku do przewozu ładunku innego niż przewidzianego w wydanych certyfikatach. Przepisy przewidują kary za naruszenie ich postanowień (do 25 000 \$ dziennie). Osoba świadomie i z rozmysłem naruszająca przepisy tego rozdziału popełnia *class „D” felony*, co oznacza możliwość orzeczenia kary pozbawienia wolności od 5 do 10 lat. Statek podlega odpowiedzialności *in rem*. Władze celne mają prawo odmówić wydania statkowi zezwolenia na wyjście z portu, dopóki kara pieniężna nie zostanie zapłacona lub nie zostanie złożone odpowiednie zabezpieczenie.

Z kolei **rozdział 39** zobowiązuje Ministra Rolnictwa do wydania przepisów regulujących warunki przewozu zwierząt na statkach⁵⁰. Jeżeli właściciel, czarterujący, operator, agent lub kapitan statku świadomie narusza przepisy regulujące przewóz zwierząt, to statek może zostać wyłączony z przewozu zwierząt z portów amerykańskich na okres do jednego roku.

⁴⁹ Historia regulacji federalnych służących poprawie bezpieczeństwa tankowców zaczyna się od uchwalenia tzw. *Tank Vessel Act* w 1936 r. (ustawa z 23.06.1936 r., rozdz. 729, 49 *Stat.* 1889). Akt ten przetrwał w niezminionej prawie formie do lat siedemdziesiątych; zmieniono go dopiero w uchwalonym w 1972 r. *Ports and Waterways Safety Act* (*Pub. L. 92-340, title II, sec. 201, 86 Stat.* 427). Poprawki z tego aktu zawierały bardziej szczegółowe wymogi dotyczące ochrony tankowców i ich załóg, dodawały nowe normy w celu poprawienia jakości środowiska morskiego. Po serii wypadków dotyczących tankowców w 1976 i 1977 r. na wodach terytorialnych i przybrzeżnych USA, opinia publiczna naciskała na potrzebę ochrony portów i dróg wodnych USA oraz poprawę bezpieczeństwa tankowców i ochronę środowiska morskiego. Doprowadziło to do uchwalenia *Port and Tanker Safety Act* w 1978 r. (ustawa z 17.10.1978 r.: *Pub. L. 95-474, 92 Stat.* 1471), który zapewniał polepszenie nadzoru i kontroli nad statkami wszystkich typów operujących na wodach żeglownych USA, zwłaszcza nad bezpieczeństwem tankowców pod własną i obcą banderą, transportujących olej lub ładunki niebezpieczne do portów lub miejsc podlegających jurysdykcji Stanów Zjednoczonych.

⁵⁰ Chodzi tu o bydło, konie, muły, osły, owce, kozy i świnię eksportowane ze Stanów Zjednoczonych za granicę.

Przepisy **rozdziału 41** mają zastosowanie do statków, które nie podlegają inspekcji⁵¹ *Coast Guard* (za wyjątkiem statków rybackich), a które znajdują się na wodach żeglownych USA lub są eksploatowane na morzu pełnym i stanowią własność USA. Przepisy nakładają obowiązek wyposażenia takich statków w środki przeciwpożarowe i ratunkowe w ilości zgodnej z odrębnie wydanymi przepisami. Przepisy te przewidują zwolnienia z wymagań tego rozdziału dla statków, dla których takie zwolnienie nie wpłynie na pogorszenie warunków bezpieczeństwa załogi, a także karę pieniężną w wysokości 5 000 \$ dla właściciela, czarterującego, operatora, agenta lub kapitana statku, który jest eksploatowany niezgodnie z wymaganiami tego rozdziału.

Rozdział 43 zawiera przepisy pochodzące z ustawy *Federal Boat Safety Act*⁵², uchwalonej w 1971 r., mające zastosowanie do statków używanych w celach rekreacyjnych. Przepisy tego rozdziału regulują minimalne standardy bezpieczeństwa konstrukcji i wyposażenia takich statków, określają wymagania co do inspekcji i prób wytrzymałościowych oraz ustalają warunki zwolnienia od przewidzianych w przepisach wymagań. Przepisy zabraniają władzom stanowym na wydawanie własnych, łagodniejszych norm dotyczących bezpieczeństwa wyposażenia statków rekreacyjnych bez zgody Ministra Transportu. Ustawa wprowadza też wobec osób świadomie używających statki rekreacyjne niezgodnie z postanowieniami przepisów tego rozdziału, karę grzywny w wysokości do 5 000 \$ i zagrożenie karą pozbawienia wolności do jednego roku. Producentom łodzi rekreacyjnych i ich wyposażenia, za sprzedaż produktów nie spełniających wymagań przewidzianych przepisami, grozi kara pieniężna w wysokości do 100 000 \$. Ponadto sądy okręgowe USA mogą wydawać nakazy wstrzymania sprzedaży lub importu takich artykułów.

Rozdział 45 wprowadzony do Kodeksu 46 ustawą *Commercial Fishing Industry Vessel Act* z 1984 r.⁵³ odnosi się do statków rybackich, które nie podlegają inspekcji *Coast Guard*. Postanowienia rozdziału zobowiązują Ministra Transportu do wydania przepisów dotyczących obowiązkowego sprzętu ratunkowego i przeciwpożarowego, jaki powinien znajdować się na

⁵¹ Uprawnienie państwa do kontroli statków *uninspected* wywodzi się z *Motorboat Act* z 1910 r. (*Pub. L. 61-201, 36 Stat. 462*), w którym Kongres ustanowił normy dotyczące świateł nawigacyjnych, wymagania co do mechanizmów, ochrony życia i wydawania licencji operatorom małych statków pasażerskich. Trzydzieści lat później akt ten został zmieniony przez *Motorboat Act' 1940* (*Pub. L. 76-484, 54 Stat. 163*). Dodał on wymagania dotyczące wyposażenia i wprowadził inne regulacje. Było to ważne uregulowanie, gdyż w owym czasie zaczęto przerabiać holowniki parowe na napęd dieslowy, przez co przestawały one podlegać zwykłym inspekcjom kadłuba, maszyn i wyposażenia, przeprowadzanym przez agencje federalne. Poza tym duża liczba łodzi rekreacyjnych z silnikami napędzanymi głównie benzyną coraz częściej ulegała eksplozjom, pożarom i wypadkom. Rząd federalny kontynuował w ten sposób sprawowanie, w pewnym stopniu, nadzoru nad bezpieczeństwem morskim statków komercyjnych i rekreacyjnych, nie podlegającym inspekcjom.

⁵² Ustawa z 10.08.1971 r., *Pub. L. 92-75, 85 Stat. 213*, z późniejszymi zmianami. Przepisy rozdziału 43 były odpowiedzią Kongresu na niebywały wzrost liczby łodzi rekreacyjnych w latach 80. i uznanie problemów związanych z bezpieczeństwem morskim, stwarzanych przez żeglarsstwo rekreacyjne i sporty motorowodne na ponad 25 milionach mil morskich dróg wodnych USA.

⁵³ Ustawa z 17.07.1984 r., *Pub. L. 98-364, title IV, 98 Stat. 445*, z późniejszymi zmianami.

takich statkach. Rozdział ten został w części zmieniony po czterech latach, ustawą *Commercial Fishing Industry Vessel Safety Act*⁵⁴, która ustanowiła dodatkowe wymagania bezpieczeństwa dla tego typu statków oraz przewidziała zwolnienia od części wymagań przepisów rozdziału dla małych statków rybackich (poniżej 36 stóp), łowiących na wodach wewnętrznych lub w odległości do trzech mil morskich od brzegu.

Część D *Marine Casualties* tytułu 46 *USC* zajmuje się postępowaniami po zaistnieniu wypadku morskiego. **Rozdział 61** ustanawia obowiązek składania meldunków o wypadkach morskich, w których uczestniczą statki pod banderą USA (gdziekolwiek się znajdują) i statki obcych bander operujących na wodach podległych jurysdykcji USA. Przepisy ustawy w tej części oparte są na postanowieniach wcześniejszego *Federal Boat Safety Act* z 1971 r.⁵⁵, z poprawkami wniesionymi przez *Maritime Safety Act* w 1984 r.⁵⁶. Przepisy nakazujące ministrowi, któremu podlega *Coast Guard*, sporządzenie statystyk wypadków z udziałem statków rybackich zostały wprowadzone do rozdziału 61 sekcją 4(a) ustawy *Commercial Fishing Industry Vessel Safety Act* z 1988 r.⁵⁷. **Rozdział 63** omawia zakres i procedury dochodzenia wypadków morskich, a także prawa stron mających interes prawny. Ustawa czyni dochodzenia w tych sprawach jawnymi, za wyjątkiem sytuacji, gdy dowody w sprawie mogą dotyczyć bezpieczeństwa narodowego. Członkowie załogi statku uczestniczącego w „poważnym wypadku morskim” mają obowiązek – na mocy przepisów ustawy *Coast Guard Authorization Act* z 1998 r.⁵⁸ (sekcja 2303a rozdziału 23 tytułu 46 *USC*) poddania się testom alkoholowym po takim wypadku.

Część I tytułu 46 *USC*, zawierająca jedynie jeden **rozdział 131** *Recreational boating safety*, stawia sobie za cel zachęcenie władz stanowych do podnoszenia poziomu edukacji dotyczącej spraw bezpieczeństwa żeglarstwa i sportów motorowodnych. Ustawa desygnuje poważne środki z budżetu państwa dla stanów zaangażowanych w realizację własnych programów (przeznaczając dla samej tylko Straży Przybrzeżnej sumę 5 mln \$ rocznie za nadzór nad realizacją programu). Przepisy zobowiązują także ministra, któremu podlega *Coast Guard*, do powołania Narodowej Rady Doradczej ds. Bezpieczeństwa Żeglarstwa. Część przepisów tego rozdziału opiera się na postanowieniach wcześniejszego aktu *Federal Boat Safety Act* z 1971 r. Pierwsza nowelizacja przepisów Kodeksu w tej części weszła już w rok po uchwaleniu tytułu 46 *USC*, postanowieniami *Deficit Reduction Act* z 1984 r.⁵⁹, zaostřejającymi wymogi dotyczące bezpieczeństwa jachtów i łodzi motorowych. Kolejne zmiany wprowadzono w 1986 r. przez uchwalenie *Recreational Boating Safety Act*⁶⁰,

⁵⁴ Ustawa z 9.09.1988 r., *Pub. L. 100-424, 102 Stat. 1585, 1587, 1588.*

⁵⁵ Ustawa z 10.08.1971 r., *Pub. L. 92-75, 85 Stat. 213*, z późniejszymi zmianami.

⁵⁶ Ustawa z 19.10.1984 r., *Pub. L. 98-498, title II, subtitle A, sec. 210-214, 98 Stat. 2303-2306.*

⁵⁷ Ustawa z 9.09.1988 r., *Pub. L. 100-424, § 4(a), 102 Stat. 1590.*

⁵⁸ Ustawa z 13.11.1998 r., *Pub. L. 105-383, title III, § 304(d)(1), 112 Stat. 3419.*

⁵⁹ Ustawa z 18.07.1984 r., *Pub. L. 98-369, 98 Stat. 494.*

⁶⁰ Ustawa z 7.11.1986 r., *Pub. L. 99-626, 100 Stat. 3504.*

który między innymi określił wymagania techniczne w zakresie składu i oznakowania paliwa używanego przez łodzie i jachty oraz wyznaczył termin rozwiązania wyżej wymienionej Rady.

Część przepisów aktów prawnych traktujących o niektórych aspektach bezpieczeństwa żeglugi zostało zgromadzonych w tytule 33 Kodeksu *USC Navigation and Navigable Waters*.

W trosce o bezpieczeństwo statków używanych do żeglugi na wodach Stanów Zjednoczonych, została uchwalona ustawa *Vessel Bridge-to-Bridge Radiotelephone Act*⁶¹. Przepisy ustawy stawiają wymagania posiadania przez statek na mostku nawigacyjnym radiotelefonu o określonej częstotliwości do komunikowania się z innymi zbliżającymi się statkami. Ustanawiają kapitana statku odpowiedzialnym za posiadanie takiego telefonu i utrzymywanie go w stanie gotowości do użycia, przewidując karę do 500 \$ za niezastosowanie się do wymagań przewidzianych w przepisach. Aktualne przepisy ustawy zgromadzono w rozdziale 24 tytułu 33 *USC*.

Amerykańskie prawo morskie zaadoptowało w całości międzynarodowe reguły zapobiegania zderzeniom na morzu⁶². Umieszczona w rozdziale 30 tytułu 33 *USC* ustawa *International Navigational Rules Act* z 1977 r.⁶³ nakazuje stosowanie przepisów międzynarodowych wszystkim statkom amerykańskim (państwowym i prywatnym) na morzu pełnym i wodach z nim połączonych⁶⁴, dostępnych dla statków morskich oraz innym statkom znajdującym się na wodach podległych jurysdykcji Stanów Zjednoczonych. Ustawa zwalnia ze stosowania międzynarodowych reguł zapobiegania zderzeniom statki, które znajdują się na wodach położonych w głąb lądu od linii demarkacyjnych⁶⁵, oddzielających morze pełne od wód portów, rzek i innych wewnętrznych wód USA; na wodach tych obowiązują przepisy ustawy *Inland Navigation Rules Act* wydanej w 1980 r.⁶⁶. Ustawa zawiera również szereg przepisów nakładających

⁶¹ Ustawa z 4.08.1971 r., *Pub. L. 92-63, 85 Stat. 164*.

⁶² *International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 r.*

⁶³ Ustawa z 27.07.1977 r., *Pub. L. 95-75, 91 Stat. 308*, z późniejszymi zmianami.

⁶⁴ Prawo morskie, nie tylko zresztą Stanów Zjednoczonych, w odmienny sposób traktuje wody morza otwartego i połączone z nimi wody wewnętrzne rzek i portów. Minister, któremu podlega *USCG* jest zobligowany postanowieniami sekcji 151 tytułu 33 *USC* do wydania przepisów określających granicę pomiędzy tymi wodami dla celów zastosowania międzynarodowych reguł stosowanych do zapobiegania zderzeniom na morzu. Takie przepisy znajdują się w tytule 33 *Code of Federal Regulation*. Określenie „wody wewnętrzne” oznacza wody położone w kierunku lądu od linii opisanych w § 80 tytułu 33 *CFR*, za wyjątkiem Wielkich Jezior i wód z nimi połączonych na wschód aż do Montrealu oraz niektórych odcinków wód rzek: Missisipi, Atchafalaya i Red River.

⁶⁵ Przepisy § 80 tytułu 33 *CFR (COLREG Demarcation Lines)* określają położenie linii demarkacyjnych oddzielających wody, na których należy stosować międzynarodowe przepisy dotyczące zapobiegania zderzeniom na morzu z 1972 r. (*COLREG*) oraz wody, na których statki powinny stosować przepisy *Inland Navigation Rules*. Wody wewnątrz linii są wodami, na których obowiązują przepisy nawigacji wewnętrznej, zaś wody na zewnątrz linii (w kierunku morza) to wody, na których obowiązują przepisy *COLREG*. Przykładem oznaczenia linii demarkacyjnej według § 80.503 *Delaware Bay* jest „linia poprowadzona od latarni *Cape May* do latarni *Harbor of Refuge*; następnie do północnego krańca półwyspu *Cape Henlopen*.”

⁶⁶ Ustawa z 24.12.1980 r., *Pub. L. 96-591, 94 Stat. 3415*, z późniejszymi zmianami.

na osoby naruszające jej postanowienia kary pieniężne (do 5 000 \$ za jedno wykroczenie) oraz przewiduje możliwość zajęcia statku, innego niż państwowy, celem egzekucji płatności kary nałożonej na statek.

W amerykańskich aktach prawnomorskich regulujących szeroki zakres zagadnień związanych z morzem i żeglugą nie mogło zabraknąć także miejsca na latarnie morskie. *Lighthouses* są nieodłącznie i historycznie związane z żeglugą i bezpieczeństwem statków. Stąd przepisy prawa regulujące funkcjonowanie latarni są jednymi z najstarszych w amerykańskim prawie. Akt z marca 1795 r.⁶⁷ jest nadal podstawą do nabywania praw własności przez państwo pod budowę latarni morskich. Akt z marca 1821 r.⁶⁸ zakazuje wznoszenia jakichkolwiek budowli pod latarnie morskie lub znaki nawigacyjne na lądzie, jeżeli teren na którym budowla ma stać nie podlega jurysdykcji Stanów Zjednoczonych.

Przepisy dotyczące latarni zebrane są w rozdziale 16 tytułu 33 *USC*. Organem zarządzającym latarniami morskimi podzielonymi na 19 okręgów (wzdłuż wybrzeży obu oceanów, Zatoki Meksykańskiej, Wielkich Jezior i posiadłości zamorskich), dbającym o ich utrzymanie, zapewnienie obsługi i sprawy kadrowe (regulowane m.in. w *Lighthouse Service Retirement Act*⁶⁹) jest Straż Przybrzeżna USA. Decyzję o kupnie gruntów pod latarnie podejmuje Minister Transportu. Według sekcji 3 ustawy z 1910 r.⁷⁰, do nadzoru prac budowlanych lub naprawy latarni mogą być wzywani oficerowie z *Corps of Engineers*, należącego do armii.

Do bezpiecznej żeglugi i nawigacji statków po morzu nie wystarczą jedynie umiejętności załogi. Potrzebne są jeszcze różnego rodzaju informacje:

- hydro- i topograficzne – do poprawiania danych na mapach nawigacyjnych;
- o prądach i prądach morskich – niezbędne do właściwego prowadzenia statku, szczególnie w żegludze przybrzeżnej;
- dane o stanie atmosfery – do odczytu i konstrukcji map pogodowych.

Instytucją utworzoną do celów prowadzenia badań i obserwacji naukowych oraz przygotowywania informacji wykorzystywanych między innymi przez statki morskie jest *National Weather Service* i *National Ocean Survey*, działająca w ramach powołanej w 1970 r. *National Oceanic and Atmospheric Administration* – agencji podporządkowanej Ministrowi Handlu. Przepisy dotyczące funkcjonowania tych instytucji i zagadnień związanych z przedmiotem ich działalności zebrane są w rozdziale 17 tytułu 33 *USC*. Głównymi aktami prawnymi wykorzystanymi w tym rozdziale są: ustawa z 1947 r.⁷¹ określająca funkcje *Coast and Geodetic Survey* (obecnie *National Ocean*

⁶⁷ Ustawa z 2.03.1795 r., rozdz. 40, *sec. 1, 2, 1 Stat. 426*.

⁶⁸ Ustawa z 3.03.1821 r., rozdz. 52, *sec. 3, 3 Stat. 644*.

⁶⁹ Ustawa z 20.06.1918 r., rozdz. 103, § 6, *40 Stat. 608*, z późniejszymi zmianami (ostatnie zmiany z 1972 r.).

⁷⁰ Ustawa z 17.06.1910 r., rozdz. 301, *36 Stat. 539*.

⁷¹ Ustawa z 6.08.1947 r., rozdz. 504, *61 Stat. 787*, z późniejszymi zmianami.

Survey), ustawa z 1986 r.⁷² dotycząca użycia danych satelitarnych do celów żeglugi, a także *Coast and Geodetic Survey Commissioned Officers' Act* z 1948 r.⁷³, *NOAA Fleet Modernization Act* z 1992 r.⁷⁴ oraz *Hydrographic Services Improvement Act* z 1998 r.⁷⁵.

Poważny wpływ na bezpieczeństwo żeglugi mają również przewożone przez statki ładunki, sposób ich zamocowania i opakowania, w tym prawidłowo skonstruowane i eksploatowane kontenery. Rozdział 34 załącznika do tytułu 46 *USC* obejmuje przepisy ustawy *International Safe Container Act* z 1977 r.⁷⁶, wprowadzającej w życie postanowienia międzynarodowej konwencji dotyczącej bezpiecznych kontenerów⁷⁷. Ustawa nakłada na właścicieli kontenerów obowiązek przeprowadzania odpowiednich prób wytrzymałościowych kontenerów i ich oznakowania zgodnego z wymaganiami międzynarodowej konwencji. Niezastosowanie się do wymagań ustawy pociąga za sobą odpowiedzialność cywilną właścicieli kontenerów lub ich przedstawicieli i karę pieniężną do 5 000 \$ (za każdy kontener).

Wraki, ratownictwo

Przepisy dotyczące wraków i ratownictwa zebrano w rozdziale 19 załącznika do tytułu 46 *USC Shipping*. Pochodzą one z jednych z najstarszych amerykańskich aktów stanowiących. Wśród nich jest między innymi przepis z ustawy z 1792 r.⁷⁸ nakładający na konsulów Stanów Zjednoczonych obowiązek zabezpieczenia statków i ich ładunków wyrzuconych na brzeg obcego państwa. Obowiązujące nadal (w części) przepisy ustawy *Salvage Act* z 1912 r.⁷⁹ zapewniają prawo do wynagrodzenia za pomoc lub ratownictwo statkom bez względu na to czyją są własnością; ustalają dwuletni okres przedawnienia na dochodzenie roszczeń o wynagrodzenie za usługi ratownicze od dnia, w którym ratownictwo miało miejsce. Należące również do tego rozdziału przepisy nowszego aktu z 1936 r.⁸⁰ wprowadzają patrole lodowe na wodach Północnego Atlantyku, nakładając jednocześnie na kapitana statku USA obowiązek podążania z umiarkowaną prędkością w rejonie, w którym stwierdzono występowanie lodów oraz przewidują karę pieniężną do 500 \$ za niezastosowanie się do tych wymogów.

⁷² Ustawa z 7.04.1986 r., *Pub. L. 99-272, title VI, sec. 6082, 100 Stat. 135*.

⁷³ Ustawa z 3.06.1948 r., rozdz. 390, *62 Stat. 297*, z późniejszymi zmianami.

⁷⁴ Ustawa z 29.10.1992 r., *Pub. L. 102-567, title VI, 106 Stat. 4299*, z późniejszymi zmianami.

⁷⁵ Ustawa z 13.11.1998 r., *Pub. L. 105-384, title III, 1998, 112 Stat. 3454*, z późniejszymi zmianami.

⁷⁶ Ustawa z 13.12.1977 r., *Pub. L. 95-208, 91 Stat. 1475*, z późniejszymi zmianami.

⁷⁷ *International Convention for Safe Containers*, Genewa, 2.12.1972 r.

⁷⁸ Ustawa z 14.04.1792 r., rozdz. 24, *sec. 3, 1 Stat. 255*.

⁷⁹ Ustawa z 1.08.1912 r., rozdz. 268, *sec. 1,3,4,5, 37 Stat. 242*, sekcje 3 i 5 z późniejszymi zmianami.

⁸⁰ Ustawa z 26.06.1936 r., rozdz. 807, *49 Stat. 1923*.

Jednym z nowszych aktów morskiego prawa administracyjnego jest ustawa *Abandoned Shipwreck Act*⁸¹. Przepisy tej ustawy umieszczono w tytule 43 *USC Public Lands*, w rozdziale 39 działu III. W swoich pierwszych postanowieniach zawiera ona ustalenia Kongresu USA, iż za zarządzanie żywymi i innymi zasobami znajdującymi się w wodach i gruntach pod wodą (*submerged lands*)⁸² odpowiedzialne są poszczególne stany. Do wymienionych „innych” zasobów należą między innymi wraki statków⁸³, opuszczonych i porzuconych przez właścicieli z zamiarem wyzbycia się własności. Ustawa stwierdza, iż państwu przysługuje tytuł prawny do porzuconych wraków, które są:

- 1) wryte w grunt pod wodą,
- 2) osadzone w formacji koralowej,
- 3) znajdują się na gruncie pod wodą i wpisane są do *National Register of Historic Places*.

Ustawa przenosi postanowieniem sekcji 6 tytuł prawny do takich wraków⁸⁴ na stan, w którym wrak się znajduje. Z dwoma jednak wyjątkami: wrak porzucony na gruntach państwowych⁸⁵ jest własnością rządu Stanów Zjednoczonych, a wrak porzucony na ziemi należącej do Indian jest własnością plemienia indiańskiego będącego właścicielem tej ziemi.

Jednym z celów omawianej ustawy było uporządkowanie spraw związanych z dostępem do zatopionych wraków również i przez społeczeństwo. Ustawa stwierdza, że wody stanowe i ich wraki statków stwarzają rekreacyjne i edukacyjne szanse do nurkowania sportowego, stanowią niezastąpione zasoby dla turystyki, rezerwatów biologicznych i badań historycznych. W ustawie Kongres zobowiązuje władze stanowe do prowadzenia odpowiedniej, spójnej polityki dotyczącej ochrony zasobów i środowiska naturalnego, zagwarantowania rekreacyjnej eksploracji miejsc wraków i udzielania zezwoleń na odzyskiwanie wraków sektorowi publicznemu i prywatnemu mając na względzie ochronę historycznych wartości i zapewnienie nienaruszalności środowiska.

Gdy mowa o porzuconych wrakach statków, należy też wspomnieć o ustawie *Abandoned Barge Act* z 1992 r.⁸⁶, której przepisy zostały wprowadzone

⁸¹ Ustawa z 28.04.1988 r., *Pub. L. 100-298, 102 Stat. 432*.

⁸² Termin *submerged lands* oznacza wg ustawy grunty położone pod wodami żeglownymi (*lands beneath navigable waters*) grunty Puerto Rico, Guam, Wysp Dziewiczych i Samoa Amerykańskiego a także Wspólnoty Wysp Północnych Marianów. Definicję gruntów położonych pod wodami żeglownymi podaje z kolei *Submerged Lands Act*, ustawa z 22.05.1953 r., rozdz. 65, 67 *Stat. 29* (z późn. zm.). Definicja jest raczej skomplikowana i zawiera wiele fachowych terminów nawigacyjnych związanych m.in. z pływaniami.

⁸³ Terminem *shipwreck* oznacza ustawa nie tylko statki, ale także ładunki razem z nimi zatopione.

⁸⁴ Trzeba tu dodać, że na podstawie sekcji 7 omawianej ustawy, w stosunku do tych trzech grup wraków nie ma zastosowania prawo dotyczące ratownictwa i znaleźnego.

⁸⁵ Termin „grunty państwowe” (*public lands*) oznacza jakiegokolwiek grunty będące własnością Stanów Zjednoczonych w obrębie poszczególnych stanów, zarządzane przez Ministra Spraw Wewnętrznych za pośrednictwem *Bureau of Land Management* (na podstawie definicji z sekcji 17 tytułu 43 *USC*).

⁸⁶ Ustawa z 4.11.1992 r., *Pub. L. 102-587, title V, subtitle C, sec. 5301-5305, 106 Stat. 5081*.

do tytułu 46 *USC* rozdziałem 47. Ustawa zabrania porzucania (pozostawiania bez nadzoru na więcej niż 45 dni) barek większych niż 100 ton na wodach żeglownych USA (łącznie z morzem terytorialnym). Przepisy przewidują wobec właścicieli lub operatorów takich barek kary do 1 000 \$ za każdy dzień naruszenia przepisów i dodatkowo usunięcie barek na ich koszt (o ile zostanie ustalona ich tożsamość).

Porty morskie, kotwicowiska, bezpieczeństwo dróg wodnych i portów

Ustawa *Rivers and Harbors Appropriation Act* z 1899 r.⁸⁷, a także kolejne akty noszące tytuł *River and Harbor Act* (wydawane pod tą nazwą do 1970 r.), których postanowienia zebrano w rozdziale 9 tytułu 33 *USC*, odnoszą się głównie do spraw związanych z konstrukcjami mostów na rzekach, budową nabrzeży, falochronów, ochroną brzegów, oświetleniem doków portowych, ustalaniem granic portów, przeszkodami nawigacyjnymi w postaci zatopionych statków w rzekach, jeziorach, portach, kanałach i innych wodach żeglownych Stanów Zjednoczonych. Niemniej jednak akty te traktują w części swoich przepisów o sprawach związanych z żegluga i ruchem statków, a nawet zawierają przepisy karne dotyczące kapitana i właściciela statku. Według ustawy z 1899 r., uszkodzenie nabrzeży lub jakichkolwiek konstrukcji portowych, złe cumowanie, utrudnianie ruchu w kanałach żeglownych, nie usunięcie zatopionego statku przez właściciela jest występkiem i grozi za to kara do 25 000 \$ dziennie⁸⁸ lub kara pozbawienia wolności od 30 dni do 1 roku, lub obie te kary łącznie.

Na uwagę zasługuje też jeden z pierwszych aktów traktujących o zanieczyszczeniach: *Refuse Act* z 1899 r.⁸⁹, będący częścią omówionej wyżej ustawy. Przepisy aktu uznają za bezprawne składowanie albo wyrzucanie lub wyladowywanie ze statku jakichkolwiek odpadów do wód żeglownych Stanów Zjednoczonych. Karą przewidzianą przez przepisy za naruszenie tych postanowień jest kara grzywny do 25 000 \$ za dzień lub pozbawienia wolności od 30 dni do 1 roku albo obie te kary, według uznania sądu.

Niektóre ze starszych regulacji dotyczących kotwicowisk i przepisów portowych zebrano w rozdziale 10 tytułu 33 *USC*. Minister Transportu USA został upoważniony w ustawie *Rivers and Harbors Appropriation Act* z 1915 r.⁹⁰ do wyznaczania terenów do kotwiczenia statków we wszystkich portach, rzekach, zatokach i na innych wodach żeglownych Stanów Zjednoczonych. Oznakowaniem takich kotwicowisk zajmuje się jednak amerykańska Straż Przybrzeżna, na podstawie ustawy *Anchorage Grounds Act* z 1922 r.⁹¹.

⁸⁷ Ustawa z 3.03.1899 r., rozdz. 425, 30 *Stat. 1121*, z późniejszymi zmianami (ostatnie w 1996 r.).

⁸⁸ Kwotę tę wprowadzono do ustawy z 1899 r. przepisami ustawy z 1966 r. (*Pub. L. 104-303*).

⁸⁹ Sekcja 13 ustawy z 3.03.1899 r., rozdz. 425, 30 *Stat. 1152*.

⁹⁰ Ustawa z 4.03.1915 r., rozdz. 142, s. 7, 38 *Stat. 1053*, z późniejszymi zmianami (ostatnie zmiany z 1983 r.).

⁹¹ Ustawa z 15.09.1922 r., rozdz. 313, 42 *Stat. 844*.

Lata siedemdziesiąte ubiegłego stulecia były okresem ożywionego rozwoju żeglugi światowej. Rosła nie tylko liczba eksploatowanych statków, ale też ich wielkość. Wchodziły do użycia ogromne tankowce przewożące kilkaset tysięcy ton ładunku, nie mniejsze masowce i szybkie kontenerowce. Szlaki żeglugowe w pobliżu wielkich światowych portów zaczęły stawać się za ciasne, stwarzając niebezpieczeństwo kolizji. Parlament amerykański po stwierdzeniu, iż zwiększony ruch statków w portach amerykańskich i na drogach wodnych stwarza niebezpieczeństwo dla życia, mienia i środowiska morskiego, uznał bezpieczeństwo nawigacji statków i ochronę środowiska za sprawy o narodowym znaczeniu. Podjęto więc prace w celu zredukowania możliwości utraty statków lub ładunków bądź też utraty życia lub powstania szkody w mieniu lub w środowisku morskim, a także w celu zapewnienia, aby statki nawigujące po wodach żeglownych Stanów Zjednoczonych spełniały wymagania co do konstrukcji, wyposażenia i obsady załogą oraz stosowały się do przewidzianych procedur operacyjnych. Kongres uznał, że konieczne jest wzmocnienie nadzoru nad ruchem statków i operacjami portowymi, wczesne planowanie i określenie odpowiednich środków zabezpieczenia portów, dróg wodnych i środowiska morskiego oraz współpraca w rozwoju i wprowadzaniu tychże środków wszystkich agencji federalnych, przedstawicieli stanów, a także samych użytkowników wód wykorzystywanych do żeglugi. Właściwym remedium na te powstające problemy miała być ustawa *Ports and Waterways Safety Act* uchwalona w lipcu 1972 r.⁹². Ustawa wprowadziła między innymi wchodzący wówczas dopiero do światowej praktyki żeglugowej system kontroli i nadzoru statków (*Vessel Traffic Service*), przewidywała ograniczenia w ruchu statków na wodach USA lub wręcz zakaz wejścia do portu statkom, które nie spełniały amerykańskich wymogów w zakresie zabezpieczeń przeciwko zanieczyszczeniom albo nie posiadały odpowiedniego wyposażenia lub były na „czarnej liście” (miały *history of accidents*), gdyż spowodowały w przeszłości zanieczyszczenie środowiska.

Wsparciem legislacyjnym bezpieczeństwa żeglugi na drogach wodnych i podejściach do portów był kolejny akt prawny, ustawa *Port and Tanker Safety Act* z 1978 r.⁹³, przyjęta w kilka miesięcy po największej wówczas katastrofie ekologicznej spowodowanej przez rozbity u wybrzeży Francji tankowiec „Amoco Cadiz”. Ustawa znowelizowała akt z 1972 r., wprowadzając dodatkowe zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa tankowców i zabezpieczeń antyterrorystycznych portów. Obie ustawy przewidują surowe kary dla statków i osób nie stosujących się do ich postanowień. Uwzględniając kolejne poprawki wprowadzane w ostatnich latach do tych aktów, można podać przykład *civil penalty* w wysokości do 25 000 \$ dla osoby naruszającej postanowienia ustawy lub przepisy wydane na jej podstawie przez Ministra Bezpieczeństwa

⁹² Ustawa z 10.07.1972 r., *Pub. L. 92-340, 86 Stat. 424*, z późniejszymi zmianami.

⁹³ Ustawa z 17.10.1978 r., *Pub. L. 95-474, 92 Stat. 1471*.

Wewnętrzny. Osoba, która świadomie i umyślnie narusza ustawę, popełnia przestępstwo *class D felony*. Wobec statku naruszającego przepisy może być wniesione powództwo *in rem* do sądu okręgowego okręgu, w którym statek się znajduje. Postanowienia obu aktów znaleźć można w rozdziale 25 *Port and Waterways Safety Program* tytułu 33 *USC*.

Konstruowanie coraz to większych statków morskich do przewozu ropy naftowej, o zanurzeniach przekraczających nawet 20 metrów, spowodowało konieczność przenoszenia portów i terminali przeładunkowych coraz dalej od brzegów, nawet poza obszary morza terytorialnego. Na początku 1975 r. Kongres uchwalił ustawę *Deepwater Port Act*⁹⁴ regulującą wydawanie zezwoleń na budowę i prowadzenie stałych lub pływających konstrukcji używanych jako bazy lub terminale do transportu, magazynowania bądź przeładowywania paliw płynnych. Budowa takich portów została obwarowana specjalnymi wymaganiami dotyczącymi ochrony środowiska morskiego zawartymi w przepisach *Clean Air Act*⁹⁵ oraz *Federal Water Pollution Control Act*. Ustawa upoważnia również prezydenta do prowadzenia negocjacji z rządami sąsiadującej Kanady i Meksyku w sprawie współpracy przy budowie tego typu portów. Przepisy ustawy były kilkakrotnie korygowane, głównie w *Deepwater Port Act Amendments* z 1984 r.⁹⁶ i w *Deepwater Port Modernization Act* z 1996 r.⁹⁷. Ich aktualne postanowienia znajdują się w rozdziale 29 tytułu 33 *USC*.

W rozdziale 36 *Water Resources Development* tytułu 33 *USC* zostały zgromadzone przepisy kilku ustaw traktujących o problemach związanych z wodami i żegluga po wodach wewnętrznych Stanów Zjednoczonych (m.in. systemem rzecznych dróg wodnych i zabezpieczeniami przeciwpowodziowymi). Są to między innymi *Water Resources Development Act* z 1986 r.⁹⁸ oraz wydany w tym samym czasie *Harbor Development and Navigation Improvement Act*⁹⁹, ustalający także sposoby naliczania opłat portowych i ustanawiający *maritime lien* na statku, który zalega z takimi opłatami. Oba akty zajmują się głównie sprawami budowy i rozwoju portów morskich służących do przeładunków towarów w handlu wewnętrznym i międzynarodowym.

Już na wiele lat przed wydarzeniami w Nowym Jorku, jakie miały miejsce 11 września 2001 r., parlament amerykański zajmował się na swoich posiedzeniach sprawami ochrony przed terroryzmem. W ustawie *International Maritime and Port Security Act* z 1986 r.¹⁰⁰ Kongres zobowiązał prezydenta do prowadzenia rozmów z innymi państwami, za pośrednictwem IMO, na tematy

⁹⁴ Ustawa z 3.01.1975 r., *Pub. L. 93-627, 88 Stat. 2126*, z późniejszymi zmianami.

⁹⁵ Ustawa z 14.07.1955 r., rozdz. 360, *69 Stat. 322*, z późniejszymi zmianami.

⁹⁶ Ustawa z 25.09.1984 r., *Pub. L. 98-419, 98 Stat. 1607*.

⁹⁷ Ustawa z 19.10.1996 r., *Pub. L. 104-324, title V, 110 Stat. 3925*.

⁹⁸ Ustawa z 17.11.1986 r., *Pub. L. 99-662, 100 Stat. 4082*, ze zm. w 1988, 1990, 1992, 1996 i 1999 r.

⁹⁹ Ustawa z 17.11.1986 r., *Pub. L. 99-662, title II, 100 Stat. 4089*.

¹⁰⁰ Ustawa z 27.08.1986 r., *Pub. L. 99-399, title IX, 100 Stat. 889*, z późniejszymi zmianami.

dotyczące spraw bezpieczeństwa portów morskich i statków. Przepisy ustawy zobowiązywały również Ministra Transportu do corocznego składania raportów na temat zagrożenia portów Stanów Zjednoczonych aktami terrorystycznymi, dokonania wspólnie z Ministrem Spraw Zagranicznych oceny stanu bezpieczeństwa niektórych obcych portów, do których zawijają statki pasażerskie. Na realizację postanowień ustawy przeznaczono z budżetu ogromne środki (12,5 mld \$ rocznie). Większość przepisów tej ustawy zgromadzono w rozdziale 37 załącznika do tytułu 46 *USC*, część zawartych jest w tytule 33 *USC*, w sekcji 1226.

Szef urzędu Administracji Morskiej ponosi odpowiedzialność za realizację postanowień i wykonuje uprawnienia Ministra Transportu przewidziane w *Maritime Security Act* z 1996 r.¹⁰¹, wypełnia też funkcje powierzone Ministrowi Transportu przez *Maritime Transportation Security Act* z 2002 r.¹⁰², dotyczące zabezpieczenia szkolenia osób mających zajmować się profesjonalną ochroną portów. Celem aktu z 2002 r. było zapewnienie ochrony portów i dróg wodnych USA przed atakami terrorystycznymi. Ustawa jest odpowiednikiem przyjętego przez IMO *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)* i weszła w życie 1.07.2004 r.

Ochrona przed zanieczyszczeniami

W 1948 r. Kongres amerykański uchwalił obszerny akt prawny zatytułowany *Federal Water Pollution Control Act*¹⁰³, w którym założono, iż przez kolejnych czterdzieści lat zostanie całkowicie wstrzymane odprowadzanie zanieczyszczeń do wód żeglownych USA, przez co jakość wód poprawi się do takiego poziomu, iż nie będzie istniało zagrożenie dla życia skorupiaków, mięczaków, dzikiej fauny i flory oraz stworzone zostaną właściwe warunki do rekreacyjnego wykorzystania tych wód. Ustawa została gruntownie znowelizowana w 1972 r.¹⁰⁴, po czym była kilkakrotnie poprawiana przez: *Clean Water Act* w 1977 r.¹⁰⁵ *Water Quality Act* w 1987 r.¹⁰⁶ oraz *Ocean Pollution Reduction Act* w 1994 r.¹⁰⁷

W ślad za aktami traktującymi o czystości wód uchwalony został *Clean Vessel Act*¹⁰⁸ – ustawa zakazująca statkom spuszczenia do wód żeglownych Stanów Zjednoczonych nieprzetworzonych ścieków sanitarnych, zabraniająca usuwania nawet przetworzonych ścieków do wód wykorzystywanych do celów

¹⁰¹ Ustawa z 8.10.1996 r., *Pub. L. 104-239, 110 Stat. 3118*.

¹⁰² Ustawa z 25.11.2002 r., *Pub. L. 107-295, 116 Stat. 2064*.

¹⁰³ Ustawa z 30.06.1948 r., rozdz. 758, 62 *Stat. 1155*, z późniejszymi zmianami.

¹⁰⁴ *Federal Water Pollution Control Act Amendments*, Ustawa z 18.10.1972 r., *Pub. L. 92-500, 86 Stat. 816*.

¹⁰⁵ Ustawa z 27.12.1977 r., *Pub. L. 95-217, 91 Stat. 1566*.

¹⁰⁶ Ustawa z 4.02.1987 r., *Pub. L. 100-4, 101 Stat. 7*.

¹⁰⁷ Ustawa z 31.10.1994 r., *Pub. L. 103-431, 108 Stat. 4396*.

¹⁰⁸ Ustawa z 4.11.1992 r., *Pub. L. 102-587, title V, subtitle F, sec. 5601-5608, 106 Stat. 5086-5091*.

rekreacyjnych oraz nakładająca na statki obowiązek posiadania i używania zaaprobowanych przez ministra, któremu podlega Straż Przybrzeżna USA, urządzeń do obróbki ścieków (*marine sanitation devices*). Uaktualnione przepisy wszystkich wyżej wymienionych aktów zebrane są w rozdziale 26 *Water pollution prevention and Control* tytułu 33 *USC*.

W trosce o zdrowie społeczeństwa, ochronę środowiska morskiego i systemu ekologicznego, celem zapobiegania i ograniczenia niekontrolowanego usuwania do wód oceanicznych między innymi takich materiałów, jak śmieci, odpady stałe, urobek pogłębiarek, pozostałości po spalaniu, ścieki sanitarne (za wyjątkiem ścieków ze statków), szlam ściekowy, amunicja, materiały radioaktywne, odpady chemiczne, biologiczne i laboratoryjne, przemysłowe i komunalne, Kongres przyjął w 1972 r. ustawę zatytułowaną *Marine Protection, Research, and Sanctuaries Act*¹⁰⁹. Ustawa ta nie wprowadzała bezwzględnego zakazu zatapiania odpadów, a jedynie przewidywała kontrolę ich usuwania przez wprowadzenie systemu zezwoleń na ich transport i zrzut. Przepisy zebrane w rozdziale 27 *Ocean dumping* tytułu 33 *USC* zezwalają na zatapianie w wodach oceanicznych materiałów pochodzących zarówno z obszaru USA, jak i – pod pewnymi warunkami – materiałów pochodzących spoza terenu USA, w wodach terytorialnych i strefie przyległej Stanów Zjednoczonych. Wprowadzone w 1974 r. poprawki do ustawy uwzględniają postanowienia międzynarodowej konwencji dotyczącej zatapiania odpadów¹¹⁰, która weszła w życie w odniesieniu do USA w 1975 r.

Bardziej szczegółowo i restrykcyjnie podchodzi do zagadnienia zatapiania odpadów uchwalony w 1988 r. *Ocean Dumping Ban Act*¹¹¹, który zakazuje zatapiania szlamu pochodzącego ze ścieków sanitarnych i odpadów przemysłowych oraz jego transportu celem zatopienia. Przepisy przewidują zwolnienia niektórych podmiotów od zakazu zatapiania oraz dopuszczają możliwość zrzutu takich materiałów za odpowiednią opłatą. Odpowiedzialnym za wykonanie i egzekwowanie przepisów obydwu ustaw jest szef *Environmental Protection Agency*¹¹².

Usuwanie za burtę statków odpadów medycznych może stanowić źródło infekcji¹¹³ oraz stwarzać ryzyko dla zdrowia publicznego i środowiska morskiego. Dlatego też parlament amerykański wydał w 1988 r. ustawę *United*

¹⁰⁹ Ustawa z 23.10.1972 r., *Pub. L. 92-532, 86 Stat. 1052*, z późniejszymi zmianami.

¹¹⁰ *Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter*, 1972.

¹¹¹ Ustawa z 18.11.1988 r., *Pub. L. 100-688, title I, 102 Stat. 4139*.

¹¹² Niezależna agencja rządowa ds. ochrony środowiska powstała w 1970 r.

¹¹³ Do *potentially infectious medical wastes* ustawa zalicza m.in.: odpady z izolatek, krew ludzką oraz produkty ją zawierające, odpady patologiczne, części ciała, skażoną pościel, odpady chirurgiczne oraz inny sprzęt medyczny jednorazowego użycia i materiały, które mogą stwarzać ryzyko dla zdrowia i środowiska.

*States Public Vessel Medical Waste Anti-Dumping Act*¹¹⁴. Ustawa ta dotyczy tylko statków państwowych, przez które określa „statki każdego typu (włączając hydroplaty, poduszkowce, statki podwodne, stałe i pływające platformy), które są własnością lub są w czarterze *demise* i eksploatowane przez rząd Stanów Zjednoczonych i nie zatrudnione w serwisie handlowym”. Przepisy ustawy, zgromadzone w rozdziale 38 tytułu 33 *USC*, nakazują operatorom takich statków natychmiastowe wstrzymanie usuwania tego rodzaju odpadów do wód oceanicznych, za wyjątkiem przypadków, gdy zagrożone jest życie lub bezpieczeństwo osób na statku, względnie odpady są usunięte w odległości powyżej 50 mil morskich od najbliższego brzegu.

Shore Protection Act z 1988 r.¹¹⁵ zajmuje się zagadnieniem ochrony wód przybrzeżnych Stanów Zjednoczonych przed zanieczyszczeniami spowodowanymi odpadami komunalnymi i komercyjnymi przewożonymi przez statki. Określenie wody przybrzeżne użyte w ustawie oznacza: morze terytorialne USA, Wielkie Jeziora i wody z nimi połączone, rzeki USA do miejsc, gdzie sięgają wody pływów morskich oraz wyłączną strefę ekonomiczną USA. Ustawa postanawia, iż statkom niepaństwowym nie wolno transportować odpadów komunalnych lub komercyjnych po wodach przybrzeżnych, jeżeli nie mają wydanego przez Ministra Transportu zezwolenia i nie są odpowiednio oznakowane. Odpady transportowane na statkach do urządzeń odbiorczych celem utylizacji powinny być odpowiednio zabezpieczone przed niekontrolowanym wydostawaniem się za burtę. Wobec operatora statku nie stosującego się do postanowień ustawy, przepisy przewidują kary pieniężne do 25 000 \$ lub odpowiedzialność karną – kary pozbawienia wolności do 3 lat. Statek naruszający przepisy ustawy jest również odpowiedzialny *in rem*. Realizację przepisów ustawy, zebranych w rozdziale 39 tytułu 33 *USC*, powierzono szefowi Agencji Ochrony Środowiska (*Environmental Protection Agency*).

W pięć lat po uchwaleniu międzynarodowej konwencji dotyczącej zapobiegania zanieczyszczeniom ze statków¹¹⁶, Kongres amerykański wydał własną ustawę wprowadzającą w życie postanowienia MARPOL, nazwaną *Act to Prevent Pollution from Ships*¹¹⁷. Akt ten jest generalnie powtórzeniem postanowień konwencyjnych z własnymi, surowymi przepisami karnymi – od 5 000 \$ do 10 lat pozbawienia wolności, w zależności od rodzaju i miejsca spowodowanego zanieczyszczenia. Ustawa zastrzega też, iż jej przepisy, zebrane w rozdziale 33 tytułu 33 *USC*, nie stoją na przeszkodzie wydania przez

¹¹⁴ Ustawa z 18.11.1988 r., *Pub. L. 100-688, title III, subtitle A, sec. 3101-3105, 102 Stat. 4152, 4153.*

¹¹⁵ Ustawa z 18.11.1988 r., *Pub. L. 100-688, title IV, sec. 4001-4204, 102 Stat. 4154-4160.*

¹¹⁶ *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* (MARPOL '73). Integralną częścią konwencji jest Protokół z 1978 r. (wszedł w życie w USA 2.10.1983 r.).

¹¹⁷ Ustawa z 21.10.1980 r., *Pub. L. 96-478, 94 Stat. 2297*, z późniejszymi zmianami.

poszczególne stany dodatkowych wymogów dotyczących ochrony przed zanieczyszczeniami. Do wykonywania funkcji nałożonych na Ministra Transportu przez sekcję 3(d) powyższej ustawy, w odniesieniu do statków będących własnością lub eksploatowanych przez Administrację Morską w serwisie niekomercyjnym został delegowany jej szef – *Maritime Administrator*.

W 1987 r. ustawą *Marine Plastic Pollution Research and Control Act*¹¹⁸ wprowadzono zmiany do aktu z 1980 r., polegające głównie na wprowadzeniu w życie postanowień Aneksu V Konwencji MARPOL, dotyczącego zanieczyszczeń śmieciami przez statki. Ustawa dodatkowo zobowiązuje wybrane agencje rządowe do współpracy we wdrażaniu programu uświadamiania społeczeństwa o szkodliwości zanieczyszczeń produktami plastikowymi i zapobiegania takim zanieczyszczeniom oraz programu *Citizen Pollution Patrols*, zachęcającego społeczeństwo do tworzenia ochotniczych grup monitorujących, zgłaszających i uprzątających zanieczyszczenia brzegów morskich.

Kierownik urzędu *Maritime Administration* jest obowiązany wykonywać funkcje powierzone Ministrowi Transportu przez *Oil Pollution Act* z 1990 r.¹¹⁹, związane z finansowaniem statków oraz możliwościami przeprowadzania badań nad programami przeciwdziałania zanieczyszczeniom. Ustawa ta przyjmuje zasadę, iż odpowiedzialność za zanieczyszczenie olejami wód żeglownych, brzegów i wód wyłącznej strefy ekonomicznej Stanów Zjednoczonych ponosi:

- 1) osoba odpowiedzialna za statek, czyli – zgodnie z definicją z sekcji 1001 ustawy – osoba będąca właścicielem statku, eksploatująca¹²⁰ lub czarterująca statek *by demise* albo
- 2) osoba odpowiedzialna za urządzenie, z którego nastąpił zrzut oleju¹²¹.

Okolicznościami egzoneracyjnymi są: akt siły wyższej, działania wojenne, działanie lub zaniechanie osób trzecich. Przepisy ustawy, zebrane w rozdziale 40 tytułu 33 *USC*, wprowadzają ograniczenia wysokości odszkodowań, uzależniając ich kwoty od wielkości i rodzaju statku. Wynoszą one:

- dla tankowców większych niż 3 000 ton brutto – do 1 200 \$ za 1 tonę albo 10 mln \$, w zależności, która z tych kwot będzie większa,
- dla tankowców mniejszych – do 2 mln \$ oraz
- dla innych statków – 600 \$ za tonę lub 500 000 \$ (w zależności, która z tych kwot będzie większa).

¹¹⁸ Ustawa z 29.12.1987 r., *Pub. L. 100-220, title II, 101 Stat. 1460*, z późniejszymi zmianami.

¹¹⁹ Ustawa z 18.08.1990 r., *Pub. L. 101-380, 104 Stat. 484*, z późniejszymi zmianami.

¹²⁰ Przepisy ustawy nie definiują pojęcia *operator* w stosunku do statku. Takie definicje można znaleźć w innych aktach prawa amerykańskiego. Ustawa *Act to Prevent Pollution from Ships* z 1980 r. w sekcji 2 mianem *operator* określa czarterującego *by demise* lub jakkolwiek inną osobę, za wyjątkiem właściciela, która jest odpowiedzialna za eksploatowanie, obsadzanie załogą, aprowizację i zaopatrzenie statku.

¹²¹ Terminem a *facility from which oil is discharged* ustawa oznacza konstrukcję, wyposażenie lub urządzenie (inne niż statek), używane w jednym z następujących celów: eksploracji, wiercenia, produkcji, magazynowania, przeładunku, przetwarzania lub transportu oleju.

Odpowiedzialność za zanieczyszczenie spowodowane przez urządzenie na ładzie albo przez *deepwater port* jest ograniczone kwotą 350 mln \$. Ograniczenia wysokości odszkodowań nie są możliwe wówczas, gdy zanieczyszczenie zostało spowodowane rażącym niedbalstwem lub rozmyślnym przewinieniem osoby odpowiedzialnej albo nastąpiło naruszenie przepisów federalnych dotyczących konstrukcji lub eksploatacji statku lub urządzenia, z którego nastąpiło zanieczyszczenie. Osoby odpowiedzialne nie mogą też skorzystać z dobrodziejstwa ograniczenia, jeżeli nie zgłosiły zanieczyszczenia, odmówiły współpracy i pomocy w usuwaniu skutków zanieczyszczenia albo nie zastosowały się, bez uzasadnionej przyczyny, do innych prawnych wymogów związanych z postępowaniem na wypadek zanieczyszczenia olejowego, zawartych w innych aktach prawnych. Takie sformułowanie przepisów powoduje, iż w większości wypadków odpowiedzialność za zanieczyszczenie olejem może być nieograniczona.

W tym samym *Public Law 101-380*, nawiązując do katastrofy statku „Exxon Valdez”¹²², Kongres zamieścił ustawę *Oil Terminal and Oil Tanker Environmental Oversight and Monitoring Act*¹²³, traktującą między innymi o tworzeniu przez lokalne społeczności planów działań na wypadek zanieczyszczenia olejem. Ustawa ta zobowiązuje Ministra Transportu do wprowadzenia systemu kontroli statków *VTS* w porcie Valdez na Alasce oraz zabrania eksploataowania na wodach *Prince William Sound* tankowców, z których – po wypadku z 1989 r. – wyciekło więcej niż 1 mln galonów oleju do morza (około 3500 ton).

Szkolnictwo i edukacja morska

W swoich pracach legislacyjnych parlament USA nie zapomina również o sprawach edukacji morskiej społeczeństwa i o szkolnictwie morskim. Realizację postanowień ustaw: *Civilian Nautical School Act* z 1940 r.¹²⁴, *Maritime Academy Act* z 1958 r.¹²⁵ oraz *Maritime Education and Training Act* z 1980 r.¹²⁶ powierzono Ministrowi Transportu, który z kolei delegował swoje funkcje na szefa urzędu Administracji Morskiej – *Maritime Administrator*.

Kongres amerykański zdając sobie sprawę, iż właściwe wykorzystanie zasobów, jakie kryje środowisko morskie zależy od poziomu wiedzy człowieka i rozwoju nauk morskich (*marine science*) obejmujących oceanograficzne i naukowe dyscypliny, techniki i technologie odnoszące się do środowiska morskiego. Dlatego też w 1966 r. uchwalił *Marine Resources and Engineering*

¹²² Wypadek miał miejsce 24.03.1989 r. w cieśninie Prince William Sound. Z osiadłego na mieliźnie, w pełni załadowanego tankowca wyciekło do wód morskich 11 milionów galonów ropy naftowej (ponad 40 tys. ton), powodując katastrofę ekologiczną u wybrzeży Alaski.

¹²³ Ustawa z 18.08.1990 r., *Pub. L. 101-380, title V, sec. 5002, 104 Stat. 544.*

¹²⁴ Ustawa z 12.06.1940 r., rozdz. 337, *54 Stat. 346*, ze zmianami w 1981 r.

¹²⁵ Ustawa z 18.08. 1958 r., *Pub. L. 85-672, 72 Stat. 622*, z późniejszymi zmianami.

¹²⁶ Ustawa z 15.10.1980 r., *Pub. L. 96-453, 94 Stat. 1997.*

*Development Act*¹²⁷ – ustawę zobowiązującą prezydenta i agencje rządowe do opracowania i realizacji długoterminowego programu dotyczącego badań stanu środowiska morskiego, jego zachowania, eksploatacji i rozwoju z wykorzystaniem wszelkich dostępnych środków naukowo-badawczych. Budżet, jaki Kongres przeznaczył rocznie na ten cel sięga 1,2 mln. \$¹²⁸.

W czasie tej samej sesji Kongres uchwalił drugi ważny akt związany z edukacją morską społeczeństwa amerykańskiego. Ustawa *National Sea Grant College Program Act*¹²⁹ stawia sobie za cel zwiększenie znajomości, rozwoju, wykorzystania i zachowania (ochrony) zasobów oceanu, wód przybrzeżnych i Wielkich Jezior przez promocję bazy edukacyjnej, działalność szkoleniowo-badawczą, szerokie wykorzystanie nauki i techniki oraz wielodyscyplinarne podejście do problemów środowiska naturalnego. Ustawa była kilkakrotnie nowelizowana, między innymi przez *Sea Grant Program Improvement Act* z 1976 r.¹³⁰, *Marine Science, Technology, and Policy Development Act* z 1987 r.¹³¹ oraz *National Sea Grant College Program Reauthorization Act* z 1998 r.¹³². Wykonanie ustawy zostało powierzone agencji NOAA i Ministrowi Handlu. Kongres postanowił wyasygnować na cele związane z ustawą kwoty sięgające rocznie kilkudziesięciu milionów dolarów (na 2003 r. – 60 milionów \$). Aktualne przepisy wyżej wymienionych aktów znaleźć można w rozdziale 22 tytułu 33 *United States Code*.

Ustawa *Sailing School Vessels Act* z 1982 r.¹³³, której przepisy odnoszące się do statków żaglowych znajdują się w dziale 14 rozdziału 14 załącznika do tytułu 46 *USC*, stanowi między innymi, iż kadeci szkół żeglarskich i ich instruktorzy nie są uznawani za marynarzy w rozumieniu przepisów ustaw morskich. Właściciele lub czarterujący takich statków mają obowiązek utrzymywania funduszu w wysokości nie mniejszej niż 50 000 \$ na studenta lub instruktora, w celu zadośćuczynienia w przypadku uszkodzenia ciała lub śmierci. Szkolne statki żaglowe nie są uznawane za statki handlowe i nie stosuje się do nich wielu wymagań dotyczących statków handlowych.

Różne

Każde państwo mające dostęp do morza jest (a przynajmniej powinno być) zainteresowane rozwojem floty handlowej pływającej pod jego banderą, gdyż rola statku morskiego, z perspektywy interesów państwa, wykracza poza

¹²⁷ Ustawa z 17.06.1966 r., *Pub. L. 89-454, title I, 80 Stat. 203*, z późniejszymi zmianami.

¹²⁸ Suma według poprawki do wymienionej wyżej ustawy, z aktu z 23.05.1969 r., *Pub. L. 91-15, sec. 2, 83 Stat. 10*.

¹²⁹ Ustawa z 17.06.1966 r., *Pub. L. 89-454, title II*, z popr. w ustawie z 15.10.1966 r., *Pub. L. 89-688, sec. 1, 80 Stat. 998*, z późniejszymi zmianami.

¹³⁰ Ustawa z 8.10.1976 r., *Pub. L. 94-461, 90 Stat. 1961*, z późniejszymi zmianami.

¹³¹ Ustawa z 29.12.1987 r., *Pub. L. 100-200, title III, 101 Stat. 1469*.

¹³² Ustawa z 6.03.1998 r., *Pub. L. 105-160, 112 Stat. 21*.

¹³³ Ustawa z 15.10.1982 r.: *Pub. L. 97-322, title II, 96 Stat. 1588*.

zadania o charakterze gospodarczym ze względu na strategiczne znaczenie transportu morskiego.

Uchwalona tuż po wojnie, wówczas dla celów bieżących, wielokrotnie zmieniana i w części derogowana ustawa *Merchant Ship Sales Act*¹³⁴, dzięki niektórym swoim uniwersalnym politycznym postanowieniom nadal służy morskim celom Stanów Zjednoczonych. Za wykonanie postanowień ustawy odpowiedzialny jest Minister Transportu, który delegował swoje obowiązki na szefa administracji morskiej – *Maritime Administrator*¹³⁵. Już w początkowych swoich postanowieniach ustawa deklaruje wyraźnie, iż dla bezpieczeństwa narodowego i rozwoju krajowego i międzynarodowego handlu USA konieczne jest utrzymywanie sprawnej i odpowiednio licznej, narodowej floty handlowej. Flota ta ma sprostać przewozom towarów drogą morską w obrocie wewnętrznym i zasadniczej części towarów eksportowanych i importowanych do USA oraz zabezpieczać usługi żeglugowe na wszystkich głównych liniach handlowych w obrocie krajowym i zagranicznym. Ponadto ma ona być w stanie służyć jako wojskowa flota pomocnicza w czasie wojny, być własnością USA, eksploatowaną pod ich banderą przez ich obywateli. Składać się ma z najlepiej wyposażonych, najbezpieczniejszych i najbardziej odpowiednich typów statków zbudowanych w USA i obsadzonych wyszkolonym i sprawnym personelem złożonym z obywateli Stanów Zjednoczonych. Celem ustawy jest popieranie rozwoju i zachęcanie do utrzymania takiej floty handlowej. Ustawa powołuje też Narodową Obronną Flotę Rezerwową utrzymywaną przez Ministra Transportu. W jej skład mają wchodzić statki wyznaczone do *Ready Reserve Force*¹³⁶, składającej się z jednostek będących własnością Stanów Zjednoczonych, które Minister Transportu w porozumieniu z Ministrem Marynarki Wojennej uzna za przydatne do celów obrony narodowej.

Ustawa *Ocean Thermal Energy Conversion Research, Development, and Demonstration Act* z lipca 1980 r.¹³⁷ jest przykładem aktu prawa morskiego reprezentującego zupełnie inną niż „żeglugowa” tematykę. Ustawa dotyczy co prawda – tak jak zagadnienie żeglugi – działalności człowieka na powierzchni morza, jednak działalności nie związanej z korzystaniem z powierzchni morza jako drogi wodnej. Ustawy nie można też klasyfikować razem z aktami regulującymi zagadnienia tzw. górnictwa morskiego, obejmującego wydobywanie

¹³⁴ Ustawa z 8.03.1946 r., rozdz. 82, 60 Stat. 41, z późniejszymi zmianami.

¹³⁵ Na podstawie tytułu 49 CFR § 1.66 (f).

¹³⁶ Celem zapewnienia gotowości statków w *Ready Reserve Force* Minister Transportu ma obowiązek: utrzymywać wszystkie statki w sposób, który umożliwi uaktywnić każdy statek w ciągu okresu wyszczególnionego w planach mobilizacji statków; przeprowadzić próby morskie na każdym statku co najmniej raz na 24 miesiące; utrzymywać w podwyższonej gotowości te statki, które są przewidziane do użycia w ciągu 5 dni; zlokalizować statki, które są przewidziane do użycia w ciągu 5 dni w pobliżu portów zaokrętowania, wyszczególnionych dla tych statków; zgodnie z postanowieniami sekcji 2109 tytułu 46 USC, dokonać inspekcji na każdym ze statków za pomocą *Coast Guard*, aby określić, czy statek spełnia wymagania bezpieczeństwa.

¹³⁷ Ustawa z 17.07.1980 r., Pub. L. 96-310, 94 Stat. 941, z późniejszymi zmianami.

surowców naturalnych z dna morza, gdyż – chociaż zajmuje się sprawami pozyskiwania źródeł energii – nie ma nic wspólnego z wierceniami lub innymi pracami prowadzonymi w dnie morskim. Celem ustawy jest stworzenie podstaw prawnych do przyspieszenia rozwoju technologii konwersji oceanicznej energii termicznej, czyli sposobu zamieniania części ciepła słonecznego zgromadzonego w powierzchniowych wodach oceanicznych na energię elektryczną lub inny nośnik energii. Kongres amerykański konstatuując w sekcji 2 ustawy, iż zasoby nieodnawialnych paliw w USA zaczynają się powoli wyczerpywać i muszą być rozwijane alternatywne źródła energii, zauważa, iż to właśnie oceaniczna energia cieplna będąca odnawialnym źródłem energii może wnieść znaczący wkład w potrzeby energetyczne USA. Efektem tych ustaleń jest właśnie uchwalenie powyższego aktu.

Podobną tematykę reprezentuje *Ocean Thermal Energy Conversion Act*¹³⁸ uchwalony przez Kongres w kilka tygodni później. Ustawa ta skupia się jednak bardziej na problemach technicznych i administracyjnych związanych z udzielaniem licencji na lokalizacje, budowanie i obsługę urządzeń i konstrukcji do pozyskiwania oceanicznej energii termicznej, wprowadza przepisy dotyczące ochrony środowiska i bezpieczeństwa życia i mienia na morzu w celu zminimalizowania mogących wystąpić negatywnych konsekwencji funkcjonowania takich urządzeń i konstrukcji (przydzielając również w tej mierze zadania *Coast Guard*). Ponadto zawiera ona przepisy proceduralne (cywilne i karne) dla przypadków naruszeń postanowień ustawy. Akt wprowadza również nowe postanowienia do ustawy *Merchant Marine Act 1936* w zakresie dotyczącym hipoteki morskiej, zmieniając przy tym niektóre jej postanowienia.

2.2. MORSKIE PRAWO CYWILNE

Pokaźna liczba przepisów ustaw morskiego prawa cywilnego znajduje się w załączniku do tytułu 46 *United States Code*. Zebrane tam akty, noszące nazwy *Shipping Acts* i *Merchant Marine Acts*, obejmują zarówno przepisy publicznoprawne, jak i prywatnoprawne i dotyczą głównie żeglugi morskiej. Niektóre z tych akt omówiono już w poprzednim rozdziale dotyczącym morskiego prawa administracyjnego, gdyż zawierały w swojej treści wiele postanowień administracyjnoprawnych. Poniżej przedstawiono kilkadziesiąt kolejnych ustaw dotyczących przede wszystkim zagadnień cywilnoprawnych.

Shipping Acts

Rozdział 8 załącznika do tytułu 46 *USC* zawiera przepisy traktujące na temat ograniczenia odpowiedzialności właściciela statku za szkody w ładunku. Przepisy pochodzą z bardzo starych aktów prawnych, tzw. *Limited Liability*

¹³⁸ Ustawa z 3.08.1980 r., *Pub. L. 96-320, 94 Stat. 974*, z późniejszymi zmianami.

Acts, do których należą głównie: ustawa z 1851 r.¹³⁹ (której sekcja 1 jest znana jako *American Fire Act*), ustawa *Dingley Act* z 1884 r.¹⁴⁰ (sekcja 18), *Shipping Act* z 1886 r.¹⁴¹ oraz ustawa *Harter Act* z 1893 r.¹⁴²

Przepisy ustawy z 1851 r. ograniczają odpowiedzialność właściciela statku za defraudację, stratę lub zniszczenie ładunku przez jakąkolwiek osobę oraz stratę lub uszkodzenie ładunku w wyniku kolizji, do wysokości wartości statku i należnego frachtu. *American Fire Act* natomiast zwalnia właściciela statku od odpowiedzialności za straty w towarach załadowanych na statek spowodowane pożarem. Właściciel statku ponosi tylko wówczas odpowiedzialność, gdy sam spowodował pożar lub pożar powstał przez jego niedbalstwo. Na podstawie *Dingley Act*, odpowiedzialność właściciela statku za długi ciężące na tym statku jest również ograniczona. Odpowiada on proporcjonalnie do wysokości swoich udziałów. *Shipping Act* z 1886 r. rozszerza możliwość korzystania z ograniczenia odpowiedzialności na właścicieli statków (łącznie z łodziami kanałowymi, barkami i lichtugami), operujących na jeziorach, rzekach i wodach wewnętrznych.

Kolejne ograniczenia wprowadza *Harter Act*, chociaż nakłada on również na właścicieli statków pewne wymagania. Przepisy ustawy zakazują wprowadzania do postanowień konosamentów klauzul, w których właściciele statków zwalniają siebie z odpowiedzialności za szkody ładunkowe spowodowane niedbalstwem, winą lub zaniedbaniem, przewidując przy tym ograniczoną odpowiedzialność właścicieli, jeśli dołożyli należytej staranności w przygotowaniu statku do podróży, a ładunek został uszkodzony w wyniku błędu nawigacyjnego lub zarządzania statkiem. *Harter Act* nakazuje właścicielowi statku wydanie załadowcy, na jego żądanie, konosamentów i określa co powinno być w nich zawarte. Akt ten przewiduje również kary pieniężne za naruszenie zawartych w nim przepisów, zezwalając na ustanowienie zastawu na statku za niezapłacone kary oraz skierowanie przeciwko temu statkowi pozwu do sądu okręgowego, w którego jurysdykcji statek się znajduje.

Rozdział 23 załącznika do tytułu 46 *USC* zawiera przepisy wspomnianej przy okazji prezentacji aktów prawa administracyjnego ustawy *Shipping Act* z 1916 r.¹⁴³ oraz wprowadzających do niej zmiany: *Ocean Shipping Act* z 1978 r.¹⁴⁴ i *Shipping Act Amendments* z 1979 r.¹⁴⁵

¹³⁹ Ustawa z 3.03.1951 r., rozdz. 43, 9 *Stat.* 635.

¹⁴⁰ Ustawa z 26.06.1884 r., rozdz. 121, § 18, 23 *Stat.* 57.

¹⁴¹ Ustawa z 19.06.1886 r., rozdz. 421, 24 *Stat.* 79.

¹⁴² Ustawa z 13.02.1893 r., rozdz. 105, 27 *Stat.* 445.

¹⁴³ Ustawa z 7.09.1916 r., rozdz. 451, 39 *Stat.* 728, z późniejszymi zmianami.

¹⁴⁴ Ustawa z 18.10.1978 r., *Pub. L.* 95-483, 92 *Stat.* 1607.

¹⁴⁵ Ustawa z 19.06.1979 r., *Pub. L.* 96-25, 93 *Stat.* 71.

Przepisy rozdziału 28 wspomnianego załącznika, obejmujące postanowienia ustawy *Carriage of Goods by Sea Act* z 1936 r.¹⁴⁶, regulują przewóz ładunków na podstawie konosamentu. Określają one zakres odpowiedzialności przewoźnika, jego prawa i przysługujące mu zwolnienia. Ustawa oparta jest na przyjętych w 1924 r. w Brukseli międzynarodowych regułach dotyczących konosamentów.

Postanowienia ustawy *Shipping Act* z 1984 r.¹⁴⁷ zebrane w rozdziale 36 załącznika do tytułu 46 *USC*, odnoszą się do przewozów towarów morzem w handlu międzynarodowym. Ustawa deklaruje minimalny interwencjonizm państwowy w przewozach tych towarów, nakazując stosowanie zawartych w niej przepisów do umów i porozumień zawieranych pomiędzy przewoźnikami oraz pomiędzy operatorami terminali morskich. Ponadto akt ten zobowiązuje przewoźników i ich porozumienia do ujawniania stosowanych taryf, stawek i zasad przewozów towarów osobom zainteresowanym, zakazując jednocześnie przewoźnikom stosowania stawek przewozowych niższych niż obowiązujące w przyjętych przez nich taryfach. Przepisy tego rozdziału załącznika zostały rozszerzone o postanowienia ustawy *Foreign Shipping Practices Act* z 1988 r.¹⁴⁸ (omówionej wcześniej w części dotyczącej postępowań). Były one potem kilkakrotnie zmieniane następującymi ustawami: *Non-Vessel-Operating Common Carrier Amendments* z 1990 r.¹⁴⁹ i *Non-Vessel-Operating Common Carrier Act* z 1992 r.¹⁵⁰. W aktach tych Kongres uznał między innymi za niezgodne z prawem przyjęcie do przewozu ładunków od pośredników, którzy sami nie eksploatują statków a świadczą jedynie usługi przewozowe oraz takich, którzy nie stosują taryf lub nie mają wymaganych przepisami ubezpieczeń. Kolejny akt – *Ocean Shipping Reform Act* z 1998 r.¹⁵¹, wprowadził w *Shipping Act '84* szereg zmian dostosowujących prawo do przemian, jakie zaszły od 1984 r. w żegludze światowej.

Merchant Marine Acts

O ustawach *Merchant Marine Acts* z 1920 i 1928 r. wspomniano wyżej. Przepisy *Jones Act* z 1920 r., zebrane w rozdziale 24 załącznika do tytułu 46 *USC*, stanowią między innymi, iż przewóz towarów pomiędzy portami USA może być prowadzony jedynie przez statki zbudowane i zarejestrowane zgodnie

¹⁴⁶ Ustawa z 16.04.1936 r., rozdz. 229, 49 *Stat.* 1207, ze zmianą w 1981 r., *Pub. L.* 97-31, *sec.* 12(146).

¹⁴⁷ Ustawa z 20.03.1984 r., *Pub. L.* 98-237, 98 *Stat.* 67, z późniejszymi zmianami.

¹⁴⁸ Ustawa z 23.08.1988 r., *Pub. L.* 100-418, *title X, subtitle A, sec.* 1001-1003, 102 *Stat.* 1570-1572.

¹⁴⁹ Ustawa z 16.11.1990 r., *Pub. L.* 101-595, *title VII, sec.* 710, 104 *Stat.* 2996. Nazwą *Non-vessel-operating common carrier* ustawa określa przewoźnika, który nie eksploatuje statku, za pomocą którego odbywa się transport ładunku. Jest nim załadowca (*shipper*) w relacjach z przewoźnikiem morskim faktycznie eksploatującym statek.

¹⁵⁰ Ustawa z 9.03.1992 r., *Pub. L.* 102-251, *title II, sec.* 201, 106 *Stat.* 60.

¹⁵¹ Ustawa z 14.10.1978 r., *Pub. L.* 105-258, 112 *Stat.* 1902.

z prawem Stanów Zjednoczonych oraz będące własnością obywateli USA. Ustawa ta zabrania także transportu pasażerów pomiędzy portami amerykańskimi obcym statkom pasażerskim.

Postanowienia *Merchant Marine Act* z 1936 r.¹⁵² zebrano w rozdziale 27 załącznika do tytułu 46 *USC*. Ustawa ta, podobnie jak i akt o tej samej nazwie z 1920 r., deklaruje konieczność utrzymywania przez Stany Zjednoczone własnej floty handlowej będącej w stanie przewozić towary w czasie pokoju i służącej jako flota rezerwowa marynarki w czasie wojny. Akt jest bardzo obszerny i obejmuje wiele aspektów, zarówno cywilno-prawnych jak i administracyjno-prawnych. Postanowienia ustawy były od czasu jej uchwalenia wielokrotnie zmieniane, między innymi przez: *Federal Ship Mortgage Insurance Act* z 1950 r.¹⁵³, *Merchant Marine Act* z 1970 r.¹⁵⁴, *Federal Ship Financing Act* z 1972 r.¹⁵⁵ oraz *Negotiated Shipbuilding Contracting Act* z 1976 r.¹⁵⁶.

Jednym z ważniejszych aktów morskiego prawa cywilnego jest uchwalona w 1920 r. ustawa *Ship Mortgage Act*¹⁵⁷. Przepisy tej ustawy poddane zostały rewizji i skodyfikowane w uchwalonym przez Kongres w 1988 r. Dziale III tytułu 46 *United States Code* noszącym nazwę *Maritime Liability*. Akt ten¹⁵⁸ zawiera uporządkowane przepisy dotyczące umów handlowych i zastawów morskich. Rozdział 313, stanowiący trzon Działu III, jest zbiorem przepisów regulujących czynności prawne sprzedaży, przeniesienia praw, hipoteki morskiej lub innego aktu handlowego dotyczącego statku podlegającego rejestracji. Przepisy tego rozdziału regulują również zagadnienie przywilejów morskich (*maritime liens*).

2.3. MORSKIE PRAWO PRACY

Większość przepisów amerykańskiego współczesnego morskiego prawa pracy znajduje się w tytule 46 *USC Shipping*, wprowadzonego ustawą *Pub. L. 98-89* w 1983 r. Zebrane są one głównie w trzech częściach tego tytułu: części E regulującej sprawy związane z dokumentami marynarzy, części F dotyczącej obsadzania statków załogami oraz części G ustalającej środki ochrony prawnej oraz warunki socjalne i płacowe marynarzy statków handlowych.

Część E tego tytułu Kodeksu nazwana *Merchant Seamen Licenses, Certificates and Documents* reguluje w **rozdziale 71** wydawanie przez *Coast Guard* ważnych na 5 lat dyplomów morskich kapitanom, oficerom i pilotom oraz certyfikatów dla lekarzy i personelu medycznego. **Rozdział 73** przedstawia

¹⁵² Ustawa z 29.06.1936 r., rozdz. 858, 49 *Stat. 1985*, z późniejszymi zmianami.

¹⁵³ Ustawa z 28.09.1950 r., rozdz. 1093, § 4, 64 *Stat. 1079*.

¹⁵⁴ Ustawa z 21.10.1970 r., *Pub. L. 91-469*, 84 *Stat. 1018*.

¹⁵⁵ Ustawa z 19.10.1972 r., *Pub. L. 92-507*, 86 *Stat. 909*.

¹⁵⁶ Ustawa z 31.07.1976 r., *Pub. L. 94-372*, 90 *Stat. 1042*.

¹⁵⁷ Ustawa z 5.06.1920 r., rozdz. 250, § 30, 41 *Stat. 1000*, z późniejszymi zmianami.

¹⁵⁸ Ustawa z 23.11.1988 r., *Pub. L. 100-710*, title I, sec. 102(a), 102 *Stat. 4738*.

wymagania związane z dokumentami marynarzy floty handlowej¹⁵⁹ oraz książeczkami żeglarskimi. Warunkiem koniecznym otrzymania dokumentu jest wykazanie posiadania amerykańskiego obywatelstwa. Przepisy omawiają wymagania konieczne do pełnienia funkcji: starszych marynarzy (*able seamen*)¹⁶⁰, ratowników (*lifeboatmen*), marynarzy uprawnionych do obsługi przewodów i zbiorników na tankowcu (*tankermen*) oraz radiooperatorów na Wielkie Jeziora; ustanawiają też zamknięty rejestr dokumentów marynarskich.

Przepisy **rozdziału 75**, aktualizowane w 1990¹⁶¹ i 1996 r.¹⁶², omawiają procedury związane z wydawaniem duplikatów dokumentów. Zobowiązują one ministra, któremu podlega *Coast Guard*, do prowadzenia komputerowego rejestru wydań, odmów, zawiesznień i cofnięć wszelkiego rodzaju dokumentów morskich, przewidują odmowę wydania dokumentów w przypadku skazania za używanie narkotyków oraz zezwalają ministrowi na korzystanie z bazy danych w Narodowym Rejestrze Kierowców dla celów kontrolnych, przed odmową wydania, zawieszeniem lub cofnięciem dokumentu morskiego.

Ostatni w tej części **rozdział 77** traktuje o prawnych podstawach zawieszenia lub cofnięcia wydanego dyplomu morskiego, certyfikatu oficera *staff department* lub dokumentu marynarza floty handlowej oraz przedstawia procedury administracyjne obowiązujące w tych sprawach, powołując się na odpowiednie przepisy tytułu 5 Kodeksu *USC*. Postanowienia tego rozdziału były korygowane przepisami ustawy *Pub. L. 101-380* z 1990 r.

Część F – *Manning of Vessels* zawiera w **rozdziale 81** wymóg utrzymania przez statek odpowiednio licznej załogi, określonej przez ministra, któremu podlega *Coast Guard* dla danego statku. Upoważnia kapitana do uzupełnienia składu załogi w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych w niej braków. W rozdziale tym przewiduje się również karę pieniężną w wysokości 10 000 \$ nakładaną na właściciela, czarterującego lub operatora za niezgodną z przepisami obsadę załogową statku. Przepisy te zezwalają także na czasowe odebranie kapitanowi dowództwa nad statkiem, jeżeli dwóch najstarszych rangą

¹⁵⁹ Dokumentami tymi (*merchant mariners' documents*) są: *certificate of service*, *certificate of efficiency* oraz *certificate of identification*. Wydawane są one w przepisanej przez *Coast Guard* formie CG-2838.

¹⁶⁰ Tytuł 46 *USC* w § 7306 dokonuje generalnej klasyfikacji stanowiska *Able Seaman*, przewidując 6 rodzajów certyfikatów: *able seaman – unlimited*, *able seaman – limited*, *able seaman – special*, *able seaman – offshore supply vessels*, *able seaman – sail*, *able seaman – fishing industry*. Rodzaj certyfikatu zależy od rodzaju uprawianej żeglugi przez statek, na którym ma być zatrudniony marynarz. Po raz kolejny należy stwierdzić, że przedstawione w pracy R. Tokarczyka *Prawo amerykańskie*, w rozdziale dziewiętnastym dotyczącym prawa morskiego, informacje na temat dokumentów amerykańskich marynarzy są nieściśle a wręcz świadczące o niezrozumieniu przez autora omawianej problematyki. Tłumaczenie (dosłowne) nazw: *able seaman – limited* jako: marynarz „w pełni zdolny” lub *able seaman – sail* – marynarz „zdolny do żeglugi” lub też *able seaman – fishing industry* jako: marynarz „zdolny do rybołówstwa” jest nieporozumieniem związanym z nieznaną anglosaskiego *shipping law*.

¹⁶¹ Ustawa z 18.08.1990 r., *Pub. L. 101-380, title IV, § 4105(b)(1)*, 104 Stat. 513.

¹⁶² Ustawa z 19.10.1996 r., *Pub. L. 104-324, title VII, 4 745(a)*, 110 Stat. 3942.

oficerów stwierdzi, iż pozostaje on pod wpływem alkoholu i nie jest w stanie dowodzić tym statkiem. Przepisy nakazują też właścicielom i operatorom statków pasażerskich i większych statków rybackich utrzymywanie dodatkowych wacht przeciwpożarowych, wprowadzając przy tym szczegółowe zasady dotyczące czasu pełnienia wacht i służb (w tym dni wolnych od pracy) na pozostałych statkach. Ustawa stanowi również, iż kapitanem, starszym mechanikiem i oficerem odpowiedzialnym za wachty pokładowe lub w siłowni statku zarejestrowanego w USA może być tylko obywatel Stanów Zjednoczonych.

Rozdział 83 wprowadza szczegółowe wymagania określające minimalną liczbę oficerów z dyplomamiorskimi na różnego typu statkach oraz ustala zakres obowiązków członków *staff department*, czyli działu pomocniczego, w którego skład wchodzi personel medyczny i hotelowy podlegający bezpośrednio kapitanowi statku. Przepisy tego rozdziału, oparte w znacznej części na przepisach aktu *Officers Competency Certificates*¹⁶³, implementują postanowienia konwencji nr 53 MOP z 1936 r., o tej samej nazwie¹⁶⁴.

Przepisy **rozdziału 85** ustanawiają generalną zasadę, iż pilotaż na rzekach, zatokach i w portach Stanów Zjednoczonych jest regulowany przez prawo danego stanu. Piloci federalni są wymagani na statkach znajdujących się na wodach Wielkich Jezior, na statkach pod banderą USA w żegludze przybrzeżnej pomiędzy portami amerykańskimi oraz na statkach znajdujących się poza wodami terytorialnymi USA. Za naruszenie przepisów dotyczących pilotażu ustawa przewiduje surowe kary pieniężne – do 25 000 \$ dziennie albo pozbawienie wolności do 10 lat.

Rozdział 87 części F podaje ogólne wymagania dotyczące obsady załogą podstawową (*unlicensed personnel*) statków powyżej 100 ton (z pewnymi wyłączeniami), a także wymagania szczególne dla załóg tankowców przewożących płynne ładunki niebezpieczne. **Rozdział 89** stanowi o obsadzie załogą małych statków: frachtowców i statków pasażerskich poniżej 100 ton, statków pasażerskich nie podlegających inspekcji i holowników. Przepisy zezwalają na kierowanie takimi statkami – w miejsce dyplomowanego kapitana lub pilota – osobom, które otrzymały od właściwego ministra odpowiednie licencje. Z kolei **rozdział 91** ustala standardy obsady załogą tankowców amerykańskich oraz upoważnia Ministra *Homeland Security* do przeprowadzenia oceny obsady, wyszkolenia i kwalifikacji załogi statku obcego, który przewoził płynne ładunki niebezpieczne i uczestniczył w wypadku morskim.

Ostatni rozdział tej części – **rozdział 93** traktuje o pilotażu na Wielkich Jeziorach. Wprowadza zasadę, iż każdy statek USA wpisany do rejestru i każdy obcy statek ma obowiązek korzystania z usług pilotów amerykańskich lub kanadyjskich na wodach *Great Lakes*. Przepisy regulują także wymagania jakie

¹⁶³ Ustawa z 17.07.1939 r., rozdz. 316, 53 Stat. 1049.

¹⁶⁴ *Officers' Competency Certificates Convention*, Genewa, październik 1936 r.

muszą spełnić piloci chcący praktykować na tych wodach, powołują Komitet Doradczy ds. Pilotażu na Wielkich Jeziorach oraz przewidują kary pieniężne¹⁶⁵ wobec kapitana statku i osób odpowiedzialnych za żeglugę po wodach Wielkich Jezior, jeśli jest ona prowadzona niezgodnie z wymaganiami przepisów.

Część G tytułu 46 *USC* podaje w **rozdziale 101** kilka definicji legalnych; nakłada na kapitana obowiązek zgłoszenia armatorowi zaokrętowania lub wyokrętowania członków załogi oraz obowiązek (dodany w *Coast Guard Authorization Act* z 1989 r.¹⁶⁶) składania raportów o przestępstwach seksualnych. Nie złożenie meldunku jest zagrożone karą pieniężną do 5 000 \$. Przepisy **rozdziału 103** mają zastosowanie do statków amerykańskich w żegludze międzynarodowej i odbywających podróże z amerykańskiego portu leżącego nad Atlantykiem do portu USA na wybrzeżu Pacyfiku. Postanowienia rozdziału regulują formę i treść umów o pracę pomiędzy armatorem, czarterującym, operatorem lub kapitanem a członkiem załogi statku. Zastrzegają one wielkości norm żywnościowych, nakazują marynarzom okazanie dokumentów uprawniających do wykonywania funkcji przed podpisaniem umowy o zatrudnienie, zobowiązują kapitana do rozliczenia marynarza na 48 godzin przed wyokrętowaniem, nakazując jednocześnie wystawienie certyfikatu o zatrudnieniu. Przepisy regulują również szczegółowo sprawy płacowe marynarzy: wynagrodzenia, zaliczki, przekazy pieniężne oraz nakazują armatorom prowadzenie rejestru zatrudnianych marynarzy. Osobom naruszającym przepisy tego rozdziału grozi kara pieniężna do 5 000 \$, przy czym statek odpowiada *in rem* za kary nałożone na takie osoby. **Rozdział 105** omawia podobne sprawy załogowe co rozdział poprzedni, lecz w odniesieniu do załóg statków amerykańskich zatrudnionych w żegludze przybrzeżnej, pomiędzy portami różnych stanów (za wyjątkiem stanów sąsiadujących).

Rozdział 106 wprowadzony do Kodeksu ustawą *Commercial Fishing Industry Vessel Safety Act* z 1988 r.¹⁶⁷, ustanawia wymagania dotyczące spraw załogowych i podróży rybackich. Przepisy nakazują kapitanowi lub osobie odpowiedzialnej za statek rybacki podpisanie przed rozpoczęciem podróży tzw. *fishing agreement* z marynarzem zatrudnionym na statku (powyżej 20 ton), w której podany jest okres obowiązywania umowy, warunki płacowe i inne uzgodnienia stron. Porozumienie to musi być także podpisane przez właściciela statku. Przepisy tego rozdziału nakładają dodatkowo na członków załogi statku rybackiego obowiązek poinformowania kapitana lub właściciela statku o chorobie, kalectwie lub ranach odniesionych w trakcie zatrudnienia. Na statku zaś spoczywa obowiązek wywieszenia w widocznym miejscu informacji o takim obowiązku.

¹⁶⁵ Kary w wysokości do 10 000 \$ wprowadziła ustawa z 1990 r., *Pub. L. 101-380, title IV, §4108(b), 104 Stat. 515*.

¹⁶⁶ Ustawa z 12.12.1989 r., *Pub. L. 101-225, title II, § 214 (a)(2), 103 Stat. 1914*.

¹⁶⁷ Ustawa z 9.09.1988 r., *Pub. L. 100-424, § 6(a), 102 Stat. 1591-92*.

Rozdział 107 traktuje o obowiązkach kapitanów statków w przypadku śmierci marynarza na statku. Kapitan jest zobowiązany przekazać rzeczy osobiste, pieniądze i wynagrodzenie należne zmarłemu marynarzowi do sądu okręgowego USA lub amerykańskiego konsula za granicą w ciągu tygodnia po przybyciu statku do portu USA lub portu zagranicznego. Przepisy podają procedury postępowania konsula i sądu, ustalając termin 6 lat jako czas przedawnienia roszczeń dotyczących rzeczy lub wynagrodzenia zmarłego. We wspomnianych przepisach przewiduje się także karę pieniężną dla armatora lub kapitana za naruszenie postanowień tego rozdziału w wysokości potrójnej wartości rzeczy, pieniędzy i wynagrodzenia pozostawionego przez marynarza.

Rozdział 109 ma zastosowanie do wszystkich statków amerykańskich, za wyjątkiem statków rybackich, wielorybicznych i jachtów. Postanowienia tego rozdziału regulują postępowania na wypadek niezdatności statku do żeglugi (*unseaworthiness*). Dają prawo oficerom i załodze statku zgłoszenia, za pośrednictwem kapitana, do sądu okręgowego zażalenia, iż statek mający wyjść w morze jest niezdatny do żeglugi ze względu na niewystarczającą liczbę załogi, wady konstrukcyjne, braki w wyposażeniu, niesprawność urządzeń, nieodpowiednie zaopatrzenie w żywność, wodę lub części zapasowe. Sąd ma obowiązek wyznaczyć trzech ekspertów do przeprowadzenia inspekcji statku i sprawdzenia, czy wniosek załogi jest zasadny. Na podstawie pisemnego raportu ekspertów sąd wydaje orzeczenie, że albo statek jest niezdatny do żeglugi – wówczas nakazuje usunięcie braków, lub zezwala na przejście do innego portu celem ich usunięcia, bądź też orzeka, że statek jest zdalny do żeglugi – w takiej sytuacji załoga ma obowiązek dostosować się do takiego orzeczenia. Jeżeli sąd orzekł, że statek jest zdalny a członek załogi odmówi wyjścia w morze, to traci on niewypłacone pobory. W przypadku złożenia zażalenia na niezdatność statku w obcym porcie, które okazało się zasadne, członkowie załogi mają prawo do repatriacji do USA po otrzymaniu należnego wynagrodzenia, zwiększonego o pobory za jeden miesiąc. Osobie, która wiedząc o niezdatności statku do żeglugi wysłała go w morze lub zamierza go wysłać, grozi kara grzywny do 1000 \$, kara pozbawienia wolności do 5 lat lub obie te kary łącznie.

Rozdział 111 części G zajmuje się warunkami socjalnymi i płacowymi załogi. Przepisy ustanawiają między innymi minimalne normy, jakim muszą odpowiadać zajmowane przez marynarzy pomieszczenia mieszkalne, nakładają obowiązek wyposażenia statku (z załogą liczącą powyżej 12 osób) w pomieszczenie szpitalne i odpowiednie leki, nakazują prowadzenie kantyny dla załogi, rozstrzygają kwestie wypłat pensji dla marynarzy w przypadku sprzedaży statku i dodatkowego wynagrodzenia w przypadku niedostatecznej ilości żywności na statku. Przepisy stanowią, iż wynagrodzenia za prace kapitana i marynarzy nie podlegają zajęciom sądowym (podobnie jak i ich odzież), za wyjątkiem potrącenia na świadczenia alimentacyjne. Według przepisu dodanego z ustawy z 1986 r.¹⁶⁸, kapitan statku zarejestrowanego w USA ma

¹⁶⁸ Z ustawy z 19.05.1986 r., *Pub. L. 99-307, § 1(19)(B), 100 Stat. 446.*

prawo zastawu na statku za swoje wynagrodzenie i to z takim samym pierwszeństwem jak każdy inny członek załogi tego statku.

Rozdział 112 dodany do Kodeksu ustawą z 1998 r.¹⁶⁹ odnosi się do wąskiej grupy byłych marynarzy floty handlowej USA, zatrudnionych na statkach od 16.08.1945 do 31.12.1946 r. Ustawa przyznaje im przywileje związane z pogrzebem weterana (flaga narodowa wokół trumny) i pochówkiem na cmentarzach narodowych.

Rozdział 113 działu II tytułu 46 *USC* poświęcony jest prowadzeniu dzienników okrętowych. Przepisy nakazują prowadzenie dzienników wszystkim statkom za wyjątkiem tych, które podróżują z USA do Kanady. Zobowiązują one kapitana do dokonywania określonych rodzajów wpisów do dziennika okrętowego w sposób określony w przepisach, a także wprowadzają kary pieniężne do 200 \$ za nie prowadzenie dziennika lub nie dokonywanie w nim wpisów.

Ostatni rozdział tej części – **rozdział 115**, stanowi o przestępstwach i karach za przestępstwa popełnione na statkach. Przepisy ustawy wyszczególniają rodzaje aktów, które uznawane są za przestępstwa i odpowiadające im kary. Na przykład w razie dezercji marynarz traci wszystkie swoje nie pobrane zarobki oraz mienie pozostawione na statku, za nie zgłoszenie się na czas na odejście statku i nieobecność do 24 godzin, marynarz traci zarobki w wysokości dwóch dniówek, za świadome niewykonanie polecenia, gdy statek jest w morzu, marynarz może – jeżeli tak uzna kapitan – pozostać pod zamknięciem do czasu, gdy nieposłuszeństwo ma miejsce, a po przybyciu do portu – zostać ukarany zajęciem czterodniowego wynagrodzenia, a jeżeli sprawa trafi do sądu grozi mu kara do 1 miesiąca pozbawienia wolności; za napaść na kapitana, oficera lub pilota marynarzowi grozi do 2 lat pozbawienia wolności; za przemyt, w związku z którym armator poniósł starty, marynarz odpowiada swoją pensją do wysokości strat oraz może być pozbawiony wolności do 12 miesięcy. Wszystkie tego rodzaju wydarzenia kapitan statku jest zobowiązany wpisać do dziennika okrętowego. Pieniądze lub mienie zajęte mogą być użyte do rekompensaty strat poniesionych przez armatora lub kapitana, nadwyżkę zaś należy oddać do dyspozycji sądu. Marynarzowi na statku handlowym nie wolno posiadać noża marynarskiego bez zgody kapitana. Kapitan zobowiązany jest do poinformowania o tym fakcie marynarza przed przyjęciem do pracy. Niepoinformowanie marynarza o takim zakazie skutkuje karą pieniężną dla kapitana w wysokości 50 \$. W przypadkach, gdy oficer statku (za wyjątkiem kapitana) popełni przestępstwo okrucieństwa wobec innego członka załogi (przewidziane w sekcji 2191 tytułu 18 Kodeksu *USC*) a kapitan dowiedział się o tym, ma on obowiązek przekazać tego oficera właściwym władzom.

¹⁶⁹ Ustawa z 11.11.1998 r., *Pub. L. 105-368, title IV, § 402(a), 112 Stat. 3336-37.*

Jeżeli kapitan nie dołoży należytej staranności i przestępca zbiegnie, to armator, kapitan i statek odpowiedzialni są za szkody wobec osoby poszkodowanej.

Poza wymienionymi postanowieniami części E, F i G tytułu 46 *USC* dotyczących prawa pracy, warto również wskazać na dwa przepisy z części ogólnej A działu II tego tytułu. Przepis z sekcji 2114, dodany ustawą *Coast Guard Authorization Act* z 1984 r.¹⁷⁰, zapewnia marynarzowi, który w dobrej wierze zgłosi (lub zamierza zgłosić) naruszenia przepisów tego działu, ochronę przed wykrętowaniem lub innym przejawem dyskryminacji ze strony armatora, czarterującego lub kapitana statku. Natomiast przepis sekcji 2115, wprowadzony wymienianą już wcześniej kilkakrotnie ustawą *Coast Guard Regulatory Reform Act* z 1996 r., przewiduje kary pieniężne do 5000 \$ dla osób, które odmówią poddania się testowi sprawdzającemu zażywanie narkotyków lub użycie alkoholu.

Występujące poza tytułem 46 *USC Shipping* przepisy prawa pracy dotyczące marynarzy, zawarte są w aktach odnoszących się głównie do problematyki odszkodowawczej. Prawo do roszczenia odszkodowawczego za doznane w trakcie wykonywania obowiązków pracowniczych obrażenia ciała lub śmierć spowodowaną takimi obrażeniami dla marynarzy zatrudnionych na statkach państwowych uregulowane zostało w rozdziale 81 tytułu 5 *USC – Government Organization and Employees*¹⁷¹. Przepisy tego rozdziału (sekcja 8101 i następne) wywodzą się z uchwalonej w 1916 r. ustawy *Federal Employees' Compensation Act*¹⁷². Postanowienia ustawy uznają inwalidztwo lub śmierć w wyniku przebywania w strefie zagrożenia wojennego (w tym spowodowane zderzeniami statków w konwoju i użyciem statku do działań militarnych) za obrażenia doznane w trakcie wykonywania obowiązków pracowniczych. Ustawa wyłącza spośród uprawnionych do takich świadczeń tych pracowników, którzy doznali obrażeń przez własne, świadome i zawinione działanie (*willful misconduct*), świadomie spowodowali wystąpienie sytuacji niebezpiecznej oraz byli pod wpływem alkoholu.

Odszkodowania za uszkodzenie ciała lub śmierć marynarzy floty handlowej są obecnie regulowane w sekcji 688 rozdziału 16 załącznika do tytułu 46 *USC*, zawierającej jeden z nielicznych pozostałych przepisów tak zwanego *Jones Act*¹⁷³ z 1920 r. Przepis sekcji 33 tej ustawy przyznaje marynarzowi, który odniósł obrażenia w czasie zatrudnienia albo przedstawicielowi takiego marynarza, jeżeli marynarz poniósł śmierć w wyniku takich obrażeń, prawo do roszczeń odszkodowawczych na zasadach ujętych w ustawie *Employers'*

¹⁷⁰ Ustawa z 30.10.1984 r., *Pub. L. 98-557, § 13(a), 98 Stat. 2863.*

¹⁷¹ Tytuł 5 *USC* został uchwalony ustawą z 6.09.1966 r.: *Pub. L. 89-554, sec. 1, 80 Stat. 378.*

¹⁷² Ustawa z 7.09.1916 r., rozdz. 458, 39 *Stat. 742.*

¹⁷³ Nazwa *Jones Act* pochodzi od nazwiska senatora Wesley R. Jones, głównego autora *Merchant Marine Act* z 1920 r., obszernego aktu prawnego regulującego wiele kwestii prawa żeglownego.

Liability Act z 1908 r.¹⁷⁴, odnoszącej się do pracowników kolei. Przepisy tej ustawy przyznają pracownikom prawo do odszkodowań za uszkodzenia ciała lub śmierć, poniesione z powodu zaniedbań pracodawcy, jego przedstawicieli lub pracowników albo z powodu jakichkolwiek uszkodzeń lub niesprawności maszyn, urządzeń lub wyposażenia. Przepis sekcji 688 modyfikuje postanowienie zawarte w sekcji 33 z *Jones Act*, wprowadzając w 1982 r.¹⁷⁵ ograniczenia dobrodziejstwa tego typu odszkodowań tylko do obywateli amerykańskich.

W 1920 r. Kongres uchwalił *Death on the High Seas Act*¹⁷⁶ – ustawę, która zapewniała rodzinom marynarzy środki prawne w przypadku śmierci marynarza na morzu pełnym. Aktualne postanowienia ustawy zebrane są w rozdziale 21 załącznika do tytułu 46 *USC*. Przepisy dają osobie reprezentującej nieżyjącego marynarza prawo do wniesienia sprawy do sądu federalnego o odszkodowanie za śmierć spowodowaną aktem bezprawnym, zaniedbaniem lub zaniechaniem ze strony statku, osoby fizycznej lub prawnej odpowiedzialnej za marynarza. Pozew może być wniesiony nawet wtedy, gdy sam marynarz przyczynił się do wystąpienia sytuacji powodującej śmierć. Sąd ma jednak obowiązek wziąć pod uwagę stopień zawinienia i uwzględnić to w wysokości zasądanego odszkodowania. Przepisy ustawy zaznaczają, że jej postanowienia nie naruszają prawa stanowego w tym zakresie oraz, że nie stosuje się ich na Wielkich Jeziorach i w obrębie morza terytorialnego.

Uchwalona w 1927 r. ustawa *Longshore and Harbor Workers' Compensation Act*¹⁷⁷ reguluje odszkodowania pieniężne dla pracowników zatrudnionych w branży morskiej, za kalectwo lub śmierć poniesione w związku z doznanymi urazami na wodach żeglownych Stanów Zjednoczonych (w tym przyległych nabrzeżach portowych, suchych dokach, wyciągach, terminalach lub innych miejscach zwyczajowo używanych przez pracowników do ładowania, wyładowania, naprawy lub budowy statku). Uprawnionymi do tego rodzaju świadczeń są dokerzy i inne osoby zatrudnione do prac przeładunkowych, robotnicy portowi, w tym zatrudnieni przy naprawie i budowie statków. Z kręgu uprawnionych ustawa wyłącza między innymi urzędników państwowych, kapitana i załogę statku, a także pracowników stoczni budujących małe statki (poniżej 1400 ton). Przepisy ustawy, obecnie zamieszczone w rozdziale 18 tytułu 33 *USC*, nie przewidują wypłaty odszkodowania pracownikom, których urazy zostały spowodowane wyłącznie przez upojenie alkoholowe poszkodowanego lub świadomy zamiar zranienia lub zabicia siebie lub innych.

¹⁷⁴ Ustawa z 22.04.1908 r., rozdz. 149, 35 *Stat. 65*, z późniejszymi zmianami.

¹⁷⁵ Ustawa z 29.12.1982 r., *Pub. L. 97-389, title V, sec. 503(a)*, 96 *Stat. 1955*.

¹⁷⁶ Ustawa z 30.03.1920 r., rozdz. 111, 41 *Stat. 537*.

¹⁷⁷ Ustawa z 4.03.1927 r., rozdz. 509, 44 *Stat. 1424*, ze zmianami w *Longshoremen's and Harbor Workers' Compensation Act Amendments* z 1972 r. i *Longshore and Harbor Workers' Compensation Act Amendments* z 1984 r.

Ustawa nakazuje pracodawcom wypłatę odszkodowania niezależnie od winy, jako przyczyny wystąpienia urazu.

Aktem prawa pracy o nieco innej tematyce niż odszkodowawcza, określającym zakres jurysdykcji sądów w sprawach ze sporów pracowniczych, gwarantującym wolność w przystępowaniu do organizacji zrzeszającej pracowników lub pracodawców, jest ustawa z 1932 r., znana jako *Norris-LaGuardia Act*¹⁷⁸. Przepisy tej ustawy (zebrane obecnie w rozdziale 6 tytułu 29 *USC Labor*) przyznają pracownikom, dla uzyskania lepszych warunków zatrudnienia, prawo do wyboru związków zawodowych lub innych przedstawicieli mających reprezentować ich interesy, zabraniając jednocześnie pracodawcom przeszkadzania pracownikom, ograniczania ich lub przymuszania do wyboru związku lub przedstawicieli wskazanych przez pracodawcę. Ustawa stanowi, iż każde zobowiązanie lub obietnica w formie pisemnej lub ustnej, wyraźne lub dorozumiane, zawarte w jakimkolwiek porozumieniu lub umowie o zatrudnienie pomiędzy pracodawcą i pracownikiem lub przyszłym pracownikiem, nie może być dochodzone przed sądem USA, jeżeli:

- a) którakolwiek ze stron takiej umowy podejmuje się lub obiecuje nie przystąpić, stać się lub pozostać członkiem organizacji pracowników lub pracodawców lub
- b) którakolwiek ze stron takiej umowy podejmuje się lub obiecuje, że wycofa się ze stosunku pracy, jeżeli wstąpi do, stanie się lub pozostanie członkiem jakiegokolwiek organizacji pracowników lub pracodawców

Ponadto ustawa zakazuje sądom wydawania w sprawach sporów pracowniczych nakazów powstrzymania się między innymi od: przerwania pracy, wstąpienia do związku pracowników lub pracodawców, publicznego ujawnienia faktów dotyczących sporów pracowniczych.

Sprawy związane ze stosunkami pracodawca – pracownik są przedmiotem wydanej w 1947 r. ustawy *Labor Management Relations Act*¹⁷⁹. Akt ten miał zapobiegać strajkom¹⁸⁰ i występującym na podłożu sporów pracowniczych niepokojom destabilizującym działalność handlową, przez odpowiednie prawne uregulowanie stosunków między pracodawcami, zatrudnionymi pracownikami i organizacjami pracowniczymi.

Ustawa *Fair Labor Standards Act*¹⁸¹ reguluje minimalne płace i maksymalną dopuszczalną liczbę godzin pracy w wybranych sektorach gospodarki i dla określonej grupy pracowników. Sekcja 6 ustawy ustanawia minimalne stawki godzinowe płac pracowników zatrudnionych w handlu i rolnictwie, robotników

¹⁷⁸ Ustawa z 23.03.1932 r., rozdz. 90, 47 *Stat. 70*, ze zmianami w ustawie z 8.11.1984 r., *Pub. L. 98-620, title IV, sec. 402(30)*, 98 *Stat. 3359*.

¹⁷⁹ Ustawa z 23.06.1947 r., rozdz. 120, 61 *Stat. 136*, z późniejszymi zmianami.

¹⁸⁰ Przez *strajk* ustawa rozumie jakikolwiek strajk lub inną zbiorową przerwę w pracy (w tym przerwy spowodowane wygaśnięciem umów zbiorowych) i jakiegokolwiek zwolnienia tempa lub zbiorowe przerwanie prac przez pracowników.

¹⁸¹ Ustawa z 25.06.1938 r., rozdz. 676, 52 *Stat. 1060*, z późniejszymi zmianami.

z Puerto Rico, Wysp Dziewiczych i Amerykańskiego Samoa, a także marynarzy zatrudnionych na statkach amerykańskich¹⁸². Pracodawca zobowiązany jest do zapłaty marynarzowi pensji o średniej stawce godzinowej nie mniejszej niż 5,15 \$ za czas faktycznie wykonywanej pracy (w tym zarówno za czas pełnionych wacht, jak i przebywania w pogotowiu). Ustawa reguluje również maksymalny dopuszczalny czas pracy, ale – zgodnie z sekcją 13 – wymagania te nie dotyczą pracowników zatrudnionych jako marynarzy.

Na zakończenie prezentacji aktów morskiego prawa pracy warto jeszcze wspomnieć o ustawie *Merchant Marine Decorations and Medals Act* z 1988 r.¹⁸³, której przepisy znaleźć można w ostatnim, 39 rozdziale załącznika do tytułu 46 *USC*. Ustawa, którą można równie zakwalifikować do aktów prawa administracyjnego, uprawnia Ministra Transportu do przyznawania odznaczeń i medali marynarzom floty handlowej za osobiste, nadzwyczajne działania lub szczególnie wyróżniającą służbę. Przepisy ustawy przewidują również możliwość odznaczenia medalami statków (amerykańskich i obcych) biorących udział i wyróżniających się w akcjach ratowania życia i mienia. Wykonywanie przepisów ustawy zostało powierzone – przepisami wewnętrznymi Ministra Transportu (49CFR §1.66(k)) – szefowi urzędu Administracji Morskiej.

2.4. RYBOŁÓWSTWO MORSKIE I PRAWO OCHRONY ZASOBÓW MORSKICH

Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, będąc jednym z większych pod względem zajmowanego terytorium państw świata są również w bardzo korzystnej dla rybołówstwa sytuacji geograficznej, gdyż posiadają długie wybrzeże liczące ponad 95 tysięcy mil morskich. Atlantyk na wschodzie, Pacyfik na zachodzie, liczne wyspy i terytoria zamorskie oraz wewnętrzne, ogromne jeziora (*Great Lakes*) na granicy z Kanadą, wielkością przewyższające niejedno z istniejących mórz, powodują iż pokaźną część legislacji państwa stanowią akty dotyczące rybołówstwa i ochrony żywych zasobów morza. Wśród aktów tych znajduje się kilkadziesiąt wartych wzmianki ustaw, stanowiących trzon współczesnej legislacji morskiej związanej z rybołówstwem i ochroną zasobów morza.

W 1995 r. Kongres amerykański uchwalił kompleksowy akt prawny znany jako *Fisheries Act of 1995*¹⁸⁴. Akt ten składa się z kilkunastu obszernych, niezależnych ustaw i reguluje szereg zagadnień prawnych związanych z rybołówstwem morskim. Tytuł I aktu, nazwany *High Seas Fishing Compliance*

¹⁸² Terminem *American vessel* ustawa oznacza jakikolwiek statek zarejestrowany lub oznakowany zgodnie z prawem Stanów Zjednoczonych.

¹⁸³ Ustawa z 30.05.1988 r., *Pub. L. 100-324, 102 Stat. 576*.

¹⁸⁴ Ustawa z 3.11.1995 r., *Pub. L. 104-43, 109 Stat. 366*.

*Act*¹⁸⁵, został uchwalony w celu wypełnienia postanowień porozumienia *International Conservation and Management Measures by Fishing Vessels on the High Seas* przyjętego przez FAO¹⁸⁶ w 1993 r. Przepisy tej ustawy wprowadzają system zezwoleń połowowych, raporty o naruszeniach postanowień porozumienia (w tym surowe sankcje cywilne i karne) oraz przepisy dotyczące statków rybackich USA połowiących na morzu pełnym. Tytuł II, znany jako *Northwest Atlantic Fisheries Convention Act*¹⁸⁷, odnosi się do zawartej w 1978 r. w Kanadzie konwencji dotyczącej przyszłej współpracy na łowiskach północno-zachodniego Atlantyku oraz ustala wewnętrzne sankcje cywilne i karne za naruszenie przepisów konwencji. Tytuły III i IV wprowadzają poprawki do wcześniej uchwalonych ustaw regulujących połowy tuńczyków na Atlantyku i południowym Pacyfiku. Tytuł V zajmuje się połowami na Morzu Ochockim (*Sea of Okhotsk Fisheries Enforcement Act*) i wprowadza poprawki do uchwalonej wcześniej ustawy *Central Bering Sea Fisheries Enforcement Act* z 1992 r. *Fisheries Act* z 1995 r. zawiera również regulacje odnoszące się do rybołówstwa wewnętrznego na rzekach Stanów Zjednoczonych¹⁸⁸, natomiast problematykę ochrony i zarządzania amerykańskimi łowiskami u wybrzeży Oceanu Atlantyckiego podejmuje *Atlantic Coastal Fisheries Cooperative Management Act* z 1993 r.¹⁸⁹

Do aktów regulujących ochronę i zasady połowów najważniejszych, z gospodarczego punktu widzenia, gatunków ryb należą: *Northern Pacific Halibut Act* z 1982 r.¹⁹⁰ dotyczący połowów i ochrony halibuta oraz ustawy *Atlantic Tunas Convention Act* z 1975 r.¹⁹¹, *Eastern Pacific Tuna Licensing Act* z 1984 r.¹⁹² i *South Pacific Tuna Act* z 1988 r.¹⁹³, ustanawiające zasady połowów tuńczyków na poszczególnych, najważniejszych łowiskach morskich. Regulacje związane z połowami łososia zawiera *Atlantic Salmon Convention Act* z 1982 r.¹⁹⁴, wprowadzający postanowienia zawartej w Reykiawiku, w tym samym roku, międzynarodowej konwencji dotyczącej ochrony łososia na Północnym Atlantyku.

Do aktów obejmujących postanowienia zmierzające do powiększenia zasobów rybnych wód Stanów Zjednoczonych należy *National Fishery*

¹⁸⁵ Ustawa z 3.11.1995 r., *Pub. L. 104-43, title I, 109 Stat. 367.*

¹⁸⁶ *Food and Agriculture Organization* (Organizacja Narodów Zjednoczonych ds. Wżywienia i Rolnictwa) działająca od 1945 r. przy ONZ – wyspecjalizowana organizacja mająca za zadanie popieranie rozwoju produkcji żywnościowej i rolniczej. Obecnie jej głównym celem jest zwalczanie głodu na świecie.

¹⁸⁷ Ustawa z 3.11.1995 r., *Pub. L. 104-43, title II, 109 Stat. 377*

¹⁸⁸ Przykładowo: *Yukon River Salmon Act of 1995*, umieszczony w tytule VII *Fisheries Act*.

¹⁸⁹ Ustawa z 20.12.1993 r., *Pub. L. 103-206, title VIII, 107 Stat. 244*, z późniejszymi zmianami.

¹⁹⁰ Ustawa z 17.05.1982 r., *Pub. L. 97-176, 96 Stat. 78*, z późniejszymi zmianami.

¹⁹¹ Ustawa z 5.08.1975 r., *Pub. L. 94-70, 89 Stat. 385*, z późniejszymi zmianami.

¹⁹² Ustawa z 4.10.1984 r., *Pub. L. 98-445, 98 Stat. 1715.*

¹⁹³ Ustawa z 7.06.1988 r., *Pub. L. 100-330, 102 Stat. 59*, z późniejszymi zmianami.

¹⁹⁴ Ustawa z 29.12.1982 r., *Pub. L. 97-389, title III, 96 Stat. 195*, z późniejszymi zmianami.

Enhancement Act z 1984 r.¹⁹⁵ Ustawa ta dotyczy zakładania na wodach żeglownych USA i wodach nad szelfem kontynentalnym sztucznych raf mających polepszyć warunki środowiskowe i różnorodność zasobów rybnych, stwarzających możliwości do rekreacyjnego i komercyjnego rybołówstwa, a także powodujących zwiększenie produkcji przetworów rybnych i ogólnego wkładu w rozwój ekonomii stanów leżących nad morzem.

Fish and Seafood Promotion Act z 1986 r.¹⁹⁶ został przyjęty przez Kongres z myślą o intensyfikacji wykorzystania zasobów ryb wyłącznej strefy ekonomicznej USA. Ustawa zajmuje się jednak nie tylko sprawami gospodarczymi – uchwalona została także w trosce o zdrowie społeczeństwa, gdyż jak stwierdza przepis sekcji 2 „zwiększenie spożycia owoców morza (*seafood*) może znacząco obniżyć ryzyko wielu chorób serca i naczyń wieńcowych”.

W celu ochrony wielorybów uchwalony został już w 1950 r. *Whaling Convention Act*¹⁹⁷. Ustawa, powołując się na zawartą prawie cztery lata wcześniej *International Convention for the Regulation of Whaling*, zabrania polowań i połowów wielorybów, niezgodnych z zasadami zawartymi w konwencji oraz transportu, sprzedaży, a nawet posiadania produktów pochodzących z wielorybów, o ile zostały pozyskane niezgodnie z przepisami konwencji. Z kolei *Whale Conservation and Protection Study Act* z 1976 r.¹⁹⁸ uznając wieloryby za jedyny w swoim rodzaju gatunek, niezwykle interesujący i pożyteczny dla człowieka, nakłada na Stany Zjednoczone odpowiedzialność za ich ochronę i rozciąga w tym zakresie jurysdykcję państwa do 200 mil morskich, przyjmując *Magnuson-Stevens Fishery Conservation and Management Act*¹⁹⁹.

Do aktów prawnych zajmujących się ochroną ssaków morskich należą: *Marine Mammal Protection Act* z 1972 r.²⁰⁰, ze zmianami w 1988 i 1994 r., oraz *Marine Mammal Health and Stranding Response Act* z 1992 r.²⁰¹, ze zmianami w 1994 r.²⁰² Ssakami, o których traktują przytoczone ustawy są nie tylko ssaki morfologicznie przystosowane do życia w morzu (w tym wydry morskie, krowy morskie, syreny i inne), ale też ssaki zamieszkujące w jego otoczeniu, na przykład niedźwiedzie polarne.

Odrębnie potraktowało amerykańskie prawo morskie ochronę delfinów. Zagadnienie to reguluje *International Dolphin Conservation Act* z 1992 r.²⁰³.

¹⁹⁵ Ustawa z 8.11.1984 r., *Pub. L. 98-623, title II, 98 Stat. 3394*.

¹⁹⁶ Ustawa z 14.11.1986 r., *Pub. L. 99-659, title II, 100 Stat. 3715*, z późniejszymi zmianami.

¹⁹⁷ Ustawa z 8.08.1950 r., rozdz. 653, *64 Stat. 421*, z późniejszymi zmianami.

¹⁹⁸ Ustawa z 17.10.1976 r., *Pub. L. 94-532, 90 Stat. 2491*.

¹⁹⁹ Ustawa z 13.04.1976 r., *Pub. L. 94-265, 90 Stat. 331*, z późniejszymi zmianami.

²⁰⁰ Ustawa z 21.10.1972 r., *Pub. L. 92-522, 86 Stat. 1027*, z późniejszymi zmianami.

²⁰¹ Ustawa z 4.11.1992 r., *Pub. L. 102-587, title III, 106 Stat. 5059*.

²⁰² Ustawa z 30.04.1994 r., *Pub. L. 103-238, sec. 24(a)(1), 108 Stat. 565*.

²⁰³ Ustawa z 26.10.1992 r., *Pub. L. 102-523, 106 Stat. 3425*.

Z kolei ustawa *International Dolphin Conservation Program Act* z 1997 r.²⁰⁴ zajmuje się problemem zabijania delfinów przy okazji prowadzenia połowów tuńczyków. Przepisy ustawy wprowadzają program ochrony tych ssaków, narzucając specjalne wymagania, między innymi co do konstrukcji używanych narzędzi połowowych i dopuszczalnej liczby zabitych delfinów (*dolphin mortality limits*).

National Marine Sanctuaries Act z 1972 r.²⁰⁵ jest aktem traktującym szeroko o rezerwatach morskich mających narodowe znaczenie. Ustawa zawiera głównie przepisy dotyczące sposobów zarządzania takimi obszarami, wspomaganie, promocji i koordynacji badań z nimi związanymi oraz współpracy agencji rządowych z władzami stanowymi w tym zakresie. Nie brakuje też w niej przepisów karnych, sankcjonujących akty niszczenia lub powodowania strat w środowisku naturalnym objętym rezerwatami morskimi. Przepisy przewidują zarówno odpowiedzialność *in personam* osób fizycznych, jak i *in rem* statków.

W tym samym *Public Law 92-532* wydano *Marine Protection, Research and Sanctuaries Act*²⁰⁶, poruszający podobne zagadnienia, zaś po dwudziestu latach *Oceans Act*²⁰⁷ wnoszący poważne zmiany do dwóch poprzednio wymienionych aktów.

Ustawa znana jako *Coastal Zone Management Act* z 1972 r.²⁰⁸ reguluje niebagatelny temat ochrony strefy brzegowej²⁰⁹ Stanów Zjednoczonych. Parlament deklaruje w ustawie politykę zachowania, ochrony i rozwoju zasobów istniejących w strefie brzegowej, wolę tworzenia i wdrażania programów ochrony strefy (nakładając na poszczególne stany odpowiedzialność za zarząd tymi obszarami) oraz poparcie dla władz stanowych, lokalnych, agencji rządowych i pozarządowych w realizowaniu celów ustawy. Akt ten był wielokrotnie nowelizowany. Główne zmiany wprowadzono w latach: 1976, 1980, 1986, 1990 i 1996 w ustawach o tak samo lub podobnie brzmiących nazwach²¹⁰.

Ustawą podejmującą temat ochrony środowiska naturalnego brzegów morskich USA od strony Atlantyku i Zatoki Meksykańskiej oraz wzdłuż Wielkich Jezior jest *Coastal Barrier Resources Act* z 1982 r.²¹¹. Akt ten dotyczy

²⁰⁴ Ustawa z 15.08.1997 r., *Pub. L. 104-42, 111 Stat. 1122*.

²⁰⁵ Ustawa z 23.10.1972 r., *Pub. L. 92-532, title III, 86 Stat. 1061*, z późniejszymi zmianami.

²⁰⁶ Ustawa z 23.10.1972 r., *Pub. L. 92-532, 86 Stat. 1052*, z późniejszymi zmianami.

²⁰⁷ Ustawa z 4.11.1992 r., *Pub. L. 102-587, 106 Stat. 5039*.

²⁰⁸ Pod taką nazwą występuje ustawa z 17.06.1966 r., *Pub. L. 89-454, title III*, do której zasadnicze zmiany wprowadzono 27.10.1972 r. w ustawie *Pub. L. 92-583, 86 Stat. 1280*.

²⁰⁹ Definicja strefy brzegowej podana jest w przypisie 238.

²¹⁰ Są to odpowiednio: *Coastal Zone Management Act Amendmends*, 1976, *Coastal Zone Management Improvement Act*, 1980, *Coastal Zone Management Reauthorization Act*, 1985, *Coastal Zone Act Reauthorization Amendments*, 1990 oraz *Coastal Zone Protection Act*, 1996.

²¹¹ Ustawa z 15.10.1982 r., *Pub. L. 97-348, 96 Stat. 1653*, ze zmianami w 1988, 1990 i 1999 r. Nie dotyczy to wybrzeża, lecz jego fragmentów, tzw. *coastal barrier*, narażonych bezpośrednio na działanie fal, pływów i wiatrów, chroniących żyjące w wodzie organizmy przed bezpośrednimi atakami fal.

nie tylko ochrony ryb, skorupiaków, mięczaków i innych organizmów żyjących w wodzie (w tym żółwi), ale również odnosi się do ptaków wędrownych i innej dzikiej fauny i flory występującej w strefie tych brzegów. Ustawa stawiając sobie za cel ochronę życia ludzkiego i zmniejszenie strat i szkód w środowisku organizmów morskich, tworzy system środków, za pomocą których może być zapewniona długoterminowa ochrona ryb, fauny, flory oraz innych naturalnych zasobów występujących na obszarach określonych w ustawie.

„Prawidłowo zaprojektowane, skonstruowane i umiejscowione sztuczne rafy²¹² mogą wpłynąć na polepszenie warunków środowiska naturalnego i poprawić różnorodność zasobów rybnych”. Taka konstatacja Kongresu widnieje w jednym z początkowych przepisów uchwalonej w 1984 r. ustawy *National Fishing Enhancement Act*²¹³, której postanowienia zebrane zostały w rozdziale 35 tytułu 33 *USC Artificial Reefs*. Akt ten wydany został nie tylko w celu zwiększenia ilości łowisk ryb, ale też w trosce o zdrowie społeczeństwa, mając na uwadze, iż produkty rybne stanowią ważne źródło protein. Ustawa zobowiązuje Ministra Handlu do współpracy z kilkoma innymi agencjami rządowymi, aby można było opracować długoterminowy plan tworzenia, utrzymywania i zarządzania sztucznymi rafami. Ustawa ta wprowadza również zezwolenia na konstruowanie i lokalizację tego typu raf.

Ostatnim z omawianych w niniejszym rozdziale aktem mającym niebagatelne znaczenie w dziedzinie ochrony zasobów żywych morza jest *Organotin Antifouling Paint Control Act* z 1988 r.²¹⁴. Jak stwierdza przepis sekcji 2, celem wprowadzenia ustawy jest ochrona organizmów żyjących w wodzie przez zmniejszenie ilości substancji trujących dostających się do wód Stanów Zjednoczonych. Akt ten nawiązuje do stosowanych powszechnie przez statki farb przeciwporostowych zabezpieczających kadłub przed wąsonogami (*barnacles*), żyłatkami przyklejającymi się do podwodnej części kadłuba. Toksyczne składniki takich farb stanowią zagrożenie dla ostryg, małż, ryb i innych żywych organizmów morskich. Przepisy ustawy wprowadzają zakaz, z pewnymi wyjątkami, stosowania takich farb na statkach krótszych niż 25 metrów. Ustawa przewiduje również ograniczenia w sprzedaży i dystrybucji tego rodzaju farb, nie posiadających odpowiedniego certyfikatu²¹⁵.

²¹² Termin „sztuczna rafa” oznacza konstrukcję zbudowaną lub umieszczoną w wodach żeglownych Stanów Zjednoczonych i wodach przyległych do szelfu kontynentalnego w celu polepszenia zasobów rybnych oraz poprawienia możliwości łowienia ryb dla celów zarówno handlowych jak i rekreacyjnych.

²¹³ Ustawa z 8.11.1984 r., *Pub. L. 98-623, title II, 98 Stat. 3394*.

²¹⁴ Ustawa z 16.06.1988 r., *Pub. L. 100-333, 102 Stat. 605*.

²¹⁵ Przyjęta w 2001 r., przez IMO *Convention on the Control of Harmful Antifouling Systems on Ships* zabrania stosowania farb ze szkodliwymi dla środowiska składnikami na kadłubach statków. Wśród dokumentów statkowych znajduje się zwykle certyfikat wydany przez producenta farb stwierdzający, iż są one *organotin-free* oraz podający aktywne składniki użytych farb przeciwporostowych.

2.5. MORSKIE PRAWO KARNE

Przepisów karnych penalizujących pewne zachowania uczestników żeglugi morskiej i podmiotów uczestniczących w obrocie morskim jest wiele w prawie amerykańskim. Niewiele jest natomiast odrębnych, samodzielnych ustaw prawa morskiego, o których można powiedzieć, że są ustawami prawa morskiego karnego *sensu stricto*. Większość przepisów sankcjonujących bezprawne zachowania w stosunkach morskich pozostaje skodyfikowanych w Kodeksie karnym (*Criminal Code*) i aktach noszących nazwę *Crimes and Criminal Procedure*, będących typowymi ustawami karnymi. Aktami, które można zaliczyć do szeroko pojętego morskiego prawa karnego są między innymi: *Submarine Cable Act* z 1888 r., *Maritime Drug Enforcement Act* z 1986 r. i *Maritime Drug Law Enforcement Prosecution Improvements Act* z 1986 r.

Zakres jurysdykcji karnej Stanów Zjednoczonych oparty jest na pojęciu *special maritime and territorial jurisdiction*, wywodzącym się z amerykańskiego kodeksu karnego z 1909 r.²¹⁶. Definicja legalna tego terminu, obecnie umieszczona w sekcji 7 tytułu 18 *USC Crimes and Criminal Procedure*²¹⁷, włącza pod jurysdykcję USA wymienione w przepisie terytoria lądowe, wody morza pełnego i inne wody znajdujące się w obrębie *admiralty and maritime jurisdiction*²¹⁸, a także statki morskie będące (w całości lub w części) własnością państwa, jego obywatele lub spółek utworzonych zgodnie z prawem amerykańskim, o ile takie statki znajdują się na wodach podległych jurysdykcji admiralicji oraz statki zarejestrowane zgodnie z prawem w USA, żeglujące po wodach Wielkich Jezior, wodach z nimi połączonymi i na rzece Świętego Wawrzyńca. Prawo amerykańskie przyznaje też sobie – w zakresie przyjętym i dozwolonym przez prawo międzynarodowe – jurysdykcję nad statkami obcymi zawijającymi do portów USA, w odniesieniu do przestępstw popełnionych przez lub wobec obywatela amerykańskiego.

Wiele przepisów karnych dotyczących naruszeń zasad uprawiania żeglugi, członków załóg statków morskich i bezpieczeństwa na morzu znajduje się poza ustawami karnymi, głównie w tytułach 33 i 46 *USC*. Najważniejsze z nich, regulujące zbrodnie i poważne wykroczenia, zebrane zostały w ustawie karnej. Tytuł 18 *USC* omawia przestępstwa popełnione na morzu w trzech rozdziałach części pierwszej, zatytułowanej *Crimes*: w rozdziale 81 – *Piracy and Privateering*, rozdziale 107 – *Seamen and Stowaways* oraz rozdziale 111 – *Shipping*. Poniżej przytoczono kilka przykładów amerykańskich przepisów karnych.

²¹⁶ Ustawa z 4.03.1909 r., rozdz. 321, *sec. 272, 35 Stat. 1142*.

²¹⁷ Ustawa z 25.06.1948 r., rozdz. 645, *62 Stat. 685*, ze zmianami w 1952, 1981, 1984 i 1994 r. Uchwalony jako prawo pozytywne w 1948 r. tytuł 18 Kodeksu *USC* nazwany *Crimes and Criminal Procedure* zastąpił istniejący od 1909 r. *Criminal Code*. Przepisy karne materialne i procesowe wydane przez Kongres po 25.06.1948 r. ukazują się jedynie w tytule 18 *USC*.

²¹⁸ Wyjaśnienie tego pojęcia znajduje się w początkowej części artykułu.

Sekcja 1651 tytułu 18 *USC* przewiduje karę dożywotniego pozbawienia wolności za uznany przez prawo międzynarodowe akt piractwa popełniony na morzu pełnym²¹⁹. Co prawda ustawa przyjmuje różne kryteria przedmiotowe dla określenia aktu piractwa w odniesieniu do własnych i obcych obywateli, jednak w obu przypadkach kara jest taka sama – dożywocie. Prawo amerykańskie uznaje też za pirata marynarza, który dopuszcza się przemocy wobec kapitana stojącego w obronie statku lub ładunku. Natomiast kapitanowi statku będącego na morzu pełnym lub na wodach w obrębie jurysdykcji USA, który wprowadzi statek lub ładunek o wartości co najmniej 50 \$ albo odda dobrowolnie statek piratom – grozi kara grzywny lub pozbawienia wolności do 10 lat lub obie te kary łącznie (sekcja 1656, rozdział 81).

Za dopuszczenie się grabieży, kradzieży lub zniszczenia towarów, pieniędzy lub innych rzeczy należących do statku znajdującego się w niebezpieczeństwie na morzu (w tym znajdującego się na mieliźnie lub wyrzuconego na brzeg) oraz wodach podległych jurysdykcji Stanów Zjednoczonych, grozi kara grzywny lub pozbawienia wolności do 10 lat, lub łącznie obie te kary. Natomiast świadome przeszkadzanie w wydostaniu się z takiego statku osobom usiłującym ratować swoje życie lub ściągnięcie na statek będący w morzu niebezpieczeństwa przez wygaszenie świateł na łodzi lub zmianę ich charakterystyk – pociąga za sobą karę od 10 lat do dożywotniego pozbawienia wolności (sekcja 1658).

Kapitan lub oficer statku Stanów Zjednoczonych²²⁰, będącego na morzu pełnym lub innych wodach w obrębie jurysdykcji admiralicji USA, który chłosta, bije, rani lub bez uzasadnionej przyczyny więzi jakiegokolwiek członka załogi tego statku albo pozbawia go odpowiedniego wyżywienia bądź też zadaje mu jakiegokolwiek kary cielesne lub stosuje inne okrutne i niezwykle kary – podlega karze grzywny lub karze pozbawienia wolności do 5 lat lub obu tym karom (sekcja 2191 z rozdziału 107).

Członek załogi statku USA, będącego w morzu lub na innych wodach podległych jurysdykcji USA, który bezprawnie, siłą lub oszustwem uzyskuje dowództwo nad takim statkiem albo pozbawia kapitana władzy i oddaje ją bezprawnie innej osobie – jest buntownikiem i podlega karze grzywny lub pozbawienia wolności do 10 lat lub obu tym karom (sekcja 2193).

Amerykańskie prawo karne jest dosyć łagodne w stosunku do naruszeń obowiązków pracowniczych spowodowanych zaniebdaniem lub pijaństwem. Przepis sekcji 2196 tytułu 18 *USC* przewiduje wobec każdego bez wyjątku członka załogi morskiego statku handlowego karę pozbawienia wolności do

²¹⁹ Przepis pochodzi z *Criminal Code 1909*. Obecnie w ustawie z 25.06.1948 r., rozdz. 645, 62 *Stat.* 774.

²²⁰ Przez *vessel of the United States* ustawa karna rozumie statek należący w całości lub części do Stanów Zjednoczonych lub ich obywatela albo spółki założonej zgodnie z prawem Stanów Zjednoczonych, prawem obowiązującym w poszczególnym stanie, terytorium, dystrykcie lub posiadłości USA.

1 roku, jeżeli przez świadome naruszenie obowiązków lub z powodu pijaństwa (*drunkenness*) spowoduje on utratę, zniszczenie lub poważne uszkodzenie takiego statku albo wywołuje niebezpieczeństwo utraty życia lub kalectwo jakiegokolwiek osoby znajdującej się na statku albo przez świadome naruszenie lub zaniedbanie obowiązków lub pijaństwo odmawia lub omija wykonanie czynności, która powinna być przez niego właściwie wykonana celem zapobieżenia utracie, zniszczeniu lub uszkodzeniu statku albo uchronienia jakiegokolwiek osoby na statku od niebezpieczeństwa utraty życia lub zdrowia.

Znacznie bardziej surowe jest prawo USA w stosunku do przewoźników morskich. Przepis sekcji 342 z rozdziału 17A tytułu 18 *USC*²²¹ przewiduje karę do 15 lat pozbawienia wolności, karę grzywny lub obie te kary dla osób obsługujących lub zlecających obsługę urządzeń transportu morskiego (*water common carrier*) pod wpływem alkoholu. Przyjmuje się, że zawartość co najmniej 0,1% alkoholu we krwi jest stanem wskazującym, iż osoba jest *under the influence of alcohol* (sekcja 343).

Osobnym zagadnieniem, regulowanym obecnie we wszystkich ustawodawstwach państw posiadających własne floty, jest karanie osób podróżujących na statkach morskich bez zgody właściciela statku, czarterującego lub kapitana. Przepis sekcji 2199 ustawy karnej przewiduje wobec *stowaways*, już za samo ukrycie się na statku z intencją odbycia podróży i przebywanie tam w trakcie odejścia statku, karę grzywny lub karę pozbawienia wolności do 1 roku albo obie te kary. Takiej samej karze podlega osoba, która ukryła się na statku poza granicami USA i przebywała na nim, gdy ten znalazł się w jakimkolwiek miejscu podlegającym jurysdykcji Stanów Zjednoczonych.

Rozdział 111 tytułu 18 *USC* dotyczy najpoważniejszych przestępstw związanych z żeglugą oraz bezpieczeństwem statków i stałych platform morskich. Przepisy tego rozdziału uwzględniają szereg postanowień międzynarodowych konwencji morskich. Aż cztery kolejne przepisy tego rozdziału (sekcje 2271-2274) traktują o karach za zniszczenie statku na wodach podległych jurysdykcji admiralicji. Niezależnie od tego, kto się takiego aktu dopuści i z jakich pobudek – w przepisach najczęściej jest mowa o świadomym rozbiciu lub zniszczeniu w inny sposób z chęcią otrzymania odszkodowania z ubezpieczenia – maksymalny wymiar kary jest zawsze jednakowy: kara grzywny lub pozbawienia wolności do 10 lat albo obie te kary. Ustawa zachowuje jeden wyjątek: właścicielowi statku za jego świadome rozbicie lub zniszczenie grozi kara pozbawienia wolności bez ograniczenia terminu, do dożywocia włącznie.

Nie ulega wątpliwości, że akt podpalenia statku lub sabotażu celem jego uszkodzenia lub jego maszyn zasługuje na równie surowy wymiar kary.

²²¹ Przepis pochodzi z ustawy z 27.10.1986 r., *Pub. L. 99-570, title I, sec. 1971(a), 100 Stat. 3207-59*, z poprawkami z 1988 r., *Pub. L. 100-690, title VI, sec. 6482(a), 102 Stat. 4382*.

Wywodzący się jeszcze z początku poprzedniego wieku przepis, zamieszczony obecnie w sekcji 2275 tytułu 18 *USC*²²², przewiduje karę do 20 lat pozbawienia wolności lub grzywny lub obie te kary dla osoby, która dopuści się takiego aktu wobec statku obcego lub statku należącego do Stanów Zjednoczonych, znajdującego się na wodach podległych jurysdykcji USA lub statku zarejestrowanego w Stanach Zjednoczonych znajdującego się na morzu pełnym. Nieco niższa kara grozi za włamanie i wejście na statek znajdujący się w obrębie admiralicji USA, lecz poza zasięgiem jurysdykcji poszczególnych stanów. Za dopuszczenie się takiego czynu w celu popełnienia przestępstwa, złośliwego odcięcia lub uszkodzenia olinowania, kabli, boi lub lin cumowniczych, przepis ustawy przewiduje karę grzywny lub karę do 5 lat pozbawienia wolności, bądź obie te kary (sekcja 2276 rozdziału 111).

Przepisy amerykańskiej ustawy karnej bardzo rygorystycznie podchodzą także do wnoszenia na statek i posiadania na nim broni lub materiałów wybuchowych (w tym dynamitu i nitrogliceryny) bez uprzedniego uzyskania zgody właściciela statku lub jego kapitana. Za takie nieuprawnione działanie grozi kara grzywny, kara do 1 roku więzienia, lub obie te kary łącznie.

Wśród poważnych przestępstw dotyczących żeglugi znalazł się w ustawie karnej również przepis traktujący o wykroczeniu polegającym na wejściu na statek przez osobę nieupoważnioną przed przybyciem statku na miejsce postoju lub przed całkowitym zakończeniem operacji zacumowania. Osobie takiej grozi kara grzywny lub kara do 6 miesięcy pozbawienia wolności albo obie te kary. Kapitan statku ma obowiązek zatrzymania takiej osoby i przekazania jej uprawnionym organom, aby te doprowadziły ją do sądu celem dalszego postępowania, zgodnie z obowiązującym prawem.

Zgodnie z zaleceniami konwencji *SUA*²²³ z 1988 r., przepisy karne Stanów Zjednoczonych jako sygnatariusza konwencji zostały dostosowane do jej postanowień. Przepisy sekcji 2280 tytułu 18 *USC*²²⁴ przewidują wobec osób, które bezprawnie i celowo popełnią jeden z aktów wymienionych (za konwencją) w przepisie, karę grzywny, karę 20 lat pozbawienia wolności lub obie te kary. Jeżeli zaś rezultatem takiego działania jest śmierć jakiegokolwiek osoby, to przewidzianą przez ustawę amerykańską karą jest kara śmierci, względnie kara pozbawienia wolności do dożywotniego więzienia włącznie. Za samo zagrożenie popełnienia zabronionego przez konwencję aktu, naruszającego bezpieczeństwo nawigacji morskiej, przepisy ustawy przewidują karę grzywny, karę pozbawienia wolności do 5 lat lub obie te kary. Takie same kary przewiduje kolejny przepis ustawy karnej (sekcja 2281) za naruszenie odpowiednich postanowień protokołu do wymienionej wcześniej konwencji,

²²² Ustawa z 15.06.1917 r., rozdz. 30, *title III, sec. 1, 40 Stat. 221*.

²²³ *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*, 1988 r.

²²⁴ Wprowadzone ustawą z 13.09.1994 r., *Pub. L. 103-322, title VI, sec. 60019(a), 108 Stat. 1975*, z popr. w ustawie z 24.04.1996 r., *Pub. L. 104-132, title VII, sec. 722, 723(a)(1), 110 Stat. 1299, 1300*.

dotyczącego aktów przemocy przeciwko stałym morskim platformom umieszczonym na szelfie kontynentalnym²²⁵.

Jak już podkreślono, poza ustawą karną pozostaje szereg starszych przepisów dotyczących przestępstw przeciwko żegludze. Pierwsze amerykańskie przepisy o przeciwdziałaniu piractwu na morzu pochodzą z ustawy z 1819 r.²²⁶. Zebrane obecnie w rozdziale 7 tytułu 33 *USC* przepisy tej ustawy oraz kolejnych, traktujących na ten temat, wykazują determinację z jaką Kongres podchodził do tego negatywnego zjawiska. Przepisy tych aktów omawiają użycie statków państwowych do zwalczania piractwa, upoważniają ich dowódców do zajęcia każdego napotkanego statku pirackiego, zezwalają kapitanom statków handlowych na stawianie oporu piratom, regulują zajęcie statków przygotowywanych i przystosowanych do celów piractwa oraz wskazują obowiązki urzędników celnych i *U.S. Marshals* w tym zakresie.

Pochodzący z aktu z 1864 r.²²⁷, zawarty obecnie w rozdziale 8 tytułu 33 *USC* przepis dotyczący naruszenia „praw ustanowionych dla ochrony osób lub mienia biorących udział w handlu lub żegludze” przez kapitana, oficera lub członka załogi statku należącego w całości lub części do obywatela USA stanowi, że jeżeli złożono skargę o popełnienie takiego przestępstwa i nie jest to przestępstwo karane karą śmierci, obowiązkiem oskarżyciela publicznego²²⁸ jest przeprowadzenie dochodzenia i jeżeli jego zdaniem sprawa powinna być sądzona w trybie uproszczonym, ma obowiązek wniesienia jej do sądu okręgowego. Sędzia sądu okręgowego ma niezwłocznie, tak szybko jak terminarz sądowy pozwala, przystąpić do rozpatrzenia sprawy. W tym celu może nawet zwołać nadzwyczajną sesję sądu. Za tego typu przestępstwa ustawa ustala jednak (w sekcji 5) maksymalny wymiar kary: karę więzienia (*jail*) wynoszącą 1 rok lub grzywnę nie przekraczającą 500 \$ lub obie te kary, jeżeli przepisy prawa na to zezwalają.

Opierając się na podpisanej w Paryżu w 1884 r. międzynarodowej konwencji dotyczącej ochrony kabli podmorskich, Stany Zjednoczone wydały w 1888 r. swoją własną ustawę *Submarine Cable Act*²²⁹. Obowiązuje ona do dziś, a jej aktualne przepisy zgromadzono w rozdziale 2 tytułu 47 *USC Telegraphs, Telephones, and Radiotelegraphs*. Ustawa omawia szczegółowo konsekwencje przerwania lub uszkodzenia kabla, oznakowanie statków układających kable na dnie morza, zachowanie statków rybackich poławiających w okolicy

²²⁵ *Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf*; konwencja i protokół weszły w życie 1.03.1992 r. (w odniesieniu do USA 6.03.1995 r.).

²²⁶ Akt z 3.03.1819 r., rozdz. 77, 3 *Stat. 510*.

²²⁷ Ustawa z 11.06.1864 r., rozdz. 121, *sec. 2, 13 Stat. 124*.

²²⁸ W każdym okręgu Stanów Zjednoczonych funkcjonują tzw. *United States attorneys*, powoływani przez Prezydenta, za zgodą Senatu, na czteroletnią kadencję (na podst. przepisu sekcji 541 tytułu 28 *USC*). Ich funkcją jest ściganie i wnoszenie oskarżeń przeciwko osobom podejrzanym o popełnienie przestępstwa.

²²⁹ Ustawa z 29.02.1888 r., rozdz. 17, 25 *Stat. 41*.

kładzionego lub uszkodzonego kabla, a także zawiera przepisy proceduralne w sprawach związanych z uszkodzeniami kabli podmorskich, lokując je we właściwości sądów okręgowych USA (*District Courts*). Ustawa przewiduje odpowiedzialność karną za zerwanie lub uszkodzenie kabla, jednak uzależnia jej rozmiar od stopnia winy, jaką można przypisać osobie dopuszczającej się takiego czynu. Za umyślne zerwanie lub uszkodzenie kabla grozi kara do 2 lat pozbawienia wolności lub kara grzywny do 5000 \$ lub obie te kary, jeżeli sąd uzna to za stosowne²³⁰. Jeżeli uszkodzenie kabla nastąpiło jedynie przez zawinione zaniedbanie (*culpable negligence*), wówczas czyn kwalifikowany jest jako występki (*misdemeanor*) i karany grzywną do 500 \$ lub karą pozbawienia wolności do 3 miesięcy. Ustawa przewiduje wyraźnie w swojej sekcji 9, że za działanie statku lub należącej do niego łodzi ponosi odpowiedzialność i zostaje odpowiednio ukarany jego kapitan. Okolicznością egzoneracyjną może być jedynie fakt, iż uszkodzenie kabla nastąpiło w trakcie akcji ratunkowej prowadzonej w celu ratowania życia lub statku, pod warunkiem, że podjęto środki ostrożności aby zapobiec uszkodzeniu kabla²³¹.

Kongres amerykański dostrzegając w przemyśle narkotyków przez statki poważny międzynarodowy problemem i zagrożenie dla bezpieczeństwa i społecznego dobrobytu Stanów Zjednoczonych, wprowadził w 1980 r. ustawę *Maritime Drug Law Enforcement Act*²³². Przepisy ustawy, znowelizowane w kilka lat później ustawą *Maritime Drug Law Enforcement Prosecution Improvements Act*²³³, uznają za bezprawne produkowanie lub dystrybucję albo posiadanie z zamiarem rozprowadzania, substancji podlegających kontroli²³⁴ na statkach USA, statkach podlegających jurysdykcji Stanów Zjednoczonych oraz przez obywateli amerykańskich na wszystkich statkach. Kary za przestępstwo produkcji lub posiadania narkotyków określone są w *Comprehensive Drug Abuse Prevention and Control Act* z 1970 r.²³⁵. Według sekcji 1010 ustawy osoba, która świadomie i umyślnie wnosi lub posiada na statku substancje podlegające kontroli, podlega karze w wysokości zależnej od ilości i rodzaju posiadanej substancji²³⁶. Minimalne kary zaczynają się od 5 lat a maksymalne sięgają dożywotniego pozbawienia wolności, grzywny zaś od 250 000 \$ do 20 mln \$.

²³⁰ Według sekcji 1 wymienionej wyżej ustawy.

²³¹ *Ibidem*.

²³² Ustawa z 15.09.1980 r., *Pub. L. 96-350, 94 Stat. 1159*, z późniejszymi zmianami.

²³³ Ustawa z 27.10.1986 r., *Pub. L. 99-570, title III, subtitle C, sec. 3201,3202, 100 Stat. 3207-95*.

²³⁴ Pojęcie *Controlled substance* prawo amerykańskie definiuje w ustawie *Comprehensive Drug Abuse Prevention and Control Act* z 1970 r. Obejmuje tą nazwą narkotyki lub inne substancje wyszczególnione w pięciu załącznikach do ustawy (I-V). Termin ten nie obejmuje alkoholi, wina, napojów słodowych lub tytoniu.

²³⁵ Ustawa z 27.10.1970 r., *Pub. L. 91-513, 84 Stat. 1236*, z późniejszymi zmianami.

²³⁶ Przykładowo: za posiadanie 1 kilograma lub więcej substancji zawierającej śladowe ilości heroiny albo 10 gramów lub więcej substancji zawierającej wykrywalne ilości *lysergic acid diadhyllamide* (LSD) grozi kara od 10 lat do dożywotniego pozbawienia wolności lub grzywna w wysokości 4 mln \$ albo obie te kary łącznie.

2.6. MORSKIE PRAWO MIĘDZYNARODOWE PUBLICZNE

Wśród licznych amerykańskich aktów prawnomorskich, które wkraczają w strefę międzynarodowego prawa morza wymienić należy *Outer Continental Shelf Lands Act* z 1953 r., *Intervention on the High Seas Act* z 1974 r. oraz trzy proklamacje prezydenckie regulujące prawne położenie niektórych obszarów morskich: z 1983 r. dotyczącą utworzenia wyłącznej strefy ekonomicznej (*exclusive economic zone*), z 1988 r. dotyczącą rozszerzenia amerykańskiego morza terytorialnego (*territorial sea*) oraz z 1999 r. poświęconą rozszerzeniu strefy przyległej (*contiguous zone*).

Jednym z ważniejszych aktów prawa morskiego, do którego przepisów odwołuje się wiele innych aktów prawnych, jest *Outer Continental Shelf Lands Act*, ustawa z 1953 r.²³⁷. Ten bardzo obszerny akt, oprócz deklaracji Kongresu dotyczącej polityki i jurysdykcji Stanów Zjednoczonych na obszarach szelfu kontynentalnego, przepisów regulujących geologiczne i geofizyczne poszukiwania minerałów²³⁸, badań nad wpływem działań wydobywczych na środowisko naturalne, przepisów dotyczących bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz typowo administracyjnych wymagań dotyczących dokumentów, licencji, rejestracji, a nawet zasad obsady załogami platform wiertniczych, zawiera szereg definicji legalnych dotyczących takich pojęć, jak środowisko morskie²³⁹, strefa brzegowa²⁴⁰, eksploracja morza²⁴¹. Na sformułowane w tym akcie definicje powołują się inne akty dotyczące przemysłowego wykorzystania dna morza i jego zasobów naturalnych²⁴². Przepisy aktu z 1953 r. zebrane są obecnie w tytule 43 *USC Public Lands*.

²³⁷ Ustawa z 7.08.1953 r., rozdz. 345, 67 *Stat. 462*, z późniejszymi zmianami, głównie w *Outer Continental Shelf Lands Amendments Act* – ustawach z 1978 i 1985 r.

²³⁸ Określenie „minerały” obejmuje między innymi: ropę naftową, gaz, siarkę, naturalnie skompresowane, geotermiczne i temu podobne zasoby.

²³⁹ Termin „środowisko morskie” oznacza fizyczne, atmosferyczne i biologiczne komponenty, warunki i czynniki, które interaktywnie determinują wydajność, stan i jakość ekosystemu morskiego, w tym wód morza pełnego, strefy przyległej, obszarów pływów strefy przybrzeżnej, słonych bagien i mokradła w obrębie strefy brzegowej i na szelfie kontynentalnym.

²⁴⁰ Termin „strefa brzegowa” oznacza wody przybrzeżne (z gruntami pod nimi) i przylegający pas wybrzeża, silnie oddziaływujące na siebie. W skład „strefy” wchodzi też wyspy, tereny pływowe, bagna, mokradła, plaże. Zewnętrzny zasięg strefy sięga granicy morza terytorialnego USA, a wewnętrzny waha się od linii brzegowej do miejsca uznanego za konieczne do kontroli pasa wybrzeża, którego użytkowanie ma bezpośredni i znaczący wpływ na wody przybrzeżne.

²⁴¹ Termin „eksploracja” oznacza proces poszukiwania minerałów, obejmujący: (1) badania geofizyczne z użyciem systemów magnetycznych, grawitacyjnych, sejsmicznych lub innych w celu wykrycia lub stwierdzenia obecności takich minerałów, oraz (2) jakiegokolwiek wiercenia, włączając wiercenia szybu, w którym znaleziono ropę naftową lub gaz naturalny w opłacalnych ilościach.

²⁴² Przez „zasoby naturalne” należy rozumieć: ropę naftową, gaz i wszystkie inne minerały, ryby, krewetki, ostrygi, małże, kraby, gąbki i inne zwierzęta morskie. Do zasobów nie zalicza się energii wodnej lub wody użytej do produkcji energii.

W ślad za Konwencją IMO z 1969 r. dotyczącą interwencji państwa na morzu pełnym w razie zagrożenia zanieczyszczeniem olejowym²⁴³, parlament amerykański uchwalił w 1974 r. *Intervention on the High Seas Act*²⁴⁴. Ustawa zezwala ministrowi, któremu podlega *Coast Guard*, na zlecenie i koordynację przedsięwzięć ukierunkowanych na wyeliminowanie zagrożenia zanieczyszczeniem, a więc na podjęcie – gdy okoliczności tego wymagają – działań ratowniczych, a także na usunięcie albo zniszczenie, o ile jest to konieczne, statku lub ładunku, który na skutek kolizji, wejścia na mieliznę lub innego wypadku nawigacyjnego, stał się źródłem zagrożenia zanieczyszczeniem wód i brzegów Stanów Zjednoczonych olejami wymienionymi w konwencji²⁴⁵. Aktualne przepisy ustawy znaleźć można w rozdziale 28 tytułu 33 *USC*.

W proklamacji numer 5030 ogłoszonej w marcu 1983 r.²⁴⁶, ówczesny prezydent Stanów Zjednoczonych Ronald Reagan „z upoważnienia nadanego mu, jako Prezydentowi, przez Konstytucję USA i wynikającego z prawa Stanów Zjednoczonych” proklamował „suwerenne prawa i jurysdykcję Stanów Zjednoczonych Ameryki oraz prawa i swobody wszystkich Stanów w obrębie Wyłącznej Strefy Ekonomicznej” (*Exclusive Economic Zone – EEZ*). Według tekstu proklamacji Wyłączną Strefa Ekonomiczną jest strefa przyległa do morza terytorialnego, włącznie ze strefami przyległymi do morza terytorialnego Stanów Zjednoczonych, Wspólnoty Puerto Rico, Wspólnoty Wysp Północnych Marianów oraz terytoriów i posiadłości Stanów Zjednoczonych. EEZ rozciąga się na odległość 200 mil morskich od linii podstawowej, od której mierzona jest szerokość morza terytorialnego. W przypadkach, gdzie granica morska z sąsiadującym państwem pozostaje do określenia, granica Wyłącznej Strefy Ekonomicznej będzie określona przez Stany Zjednoczone i drugie zainteresowane państwo, zgodnie ze sprawiedliwymi zasadami.

W obrębie EEZ, w granicach dozwolonych przez prawo międzynarodowe, Stany Zjednoczone posiadają:

- suwerenne prawa w celach eksploracji, eksploatacji, ochrony i zarządzania zasobami naturalnymi zarówno żywymi jak i geologicznymi, dna morskiego i wód nad szelfem kontynentalnym, a także w odniesieniu do innych działań, takich jak produkcja energii z wody, prądów i wiatrów, celem ekonomicznej eksploatacji i eksploracji strefy,
- jurysdykcję w odniesieniu do tworzenia i użytkowania sztucznych wysp, instalacji i konstrukcji mających cele ekonomiczne oraz ochrony i zachowania środowiska morskiego.

²⁴³ *International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties*.

²⁴⁴ Ustawa z 5.02.1974 r., *Pub. L. 93-248, 1974, 88 Stat. 8*, z późniejszymi zmianami.

²⁴⁵ Konwencja zalicza do nich: ropę naftową, oleje napędowe (paliwo ciężkie i lekkie) oraz olej smarny.

²⁴⁶ Proklamacja numer 5030 wydana 10.03.1983 r. (*48 F.R. 10605*).

Proklamacja stanowi, iż nie zmienia istniejącej polityki Stanów Zjednoczonych dotyczącej szelfu kontynentalnego, ssaków morskich i ryb, włączając wysoce migracyjne gatunki tuńczyka, które nie podlegają jurysdykcji Stanów Zjednoczonych i wymagają do ich efektywnego zarządzania międzynarodowych umów. Stany Zjednoczone zadeklarowały, iż będą sprawować te suwerenne prawa i jurysdykcję w zgodzie z prawem międzynarodowym. Z zastrzeżeniem suwerennych praw i jurysdykcji Stanów Zjednoczonych, *Exclusive Economic Zone* jest obszarem znajdującym się poza terytorium i morzem terytorialnym USA, na którym wszystkie państwa korzystają ze swobody w nawigacji, przelotu, kładzenia kabli podwodnych i rurociągów i innego zgodnego z prawem wykorzystania morza.

W proklamacji numer 5928 ogłoszonej w grudniu 1988 r.²⁴⁷ ponownie prezydent Ronald Reagan „z upoważnienia nadanego mu, jako Prezydentowi, przez Konstytucję USA i zgodnie z prawem międzynarodowym” proklamował rozszerzenie morza terytorialnego (*Territorial Sea*) Stanów Zjednoczonych Ameryki, Wspólnoty Puerto Rico, Guam, Amerykańskiego Samoa, Stanów Zjednoczonych Wysp Dziewiczych, Wspólnoty Wysp Marianów Północnych i innych terytoriów i posiadłości, nad którymi Stany Zjednoczone sprawują suwerenną władzę – do 12 mil morskich od linii podstawowych USA, określonych zgodnie z prawem międzynarodowym. Prezydent deklaruje dalej, iż „zgodnie z prawem międzynarodowym, ujętym w postanowieniach Konwencji ONZ o Prawie Morza z 1982 r., w obrębie morza terytorialnego Stanów Zjednoczonych statki wszystkich państw korzystają z prawa nieszkodliwego przepływu. Statki i samoloty wszystkich państw korzystają z prawa przejścia tranzytowego przez cieśniny międzynarodowe”.

Z kolei w proklamacji numer 7219 ogłoszonej we wrześniu 1999 r.²⁴⁸ prezydent William J. Clinton proklamował rozszerzenie strefy przyległej (*Contiguous Zone*) Stanów Zjednoczonych Ameryki łącznie ze Wspólnotą Puerto Rico, Guam, Amerykańskim Samoa, Stanami Zjednoczonymi Wysp Dziewiczych, Wspólnotą Wysp Marianów Północnych i innymi terytoriami i posiadłościami, nad którymi Stany Zjednoczone sprawują suwerenną władzę – do 24 mil morskich od linii podstawowych Stanów Zjednoczonych, określonych zgodnie z prawem międzynarodowym, nie naruszając granic morza terytorialnego innego państwa. Prezydent zadeklarował, iż zgodnie z prawem międzynarodowym ujętym w postanowieniach Konwencji ONZ o Prawie Morza z 1982 r., w obrębie strefy przyległej Stanów Zjednoczonych statki wszystkich państw korzystają z wolności morza pełnego w zakresie nawigacji, przelotu, kładzenia kabli podmorskich i rurociągów oraz innego wykorzystania morza dozwolonego prawem międzynarodowym, związanego z tymi swobodami.

²⁴⁷ Proklamacja numer 5928 wydana 27.12.1988 r. (54 F.R. 777).

²⁴⁸ Proklamacja numer 7219 wydana 2.09.1999 r. (64 F.R. 48701, 49844).

3. USCG – ORGAN EGZEKWUJĄCY PRAWO MORSKIE

Powołana do życia w styczniu 1915 r. Straż Przybrzeżna USA (*United States Coast Guard*)²⁴⁹ jest formacją wojskową, wchodzącą w skład sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych²⁵⁰. Od 1.03.2003 r. *USCG* funkcjonuje przy Ministerstwie Bezpieczeństwa Wewnętrznego (*Department of Homeland Security*). W czasie wojny lub jeśli prezydent tak zarządzi, *Coast Guard* działa w ramach Marynarki Wojennej i podlega rozkazom jej dowódcy.

Oprócz wymienionych wcześniej, typowo administracyjnych funkcji sprawowanych przez *USCG*, do podstawowych obowiązków amerykańskiej Straży Przybrzeżnej należy:

- egzekwowanie wszystkich przepisów federalnych mających zastosowanie na morzu pełnym²⁵¹ i wodach podlegających jurysdykcji Stanów Zjednoczonych²⁵²;
- stosowanie, promulgowanie i egzekwowanie przepisów dotyczących bezpieczeństwa życia i mienia na morzu;
- ustanawianie, utrzymywanie i obsługa pomocy nawigacyjnych, sprzętu do łamania lodu i do niesienia pomocy, zgodnie z potrzebami obronności narodowej i porozumieniami międzynarodowymi;
- uczestniczenie w badaniach oceanograficznych;
- utrzymywanie stanu gotowości do działania w czasie wojny jako wyspecjalizowanej służby Marynarki Wojennej.

W celu egzekwowania prawa, ustawy z 1949 i 1950 r.²⁵³ przyznają *USCG* uprawnienie do prowadzenia śledztwa, dokonywania przesłuchań, inspekcji, przeszukań, konfiskaty i aresztu na wodach pełnych i wodach podległych jurysdykcji Stanów Zjednoczonych, aby zapobiegać, wykrywać i przeciwdziałać naruszaniu prawa USA. W tym celu oficerowie Straży mogą o każdej porze wejść na każdy statek przebywający w obrębie jurysdykcji USA, przeprowadzić wywiad z osobami znajdującymi się na nim, sprawdzić dokumenty statku, dokonać inspekcji, rewizji lub przeszukania używając wszystkich koniecznych w tym celu środków. Jeżeli w rezultacie takich działań okaże się, iż miało miejsce naruszenie prawa USA przez jakąkolwiek osobę i należy dokonać aresztowania, osoba ta ma być aresztowana, a jeżeli uciekła na ląd, ma być niezwłocznie ścigana i tam aresztowana. Jeżeli działania operacyjne

²⁴⁹ Jest nieporozumieniem nazywanie amerykańskiej służby *Coast Guard* „strażą portową”, tak jak to ma miejsce w podręczniku R. Tokarczyka, *Prawo amerykańskie*, wyd. VI, s. 326.

²⁵⁰ Sekcja 1 tytułu 14 *USC* (ustawa z 4.08.1949 r., rozdz. 393, 63 *Stat.* 496).

²⁵¹ Według definicji z tytułu 33 *CFR* § 2.05-1(a) „morze pełne” (*high seas*) oznacza wszystkie wody, które nie są ani wodami terytorialnymi ani wodami wewnętrznymi Stanów Zjednoczonych lub innego kraju obcego.

²⁵² Definicję „wód podlegających jurysdykcji USA” podano, za tytułem 33 *CFR*, § 2.05-30, w rozdziale III niniejszego artykułu, omawiającym zagadnienia jurysdykcyjne.

²⁵³ Ustawa z 4.08.1949 r., rozdz. 393, 63 *Stat.* 502 i z 3.08.1950 r., rozdz. 536, *sec. 1*, 64 *Stat.* 406.

USCG wykaza, że miało miejsce naruszenie prawa mogące skutkować konfiskatą statku albo ładunku, bądź mogące powodować odpowiedzialność finansową statku, wówczas, jeżeli to konieczne, dla zabezpieczenia zapłacenia grzywny lub kary, statek taki albo ładunek (lub jedno i drugie) mają być aresztowane (zajęte).

Powagę i rangę władzy Straży Przybrzeżnej USA oddaje przepis zamieszczony w sekcji 637 tytułu 14 *USC*. Zezwala on oznakowanemu okrętowi Straży Przybrzeżnej do pościgu a po oddaniu strzału ostrzegawczego do ostrzelania statku, który nie zatrzymał się na jego polecenie. Dowódca okrętu *USCG* i osoby działające pod jego rozkazami nie ponoszą kar i nie odpowiadają za straty, które wyniknęły na skutek ostrzelania statku. W przypadku, gdy ktoś został zabity lub ranny i dowódca okrętu Straży Przybrzeżnej lub inna osoba wykonująca jego polecenia została oskarżona lub aresztowana z tego powodu – zostają oni zwolnieni za kaucją²⁵⁴.

ZAKOŃCZENIE

Gdyby ułożono przedstawione w całym artykule akty prawne w porządku chronologicznym, to bez trudu można byłoby zauważyć, że przez ponad półtora wieku prawo morskie regulowało jedynie stosunki powstające w żegludze morskiej. Centralny punkt zainteresowania tak ujmowanego prawa morskiego stanowił statek i to statek, jako środek przewozowy, co prowadziło do traktowania prawa morskiego jako części prawa przewozowego²⁵⁵. Dopiero w drugiej połowie XX w. zaczęły pojawiać się akty regulujące inne niż żeglugowe zagadnienia. Związane to było z rozszerzeniem działalności człowieka prowadzonej w środowisku morskim, co z kolei doprowadziło do zmiany w ujmowaniu prawa morskiego. Ta prawidłowość zaznacza się nie tylko w prawie amerykańskim. Jednak w prawie tym widać szczególną dynamikę w uchwalaniu aktów prawnomorskich. Tym samym wskazuje to na zmieniającą się rolę źródeł prawa morskiego od zwyczajowego do stanowionego. Ewidentnym tego przykładem jest całościowa rewizja aktów amerykańskiego prawa morskiego w 1983 r. i wprowadzenie do prawa stanowionego *USC* tytułu 46 *Shipping*. Przy okazji należy zaznaczyć, że zmiany jakich wówczas dokonano, spowodowały iż po wielu starych aktach prawa morskiego pozostały jedynie niewielkie fragmenty, o czym należy pamiętać sięgając do oryginalnych dokumentów Kongresu, tym bardziej, że w systemie prawa amerykańskiego nie praktykowane jest wydawanie aktów ujednoczonych. Jedynym wiarygodnym źródłem poznania aktualnych przepisów prawa morskiego – poza oczywiście nowo uchwalonymi aktami traktującymi całościowo o jakichś zagadnieniach –

²⁵⁴ Ustawa z 18.11.1988 r., *Pub. L. 100-690, title VII, sec. 7401(a), 102 Stat. 4483*.

²⁵⁵ J. Łopuski, *Prawo morskie*, Bydgoszcz 1996, t. I, cz. I, s. 25.

są poszczególne tytuły ze zbioru *United States Code* wraz z oficjalnymi suplementami.

Prawo amerykańskie jest zbiorem przepisów, po którym poruszanie się jest trudne dla osób nie przywykłych do poruszania się w systemie prawa wywodzącego się z *common law*, choć niebezpieczne o ile nie wiąże się z próbą wykorzystania ich do celów praktycznych. W takim przypadku nieodzowna jest pomoc doświadczonego przewodnika w postaci lokalnego adwokata. W dzisiejszych czasach zapewne łatwiej jest dotrzeć do źródeł prawa USA dzięki sieci internetowej, jednak spotkać tam można również strony nieautoryzowane, o bardzo małej wiarygodności, często zawierające polemiczne i polityczne komentarze do aktów uchwalonych przez Kongres. Zawartość niniejszego artykułu dzięki oryginalnym, aktualnym i wiarygodnym źródłom informacji, może stanowić pewne skromne kompendium wiedzy o współczesnych przepisach stanowionego prawa morskiego USA.

MARITIME LAW IN THE USA – CONTEMPORARY SYSTEMATICS, SOURCES AND DESCRIPTION OF SELECTED LEGAL ACTS (Summary)

This paper presents a short description of about two hundred selected regulations from the broad field of maritime law. For the purpose of simplicity, they were categorized according to current trends in maritime law theory. The author created several groups of acts, the rules of which belong to the same legal branch, i.e., maritime administrative law, maritime civil law, maritime labor law, maritime criminal law, regulations on marine fisheries and the protection of marine resources, international maritime law. The tasks of the American Coastguard, the body responsible for executing maritime law in the USA, are also discussed.

For over a century and a half, maritime law only regulated relationships within marine sailing. The vessel, as a transporter of cargo, constituted the central point in this approach, which led maritime law to come to be viewed as a segment of shipping law.

It was not until the second half of the twentieth century that legislation began to regulate aspects other than sailing. This was in response to the broadening of human activity in the marine environment and led to changes in the understanding of maritime law. However, the advantage of statutory law over common law is clear. An example of this is the total revision of American maritime law in 1983 and the introduction of United States Code Title 46 Shipping to statutory law. It should also be emphasized that these changes left only skeletons of many of the older maritime laws. This should be borne in mind

when researching original congressional documents especially since there is no practice of issuing standardizing legislation in the American legal system.

American law is comprised of a collection of legislation that is difficult to navigate for those unaccustomed to working with a legal system that originated from common law.

The content of this paper, thanks to its original, up-to-date, and reliable information, constitutes a compendium of knowledge regarding the contemporary regulations of the statutory maritime law of the USA.