

MAŁGORZATA ANNA NESTEROWICZ

SZKODA SPOWODOWANA ZANIECZYSZCZENIEM OLEJOWYM
WEDŁUG KONWENCJI CLC I OIL POLLUTION ACT

I. Przed przystąpieniem do przedstawienia problematyki szkody spowodowanej zanieczyszczeniem olejowym morza należy najpierw wskazać na instytucję globalnego ograniczenia odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich. Właściciel statku, w razie wielkiego wypadku, gdy roszczenia wnosić będą właściciele ładunku, poszkodowani pasażerowie, właściciel drugiego statku, który uległ uszkodzeniu, administracja państwowa, która musiała usunąć wrak, nie zapłaci większego odszkodowania niż suma obliczona na podstawie tonażu jego statku (obecnie według konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r.). Nie zawsze owa maksymalna suma wystarcza na pokrycie wszystkich roszczeń. Wtedy zostają one zaspokojone proporcjonalnie. Natomiast przy wypadku o katastrofalnych rozmiarach, szczególnie takim, który pociąga za sobą zanieczyszczenie środowiska, szkody są wyjątkowo duże. Osób poszkodowanych jest znacznie więcej i są to nie tylko te osoby, które ponosiły ryzyko podróży morskiej razem z właścicielem statku i osiągnęłyby zysk w razie pomyślnie zakończonej podróży (np. właściciele ładunku), ale także osoby trzecie, nie związane z transportem morskim (np. rybacy ponoszący szkody w wyniku zanieczyszczenia łowisk).

II. Sytuacja taka nastąpiła w 1967 r., gdy tankowiec „Torrey Canyon” uległ wypadkowi u wybrzeży w Wielkiej Brytanii i wskutek tego ładunek 120 000 t oleju został wypuszczony do morza¹. Społeczność międzynarodowa zrozumiała, że tradycyjne ograniczenie odpowiedzialności właściciela statku uniemożliwia pokrycie znacznych szkód, jakie może spowodować na morzu tankowiec². W rezultacie w 1969 r. uchwalona została konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejowym morza (Konwencja CLC)³. Konwencja stanowi, że w razie zanieczyszczenia morza olejem wyciekłym ze statku właściciel tego statku odpowiada za zaistniałą szkodę. Odpowiada on na zasadzie ry-

¹ M. L e B i h a n, *La pollution des mers par les hydrocarbures et l'affaire de 'Torrey-Canyon'*, „La Revue Maritime” 1969, s. 185; C. H u e t, *A propos du 'Torrey Canyon' ou le diable dans le mazout*, „Le Revue Maritime” 1969, s. 317 i n.; G. W. K e t o n, *The Lessons of the Torrey Canyon, English Law Aspects*, „The Current Legal Problems” 1968, s. 94 i n.

² E. G o l d, *Marine Pollution – The Evolution of Prevention, Liability and Compensation Regimes – An Overview*, „Acta Universitatis Nicolai Copernici”, z. 205, Toruń 1990, s. 45 i n.

³ R. R. C h u r c h i l l, A. V. L o w e, *The law of the sea*, Manchester 1991, s. 265 i n.; Christopher H i l l, *Maritime Law*, London 1989, s. 285 i n.

zyka, tj. niezależnie od tego, czy ponosi winę czy nie. Jego odpowiedzialność może być wyłączona, o ile szkoda została spowodowana na skutek siły wyższej (a więc zdarzenia o charakterze wyjątkowym, nieuniknionym i nieodpartym), akt wojenny, działania zbrojne, wojnę domową lub powstanie, całkowicie przez działanie lub zaniechanie osoby trzeciej, które miało na celu spowodowanie szkody lub też całkowicie przez zaniechanie lub inny szkodliwy akt jakiegokolwiek rządu lub władzy odpowiedzialnej za utrzymanie świateł lub innych pomocniczych środków nawigacyjnych. Oprócz tego, jeśli szkoda została spowodowana w całości lub części wskutek działania lub zaniechania poszkodowanego, z winy umyślnej lub nieumyślnej, odpowiedzialność właściciela statku w stosunku do niego może być wyłączona lub zmniejszona (art. III)⁴.

Jak już wspomniano, właściciel statku nie odpowiadał powyżej pewnej sumy obliczonej na podstawie tonażu jego statku. Konwencja CLC również wprowadziła taki limit, jednakże był on wyższy niż w obowiązującej wtedy konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich z 1957 r. Limit wynosił 2000 Franków Poincaré od każdej tony statku, maksymalnie 210 mln FP. W 1976 r. zmieniono jednostkę obliczeniową na SDR (Specjalne Prawa Ciągnięcia) i według nowego Protokołu maksymalna odpowiedzialność wynosiła 133 SDR od każdej tony statku, ale nie więcej niż 14 mln SDR. Właściciel statku tracił prawo do limitu, jeśli szkoda została spowodowana przez jego winę własną; wtedy jego odpowiedzialność stawała się nieograniczona (art.V)⁵.

Jak wcześniej wspomniano, właściciel statku odpowiadał za **szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem morza olejem**. Artykuł 1 konwencji stanowił, że szkoda spowodowana zanieczyszczeniem oznacza:

- stratę lub szkodę spowodowaną poza statkiem przewożącym olej przez zanieczyszczenie wynikające z wycieku lub wypuszczenia oleju ze statku, gdziekolwiek taki wyciek lub wypuszczenie może nastąpić;
- koszty środków zapobiegawczych i stratę lub szkodę spowodowaną przez środki zapobiegawcze.

Dalsze definicje wyjaśniają, że środki zapobiegawcze to wszelkie rozsądne środki podjęte przez jakąkolwiek osobę **po zaistnieniu wypadku** w celu zapobieżenia lub zmniejszenia szkody spowodowanej zanieczyszczeniem. Natomiast wypadek oznacza jakiegokolwiek zdarzenie, lub serię zdarzeń, mających to samo źródło, które jest przyczyną szkody spowodowanej zanieczyszczeniem⁶. Konwencja ma zastosowanie tylko do szkód spowodowanych zanieczyszczeniem powstałych na terytorium państwa łącznie z morzem terytorialnym i środków zapobiegawczych podjętych gdziekolwiek (art. II).

⁴ Por. J. Ł o p u s k i, [w:] *Prawo morskie*, t. II (2), Bydgoszcz 2000, s. 173 i n.; M.H. K o z i ń s k i, *Odpowiedzialność cywilna za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem moha*, „Prawo Morskie”, t. XII, 1999, s. 60.

⁵ D. W. A b e c a s s i s, R. L. J a r a s h o w, *Oil Pollution from Ships, International, United Kingdom and United States Law and Practice*, London 1985, s. 193 i n.

⁶ *Ibidem*, s. 206.

Taka definicja szkody wyrządzonej środowisku jest niejasna i rodzi poważne trudności w jej kompensacji. Pierwszy problem stanowi kwestia, jak zmierzyć stratę lub szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem. W wyniku wycieku oleju do morza ogromny obszar wody zostaje zanieczyszczony, giną organizmy morskie, nie ma więc wątpliwości, że szkoda wystąpiła. Nie wiadomo jednakże, jak ją zmierzyć, jaki ekwiwalent pieniężny zastosować, aby później żądać określonej sumy od właściciela statku tytułem rekompensaty. Ten problem pozostawia się prawom krajowym, ale nie wszystkie mają odpowiednie regulacje. Jeśli nawet mają, system ten nie zapewnia jednolitości, do jakiej powinno dążyć prawo międzynarodowe.

Jednym z ustawodawstw regulujących obliczanie szkody na środowisku jest prawo rosyjskie. „Metodyka” stanowi, że określona ilość oleju wypuszczona do morza zanieczyszcza określoną ilość wody i to kosztuje określoną sumę pieniędzy. Dlatego przy zanieczyszczeniu Bałtyku spowodowanym przez tankowiec „Antonio Gramsci” w 1979 r. ZSRR mógł żądać stosunkowo wysokiej sumy za zanieczyszczone morze, podczas gdy Szwecja, która takich regulacji w prawie krajowym nie ma, mogła żądać tylko tyle, ile kosztowała akcja usuwania oleju, co było znacznie mniej, niż otrzymał ZSRR.

W 1978 r. grecki tankowiec „Zoe Colocotroni” uległ wypadkowi u brzegu Puerto Rico. Do morza zostało wypuszczonych 5000 t oleju. Duży obszar morza został zanieczyszczony, w wyniku czego wyginęło wiele organizmów morskich. Zanieczyszczony został także brzeg, gdzie obumarło wiele drzew. Sąd USA⁷ zastosował następującą metodę obliczania szkody ekologicznej⁸. Obliczył, ile organizmów wyginęło w akrze wody, pomnożył to przez liczbę zanieczyszczonych akrów morza i wreszcie przez najniższą cenę organizmu morskiego, który można było nabyć w handlu. Na brzegu natomiast ustalił liczbę obumarłych drzew, pomnożył przez cenę, za jaką można było kupić sadzonki, i dodał koszt pięcioletniej hodowli i pielęgnacji aż do osiągnięcia przez nie odpowiedniego wzrostu⁹. Rząd Puerto Rico zaznaczył, że nie zamierza podejmować się akcji restytucji zanieczyszczonego środowiska, niemniej zastosował taką teoretyczną metodę zmierzenia wartości pieniężnej szkody. Sąd apelacyjny¹⁰ nie uznał powyższego rozumowania. Stwierdził, że niektóre organizmy nie mają swojej ceny w handlu, niemniej ich wartość dla życia w morzu jest bardzo istotna. Innych organizmów nie warto kupować, bo one same rozmnożą się w czystym znów morzu. Mimo to przywrócenie środowiska do poprzedniego stanu może być czasami nieopłacalne. W wypadku obumarłego lasu prawdopodobnie lepiej byłoby nabyć taki sam grunt, z takimi samymi drzewami, w innej lokalizacji. Taką cenę należałoby wtedy rozważyć. Sprawa nigdy nie została zakończona. Strony doszły do porozumienia poza sądem, tak więc nie będzie

⁷ Commonwealth of Puerto Rico v. M/V Zoe Colocotroni, 628 F.2d 652 (1st Cir. 1980).

⁸ USA nie przystąpiły do Konwencji CLC, ale sprawa ta jest modelowym przykładem, jak próbowano obliczyć wartość szkody ekologicznej.

⁹ Zwraca na to uwagę J. Łopuski, *op.cit.*, s. 184 i n.

¹⁰ Commonwealth of Puerto Rico, et al., Plaintiffs, Appellees, v. The S.S. Zoe Colocotroni, Her Engines, Appurtenances, etc. et al., Defendants, Appellants, U.S. Court of Appeals, 628 F. 2d 652 (1st Cir. 1980).

nam dane odkryć, jaką metodę obliczenia szkody ekologicznej zastosowałyby sąd apelacyjny¹¹.

Niektóre kraje obliczają szkodę ekologiczną na podstawie wydatków, jakie administracja poniosła w celu oczyszczenia zanieczyszczonego terenu lub przywrócenia środowiska do stanu poprzedniego (oczyszczanie plaży, naprawa dróg, zatrudnienie dodatkowego personelu, koszt użytych środków chemicznych, etc.). Każde państwo uznaje zasadę *restitutio in integrum*, czyli odszkodowanie za niezbędne koszty poniesione w celu naprawy uszkodzonej rzeczy. Taki sposób kalkulacji szkody ekologicznej z pewnością wydaje się łatwiejszy i bardziej logiczny. Roszczenia o zwrot kosztów oczyszczania środowiska i przywrócenia go do poprzedniego stanu wniósł m.in. rząd Francji w sprawie „Amoco Cadiz”, gdy tankowiec spowodował wyciek 230 000 t oleju do morza u wybrzeży Bretanii w 1978 r.¹² (proces odbył się w USA według prawa amerykańskiego, poza zasięgiem Konwencji CLC) i w sprawie „Tanio” w 1980 r. (tu odszkodowanie wypłacił Fundusz Olejowy) oraz rząd szwedzki przeciwko radzieckiemu tankowcowi „Jose Marti”, który w 1981 r. osiadł na mieliźnie w obrębie archipelagu sztokholmskiego i wypuścił do morza 1000 t oleju¹³.

W ramach kosztów akcji oczyszczania środowiska, m.in. w sprawach „Antonio Gramsci” (1979) i „Thuntank 5” (1986), pojawił się problem tzw. kosztów dodatkowych i stałych personelu poniesionych przez administrację szwedzką i fińską. Koszty dodatkowe oznaczają dodatkowo zatrudniony personel lub nadgodziny stałego personelu. Koszty stałe oznaczają pracę stałego personelu w ramach ich godzin pracy. Koszty dodatkowe są zawsze uznawane przez Fundusz. Jeśli chodzi o koszty stałe, to postanowiono, że określony ich procent powinien być zwracany, gdyż jest w interesie Funduszu, aby administracja zatrudniała własne siły, a nie prywatne firmy, które będą w większości wypadków znacznie droższe. Koszty te powinny jednak pozostawać w bezpośrednim związku z akcją oczyszczania¹⁴.

Definicja szkody ekologicznej wprowadzona przez Konwencję CLC nie wyjaśnia także, kto ma prawo żądać odszkodowania z tytułu zanieczyszczenia środowiska. Ta kwestia także zostaje pozostawiona prawu krajowemu. Według ogólnych reguł prawa osoba, która jest właścicielem rzeczy, ma prawo żądać odszkodowania, gdy rzecz będąca jej własnością ulegnie uszkodzeniu. Z jakiego tytułu więc i kto miałby żądać odszkodowania za zanieczyszczenie morza lub jego brzegu? Łatwiejszą sytuację mają kraje, których prawo wyraźnie przewiduje, że morze i grunt są własnością państwa. Tak było we wspomnianym przypadku odpowiedzialności za szkodę spowodowaną przez tankowiec „Antonio Gramsci”.

¹¹ D. W. A b e c a s s i s, R. L. J a r a s h o w, *op.cit.*, s. 551; E. D. B r o w n, *Making the Polluter Pay for Oil Pollution Damage to the Environment: A Note on the Zoe Colocotroni Case*, „Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly” 1981, s. 323.

¹² P. B o n a s s i e s, *Etats-Unis d’Amerique. La decision ‘Amoco Cadiz’*, „Droit Maritime Francais” 1984, s. 688 i n.; *The Amoco Cadiz*, „Lloyd’s Law Reports” 1984, vol. 2, s. 304; A. K i s s, *L’affaire de l’Amoco Cadiz: responsabilité pour une catastrophe écologique*, „Journal de Droit International” 1985, s. 575; *M.S. Amoco Cadiz*, „European Transport Law” 1979, s. 781 i n.

¹³ IOPC Fund Annual Report 1985, 1988.

¹⁴ IOPC Fund Annual Report 1988, 1989.

Na nieco innej zasadzie odszkodowania może żądać rząd federalny USA. Prawo amerykańskie stworzyło w tym celu dwie doktryny. Według jednej, rząd amerykański jest kuratorem środowiska (*trustee*) i ma środowisko w swojej pieczy, po to, aby mogło z niego korzystać całe społeczeństwo. Dlatego ma także obowiązek utrzymać je w czystości, zapobiegać wypadkom i otrzymywać odszkodowania w imieniu społeczeństwa z tytułu szkody na środowisku.

Druga doktryna uważa rząd amerykański za *parens patriae*, ojca ojczyzny, nadając mu quasi suwerenne prawa do zarządzania ziemią i morzem. Rezultat jest taki sam – rząd amerykański może otrzymać odszkodowanie za uszkodzenie środowiska. Według prawa amerykańskiego i doktryny trustu, rząd Puerto Rico miał legitymację czynną do wnioskowania o odszkodowanie z tytułu uszkodzenia środowiska w sprawie „Zoe Colocotroni”. W imieniu rządu występował organ administracji desygnowany dla kwestii ochrony środowiska – The Quality Environmental Board.

W przypadku Wielkiej Brytanii, Korona jest właścicielem wód morza terytorialnego. Dzięki takiej konstrukcji oddaje wody w dzierżawę rybakom i innym osobom, które chcą z nich korzystać w sposób komercyjny i osoby te wnoszą do Korony określoną opłatę. W razie zanieczyszczenia Korona może żądać odszkodowania z tytułu strat finansowych.

Peter Wetterstein proponuje, aby legitymację czynną do wnoszenia roszczeń przeciw właścicielowi statku zanieczyszczającego udzielić organizacjom ochrony środowiska, które podjęłyby się także akcji oczyszczania¹⁵.

W 1985 r. grecki tankowiec „Patmos” zderzył się z hiszpańskim tankowcem u brzegów Sycylii i wypuścił do morza 700 t oleju¹⁶. Większa część wypuszczonego oleju podryfowała z wiatrem na pełne morze, a do wybrzeża sycylijskiego dotarło jedynie kilka ton. Akcja oczyszczająca została podjęta przez władze lokalne, które otrzymały zwrot kosztów. Ministerstwo Marynarki Handlowej Włoch wniosło roszczenie o odszkodowanie w wysokości 20 mld lirów, zmienione następnie na 5 mld lirów z tytułu uszkodzenia środowiska. Fundusz Olejowy nie uznał roszczenia Ministerstwa twierdząc, że nie poniosło ono żadnej bezpośredniej materialnej szkody, a samego roszczenia z tytułu „czystej szkody ekologicznej” wnieść nie może, bo wody morza terytorialnego nie są własnością państwową, ale stanowią *res communis omnium* – własność publiczną¹⁷. Decyzję Funduszu potwierdził sąd pierwszej instancji w Messynie, natomiast Sąd Apelacyjny przyznał rządowi włoskiemu odszkodowanie w wysokości 2 mld lirów ze strony właściciela statku z tytułu szkody na środowisku (zanieczyszczone wody, wymarłe ryby i plankton) obliczonej na zasadzie sprawiedliwości (*equity*) według art. 1226 włoskiego kodeksu cywilnego. Suma ta nie przekroczyła górnej granicy funduszu ograniczenia odpowiedzialności właściciela statku, tak że rząd włoski nie musiał już kierować swojego roszczenia do Funduszu, gdzie prawdopodobnie zostałyby ono odrzucone¹⁸.

¹⁵ P. Wetterstein, *Trends in Maritime Environmental Impairment of Liability*, LMCLQ 1994, s. 240.

¹⁶ Fundusz uważa, że było to 700 t, natomiast rząd włoski twierdzi, że było to 2000 t.

¹⁷ D.W. Abecassis, *Oil Pollution: Patmos*, LMCLQ 1987, s. 275; IOPC Fund Annual Report 1988.

¹⁸ A. Meriardi, *The Patmos and Haven Cases: Recent Developments*, „The International Journal of Marine and Coastal Law”, vol. 4, no. 3, August 1994, p. 389.

Sześć lat później, w 1991 roku, cypryjski tankowiec „Haven” zapalił się, wybuchł u wybrzeży Genui we Włoszech wypuszczając do morza 10 000 t oleju. Rząd włoski wniósł roszczenie do Funduszu w wysokości 261 mld lirów (103 mln funtów) z tytułu oczyszczenia morza z oleju (koszt sprzętu, dispersantów i pracy ludzkiej) i w wysokości 100 mld lirów (40 mln funtów) z tytułu szkody ekologicznej (podczas gdy roszczenie rządu francuskiego obejmowało tylko koszty oczyszczenia). Gdy Fundusz odpowiedział (na podobnej zasadzie jak w sprawie „Patmos”), że nie może uznać drugiego roszczenia bez przedstawienia kosztów faktycznie poniesionych, rząd włoski przedstawił roszczenie ponownie. Tym razem składało się ono z kosztów faktycznie poniesionych, tj. replantacji 43 hektarów lasu, usunięcia wraku statku, odtworzenia flory biologicznej morza, ale także z roszczeń o odszkodowanie za erozję plaży, zanieczyszczone morze i powietrze, które miałyby być rozpatrzone na zasadach sprawiedliwości (*equity*). Fundusz odmówił uznania tzw. *non-quantifiable elements of the damage*, tj. elementów szkody, których nie można przedstawić w wartościach finansowych na podstawie poniesionych wydatków, i wypłacił odszkodowanie z tytułu obu roszczeń w wysokości 84 mln funtów¹⁹.

Podobne roszczenia mogą być różnie traktowane w zależności od tego, jakie prawo rządzi procesem. Nie jest dobrze dla jednolitości prawa międzynarodowego pozostawienie tak ważnych kwestii do rozwiązania przez prawa krajowe²⁰.

Jak wcześniej zaznaczono, konwencja dotyczy tylko szkody poniesionej w obrębie terytorium i wód terytorialnych państwa. Gdyby więc wypadek nastąpił na pełnym morzu lub nawet w obrębie wyłącznej strefy ekonomicznej, państwo nie może domagać się odszkodowania z tytułu uszkodzenia środowiska lub przywracania go do poprzedniego stanu.

Według wcześniej cytowanej ogólnej zasady prawnej, właściciel rzeczy może żądać odszkodowania z tytułu jej uszkodzenia. Tak więc w każdym systemie prawnym odszkodowania żądać będą mogli właściciele łodzi, których maszyny zostały zanieczyszczone przez olej wyciekły do morza lub rybacy, których sieci zostały zniszczone i będą musieli kupić nowy sprzęt. Podobnie według podstawowych zasad prawa cywilnego w każdym systemie odszkodowania będą mogły żądać osoby poszkodowane z tytułu uszczerbku na zdrowiu lub w razie ich śmierci osoby bliskie – pośrednio poszkodowane. Takie roszczenia nie zdarzają się często w sprawach po wypadkach olejowych, np. w opisywanej poniżej sprawie tankowca „Braer” pojawiło się roszczenie współwłaściciela firmy zajmującej się przetwórstwem rybnym o zadośćuczynienie z tytułu poniesionego uszczerbku na zdrowiu psychicznym. Powód dowodził, że w wyniku niestabilności rynku i cen oraz niepewnej przyszłości spowodowanej wypadkiem cierpiał ogromny stres. Fundusz Olejowy odrzucił roszczenie

¹⁹ IOPC Fund Annual Report 1994, 1996. Włoska delegacja protestowała przeciwko tak restryktywnemu ujęciu szkody ekologicznej podczas prac 17 Grupy Roboczej w 1994 r. zajmującej się definicją szkody spowodowanej zanieczyszczeniem. Przedstawiciele Włoch stwierdzili nawet, że z tego powodu Protokół z 1992 nie zostanie przez ich kraj ratyfikowany. Tak się jednak nie stało.

²⁰ A. L o w e l l D o u d, *Compensation for Oil Pollution Damage: Further Comment on the Civil Liability and Compensation Fund Conventions*, „Journal of Maritime Law and Commerce”, vol. 4, no. 4, July 1973, s. 532.

uznając, że powód nie jest w stanie udowodnić związku pomiędzy swoim uszczerbkiem na zdrowiu psychicznym a wypadkiem.

Niejasna definicja szkody ekologicznej w Konwencji CLC nie pozwala zdecydować, czy poszkodowani mogą wnosić roszczenia z tytułu utraconych korzyści, tzw. czystej szkody ekonomicznej²¹. Ta kwestia, podobnie jak i poprzednie niejasności, pozostawiona została do wyjaśnienia prawom krajowym. Ustawy krajowe bardzo ostrożnie dają poszkodowanym prawo do otrzymania odszkodowania z tytułu utraconych korzyści. Takie roszczenie zazwyczaj akceptuje się, jeżeli szkoda wynikła bezpośrednio w następstwie zanieczyszczenia (np. prawo francuskie), a w niektórych krajach dodatkowo, jeśli wynikła ona jednocześnie z tytułu uszkodzenia rzeczy, której poszkodowany był właścicielem (systemy *common law*)²².

W praktyce Funduszu Olejowego roszczenia o odszkodowanie z tytułu utraconych zarobków i czystej szkody ekonomicznej rozpatruje się pod kątem odległości geograficznej centrum aktywności powoda do miejsca wypadku, stopnia, w jakim powód jest zależny od zanieczyszczonego dobra naturalnego oraz istnienia alternatywnych możliwości rynkowych dla działalności powoda²³. W razie roszczeń przemysłu turystycznego dzieli się powodów na tych, którzy świadczą swoje usługi bezpośrednio turystom (np. hotele, restauracje) i którzy bezpośrednio ucierpią z powodu zmniejszonej liczby gości oraz na tych, którzy świadczą swoje usługi także w tej dziedzinie, ale nie bezpośrednio turystom (np. pralnia piorąca pościel hotelową, przedsiębiorstwo dostarczające mrożone owoce morza do hoteli²⁴). Pierwsza grupa z zasady otrzymuje odszkodowanie. Tak więc będą zaspokojone roszczenia właścicieli hoteli i restauracji nadbrzeżnych, których odwiedzi znacznie mniej gości z powodu utraty atrakcyjności turystycznej przez region, mimo że środowisko nie stanowi ich własności, ale ich zarobki bezpośrednio zależą od czystego morza. Na podobnej zasadzie, ze względu na bezpośrednią zależność od morza, akceptuje się roszczenia rybaków, którzy nie będą mogli łowić ryb w zanieczyszczonych wodach²⁵, przedsiębiorstw przetwarzających i pakujących ryby, etc. Roszczenia rybaków były uznane w sprawach wypadków japońskich (np. „Shiota Maru” – 1982, „Fukutoku Maru” – 1982, „Koei Maru No. 3” – 1983, „Taiko Maru” – 1993)²⁶ i koreańskich (np. „Keumdong No. 5” – barka koreańska, która 1993 r. wypuściła do morza u wybrzeży Korei 1280 t oleju. Fundusz Olejowy zaspokoił roszczenia rybaków z tytułu utraconych zarobków w wysokości 4, 2 mln funtów brytyjskich). Roszczenia właścicieli hoteli i rybaków były

²¹ P. W e t t e r s t e i n, *Oil Pollution and Pure Economic Loss*, „Annuaire de Droit Maritime et Oceanique”, T. XIV, Paris 1996, s. 37 i n.

²² D. M a r s h a l l, *Liability for Pure Economic Loss Negligently Caused – French and English Law Compared*, „International and Comparative Law Quarterly”, vol. 24, October 1975, s. 748 i n.

²³ M. J a c o b s s o n, *Ren förmögenhetsskada i internationellt perspektiv*, Festskrift till Ulf K. Nordenson, Stockholm 1999, s. 213 i n.

²⁴ IOPC Fund Annual Report 1997.

²⁵ Rybacy mogą wnosić roszczenia w dwóch wypadkach: gdy wody morskie są zanieczyszczone i ryby wyginęły, tak że nie mogą oni prowadzić normalnej działalności oraz gdy władze państwa wprowadziły zakaz połowu w określonych wodach.

²⁶ IOPC Fund Annual Report 1983, 1985.

uznane przez Fundusz Olejowy w wypadku liberyjskiego tankowca „Sea Empress” w 1996 r. u wybrzeży Walii. Fundusz przyznał odszkodowanie 132 rybakom w wysokości 5,7 mln funtów i 359 hotelom i pensjonatom w wysokości 2 mln funtów (odrzucano około 100 roszczeń). Z kolei w 1991 r., po wypadku „Haven” u brzegu Włoch i Francji pomiędzy Genuą a Tulonem, Fundusz zdecydował wypłacić odszkodowanie wszystkim restauracjom, hotelom, butikom i sklepom obsługującym turystów, które znajdowały się na wybrzeżu. Uznano, że do wszystkich jednostek znajdujących się w zanieczyszczonym rejonie powinny być zastosowane te same warunki²⁷. W 1992 r. Fundusz uznał roszczenia rybaków i poławiaczy owoców morza i innych osób prywatnych, w tym operatora promowego, który musiał wstrzymać kursy promu w okresie, gdy port La Coruna w Hiszpanii był zamknięty z powodu zanieczyszczenia olejem wyciekłym z greckiego tankowca „Aegean Sea”²⁸.

Należy postawić pytanie, jak daleko sięga uznawanie roszczeń o utracone korzyści. Wiele z nich nie jest uznawanych. W omawianym wypadku „Sea Empress” rozpatrywano roszczenie pięciu lekarzy z przychodni lekarskiej w Walii z tytułu niższego dochodu w sezonie na skutek wypadku. Przychodnia miała zawsze podczas wakacji dodatkową liczbę pacjentów i w zależności od tego otrzymywała dofinansowanie z Narodowego Centrum Zdrowia. Dopłata ta stanowiła 11% rocznych dochodów przychodni. Fundusz odrzucił roszczenie ze względu na niewielką obniżkę rocznego dochodu i zbyt małą zależność przychodni od turystów²⁹.

Wiele roszczeń z tytułu szkody ekonomicznej nie zostało uznanych przez Fundusz, a następnie przez sąd szkocki po wypadku liberyjskiego tankowca „Braer” w 1993 r., który wypuścił do morza 84 000 t oleju. Przedsiębiorstwo organizujące przewozy promowe z Wielkiej Brytanii na Szetlandy, gdzie zdarzył się wypadek, wniosło o zwrot utraconych zarobków, gdyż przez negatywną reklamę wysp po wypadku utraciły one swoją turystyczną popularność, odwiedziło je znacznie mniej turystów. Na skutek tego firma miała mniej klientów i stąd roczny zysk był znacznie niższy niż zazwyczaj. Sąd uznał, że związek przyczynowy między wypadkiem tankowca a utratą klientów przez przedsiębiorstwo nie był dostatecznie bliski, aby uwzględnić roszczenie. Firma utraciła klientów nie bezpośrednio w wyniku wypadku, ale w wyniku negatywnej reklamy wysp jako destynacji turystycznej³⁰.

Na podobnej zasadzie szkocki sąd oddalił w tej samej sprawie roszczenie przedsiębiorstwa hodującego narybek łososia. Przedsiębiorstwo hodowało narybek w słodkich wodach, aby potem sprzedawać go do dalszej hodowli w farmach w morzu na Szetlandach. Handel z Szetlandami stanowił około 60% zysków firmy. Przedsiębiorstwo sprzedało znacznie mniej narybku w r. 1993 i 1994, dlatego że rząd ustanowił wokół wysp strefy, w których nie można było hodować i łowić ryb. Wielu farmerów nie było w stanie wyhodować takiej ilości łososia jak zazwyczaj, gdyż określone ob-

²⁷ IOPC Fund Annual Report 1992.

²⁸ IOPC Fund Annual Report 1993.

²⁹ IOPC Fund Annual Report 1998.

³⁰ P&O Scottish Ferries Ltd. V. *The Braer Corporation and another and International Oil Pollution Compensation Fund*, „Lloyd’s Law Reports” 1999, vol. 2, s. 535.

szary wód były wyłączone z użytku i dlatego kupili mniej narybku. Hodowla narybku znajdowała się około 500 km od miejsca wypadku, sąd więc uznał, że było to zbyt daleko, żeby ponosić bezpośrednie szkody w związku z wypadkiem. Sąd uznał także, że związek przyczynowy pomiędzy szkodą a wypadkiem tankowca był zbyt odległy. Co więcej, przedsiębiorstwo nie miało żadnych praw rzeczowych do zanieczyszczonych wód. Posiadało tylko ekspektatywę na korzystne kontrakty, które w momencie wypadku tankowca nie były jeszcze nawet zawarte³¹. Natomiast to samo przedsiębiorstwo dostało zwrot wartości ryb, które musiały zostać zabite, jako że ich własna nieduża hodowla dorosłego łososia znajdowała się na Szetlandach w obrębie strefy zabronionej. Fundusz odrzucił także roszczenie przedsiębiorstwa w Danii produkującego pokarm dla łososia i ich agenta w Oslo, który zazwyczaj sprzedawał 90% produktów hodowcom na Szetlandach ze względu na zbyt wielką odległość geograficzną pomiędzy miejscem wypadku a siedzibą firmy, która twierdziła, że poniosła szkodę³².

Fundusz uznaje roszczenia o zwrot wydatków poniesionych w celu uniknięcia szkody ekonomicznej. Niemniej podjęte środki muszą być rozsądne, proporcjonalne w stosunku do szkody, jakiej mają przeciwdziałać i dawać rozsądne szanse powodzenia w momencie ich zastosowania. Fundusz uznaje tylko koszty już poniesione, a nie te, które są dopiero w planach.

Druga część definicji szkody ekologicznej jest bardziej precyzyjna. Mówi ona o tym, że każda osoba, która zastosowała środki zapobiegawcze po wypadku w celu zapobieżenia lub zmniejszenia zanieczyszczenia ma prawo do zwrotu kosztów. Wypadek oznacza zdarzenie, które jest przyczyną szkody spowodowanej zanieczyszczeniem. Zbiór tych definicji wskazuje nam, że według konwencji roszczenie przysługuje tylko za środki podjęte po wypadku powodującym zanieczyszczenie. Jeżeli natomiast wypadek nie spowodował zanieczyszczenia, ale istnieje bezpośrednie i poważne zagrożenie, że takie zanieczyszczenie nastąpi, środki zapobiegawcze podjęte przed zanieczyszczeniem morza, aby do niego nie dopuścić, nie mieszczą się w ramach konwencji. Z tytułu takich środków nie można dochodzić zwrotu kosztów. Taka definicja z pewnością nie zachęca do podejmowania działań zapobiegawczych. Według tej właśnie zasady Fundusz odmówił zwrotu kosztów poniesionych przez rząd Wielkiej Brytanii w czasie operacji wypompowania oleju z przewróconego niemieckiego tankowca „Tarpenbek” w 1979 r., gdyż olej nie wyciekł jeszcze do morza, mimo że takie zagrożenie istniało³³.

Ponadto definicja szkody sugeruje, że środki zapobiegawcze podjęte gdziekolwiek, nie tylko w obrębie morza terytorialnego państwa, będą podległy zwrotowi. Oprócz wymogu, że środki zapobiegawcze muszą być podjęte po wycieku oleju do morza, muszą one być także rozsądne i efektywne (według stanu wiedzy technicznej

³¹ Landcatch Ltd. v. International Oil Pollution Compensation Fund same v. Braer Corporation and others and Assuranceforeningen Skuld and International Oil Pollution Fund (minuter), LLR 1998, vol. 2, s. 552.

³² M. J a c o b s s o n, *op. cit.*, s. 221.

³³ IOPC Fund Annual Report 1985.

w momencie ich zastosowania). Koszty obejmują także szkodę spowodowaną przez te środki (np. dla dróg, zabudowań portowych) i wydatki poniesione dla nabycia nowego sprzętu i materiałów oraz zatrudnienia dodatkowego personelu. Niejednokrotnie powodowie włączają koszty akcji ratowniczej w ramach roszczenia o zwrot kosztów środków zapobiegawczych. Fundusz uznaje, że akcja ratownicza mieści się w definicji środków zapobiegawczych, o ile była podjęta przede wszystkim dla zwalczania zanieczyszczenia, a nie ratowania statku i ładunku. Jeśli została przedsięwzięta równorzędnie w obydwu tych celach, roszczenie należy rozpatrywać proporcjonalnie.

III. Niejasności definicji „szkody spowodowanej zanieczyszczeniem” powodowały, że właściciel statku nie mógł być nigdy pewny, jaką odpowiedzialność poniesie w zależności od tego, w którym państwie nastąpiłby wypadek. Prawo międzynarodowe nie zapewniało jednolitości rozwiązań pozostawiając zbyt wiele decyzji prawom krajowym. Społeczność międzynarodowa zdawała sobie sprawę z niedoskonałości tego rozwiązania³⁴. Dlatego w 1984 r. zwołano w Londynie międzynarodową konferencję, która miała na celu rewizję konwencji. Rezultatem konferencji były cztery protokoły, które m.in. zmieniały definicję szkody spowodowanej zanieczyszczeniem, rozszerzały zakres konwencji także na środki zapobiegawcze zastosowane przed zanieczyszczeniem, rozszerzały zakres geograficzny zastosowania konwencji, podnosiły limit odpowiedzialności i wprowadzały ułatwioną zasadę rewizji limitu finansowego na przyszłość³⁵.

Protokoły nigdy nie weszły w życie pomimo wcześniejszych oczekiwań. Głównym powodem był prawdopodobnie fakt, że wszystkie państwa liczyły na przystąpienie Stanów Zjednoczonych do reżimu międzynarodowego, a i delegacja amerykańska zapewniała podczas konferencji, że tak się stanie. Niestety, w 1989 r. tankowiec „Exxon Valdez” uległ wypadkowi u wybrzeży USA powodując największe – jak dotychczas – w historii kraju zanieczyszczenie morza. Amerykanie uznali wtedy, że Konwencja CLC nie zapewni im dostatecznej ochrony, a szczególnie, że limity odpowiedzialności są zbyt niskie i uchwalili własną ustawę dotyczącą zanieczyszczenia olejowego. Wycofanie się Stanów Zjednoczonych z planowanej ratyfikacji Konwencji CLC wzbudziło wahania wielu państw co do systemu międzynarodowego.

IV. Nie zmieniło to faktu, że regulacje Konwencji CLC z 1969 r. były wciąż niewystarczające i niezadowalające. W szczególności limity odpowiedzialności były

³⁴ C. D o u a y, *L'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*, DMF 1981, s. 451 i n.

³⁵ Ch. H i l l, *op. cit.*, s. 317 i n.; E. d u P o n t a v i c e, *Les rayons et les ombres des Protocoles du 25 mai 1984 modifiant les Conventions concernant les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*, „Acta Universitatis Nicolai Copernici”, z. 205, Toruń 1990, s. 204 i n.; Z. B r o d e c k i, *New Definition of Pollution Damage*, LMCLQ, 1985; Z. B r o d e c k i, *Zmiany w międzynarodowym systemie odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami*, „Prawo Morskie” 1985; A.H.E. P o p p, *Liability and Compensation for Pollution Damage Caused by Ships Revisited – Report on an Important International Conference*, LMCLQ 1985, s. 118 i n.

wyraźnie zbyt niskie przy ogromnym rozwoju przemysłu stoczniowego i budowie coraz większych tankowców. Osiem lat później, w 1992 r., konferencja międzynarodowa w Londynie uchwaliła protokół, który wykorzystał zmiany proponowane wcześniej przez protokoły z 1984 r. i wszedł w życie 30 maja 1996 r.³⁶

Nowy protokół wprowadza podniesiony limit odpowiedzialności. Stworzone także zostały ułatwione procedury przyszłych rewizji limitu finansowego. Górna granica odpowiedzialności wynosi obecnie 3 mln SDR dla statków do 5000 t, a dla statków o większym tonażu – dodatkowe 420 SDR dla każdej tony powyżej 5000, maksymalnie 59,7 mln SDR za wypadek.

Zmieniona została definicja szkody spowodowanej zanieczyszczeniem³⁷. W najnowszym protokole oznacza ona:

– stratę lub szkodę spowodowaną poza statkiem przez zanieczyszczenie wynikające z wycieku lub wypuszczenia oleju ze statku, gdziekolwiek taki wyciek lub wypuszczenie może nastąpić, z zastrzeżeniem, że odszkodowanie za pogorszenie stanu środowiska naturalnego lub utratę korzyści z tytułu tego pogorszenia zostanie ograniczone do kosztów działań podjętych lub takich, które będą podjęte, w rozsądnych granicach, w celu przywrócenia stanu pierwotnego;

– koszty środków zapobiegawczych, a ponadto stratę lub szkodę spowodowaną przez środki zapobiegawcze.

Definicja wskazuje nam, że szkoda na środowisku powinna być mierzona na podstawie kosztów poniesionych przez podmiot w celu oczyszczenia zanieczyszczonego środowiska i przywrócenia go do stanu sprzed wypadku. Dotyczy to nie tylko kosztów już poniesionych, ale także takich, jakie dopiero zostaną poniesione, a można udowodnić, że tak się stanie. Tak więc metoda obliczania wartości zanieczyszczonego morza według radzieckiej „Metodyki” nie wchodziłaby już w rachubę. Definicja nie mówi, kto może wnosić takie roszczenie, ale łatwo założyć, że będzie to państwo i każda inna osoba, która takie koszty poniesie. W dalszym ciągu zrozumiałe jest, że roszczenie o odszkodowanie wnosić będzie mogła każda osoba, której własność (np. łódź) uległa uszkodzeniu.

Nowa definicja w dalszym ciągu nie wskazuje, czy dopuszczalne są roszczenia z tytułu utraconych korzyści i zarobków. Już uczestnicy konferencji londyńskiej w 1984 r. proponowali włączyć „szkodę ekonomiczną będącą bezpośrednim rezultatem wypadku” do definicji szkody spowodowanej zanieczyszczeniem, ale propozycja nie zdobyła poparcia większości. Głównym argumentem było, że sądy krajowe i tak będą decydowały, co jest bezpośrednim rezultatem wypadku, a co jest zbyt odległe, tak że ta kwestia powinna być pozostawiona prawu krajowemu. Można więc przypuszczać, że łatwo będzie można otrzymać odszkodowanie, gdy utrata zarobków jest związana z uszkodzeniem rzeczy będącej w posia-

³⁶ M. Remon-Gouilloud, *Quel avenir pour les Conventions de Bruxelles sur l'indemnisation des marées noires?*, DMF 1993, s. 260 i n.

³⁷ D. W. Abecassis, R. L. Jarashov, *op. cit.*, s. 237; M. Jacobsson and N. Trotz, *The Definition of Pollution Damage in the 1984 Protocols to the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention*, JMLC, vol. 17, no. 4, October 1986, s. 467 i n.

daniu podmiotu, który o odszkodowanie wnosi. Natomiast jeżeli chodzi o tzw. czystą szkodę ekonomiczną, np. ze względu na ograniczoną możliwość korzystania z zanieczyszczonego środowiska, to podobnie jak w przypadku konwencji z 1969 r. sądy państwowe będą stosować wykładnię restryktywną. Taka szkoda będzie musiała najprawdopodobniej znajdować się w bezpośrednim związku przyczynowym z zanieczyszczeniem. Z pewnością napotykać będziemy różnice w interpretacji. Przykładowo norweski Pollution Act z 1981 r. (z poprawkami z 1989 r.) dopuszcza roszczenia z tytułu utraconych zarobków przez pracowników firm, jeśli zanieczyszczenie doprowadziło do tego, że stracili pracę lub zredukowana została liczba godzin ich pracy³⁸, podczas gdy Fundusz Olejowy nie zaakceptował roszczeń pracowników szkockiej fabryki produktów rybnych, których liczba godzin pracy została zmniejszona w wyniku niższej produkcji po wypadku tankowca „Braer”³⁹.

Mimo że niewiele wypadków zdarzyło się – jak dotychczas – pod rządami Funduszu 1992, można przypuszczać, że jego praktyka pozostanie taka sama. Przykładowo w sprawie radzieckiego tankowca „Nachodka”, który zatonął u wybrzeży Japonii w 1997 r., roszczenia są zaspokajane przez Fundusz 1971, jako że Rosja jest stroną systemu 1969/71. Niemniej Fundusz 1971 jest w stanie zaspokoić roszczenia tylko do granicy 60 mln SDR. Ponieważ roszczenia prawdopodobnie przewyższą tę sumę i ponieważ Japonia jest stroną systemu 1992, Fundusz 1992 zaspokoi pozostałe roszczenia powyżej 60 mln SDR do granicy 135 mln SDR (maksymalnie dodatkowe 75 mln SDR). Sprawa jest w toku, niemniej już można stwierdzić, że nie zaobserwowano różnic pomiędzy roszczeniami wnoszonymi do Funduszu 1971 i 1992. Ogólnie dotyczą one kosztów oczyszczania środowiska ze strony rządu japońskiego, administracji regionalnej, zrzeszeń rybackich i rządu rosyjskiego, kosztów usuwania oleju z wraku, kosztów oczyszczania wody poniesionych przez zakłady energetyczne, utraty zarobków przez rybaków i jednostek branży turystycznej oraz koszt przeniesienia delfinów z akwarium morskiego w inne miejsce na sumę 35 mld jenów (dotychczas wypłacono ponad 8,5 mld jenów z Funduszu 1971 i ponad 1 mld jenów z Funduszu 1992)⁴⁰.

W wypadku koreańskiego tankowca „Osung no.3” u wybrzeży Korei zaakceptowano roszczenia ze strony administracji koreańskiej i japońskiej z tytułu oczyszczenia środowiska i stowarzyszeń rybackich w obu krajach z tytułu utraty zarobków. Fundusz 1992 wypłacił 340 mln jenów (jako że Japonia jest stroną systemu 1992), ale suma ta została później zwrócona przez Fundusz 1971, gdyż całość roszczeń nie przekraczała 60 mln SDR. Obecnie jest w toku sprawa maltańskiego tankowca „Erika”, który rozbił się u wybrzeży Bretanii w grudniu 1999 r. i wypuścił do morza 14 000 t oleju. Oczekuje się, że będą wniesione roszczenia z tytułu oczyszczenia środowiska, usunięcia oleju z wraku i utraty korzyści przez rybaków i przedsiębiorstwa turystycz-

³⁸ P. Wetterstein, *Oil Pollution...*, s. 48.

³⁹ G. Little and J. Hamilton, *Compensation for Catastrophic Oil Spills: a Transatlantic Comparison*, LMCLQ 1997, s. 400.

⁴⁰ IOPC Fund Annual Report 1998, 1999.

ne oraz że przewyższą one granicę odpowiedzialności właściciela statku i skierowane zostaną do Funduszu 1992.

Protokół z 1992 r. rozszerzył zakres geograficzny zastosowania konwencji. Obecnie stosuje się ona do szkód spowodowanych zanieczyszczeniem na terytorium państwa łącznie z morzem terytorialnym i w wyłącznej strefie ekonomicznej państwa, utworzonej zgodnie z prawem międzynarodowym lub, jeśli państwo nie utworzyło takiej strefy, na obszarze przyległym do morza terytorialnego tego państwa, wyznaczonym przez to państwo zgodnie z prawem międzynarodowym i rozciągającym się nie dalej niż 200 mil morskich od linii podstawowej, od której mierzona jest szerokość morza terytorialnego. Tak więc szkoda poniesiona przez państwo w obrębie EEZ i koszty, jakie to państwo poniesie, aby przywrócić środowisko do poprzedniego stanu, będą mogły także wchodzić w skład roszczeń przedstawianych właścicielowi statku.

Druga część definicji szkody na środowisku mówi o środkach zapobiegawczych. Podobnie jak w CLC 1969, takie środki podlegają zwrotowi, gdziekolwiek byłyby podjęte. Rozszerzona wykładnia polega na tym, że wypadek oznacza zdarzenie, lub serię zdarzeń mających to samo źródło, które jest przyczyną szkody spowodowanej zanieczyszczeniem lub powoduje poważne zagrożenie powstania takiej szkody. Tak więc zmiana definicji wypadku włącza w zakres konwencji koszt środków zapobiegawczych poniesionych przed zanieczyszczeniem w celu niedopuszczenia do niego⁴¹. Przykładem środków zapobiegawczych podjętych jeszcze przed wypadkiem jest akcja przedsięwzięta u wybrzeży Wielkiej Brytanii niedaleko Devon w 1998 r. Panamski tankowiec „Santa Anna” wiozący 270 t oleju uderzył w podwodną rafę i niektóre z jego zbiorników zostały podziurawione. Olej nie przedostał się jeszcze do morza, ale było jasne, że w najbliższym czasie to się stanie. Aby uniknąć zanieczyszczenia, tankowiec został bezpiecznie odholowany do brzegu przez holownik na koszt państwa. Wielka Brytania wniosła o zwrot kosztów holowania w wysokości 30 000 funtów, co przewyższało fundusz ograniczenia odpowiedzialności stworzony przez właściciela statku. Sprawa jest w toku; analizowana jest kwestia, czy tankowiec mieści się w ramach definicji statku według CLC 1969. Jeśli nie, właściciel statku będzie odpowiadał na podstawie Merchant Shipping Act 1995 do wysokości funduszu ograniczenia odpowiedzialności. Podobna sprawa z 1998 r. u wybrzeży Bahrajnu dotyczy tankowca „Milad 1”, u którego odkryto 20-metrową szparę w zbiorniku. Aby uniknąć niebezpieczeństwa zatonięcia, zainstalowano na tankowcu pompy i eskortowano do brzegu, gdzie dokonano prowizorycznej naprawy. Koszty w wysokości 21 168 BD zostały pokryte przez Fundusz 1992.

V. System CLC byłby niepełny bez wspomnianego już wielokrotnie Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami, którego dotycząca konwencja uchwalona została w 1971 r. Ze względu na to, że przy dużych wypadkach limity odpowiedzialności wprowadzone przez Konwencję CLC mogły okazać się niewystarczające i roszczenia nie zostałyby zaspokojone w pełni (co z pewnością stałoby się w wypadku „Amoco Cadiz”, gdyby jego właściciel był pozwany we Francji pod rządami konwencji) i aby druga strona, która oprócz właści-

⁴¹ D.W. Abecassis, R.L. Jarashow, *op. cit.*, s. 231.

ciela statku uzyskuje korzyści w wyniku transportu oleju morzem, ponosiła także, jak właściciel statku, ryzyko i odpowiedzialność, utworzony został z corocznych składek importerów oleju i ropy Fundusz (art. 10). Celem Funduszu jest zaspokajanie roszczeń podlegających Konwencji CLC, jeśli właściciel statku nie jest według CLC odpowiedzialny, jeśli jest odpowiedzialny, ale niewypłacalny oraz jeśli roszczenia przekraczają granicę finansową jego odpowiedzialności (art. 2). Odpowiedzialność Funduszu jest jedynie wtedy wyłączona, gdy szkoda została spowodowana przez akt wojny, działań zbrojnych, wojny domowej i powstań lub wyciek nastąpił z okrętu wojennego lub innego statku państwowego używanego w służbie niehandlowej oraz jeśli poszkodowany nie jest w stanie udowodnić, że szkoda wynikła z określonego wypadku spowodowanego przez jeden lub więcej statków (art. 4). Maksymalna odpowiedzialność Funduszu według Konwencji z 1971 r. wynosi 450 mln franków Poincaré, zmienione protokołem z 1976 r. na 30 mln SDR. Jeśli suma roszczeń przewyższa górną granicę odpowiedzialności finansowej Funduszu, roszczenia powinny być zaspokojone proporcjonalnie (po wypadku „Tanio” w 1980 r. poszkodowani, rząd francuski i osoby prywatne, zostali zaspokojeni przez Fundusz w 70%)⁴².

Nieformalna rola Funduszu jest taka, że praktyka uznawania przez niego roszczeń kreuje swego rodzaju wzorzec co do tego, jakie roszczenia powinny być uznawane i jak interpretować niejasności w definicji „szkody spowodowanej zanieczyszczeniem”. Ze względu na różnorodność interpretacji powyższych kwestii przez sądy różnych krajów, w szczególności różnice między systemami kontynentalnym i *common law*, sądy powinny brać pod uwagę praktykę Funduszu. W pewnym stopniu zapewniłoby to unifikację systemu. Tak dzieje się z pewnością w przypadku niektórych sądów, ale nie wszystkie kraje decydują stosować się do wskazówek Funduszu.

Konwencja o Funduszu jest ściśle związana z Konwencją CLC, do obu stosuje się taka sama definicja szkody spowodowanej zanieczyszczeniem i taki sam zakres geograficzny. Podobnie protokoły z 1984 r. dotyczyły obu konwencji i obu konwencji dotyczy protokół z 1992 r. Limit odpowiedzialności Funduszu w stosunku do jednego wypadku podniesiony został do 135 mln SDR.

System CLC/Fund jest powszechnie akceptowany w świecie i daje nadzieję na daleko idącą unifikację regulacji państwowych dotyczących odpowiedzialności cywilnej za zanieczyszczenia olejowe morza. Na dzień 1 marca 2000 r. 59 państw przystąpiło do CLC 1992, a 55 państw do Konwencji o Funduszu z 1992 r., co stanowi 85,64% i 83,42% tonażu światowego. Pozostaje tylko mieć nadzieję, że kolejne państwa ratyfikują system z 1992. Polska stała się stroną protokołu z 1992 r. 21 grudnia 2000 r.

Do systemu z 1969/71 roku należy jeszcze 66 państw (CLC) i 42 państwa (Fundusz), ale liczba ta stale się zmniejsza. W grupie państw należących do Konwencji o Funduszu z 1971 r. tylko 13 sprowadza ponad 1 mln t oleju rocznie. W przyszłym roku kolejnych 6 państw wypowie stary reżim, aby przystąpić do nowego. Liczba importowanego rocznie oleju przez kraje pozostające stronami Konwencji z 1969/71 r. okaże się wkrótce niewystarczająca dla utrzymania Funduszu. W związku z tym planuje się ponaglenie wszystkich pozostałych państw, aby przystąpiły do systemu z 1992 r.

⁴² IOPC Fund Annual Report 1985.

W planach znajduje się także zwołanie konferencji przez IMO, której celem miałyby być adoptowanie Protokołu do Konwencji z 1971 r., na mocy którego Fundusz uległby automatycznemu rozwiązaniu, gdy liczba państw-stron spadnie poniżej 25 lub liczba tonażu importowanego przez strony oleju spadnie poniżej 100 mln t.

Nie wiadomo jednak naprawdę, jak daleko zajdzie unifikacja odpowiedzialności cywilnej za zanieczyszczenia olejowe ze względu na separatystyczną postawę USA, które zdecydowały nie przystępować do reżimu międzynarodowego, ale uchwalić własną ustawę i zmusić do jej zastosowania wszystkie tankowce zawijające do portów USA.

VI. W 1989 r. tankowiec „Exxon Valdez” uległ wypadkowi u wybrzeży Alaski, powodując ogromne zanieczyszczenie tego wrażliwego ekosystemu i największą katastrofę ekologiczną w historii USA. Społeczność amerykańska uznała, że ratyfikacja Konwencji CLC nie zapewni środowisku wystarczającej ochrony. W związku z tym Kongres USA uchwalił w 1990 roku Oil Pollution Act⁴³. Ustawa ta wprowadzała obowiązkowe zasady dotyczące konstrukcji statków, ujednolicone zasady dotyczące szlaków nawigacyjnych, surowsze zasady odpowiedzialności cywilnej i karnej za zanieczyszczenie środowiska olejem i wreszcie ustanowiła Fundusz Odszkodowawczy dla Szkód Olejowych (Oil Spill Liability Fund). OPA stanowi, że właściciel, armator lub czarterujący statek ponosi odpowiedzialność za zanieczyszczenie środowiska na zasadzie ryzyka. Od odpowiedzialności zwalnia ich jedynie przypadek, gdy szkoda została spowodowana **całkowicie** jedną z następujących okoliczności: działaniem siły wyższej, aktem wojny, zaniedbaniem lub zawinionym działaniem osoby trzeciej lub zaniedbaniem ze strony rządu. Odpowiedzialność właściciela statku lub armatora jest ograniczona do określonej sumy obliczonej na podstawie tonażu statku. Niemniej jest to suma wyższa niż w Konwencji CLC i przywilej ograniczenia odpowiedzialności jest bardzo łatwy do złamania. Podmiot traci go, jeśli on, jego podwładny lub każdy inny podmiot, który pozostawał z nim w stosunku umownym (np. budowniczy statku, firma załadowująca olej na statek w porcie⁴⁴), spowodował szkodę w wyniku swojego rażącego niedbalstwa lub winy umyślnej, nie zastosował się do odpowiedniego prawa krajowego dotyczącego bezpieczeństwa, konstrukcji lub obsługi statku, nie zgłosił wypadku, odmówił wymaganego udziału w procesie oczyszczania oleju, nie zastosował się do polecenia wydanego na podstawie Federal Control Water Pollution Act. Biorąc pod uwagę, że większość wypadków powodowana jest błędem ludzkim pociągającym za sobą złamanie jakiejś regulacji lub prawa, bardzo łatwo jest stracić przywilej ograniczenia odpowiedzialności⁴⁵. Poza tym OPA

⁴³ T. J. Schoenbaum, *Admiralty and the Maritime Law*, St. Paul Minnesota 1994, s. 833 i n.

⁴⁴ *International Marine Carriers v. The Oil Spill Liability Trust Fund*, United States District Court, Southern District of Texas, July 18, 1994 and March 22, 1995 (American Maritime Cases 1995, s. 2072).

⁴⁵ M. Remond-Goullou, *Marées noires: Les Etats-Unis a l'assaut (L'Oil Pollution Act 1990)*, DMF 1991, s. 399 i n.; T. J. Wagner, *The Oil Pollution Act of 1990: An Analysis*, JMLC, vol. 21, no 4, October, 1990, s. 569 i n.; E. Gold, *Marine Pollution Liability After 'Exxon Valdez': the U.S. 'All-Or-Nothing' Lottery*, JMLC, vol. 22, no. 3, July-October 1991, s. 423 i n.; A. F. Bessemer Clark, *The U.S. Pollution Act of 1990*, LMCLQ 1991, s. 247 i n.

wprowadza zasadę, że stany mogą wprowadzić surowszą regulację dotyczącą odpowiedzialności odszkodowawczej i ta regulacja będzie miała pierwszeństwo przed OPA. W rezultacie wiele stanów przybrzeżnych wprowadziło nieograniczoną odpowiedzialność za zanieczyszczenie⁴⁶.

OPA wprowadza bardzo szeroką definicję szkody powodującej zanieczyszczenie środowiska. Przede wszystkim osoba odpowiedzialna musi zwrócić koszty usuwania oleju i przywracania środowiska do stanu poprzedniego. Takie roszczenia wnosić może rząd USA, rząd federalny, plemię indiańskie (nawiązując do wcześniejszej doktryny kuratora środowiska) oraz każda inna osoba, która poniosła koszty w związku z usuwaniem oleju, jeśli dokonała tego zgodnie z tzw. Narodowym Planem Awaryjnym (National Contingency Plan). Roszczenie z tytułu tzw. kosztów usuwania (*removal costs*) jest odrębne od roszczenia z tytułu poniesionej szkody.

Szkoda spowodowana zanieczyszczeniem ma wiele elementów. Pierwszym z nich jest omawiana wcześniej przy rozważaniach dotyczących Konwencji CLC szkoda wynikła z uszkodzenia, zniszczenia, straty, utraty użytkowania zasobów naturalnych⁴⁷. Ustawa wyjaśnia, że przez szkodę rozumie się koszty przywrócenia środowiska do poprzedniego stanu, koszt utraty lub zmniejszenia wartości przez to środowisko aż do czasu przywrócenia go do poprzedniego stanu i rozsądne koszty poniesione w celu oszacowania szkód. Niejasność tutaj może stanowić „koszt utraty lub zmniejszenia wartości przez to środowisko aż do czasu przywrócenia go do poprzedniego stanu”. Obliczenie wartości utraconej może napotykać te same problemy, jak obliczenie szkody na środowisku według Konwencji CLC. Istnieje wiele teorii, jak to zrobić. Jedna, polegająca na obliczeniu szkody według wartości rynkowej organizmów, które wyginęły została zakwestionowana przez sąd apelacyjny w sprawie „Zoe Colocotroni”. Inna doktryna wyróżnia dwie wartości zasobów naturalnych, które mogą podlegać kompensacji: wartość użytkową (*use value*) i wartość egzystencjalną (*existence value*)⁴⁸.

Wartość użytkowa polega na tym, że przyroda ma znaczenie dla ludzi, o ile mogą ją używać dla celów praktycznych (rybołówstwo, polowanie). Na tej podstawie oblicza się finansową wartość zasobów naturalnych lub jej zmniejszenie. Wartość egzystencjalna wskazuje, że przyroda, nawet nie używana w sposób praktyczny, może mieć wartość dla ludzi, tylko dlatego że istnieje lub dlatego, że mogą ją zachować w stanie nienaruszonym dla przyszłych pokoleń.

Oczywiście rozważania te brzmią bardzo teoretycznie i nie można stwierdzić arbitralnie, która metoda daje największe szansę powodzenia. Ciekawie wygląda kombinacja tych dwóch wartości, ale jak je oszacować, pozostaje w dalszym ciągu w gestii sądów. Kombinacja tych właśnie dwóch wartości została zastosowana przy szacunku szkody ekologicznej poniesionej przez stan Alaska w wyniku wypadku „Exxon Valdez” (jaką wartość ma środowisko dla rybaków na Alasce i jaka ważna

⁴⁶ R. Force, J. M. Gutoff, *Limitation of Liability in Oil Pollution Cases: In Search of Concursus or Procedural Alternatives to Concursus*, „Tulane Maritime Law Journal” 1998, s. 381.

⁴⁷ P. Wetterstein, *Environmental Impairment Liability in Admiralty*, Åbo 1992, s. 145 i n.

⁴⁸ *Ibidem*, s. 149.

dla mieszkańca Miami jest świadomość, że środowisko Alaski jest nienaruszone lub ile zapłaciłby za ochronę 100 fok na Alasce lub 10 000 delfinów na Oceanie Spokojnym)⁴⁹.

Ponieważ nie została jeszcze wypracowana oficjalna metoda mierzenia szkód w środowisku, decyzja jest pozostawiona sądom. Sądy amerykańskie, w przeciwieństwie do Funduszu, akceptują roszczenia z tytułu „czystej” szkody w środowisku. Roszczenia z tytułu uszkodzenia środowiska, oszacowania tej szkody i przywrócenia środowiska od poprzedniego stanu mogą wnosić na podstawie wcześniej omawianej doktryny *trustee* rząd federalny, rząd stanowy, plemię indiańskie i rząd zagraniczny. Natomiast roszczenia z tytułu niemożności używania środowiska wnosić mogą osoby, które z niego regularnie korzystają i dla których ma ono wartość (np. Eskimosi żyjący na Alasce mają prawo otrzymać odszkodowanie za zanieczyszczenie środowiska).

Następny element definicji szkody spowodowanej zanieczyszczeniem jest przykładem czystej *damnum emergens*, szkody poniesionej przez właściciela rzeczy w wyniku uszkodzenia tej rzeczy (a więc zanieczyszczone łódzie, zniszczone sieci, zanieczyszczona prywatna plaża). Oprócz tego właściciel rzeczy, która została uszkodzona, może także wnieść roszczenie typu *lucrum cessans* na podstawie utraconych zarobków, jeśli fakt ten został spowodowany bezpośrednio uszkodzeniem rzeczy.

W przeszłości sądy amerykańskie miały zwyczaj traktować roszczenia z tytułu szkody ekonomicznej restryktywnie. Zaspokojeniu podlegały takie roszczenia z tytułu utraconych zarobków, które – jak wyżej – związane były z uszkodzeniem rzeczy posiadanej i pozostawały w bezpośrednim związku przyczynowym z wypadkiem. Znanym przykładem była sprawa *Robin Dry Dock & Repair Co.* (1927 r.), gdzie czarterujący statek na czas pozostawił statek w suchym doku i tam uszkodzono mu śrubę. Czarterujący nie mógł domagać się odszkodowania za niemożność używania statku i utratę z tego tytułu potencjalnych zarobków, gdyż nie był właścicielem statku, a miał do niego tylko prawa oparte na kontrakcie⁵⁰.

OPA znacznie rozszerza definicję szkody ekonomicznej, która podlega kompensacji. Oprócz wyżej wspomnianej jej typowej postaci, związanej z utratą zarobków na skutek uszkodzenia rzeczy posiadanej, roszczenia wnosić mogą osoby, które utraciły zarobki lub nie otrzymały oczekiwanych korzyści, mimo że rzecz uszkodzona nie była ich własnością, ale regularnie z niej korzystały. Na tej właśnie podstawie roszczenia o odszkodowanie z tytułu utraconych zarobków wnosić mogą rybacy i właściciele hotelu, którzy nie posiadają ryb, morza i plaży, ale których praca i zarobki są bezpośrednio z tymi zasobami naturalnymi związane⁵¹.

Kolejnym roszczeniem, które podlega kompensacji, jest roszczenie rządu krajowego lub stanowego z tytułu utraconych wpływów i podatków w wyniku zanieczyszczenia. Takie roszczenia nie były uwzględniane przez Fundusz Olejowy pod rządami CLC .

⁴⁹ J.T. Smith II, *Natural Resource Damages under CERCLA and OPA: Some Basics for Maritime Operators*, „Tulane Maritime Law Journal”, vol. 18, no. 1, winter 1993, p. 1.

⁵⁰ P. Wetterstein, *Environmental...*, s. 132.

⁵¹ *Ibidem*, s. 75 i n.

Rząd krajowy lub federalny może także wnioskować o zwrot kosztów poniesionych w wyniku zatrudnienia dodatkowego lub nowego personelu lub zapewnienia dodatkowych lub zwiększonych usług w wyniku zanieczyszczenia i akcji oczyszczania.

Ustawa dotyczy szkód poniesionych w obrębie terytorium państwa, jego morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej rozciągającej się w odległości 200 mil morskich od brzegu. Podobnie jak Fundusz Olejowy w CLC, Oil Spill Liability Trust Fund jest utworzony przez podatki nałożone na importerów oleju i jego obowiązkiem jest pokrycie szkód powyżej limitu odpowiedzialności osoby odpowiedzialnej aż do 1 mld dolarów⁵².

OPA jest z pewnością ustawą o wysokiej wartości merytorycznej, wprowadzającą jasne zasady, kto płaci i za co. Szeroka definicja szkody spowodowanej zanieczyszczeniem pozwala przypuszczać, że wiele roszczeń będzie pokrytych w przypadku wypuszczenia lub wycieku oleju do morza. Chociaż fakt, że prawo stanowe, o ile jest surowsze, ma pierwszeństwo przed OPA, powoduje, że właściciel lub operator statku nigdy nie może być do końca pewny, czy będzie miał prawo ograniczyć odpowiedzialność czy nie⁵³. Niepewność ta i szeroka definicja szkody podlegającej kompensacji spowodowała, że wiele Klubów P&I odmówiło z początku ubezpieczania statków płynących do USA⁵⁴. Obecnie jednak ich opór zelżał. „Skuld”, norweski P&I, zapewnia ochronę do wysokości 1 mld dolarów (podniesiona w 2000 r. z 500 mln dolarów). Ubezpieczający może ubezpieczyć się dodatkowo na kolejne 200 milionów na rynku londyńskim. Niemniej regułą P&I w przypadku statków płynących do USA jest, że kluby działają jako ubezpieczyciele, nie gwaranci. Klub zwróci właścicielowi statku lub armatorowi poniesione wydatki, ale nie działa bezpośrednio jako gwarant, tzn. poszkodowani nie będą mogli bezpośrednio kierować swoich roszczeń opartych na OPA do Klubów. Wbrew wcześniejszym obawom liczba statków transportujących olej do Stanów wcale nie zmniejszyła się. Trudno jest bowiem ignorować rynek amerykański, z którym współpraca przynosi wielkie zyski. Korzystną zmianą jest natomiast fakt, że do Stanów płyną obecnie nowocześniejsze tankowce, czyli takie, których konstrukcja spełnia wymogi postawione przez OPA. Wszystkie te elementy spowodowały jednak, że wysokość frachtu na statkach płynących do USA znacznie wzrosła, a w rezultacie ostateczny koszt ponosi amerykański konsument.

Mimo nowoczesności OPA decyzja Stanów Zjednoczonych, aby ustawę wprowadzić, nie została podjęta we właściwym momencie. Delegacja amerykańska brała aktywny udział w konferencji londyńskiej dotyczącej rewizji CLC w 1984 r. i zapewniała o woli USA przystąpienia do konwencji. Wycofanie się Stanów było jedną z przyczyn, dla których protokoły nigdy nie weszły w życie. Mówi się, że czyniąc jedno-

⁵² L. I. K i e r n, *The Oil Pollution Act of 1990 and the National Pollution Funds Centre*, JMLC, vol. 25, no. 4, October 1994, s. 487 i n.

⁵³ F. D u m o n t d e C h a s s a r t, *La pollution maritime par hydrocarbures, comparaison entre les legislation des Etats-Unis et des Etats Membres de la Communauté Européenne*, „European Transport Law” 1991, s. 232 i n.

⁵⁴ L. F. A l c a n t r a and M. A. C o x, *OPA 90 Certificates of Financial Responsibility*, JMLC, vol. 23, no. 3 July 1992, s. 369 i n.

częście wielki krok do przodu w dziedzinie ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem olejowym, Stany Zjednoczone uczyniły ogromny krok do tyłu w sferze stunków międzynarodowych.

VII. Porównując definicję szkody ekologicznej trzeba stwierdzić, że definicja zamieszczona w OPA wydaje się jaśniejsza i szersza od CLC. Część definicji dotycząca odszkodowania ze względu na zniszczenie zasobów naturalnych wykazuje wiele podobieństw, jeśli chodzi o roszczenia państwa, ale wydaje się, że według OPA odszkodowanie z takiego tytułu będzie łatwiej otrzymać osobie prywatnej. Szczególną różnicę wykazuje część definicji dotycząca szkody ekonomicznej. Według OPA więcej osób poszkodowanych otrzyma rekompensatę. OPA wyraźnie daje im prawo zgłaszania roszczeń z tytułu utraty korzyści i zarobków, nawet bez obowiązku posiadania praw rzeczowych na uszkodzonej wartości, podczas gdy Konwencja CLC pozostawia tą kwestię prawom krajowym, które zazwyczaj stosują restryktywną wykładnię. Dodatkowo niższe niż OPA limity CLC i Funduszu razem do takiej wykładni zachęcają.

DAMAGE CAUSED BY OIL POLLUTION ACCORDING TO THE CLC CONVENTION AND THE OIL POLLUTION ACT

(S u m m a r y)

In her introduction, the author points to the institution of a global limitation of liability relating to maritime claims for damage caused by oil pollution at sea. Compensation cannot be greater than the equivalent of a sum calculated on the basis of the tonnage of the vessel involved. This maximum sum is not always sufficient to cover all claims. After the kind of accident that the tanker "Torrey Canyon" suffered in 1967, the international community understood that the traditional limitation of liability on the part of the owners of the vessel made it impossible to cover the cost of the enormous damage which a tanker can cause if it is involved in an accident at sea.

The convention on civil liability for damage caused by oil pollution at sea (CLC), which was concluded in 1969, establishes that the owner of the vessel is responsible for damage done on the basis of risk. The convention introduced a limit of that liability, but the owner lost his right to that limit if the damage was the result of his culpable actions. Under those circumstances his responsibility became unlimited. A protocol of 1992 supplemented the CLC Convention, as did the Convention of 1971 which created the Compensation Fund for Damage Caused by Oil Pollution. The USA recognised that a ratification of the CLC Convention does not provide sufficient protection for the environment, and, in connection with this, the US Congress passed the Oil Pollution Act (OPA) in 1990. This legislation established the Compensation Fund for Oil Damage. Responsibility for damage was linked with the principle of risk. Higher limits of responsibility were accepted than in the CLC Convention, and it is easy to lose the privilege of limitation of liability.