

ZUZANNA PEPEŁOWSKA-DĄBROWSKA

KONWENCYJNY SYSTEM ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA SZKODY SPOWODOWANE ZANIECZYSZCZENIEM OLEJAMI A AMERYKAŃSKI *OIL POLLUTION ACT*

Istnieją dwa systemy odpowiedzialności za szkody spowodowane olejami: międzynarodowy i Stanów Zjednoczonych Ameryki.

Rząd amerykański w 1989 r. wycofał się z udziału w systemie międzynarodowym i przyjął w 1990 r. własną ustawę Oil Pollution Act, która czyni zadość opinii publicznej domagającej się surowych rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa i odpowiedzialności za szkody olejowe w środowisku morskim. Przyjęta w 1990 r. OPA pozwala stanom USA na własne ustawy przyznające lepszy od federalnego poziom ochrony poszkodowanym.

Różnic między systemem międzynarodowym i systemem USA jest wiele. OPA ma bardziej kompleksowy zakres stosowania. Dotyczy również odpowiedzialności za szkody spowodowane wyciekami z urzędzeń oraz oleju bunkrowego. Ustawa amerykańska zapewnia pełniejszą kompensację poszkodowanych ze względu na szersze pojęcie szkody spowodowanej zanieczyszczeniem. OPA w większym stopniu czyni zadość zasadzie „płaci zanieczyszczający”.

Stany Zjednoczone Ameryki krytykują w systemie międzynarodowym zbyt niskie granice odpowiedzialności oraz nieujęcie szkody ekologicznej.

WPROWADZENIE

Proces powstawania konwencyjnego systemu odpowiedzialności za szkody spowodowane olejami rozpoczął się w 1969 r. wraz z przyjęciem Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (CLC)¹, która uzupełniona została w 1971 r. przez Międzynarodową konwencję o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami (FUND)². W 1984 r. na konferencji w Londynie uchwalono protokoły, które miały wpro-

¹ Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, sporządzona w Brukseli 29.11.1969 r. (Dz.U. z 1976 r., Nr 32, poz. 184).

² Międzynarodowa konwencja o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami, sporządzona w Brukseli 18.12.1971 r. (Dz.U. z 1986 r., nr 14, poz. 79).

wadzić zmiany do dotychczasowego reżimu prawnego. W negocjacjach brały udział Stany Zjednoczone. Jednak w 1989 r. u wybrzeży Alaski rozbił się tankowiec „Exxon Valdez”³. Katastrofa olejowa, największa w historii USA do czasu wycieku ropy z platformy Deepwater Horizon⁴, przyciągnęła uwagę opinii publicznej, która domagała się surowych rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa i odpowiedzialności za szkody olejowe w środowisku morskim. Rząd amerykański wycofał się z udziału w reżimie międzynarodowym, przyjmując w 1990 r. własną ustawę, *Oil Pollution Act (OPA)*⁵. Ten ruch zadecydował o niepowodzeniu protokołów. Przez brak udziału USA niespełnione zostały kryteria ich wejścia w życie. Uchwalone w 1984 r. zmiany weszły w życie dopiero wraz z protokołami z 1992 r., które mają charakter nowszych wersji konwencji z 1969 i 1971 r.⁶. W 2003 r. uchwalono tzw. protokół londyński do konwencji FUND, tworzący dodatkowy fundusz⁷. Ostatnim elementem międzynarodowego systemu kompensacji szkód olejowych jest Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności za szkody spowodowane olejami bunkrowymi (konwencja bunkrowa)⁸. Polska jest stroną konwencji z 1992 r., protokołu londyńskiego oraz konwencji bunkrowej.

Stany Zjednoczone nigdy nie przystąpiły do systemu międzynarodowego. W literaturze przedmiotu pojawiło się wiele sugestii co do powodu wstrzymania akcesji USA do systemu międzynarodowego. Wskazywano między innymi, że na fali reakcji po katastrofie statku „Exxon Valdez” dla Stanów Zjednoczonych nie do przyjęcia były zbyt niskie granice odpowiedzialności oraz nieujęcie szkody ekologicznej⁹. Istotnym powodem ostatecznego braku udziału USA w systemie było także dążenie poszczególnych stanów do utrzymania w mocy partykularnych praw stanowych dotyczących odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejowym. Przystąpienie USA do konwencji międzynarodowej wiązałoby się z utratą ważności ustaw stanowych w tym zakresie. Przedstawiciele stanów w Senacie forsowali przyjęcie ustawy federalnej,

³ Katastrofa tankowca „Exxon Valdez” wydarzyła się 23.03.1989 r., w jej wyniku do wód Zatoki Księcia Williama dostało się około 50 mln litrów ropy naftowej, powodując poważne zniszczenia fauny i flory; zob. więcej Z. Peplowska, *Punitive Damages w prawie morskim – orzeczenie Sądu Najwyższego USA w sprawie Exxon Shipping v. Baker*, Prawo Morskie 2009, t. XXV, s. 39 i nast.

⁴ 20.04. 2010 r. na platformie wiertniczej Deepwater Horizon usytuowanej u wybrzeży Luizjany miała miejsce eksplozja, w wyniku której zginęło 11 osób. Dwa dni później – zniszczona pożarem powstałym po wybuchu – platforma zatonała, osiadając na głębokości ok. 1500 m. Do wód Zatoki Meksykańskiej dostało się ok. 700 mln litrów ropy naftowej.

⁵ *Oil Pollution Act (OPA)*, 33 U.S.C.A. § 2701 i nast.

⁶ Oba protokoły sporządzone w Londynie 27.11.1992 r. (odpowiednio: Dz.U. z 2001 r., Nr 136, poz. 1526 i Dz.U. z 2001 r., Nr 136, poz. 1530).

⁷ Ustawa z 26.06.2008 r. o ratyfikacji Protokołu z 2003 r. do Międzynarodowej konwencji o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami z 1992 r., sporządzonego w Londynie 16.05.2003 r. (Dz.U. z 2008 r., Nr 145, poz. 912).

⁸ Ustawa z 23.03.2006 r. o ratyfikacji Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (Dz.U. Nr 92, poz. 635).

⁹ J. Łopuski, *Prawo Morskie*, red. J. Łopuski, t. II, Bydgoszcz 1996, s. 178.

która zarazem pozwalałaby stanom na wprowadzanie własnych regulacji w zakresie odpowiedzialności. Cel został zamierzony. Przyjęta w 1990 r. OPA pozwala stanom na przyjmowanie własnych ustaw, przyznających lepszy od federalnego poziom ochrony poszkodowanych¹⁰. Ta swoista cecha aktu jest najbardziej krytykowanym elementem ustawy¹¹. Współistnienie ustawy federalnej i stanowych tworzy mozaikę różnych uregulowań, znacznie utrudniających obrót. Jedno z założeń OPA, jakim było ujednoczenie systemu odpowiedzialności za szkody spowodowane wyciekami oleju, nie zostało osiągnięte.

Na wstępie należy zaznaczyć, że podstawowe założenia obu systemów są podobne. Dzielą one odpowiedzialność między stronę statku i ładunku. Odpowiedzialności obiektywnej po stronie statku towarzyszy obowiązkowe zabezpieczenie finansowe stwierdzone odpowiednim certyfikatem oraz możliwość kwotowego ograniczenia odpowiedzialności. W zakresie, w jakim poszkodowani nie są wynagrodzeni przez osoby odpowiedzialne po stronie statku, kompensacja zapewniona jest przez specjalne fundusze odszkodowawcze zasilane przez odbiorców oleju.

Między systemami występują jednak daleko idące różnice, do tego stopnia, że OPA stanowiła i nadal stanowi swego rodzaju wyzwanie dla międzynarodowego systemu odpowiedzialności za szkody olejowe¹². Niniejsze opracowanie ma na celu zidentyfikowanie najbardziej charakterystycznych odmienności między międzynarodowym systemem kompensacji szkód olejowych a ustawą amerykańską.

1. ZAKRES PRZEDMIOTOWY CLC/FUND

Konwencje międzynarodowe stosowane są co do zasady do wycieku oleju przewożonego jako ładunek. Nie dotyczą natomiast szkód spowodowanych wyciekami oleju bunkrowego, z wyjątkiem gdy jego wyciek nastąpił ze statku, który aktualnie przewozi lub wcześniej przewoził olej jako ładunek. Odpowiedzialność za szkody spowodowane wyciekami oleju bunkrowego uregulowana jest w konwencji bunkrowej. OPA ma natomiast charakter kompleksowy. Dotyczy szkód spowodowanych wyciekami zarówno oleju przewożonego jako ładunek, jak i oleju służącego do eksploatacji statku, choćby statek nie przewoził

¹⁰ OPA, 33 U.S.C., § 2718.

¹¹ C. de la Rue, C.B. Anderson, *Shipping and the Environment*, Londyn 2009, s. 228; P. Wetterstein, *Environmental Impairment Liability in Admiralty, A note on Compensable Damage under U.S. Law*, Abo Academy University Press 1992, s. 198.

¹² J. Łopuski, *Prawo...*, *op.cit.*, t. I, s. 235.

ładunku olejowego. Oznacza to, że amerykański fundusz utworzony przez importerów oleju wykorzystywany jest również do kompensacji szkód spowodowanych wyciekiem oleju bunkrowego. Z kolei w ramach systemu międzynarodowego poszkodowani na skutek wycieku oleju bunkrowego mogą liczyć jedynie na odszkodowanie ze strony właściciela statku. Nie został stworzony żaden fundusz stanowiący dodatkowe źródło kompensacji poszkodowanych.

Ponadto konwencje międzynarodowe dotyczą wyłącznie wycieku ze statków (lub innych urządzeń pływających) skonstruowanych lub przystosowanych do przewożenia oleju luzem, które aktualnie przewożą olej luzem lub wycieku następującego podczas każdej podróży po takim przewozie¹³. Mimo szerokiej wykładni pojęcia „statek” przez sądy niektórych państw¹⁴ bez wątpienia konwencje nie znajdują zastosowania do wycieku oleju z platformy wiertniczej. Inaczej jest w przypadku OPA. Reguluje ona odpowiedzialność za szkody spowodowane wyciekiem oleju do żeglownych wód USA, na ich wybrzeża lub do amerykańskiej wyłącznej strefy ekonomicznej z urządzeń nabrzeżnych (*onshore facilities*, np. pojazdy mechaniczne) oraz przybrzeżnych (*offshore facilities*, np. rurociągi)¹⁵. Ze względu na szeroki zakres przedmiotowy OPA znalazła zastosowanie również do szkody spowodowanej wyciekiem oleju z platformy wiertniczej Deepwater Horizon w Zatoce Meksykańskiej.

2. OSOBA ODPOWIEDZIALNA

Na gruncie konwencji mamy do czynienia z tzw. kanalizowaniem odpowiedzialności (*channeling of liability*)¹⁶. Kanalizowanie polega na skierowaniu odpowiedzialności do wybranego podmiotu z jednoczesnym wyłączeniem odpowiedzialności innych¹⁷. Konwencje międzynarodowe czynią odpowiedzialnego za szkodę właściciela statku przy jednoczesnym wyłączeniu odpowiedzialności szeregu podmiotów (m.in. podwładnych i agentów właściciela statku, członków załogi, pilota lub każdej innej osoby, która nie będąc członkiem załogi, świadczy usługi na rzecz statku, czarterującego). Podmioty te nie mogą być pozwane również na innej podstawie niż konwencje, chyba że udowodnione zostanie, że

¹³ Art. I. 1 CLC'92.

¹⁴ Z. Peplowska, *What is a ship? The Policy of the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage: the effect of the Greek Supreme Court judgment in the Slops case*, *The Aegean Review of the Law of the Sea and Maritime Law* 2010, vol. 1, s. 157 i nast.

¹⁵ OPA, § 2702(a) w zw. z § 2701(24) i § 2701(22).

¹⁶ Inaczej J. Łopuski, który wskazuje, że na gruncie konwencji nie występuje pełne kanalizowanie odpowiedzialności, CLC dopuszcza bowiem wystąpienie przez właściciela z roszczeniami regresowymi wobec osób trzecich, J. Łopuski, *Prawo...*, *op.cit.*, t. II, cz. 2, s. 172.

¹⁷ M. Rémond-Gouilloud, *The Future of the Compensation System as Established by the International Conventions*, [w:] *Liability for Damage to the Marine Environment*, red. C. de la Rue, London 1993, s. 95.

szkoda powstała z niewybaczalnej własnej winy, czyli w wyniku ich osobistego działania lub zaniechania z zamiarem wywołania takiej szkody albo wskutek niedbalstwa i ze świadomością prawdopodobieństwa powstania takiej szkody¹⁸. Kanalizowanie odpowiedzialności poprzez wskazanie poszkodowanym podmiotu odpowiedzialnego przyspiesza proces kompensacji. Jednocześnie urzeczywistnia ją, kierując odpowiedzialność na podmiot, który dzięki finansowemu zabezpieczeniu powinien unieść jej ciężar¹⁹. Z drugiej strony kanalizowanie odpowiedzialności zapewnia ochronę przed roszczeniami poszkodowanych podmiotom, takim jak czarterujący *bareboat*, które mają często większą kontrolę nad statkiem niż jego właściciel²⁰.

OPA nie wprowadza mechanizmu kanalizowania odpowiedzialności. Osobami odpowiedzialnymi za szkodę spowodowaną wyciekiem ze statku są: właściciel statku, czarterujący *bareboat* oraz operator²¹. Ich odpowiedzialność jest obiektywna i solidarna²². Jednocześnie OPA nie wyklucza odpowiedzialności innych podmiotów poza ustawą (np. na gruncie prawa stanowego). Pociągnięcie do odpowiedzialności osób, które kontrolują statek w rzeczywistości, szczególnie czarterującego *bareboat*, ma znaczenie w zakresie funkcji prewencyjnej regulacji.

3. SZKODA PODLEGAJĄCA KOMPENSACJI

Konwencyjna definicja szkody spowodowanej zanieczyszczeniem obejmuje: szkodę na mieniu w zakresie *damnum emergens* (np. zniszczone wyciekiem łodzie rybackie), jak i *lucrum cessans* (np. utracony zysk rybaków, którzy nie mogli poławiać w wyniku zniszczenia ich sieci), szkodę na osobie, tzw. czystą szkodę ekonomiczną, szkodę w środowisku w zakresie rozsądnych kosztów przywrócenia środowiska do stanu sprzed zanieczyszczenia oraz koszt rozsądnych środków zapobiegawczych i szkodę przez nie wywołaną²³.

Na szczególną uwagę zasługuje objęcie konwencjami czystej szkody ekonomicznej (*pure economic loss*). Wyodrębnienie tej postaci szkody wywodzi się z prawa *common law* i oznacza utratę korzyści, która nie wynika z tzw. szkody

¹⁸ Art. III. 4 CLC.

¹⁹ W. Warkało, *Odpowiedzialność odszkodowawcza: funkcje, rodzaje, granice*, Warszawa 1962, s. 118.

²⁰ Komisja Europejska, *Communication from the Commission to the European Parliament and the Council on a second set of Community measures on maritime safety*, COM(2000) 802 final, 06.12.2000, pkt 4.4.3.

²¹ Podmiotami odpowiedzialnymi za wyciek z urządzenia nabrzeżnego są właściciel lub operator urządzenia nabrzeżnego, urządzenia przybrzeżnego – dzierżawca lub posiadacz koncesji na prowadzenie działalności na obszarze, gdzie znajduje się urządzenie, OPA, § 2701(32).

²² OPA, § 2702(a).

²³ Art. I. 6 CLC'92.

fizycznej, tj. z uszkodzenia ciała lub rzeczy²⁴. Ten rodzaj szkody dotyczy podmiotów, które uzyskują dochody z działalności związanej ze środowiskiem morskim. Przykładem mogą być rybacy, niemogący poławiać ze względu na zanieczyszczenie, lub hotelarze czy restauratorzy w kurortach nadmorskich, którzy tracą klientów. Problemem towarzyszącym uwzględnieniu czystej szkody ekonomicznej jest odpowiedź na pytanie, gdzie postawić granicę między szkodami, do których kompensacji zobowiązana jest osoba odpowiedzialna, a tymi, które są zbyt odległe, przez co nie zasługują na wynagrodzenie. Łańcuch poszkodowanych z tytułu czystej szkody ekonomicznej się nie kończy. Szkada restauratorów pociąga za sobą utracony zysk pralni świadczącej usługi dla restauracji. Mniejsze obroty pralni spowodują z kolei utratę zysku hurtowni sprzedającej środki czystości itd. Granica jest niezbędna, inaczej na właściciela statku nałożona zostanie odpowiedzialność, której nie zdoła udźwignąć, nawet przy wsparciu ubezpieczyciela. Konwencja nie daje żadnej wskazówki co do zakresu kompensacji czystej szkody ekonomicznej. Przez lata praktyki fundusz z 1971 r., a za nim fundusz z 1992 r. wypracował pewną formułę postępowania z roszczeniami o wynagrodzenie tej postaci szkody²⁵. Choć sądy nie są związane wykładnią funduszu, to wyroki zapadłe po wycieku z tankowca „Erika”, pokazują, że dochodziły one do podobnych co fundusz rozwiązań²⁶.

Kolejną cechą międzynarodowego systemu jest ograniczenie odszkodowania za szkodę w środowisku do rozsądnych kosztów przywrócenia środowiska do stanu sprzed zanieczyszczenia. Ograniczenie to wprowadzono przede wszystkim ze względu na trudności w oszacowaniu rozmiaru szkody i ustalenia odszkodowania, które miałyby szkodę kompensować²⁷. Uznano, że jedynym wymiernym wskaźnikiem rozmiaru szkody w środowisku są koszty jego naprawy. Celem takiego ograniczenia było wyeliminowanie roszczeń o naprawienie szkody w faunie i florze opartych na abstrakcyjnych szacunkach szkody za pomocą modeli matematycznych²⁸. Konwencje nie zobowiązują właściciela statku do wprowadzenia ekwiwalentu środowiska zniszczonego w przypadku, gdy przywrócenie do stanu sprzed zanieczyszczenia nie jest możliwe.

OPA wymaga pełnego wynagrodzenia szkody w środowisku, zwanej na gruncie ustawy amerykańskiej szkodą w zasobach naturalnych (*damage to natural resources*)²⁹. Nie jest ona ograniczona – jak na gruncie konwencji – do kosztów przywrócenia środowiska do stanu sprzed zanieczyszczenia. Przeciwnie, szkoda w zasobach naturalnych obejmuje: koszt przywrócenia środowiska

²⁴ B. Lewaszkiewicz-Petrykowska, *Zasada pełnego odszkodowania (mity i rzeczywistość)*, [w:] *Rozprawy prawnicze. Księga pamiątkowa Profesora Maksymiliana Pazdana*, Kraków 2005, s. 1074.

²⁵ 71FUND/WGR.7/21, pkt 7.2.30; Claims Manual 2008, www.iopcfund.org.

²⁶ IOPC FUND Annual Report 2006, s. 90.

²⁷ Więcej na temat szkody w środowisku zob. Z. Brodecki, *New definition of pollution damage*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law* 1985, no. 3, s. 387 i nast.

²⁸ Rezolucja Zgromadzenia Funduszu z 10.10.1980 r., 71FUND/A/ES.1/13 aneks.

²⁹ OPA, § 2702(b)(2)(A).

do stanu sprzed zanieczyszczenia (w tym koszty uzyskania ekwiwalentu zniszczonego środowiska), rozsądny koszt oszacowania szkody oraz zmniejszoną wartość użytkową środowiska do czasu przywrócenia go do stanu poprzedniego³⁰.

Inaczej więc niż w systemie konwencyjnym – w przypadku zniszczenia zasobu naturalnego, gdy niemożliwe lub nieracjonalne jest przywrócenie go do stanu sprzed zanieczyszczenia, odpowiedzialny jest zobowiązany do wprowadzenia ekwiwalentu zniszczonego zasobu.

Główna różnica tkwi jednak w obowiązku wynagrodzenia tzw. *lost use values*, czyli utraconych podczas zanieczyszczenia wartości użytkowych zasobu naturalnego. Dzieli się one na bezpośrednie wartości użytkowe (*direct use values*) i wartości nieużytkowe (*non-use values*). Wartości użytkowe to te wartości środowiska, które nie mając charakteru majątkowego polegają na korzystaniu z zasobu naturalnego przez społeczeństwo, np. wędkarstwo lub żeglownanie rekreacyjne. Wartości nieużytkowe to wartości, jakie środowisko samo w sobie niesie dla danej społeczności, bez fizycznego korzystania z niego (np. sama wiedza o zachowaniu zasobu naturalnego dla potomnych)³¹. OPA zakłada, że tylko naprawa wszystkich utraconych wartości – użytkowych oraz nieużytkowych – gwarantuje pełną kompensację szkody.

Legitymację do dochodzenia kompensacji utraty powyższych wartości mają powiernicy zasobów naturalnych (*trustees*): rząd federalny, stany oraz plemiona indiańskie³². Domagają się oni kompensacji w imieniu i na rzecz społeczeństwa. Osoby prywatne nie są legitymowane do dochodzenia roszczeń za zniszczenie zasobów naturalnych. Na powiernikach ciąży obowiązek oszacowania szkody w środowisku i przygotowania planu jej kompensacji. Zobowiązani są do przedstawienia w planie podstawowych środków zaradczych (*primary restoration*) oraz kompensacyjnych środków zaradczych (*compensatory restoration*). Te pierwsze służą przywróceniu zasobów naturalnych i ich wartości użytkowych do stanu sprzed wycieku, podczas gdy drugie mają wynagrodzić przejściową utratę wartości użytkowych zasobów naturalnych. Tym samym kompensacja na gruncie OPA obejmuje również utratę wartości użytkowych środowiska, która występuje od momentu zanieczyszczenia do całkowitego przywrócenia środowiska do stanu pierwotnego.

Amerykańska ustawa i uzupełniająca ją regulacja *Natural Resource Damage Assessments* (NRDA)³³ wskazują metodę szacowania utraconych wartości użytkowych środowiska. Przed wejściem w życie nowego NRDA powiernicy ustalali za pomocą matematycznych modeli szacunkowych, ile dolarów była była

³⁰ OPA, § 2706(d)(1).

³¹ Zob. więcej Z. Pępińska, *Jak mierzyć niewymierne? Szkoda w środowisku na gruncie reżimów odpowiedzialności cywilnej za szkody olejowe w środowisku morskim*, [w:] *Odpowiedzialność za szkodę w środowisku*, red. B. Rakoczy, Toruń 2010, s. 167.

³² OPA, § 2706(b).

³³ *Natural Resource Damage Assessments* (NRDA), 15 CFR § 990.10 i nast.

dla społeczeństwa możliwość np. rekreacyjnego wędkarstwa. Następnie ustalali okres niedostępności akwenu spowodowanej zanieczyszczeniem, po czym występowali z roszczeniem o odszkodowanie. Zebrane pieniądze byli zobowiązani przeznaczyć na działania odbudowujące zniszczone zasób. Dzisiejsza NRDA wymaga raczej, aby powiernicy ustalali, jakiego rodzaju czynności będą niezbędne do zrekompensowania wszystkich szkód wynikłych z zanieczyszczenia, w tym przejściowego braku dostępu społeczności do wartości użytkowych środowiska³⁴. Mają ustalić, np. ile dodatkowych stanowisk dla wędkarzy należy udostępnić, aby zrekompensować przejściowy brak możliwości wędkowania. Osoba odpowiedzialna powinna wdrożyć te plany lub pokryć koszt ich wdrożenia przez powierników.

OPA nie wyłącza jednak całkowicie stosowania matematycznych formuł szacowania pieniężnej wartości szkody w zasobach naturalnych. Należy do nich między innymi metoda wyceny warunkowej (CVM – *Contingency Valuation Method*), która polega na ustaleniu pieniężnej wartości danego zasobu poprzez badanie deklaracyjnych preferencji konsumentów. Za pomocą sondażu ustala się przeciętną kwotę, jaką obywatele byliby skłonni przekazać na zachowanie danego zasobu naturalnego. Mnoży się otrzymaną wielkość przez liczbę osób w dotkniętej szkodą grupie społecznej i uzyskuje pieniężną wartość zasobu³⁵. Inną metodą ustalenia pieniężnej wartości zasobu naturalnego jest metoda „kosztu podróży” (*travel cost*), która zakłada, że wartość danego zasobu naturalnego równa jest przeciętnym wydatkom turysty, który odwiedza dany zasób naturalny (koszt dojazdu, opłat za wejście, noclegu *etc*)³⁶.

Należy jednak podkreślić, że ustalenie pieniężnej wartości środowiska za pomocą tych metod jest obecnie wyjątkiem w praktyce powierników. Powiernicy mają w pierwszej kolejności ustalić, jakie działania spowodują, że zasób naturalny uzyska nowe wartości użytkowe, odpowiadające utraconym. Dopiero gdy podjęcie takich działań nie jest możliwe, powiernicy będą się domagać odszkodowania ustalonego na podstawie matematycznych metod szacunkowych³⁷.

4. KWOTOWE OGRANICZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI

Zarówno system konwencyjny, jak i OPA przewidują kwotowe ograniczenie odpowiedzialności. Kształt, a zarazem filozofia stojąca za instytucją ogranicze-

³⁴ C. A. Jones, *Use of non-market valuation methods in the courtroom: recent affirmative precedents in natural resource damage assessments*, http://www.ucowr.org/updates/pdf/V109_A3.pdf, s. 14.

³⁵ T. Swanson, A. Kontoleon, *What is the role of environmental valuation in the courtroom? The US experience and the proposed EU directive*, http://www.elaw.org/system/files/Environmental_Valuation.Courtroom.pdf, s. 3.

³⁶ E.H.P. Brans, *Liability to Public Natural Resources*, Hague 2001, s. 104.

³⁷ *Ibidem*, s. 137.

nia odpowiedzialności są jednak diametralnie inne. Różnice dotyczą przede wszystkim określenia okoliczności, które powodują utratę możliwości ograniczenia odpowiedzialności przez osobę odpowiedzialną, oraz wysokości limitów odpowiedzialności.

W systemie konwencyjnym właściciel statku ma prawo do ograniczenia odpowiedzialności, chyba że mu się udowodni, iż szkoda powstała w wyniku jego osobistego zaniedbania lub zaniechania z zamiarem wywołania szkody albo wskutek niedbalstwa i ze świadomością prawdopodobieństwa powstania szkody³⁸. Tym samym właściciel statku utraci możliwość limitacji odpowiedzialności, tylko gdy udowodni mu się winę wyższego stopnia, nazywaną niewybaczalną winą własną³⁹. Cechuje ją, po pierwsze, świadoma akceptacja przez osobę odpowiedzialną tego, że w efekcie jej nierozważnego postępowania szkoda prawdopodobnie nastąpi, lub zamiar wywołania szkody, po drugie, osobiste działanie lub zaniechanie właściciela statku⁴⁰. Właściciel statku nie poniesie więc odpowiedzialności, gdy szkoda powstała z niewybaczalnej winy jego podwładnych. W praktyce takie uregulowanie gwarantuje właścicielowi możliwość ograniczenia odpowiedzialności względem poszkodowanych. Komisja Europejska wskazuje, że na mocy systemu konwencyjnego ograniczenie odpowiedzialności jest niemożliwe do przełamania⁴¹.

Odwrotne rozwiązanie przyjęto na gruncie OPA. Choć również tam domniemywa się możliwość skorzystania z limitacji przez osobę odpowiedzialną, w rzeczywistości poszkodowanym znacznie łatwiej przełamać ograniczenie odpowiedzialności. Po pierwsze, do przełamania wystarczy dowód rażącego niedbalstwa⁴². Poszkodowani nie muszą udowadniać zamiaru czy świadomości prawdopodobnego wywołania szkody. Po drugie, nie trzeba udowadniać osobistego zaniedbania lub zaniechania osoby odpowiedzialnej. Ustawa pozbawia bowiem ograniczenia odpowiedzialności osobę odpowiedzialną także wtedy, gdy szkoda spowodowana została rażącym niedbalstwem lub winą niewybaczalną jego podwładnych, agentów lub jakiegokolwiek osoby, z którą wiąże osobę odpowiedzialną stosunek umowny. Co więcej, OPA wprowadza dodatkowe przesłanki utraty odpowiedzialności. Osoba odpowiedzialna utraci możliwość ograniczenia odpowiedzialności, gdy:

- nie zawiadomi zgodnie z wymogami prawa odpowiednich władz o wypadku, o którym wie lub miała podstawy wiedzieć;

³⁸ Art. V.2 CLC'92.

³⁹ Więcej na temat tej postaci winy zob. J. Łopuski, *Koncepcje i postacie winy w międzynarodowych cywilnoprawnych konwencjach prawa przewozowego*, [w:] *Problemy kodyfikacji prawa cywilnego (studia i rozprawy)*, księga pamiątkowa ku czci profesora Zbigniewa Radwańskiego, red. S. Sołtysiński, Poznań 1990, s. 609 i nast.

⁴⁰ *Ibidem*, s. 615.

⁴¹ Komisja Europejska, *Communication from the Commission to the European Parliament and the Council on a second set of Community measures on maritime safety*, COM(2000) 802 final, 6.12.2000 r.

⁴² OPA, § 2704(c).

- odmówi rozsądnie wymaganej przez odpowiednią jednostkę administracyjną współpracy i pomocy w usuwaniu zanieczyszczenia;
- bez powodu odmówi wykonania polecenia władz zaangażowanych w usuwanie zanieczyszczenia;
- osoba odpowiedzialna, jej podwładny, agent lub osoba związana z osobą odpowiedzialną stosunkiem umownym złamała federalne przepisy dotyczące bezpieczeństwa na morzu, konstrukcji lub eksploatacji statków .

Szczególnie ta ostatnia przesłanka sprawia, że ograniczenie odpowiedzialności na gruncie OPA jest iluzoryczne. W praktyce bowiem większość wypadków spowodowana jest złamaniem jakiegoś przepisu dotyczącego bezpieczeństwa lub eksploatacji statku, przy czym należy podkreślić, iż między złamaniem przepisu a szkodą musi istnieć związek przyczynowy.

Należy w tym miejscu zaznaczyć, że wiele stanów, korzystając z możliwości ustanowienia własnych praw o lepszym od federalnego poziomie ochrony poszkodowanych, wprowadziło nieograniczoną odpowiedzialność za szkody spowodowane wyciekiem oleju⁴³.

Podsumowując porównanie instytucji ograniczenia odpowiedzialności, można stwierdzić, że system konwencyjny w praktyce zagwarantował prawo właściciela statku do ograniczenia odpowiedzialności, podczas gdy OPA dała trudny do utrzymania przywilej.

Kolejną różnicą są limity odpowiedzialności. Oba systemy uzależniają wysokość kwotowego ograniczenia odpowiedzialności od tonażu statku, jednak ustawa amerykańska wprowadza znacznie wyższe limity odpowiedzialności. Przykładowo dla statków o tonażu 5 tys. ton, bez względu na rodzaj poszycia, CLC przewiduje limit 4,51 mln SDR, czyli około 7,22 mln USD⁴⁴, podczas gdy zgodnie z OPA odpowiedzialność za wyciek z tankowca dwuposzyciowego o tonażu 5000 ton wynosi 2 tys. USD za każdą tonę, co w sumie daje kwotę 10 mln USD. Różnica jest jeszcze większa w przypadku tankowców jednoposzyciowych, dla których OPA, ze względu na większe zagrożenie, ustanawia wyższe limity odpowiedzialności. System konwencyjny nie zaostrza odpowiedzialności za wyciek z tankowców jednoposzyciowych, utrzymując granicę ok. 7,22 mln USD, natomiast na gruncie OPA limit wynosi 3,2 tys. USD na tonę, czyli w przypadku tankowca o tonażu 5000 – 16 mln USD. Inny przykład – w przypadku jednostki o tonażu 150 tys. ton limit na gruncie CLC wynosi 89,77 mln SDR, czyli ok. 144 mln USD, bez względu na rodzaj poszycia. Na gruncie OPA kwotowa granica odpowiedzialności dla statku jednoposzyciowego o tonażu 150 tys. ton wynosi 480 mln USD.

Limity na gruncie OPA, podniesione o około 9% w maju 2009 r., są obecnie przedmiotem debaty. Zgłoszone po wycieku w Zatoce Meksykańskiej projekty

⁴³ Nieograniczona odpowiedzialność została wprowadzona w Północnej Karolinie, Kalifornii, Marylandzie, Oregonie, Waszyngtonie, Georgii oraz na Alasce.

⁴⁴ Kurs SDR z 6.05.2011 r. wynosił 1 SDR = 1,6 USD.

dotyczą przede wszystkim całkowitego zniesienia limitu odpowiedzialności w stosunku do wycieków z urządzeń, jednak niektóre z nich zmierzają w kierunku ponownego podniesienia granic odpowiedzialności dla tankowców i innych statków. Istnieje więc duże prawdopodobieństwo, że różnice między OPA a systemem konwencyjnym będą wkrótce jeszcze większe.

5. LIMITY ODPOWIEDZIALNOŚCI FUNDUSZU

System konwencyjny i OPA różni także wysokość możliwego do uzyskania odszkodowania ze strony funduszu, gwarantującego kompensację poszkodowanych w zakresie, w jakim nie zostaną wynagrodzeni przez podmiot odpowiedzialny. Fundusz amerykański, Oil Spill Liability Trust Fund (OSLTF), dysponuje kwotą 1 mld USD na wypadek. Wniesiony po wycieku z platformy Deepwater Horizon projekt ustawy administracji prezydenta Obamy zakłada podniesienie tej kwoty do 1,5 mld USD. Międzynarodowy Fundusz Odszkodowań z 1992 r. dysponuje maksymalną kwotą 203 mln SDR, czyli ok. 325 mln USD (wliczając w to odszkodowanie uzyskane od właściciela statku). W celu zapewnienia lepszego poziomu kompensacji protokół londyński z 2003 r. stworzył tzw. dodatkowy fundusz, z którego można uzyskać, łącznie z odszkodowaniem od właściciela, 750 mln SDR czyli ok. 1,2 mld USD. Dziś, tj. przed nowelizacją w USA, sumy na gruncie obu systemów są porównywalne, jednak tylko w stosunku do poszkodowanych z państw, które przystąpiły do protokołu londyńskiego. Poszkodowani z państw, które nie przystąpiły do protokołu z 2003 r. muszą liczyć się z podziałem ok. 320 mln USD na jeden wypadek. Wycieki z tankowców „Erika” i „Prestige” pokazały, że jest to kwota niewystarczająca w przypadku wycieków o większej skali.

PODSUMOWANIE

Różnic między systemami jest więcej. Jednak już te wskazane pozwalają na przyjęcie kilku wniosków. Po pierwsze, OPA ma bardziej kompleksowy zakres stosowania. Dotyczy również odpowiedzialności za szkody spowodowane wyciekiem z urządzeń oraz oleju bunkrowego. Po drugie, ustawa amerykańska zapewnia pełniejszą kompensację poszkodowanych ze względu na szersze pojęcie szkody spowodowanej zanieczyszczeniem. Wraz z przyjęciem spodziewanej nowelizacji OPA pełniejsza kompensacja wynikać będzie również z wyższego do uzyskania od funduszu odszkodowania w odniesieniu do jednego wypadku. Wreszcie OPA w większym stopniu czyni zadość zasadzie „płaci zanieczyszczający” (*polluter pays*). Brak kanalizowania odpowiedzialności oraz trudny do

utrzymania przywilej ograniczenia odpowiedzialności powoduje, że zasadniczy ciężar kompensacji spoczywa po stronie statku, nie ładunku. Przyjęcie takiego kształtu regulacji wzmacnia prewencyjny skutek ustawy.

INTERNATIONAL REGIME OF LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE AND THE OIL POLLUTION ACT (Summary)

Today there are two separate regimes of liability for oil pollution damage: the international regime, which is based on multilateral conventions, and the autonomous United States regime. After the US Administration's decision to withdraw from the international system (1989), the US Congress enacted the 1990 Oil Pollution Act (OPA). This piece of legislation was passed in the aura of public demand for stringent regulation of oil pollution damage to marine environment. The OPA allows states to enact laws that would furnish greater protection to the injured parties than federal law.

The US is a known critic of the international regime due to its low liability limits and exclusion of environmental damage. Accordingly, there are numerous differences between the US regime and the international one. The OPA has a wider scope as it covers also oil spilled from facilities and bunker oil spills. Furthermore, the US legislation offers superior protection to the injured as it adopts a wider definition of oil pollution damage. Thus, the Author argues, the OPA embodies the polluter pays principle (PPP) to a greater extent than the international system.