



Zuzanna Peplowska-Dąbrowska

Uniwersytet Mikołaja Kopernika

**O WYBRANYCH PROBLEMACH ODPOWIEDZIALNOŚCI
CYWILNEJ ZA SZKODY SPOWODOWANE
WYCIEKIEM OLEJU Z URZĄDZENIA
W PRAWIE AMERYKAŃSKIM NA PRZYKŁADZIE
WYCIEKU W ZATOCE MEKSYKAŃSKIEJ**

Wyciek oleju z platformy wiertniczej Deepwater Horizon oraz rurociągu podwodnego Macondo w Zatoce Meksykańskiej w 2010 r. po raz kolejny skupił uwagę opinii publicznej na problematyce szkód olejowych. Przez następne miesiące media światowe donosiły o rozmiarach szkody spowodowanej wyciekiem. Uznano ją za największą katastrofę ekologiczną w Stanach Zjednoczonych, przekraczającą swoimi rozmiarami ponad dwudziestokrotnie wyciek z tankowca Exxon Valdez z 1989 r.

Szkodom o katastrofalnym charakterze, takim jak ta spowodowana wyciekiem w Zatoce Meksykańskiej, niezmiennie towarzyszy problem kompensacji. W przypadku takich zdarzeń poszkodowani narażeni są na brak odpowiedniego wynagrodzenia szkody. Rzadko bowiem który podmiot będzie w stanie samodzielnie udźwignąć ciężar odpowiedzialności o tak rozległym zakresie. Począwszy od drugiej połowy XX w., wprowadzano regulacje mające na celu zapewnienie jak najpełniejszej kompensacji. Mowa tu w szczególności o Konwencji CLC '92¹ oraz Konwencji FUND '92², które przyjęte zostały obecnie przez odpowiednio 132 (CLC) oraz 113 (FUND) państw, w tym przez Polskę. Stany Zjednoczone Ameryki Północnej nigdy nie przystąpiły do powyższych konwencji. W odpowiedzi na wyciek z tankowca Exxon Valdez przyjęły ustawę federalną Oil Pollution Act (OPA)³, która miała za zadanie wprowadzić krajowy system kompensacji, zapewniający wyższy poziom wynagradzania szkód od przyjętego

¹ Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1992 r. (Dz. U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1527).

² Międzynarodowa konwencja o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkodę Spowodowaną Zanieczyszczeniem Olejami z 1992 r. (Dz. U. z 2001 r. Nr 135, poz. 1530).

³ 33 U.S.C.A. § 2701 i n.

na forum międzynarodowym. Odmienne od reżimu konwencyjnego OPA ma szeroki zasięg, znajdując zastosowanie nie tylko do szkód spowodowanych wyciekami oleju ze statków, ale również do wycieku oleju z urządzeń.

Historia kształtowania się reżimu odpowiedzialności za szkody olejowe w Stanach Zjednoczonych ma długą tradycję. Pierwotnie głównym źródłem prawa morskiego USA było tzw. *general maritime law*, czyli rodzaj federalnego prawa precedensów, tworzonego przez orzeczenia sędziów sądów federalnych. Jednak od kilkudziesięciu lat obserwuje się coraz większą aktywność Kongresu w procesie tworzenia prawa morskiego⁴. Również do dziedziny odpowiedzialności za zanieczyszczenia morza wkraczało prawo stanowione autorstwa Kongresu oraz legislatur stanowych. Pierwszym aktem federalnym dotyczącym odpowiedzialności za zanieczyszczenie wód był New York Harbor Act⁵, inkorporowany później przez tzw. Refuse Act (The Rivers and Harbours Act of 1899⁶). Następnie Kongres przyjął w 1924 r. Oil Pollution Act⁷ oraz w 1948 r. Federal Water Pollution Control Act, znany powszechnie jako Clean Water Act (CWA), gruntownie nowelizowany w 1972 r.⁸ Poza powyższymi istnieje grupa aktów prawnych szczebla federalnego, które regulowały odpowiedzialność cywilną za zanieczyszczenia olejami w związku ze szczególną działalnością. Należą do nich: Outer Continental Shelf Lands Act (OCSLA)⁹, Trans-Alaska Pipeline Authorization Act (TAPAA)¹⁰ oraz Deepwater Port Act (DPA)¹¹. Poszkodowani w wyniku zanieczyszczenia wód olejami szukali kompensacji również w oparciu o instytucję prawa precedensów, jaką jest naruszenie porządku publicznego (*public nuisance theory*). W zakresie, w jakim wyżej wymienione prawa regulowały odpowiedzialność cywilną za zanieczyszczenie olejowe, zostały one zastąpione przez OPA.

Podwaliny pod dzisiejszą regulację odpowiedzialności cywilnej w USA dała ustawa federalna Clean Water Act. Poprzedzające ją dwa akty prawne (Refuse Act oraz Oil Pollution Act z 1924 r.) dotyczyły wyłącznie odpowiedzialności karnej za wypuszczenie odpadów ze statków do żeglownych wód USA. Dopiero CWA podnosił problematykę odpowiedzialności odszkodowawczej. Czynił to jednak w specyficznym zakresie. Z jednej strony miał szeroki charakter. Dotyczył bowiem nie tylko zanieczyszczeń olejami, ale również innymi substancjami niebezpiecznymi. Ponadto, regulował odpowiedzialność za zanieczyszczenia spowodowane wyciekami ze statku, jak i rafinerii, platformy wiertniczej, rurociągu, zbiornika oleju i innego przybrzeżnego lub nadbrzeżnego urządzenia (*offshore*

⁴ C. Łuczywek, *Prawo morskie USA – współczesna systematyka, źródła i charakterystyka wybranych aktów prawnych*, Prawo Morskie, t. XXI, Gdańsk 2005, s. 117.

⁵ 33 U.S.C. § 441 i n.

⁶ 33 U.S.C. § 401 i n.

⁷ 3 U.S.C. § 1001 i n.

⁸ Clean Water Act (CWA), 33 U.S.C. § 1251 i n.

⁹ Outer Continental Shelf Lands Act (OCSLA), 43 U.S.C. § 1801 i n.

¹⁰ Trans-Alaska Pipeline Authorization Act (TAPAA), 43 U.S.C. § 1651 i n.

¹¹ Deepwater Port Act (DPA), 33 U.S.C. § 1501 i n.

albo *onshore facility*)¹². Z drugiej strony, normował wyłącznie odpowiedzialność względem dwóch poszkodowanych: rządu federalnego oraz poszczególnych stanów. Pozostali, w tym np. właściciele zanieczyszczonych olejem nieruchomości, dochodzić mogli swoich praw poza ustawą federalną. CWA wprowadził wiele rozwiązań, na których opiera się dzisiejsza ustawa OPA, m.in. odpowiedzialność obiektywną oraz obowiązek finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności. W 1990 r. przepisy CWA o odpowiedzialności cywilnej za szkody olejowe zastąpione zostały przez OPA. Potrzeba przyjęcia nowej regulacji stała się wyraźna po wycieku z tankowca Exxon Valdez. Konieczne stało się wtedy uchwalenie prawa, które w sposób jednolity regulowałoby odpowiedzialność za szkody olejowe wobec wszystkich poszkodowanych, nie tylko rządu oraz stanów. Chodziło również o wprowadzenie regulacji, która zapewniłaby odpowiedni poziom kompensacji szkód olejowych, bez możliwości ograniczenia odpowiedzialności do bardzo niskiego pułapu, nieodpowiadającego katastrofalnym skutkom zanieczyszczenia olejowego¹³.

OPA, inaczej niż międzynarodowe konwencje CLC'92 oraz FUND'92, reguluje odpowiedzialność cywilną za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami nie tylko ze statków, ale również z urządzeń nadbrzeżnych (*onshore facilities*) oraz przybrzeżnych (*offshore facilities*). Urządzenie nadbrzeżne to każde urządzenie znajdujące się na lądzie USA innym niż ziemie podwodne¹⁴. OPA wskazuje, że do urządzeń nadbrzeżnych należy pojazd mechaniczny¹⁵ lub tabor kolejowy. Z kolei urządzenie przybrzeżne to każde urządzenie znajdujące się na żeglownych wodach USA, lub poza nimi, ale objęte jurysdykcją prawa USA, z wyłączeniem statków¹⁶. Odpowiednio, do urządzeń przybrzeżnych zaliczamy np. rurociągi. Odrębnie zdefiniowane zostały ruchome platformy wiertnicze (*Mobile Offshore Drilling Units* – MODU). Według OPA są one statkami, które można użyć jako urządzenia przybrzeżne¹⁷.

Ustawa wskazuje podmioty odpowiedzialne za wyciek oleju z urządzenia. W przypadku urządzenia nadbrzeżnego jest to jego właściciel lub operator. Natomiast osobą odpowiedzialną za wyciek z urządzenia przybrzeżnego jest dzierżawca lub posiadacz koncesji na prowadzenie działalności na obszarze, gdzie znajduje się urządzenie. Zarówno w przypadku urządzeń przybrzeżnych jak i nadbrzeżnych pojawia się wyłączenie od odpowiedzialności obejmujące agen-

¹² CWA, 33 U.S.C., § 1321 (f) (1) i (2).

¹³ Więcej na temat odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem oleju z tankowca Exxon Valdez zob. Z. Peplowska, *Punitive damages w prawie morskim – orzeczenie Sądu Najwyższego USA w sprawie Exxon Shipping v. Baker*, Prawo Morskie, t. XXV, Gdańsk 2009, s. 39 i n.

¹⁴ OPA, §2701 (24).

¹⁵ W sprawie *Kenan Transp. Co. v. U.S. Coast Guard*, No: 1:04-CV-3186-WSD, 2006 WL 1455658 (N.D. Ga. 19.05.2006) ciężarówka przewożąca olej uznana została za urządzenie nadbrzeżne w rozumieniu OPA, więcej zob. R. Force, M. Davies, J. S. Force, *Deepwater Horizon: Removal Costs, Civil Damages, Crimes, Civil Penalties, and State Remedies in Oil Spill Cases*, 85 „Iulane Law Review” 2011, s. 897.

¹⁶ OPA, § 2701 (22).

¹⁷ OPA, § 2701(18).

cje federalne lub międzystanowe, stany, władze lokalne, które będąc właścicielami urzędzeń przekazały posiadanie, wraz z prawem do korzystania z urządzenia, osobie trzeciej¹⁸. Z kolei za wyciek z ruchomej platformy wiertniczej odpowiada jej właściciel lub operator. Ustawa nie wyłącza możliwości pozwania innych niż wyżej wymienione podmioty za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejowym pochodzącym z urządzenia poza OPA. Nie zawiera tym samym odpowiednika art. III.4 CLC'92, który wprowadza kanalizowanie odpowiedzialności na gruncie międzynarodowego reżimu odpowiedzialności za szkody olejowe ze statków¹⁹. Dlatego w prawie amerykańskim poszkodowani mogą pozywać również inne podmioty, jeśli przyczyniły się one do powstania szkody spowodowanej zanieczyszczeniem. Podstawą ich powództwa może być m.in. *general maritime law*.

Na prezydencie USA ciąży obowiązek wskazania strony odpowiedzialnej, która jest zobligowana do pokrycia kosztów usunięcia oleju oraz kompensacji poszkodowanych. W praktyce zadanie prezydenta wykonywane jest najczęściej przez Straż Przybrzeżną USA (*U.S. Coast Guard*). Wskazana strona odpowiedzialna może podważać desygnację w ciągu 5 dni od uzyskania informacji o wyborze. W innym wypadku, w terminie 15 dni od desygnacji, osoba odpowiedzialna (lub jej gwarant) powinna ogłosić publicznie, w jaki sposób poszkodowani mogą występować z roszczeniami o naprawienie szkody spowodowanej wyciekami²⁰.

Odpowiednio, kilkanaście dni po wybuchu na platformie Deepwater Horizon w Zatoce Meksykańskiej Straż Przybrzeżna USA uznała za źródła wycieku platformę wiertniczą oraz urządzenie przybrzeżne – szyb naftowy. Podmiotem odpowiedzialnym za wyciek z MODU wskazany został Transocean Ltd., właściciel platformy. Natomiast odpowiedzialność za wyciek z odwiertu przypisano British Petroleum Exploration and Production Inc. (BP), dzierżawcy terenu, na którym znajdował się szyb naftowy. Zarówno BP, jak i Transocean nie kwestionowali desygnacji. Co więcej, BP ustanowiło specjalny fundusz zarządzany przez *Gulf Cost Claims Facility* (GCCF) o wysokości 20 mld USD przeznaczony na zaspokojenie roszczeń poszkodowanych w wyniku zanieczyszczenia.

OPA wprowadza odpowiedzialność obiektywną za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejowym. W przypadku uznania kilku osób za podmioty odpowiedzialne są one dłużnikami solidarnymi. Wyłączenie odpowiedzialności za szkodę spowodowaną wyciekami oleju z platformy jest dopuszczalne w bardzo nielicznych przypadkach. Należą do nich siła wyższa (*act of God*), akt wojenny oraz zachowanie osoby trzeciej innej niż pracownik, przedstawiciel osoby odpowiedzialnej lub osoba trzecia pozostająca w stosunku kontraktowym z oso-

¹⁸ OPA, § 2701(32)(B) i (C).

¹⁹ Zob. więcej Z. Peplowska-Dąbrowska, *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone katastrofą statku „Erika” (orzecznictwo francuskie)*, Prawo Morskie, t. XXIX, Gdańsk 2013, s. 25.

²⁰ OPA, § 2714(b).

bą odpowiedzialną²¹. Dla skorzystania z ostatniej z przesłanek egzoneracyjnych desygnowany przez Straż Przybrzeżną podmiot musi udowodnić, że dochował należytej staranności w stosunku do oleju, biorąc pod uwagę jego charakter oraz okoliczności sprawy, oraz iż przedsięwziął wszystkie środki ostrożności przeciw przewidywalnym działaniom lub zaniechaniom osoby trzeciej i konsekwencjom jej zachowania. Dodatkowo, wyłączenie odpowiedzialności możliwe będzie tylko wtedy, gdy powyższa przesłanka lub ich kombinacja były jedyną przyczyną szkody spowodowanej wyciekiem z urządzenia. Najmniejsze choćby przyczynienie się po stronie osoby desygnowanej na podmiot odpowiedzialny przesądzać będzie o utracie prawa do egzoneracji. Z orzecznictwa²² oraz literatury²³ wynika konieczność wąskiej interpretacji powyższych przesłanek wyłączających odpowiedzialność. Ponadto, sama ustawa idzie dalej w ograniczeniu możliwości egzoneracji. Stanowi bowiem, że zwolnienie z odpowiedzialności nie będzie możliwe, gdy osoba odpowiedzialna nie dopełni obowiązku poinformowania Straży Przybrzeżnej USA o wycieku, odmówi rozsądnie wymaganej przez odpowiednie władze współpracy czy pomocy w zakresie usunięcia oleju lub nie wykona poleceń Straży Przybrzeżnej USA dążących do ograniczenia zanieczyszczenia bądź zabezpieczenia bezpieczeństwa publicznego²⁴.

Rząd amerykański szacuje, że w wyniku wybuchu na platformie Deepwater Horizon do Zatoki Meksykańskiej dostało się ok. 660 mln litrów ropy naftowej. Ta niespotykana dotąd skala zanieczyszczenia spowodowała rozległe szkody majątkowe oraz pociągnęła za sobą zniszczenie środowiska, którego rozmiar będzie można prawidłowo ustalić dopiero za wiele lat. Są to szkody, których obowiązek wyrównania spoczywa na osobie odpowiedzialnej. Zgodnie z OPA wskazane przez Straż Przybrzeżną podmioty odpowiedzialne są zobowiązane do pokrycia kosztów usunięcia oleju poniesionych przez rząd, stan bądź plemię indiańskie lub jakąkolwiek osobę trzecią. W praktyce to najczęściej sama osoba odpowiedzialna podejmować będzie działania zmierzające do usunięcia zanieczyszczenia. Zakłada się, że jest to najlepsze rozwiązanie, skoro często jest ona w stanie najszybciej i najskuteczniej to uczynić. Jest to korzystne również dla samego odpowiedzialnego. W ten sposób może on kontrolować koszt usunięcia oleju i nie naraża się na późniejszą konieczność pokrycia rachunku dużo droższej akcji usunięcia oleju przeprowadzonej przez władze rządowe.

Zgodnie z powyższym, po wycieku w Zatoce Meksykańskiej BP podjęło działania mające na celu usunięcie oleju i zatamowanie wycieku z szybu wiertniczego. Pomimo wielu prób, m.in. zamknięcia zaworów głowicy przeciwwybuchowej

²¹ OPA, § 2703(a).

²² *United States v. LeBeouf Bros. Towing*, 621 F.2d 787 (1980), cert. denied, 452 U.S. 906, 101 S.Ct. 3031 (1981); *Int. Marine Carriers v. Oil Spill Liability Trust Fund*, 903 F. Supp. 1097, (1995); *Burgess v. M/V TAMANO*, 564 F.2d 964 (1977), cert. denied, 435 U.S. 941, 98 S.Ct.1520 (1978).

²³ J. M. Woods, *Third-Party Liability Under OPA 90: Have the Courts Veered Off Course?*, 73 „Tulane Law Review” 1863, 1999.

²⁴ OPA, § 2703 (c).

za pomocą zdalnie sterowanych pojazdów mechanicznych czy zatykania szybu różnego rodzaju odpadami, przez kolejne 87 dni olej wydostawał się do wód Zatoki. Ostatecznie wyciek zatamowano 15 lipca 2010 r. przez przykrycie ujścia szybu stalową kopułą. Długotrwały brak skuteczności był powodem krytyki, jaka spadła na rząd federalny za oddanie swobody BP w usunięciu wycieku²⁵.

Oprócz pokrycia kosztu usunięcia oleju podmiot odpowiedzialny jest zobowiązany do naprawienia szkody spowodowanej zanieczyszczeniem. Obejmuje ona przede wszystkim szkodę majątkową, stratę środków stanowiących podstawę egzystencji oraz szkodę w środowisku²⁶. Ze względu na miejsce usytuowania platformy oraz szybu, z którego do wód Zatoki Meksykańskiej wydostała się ropa, znaczny rozmiar odpowiedzialności BP oraz Transocean dotyczyć będzie czystej szkody ekonomicznej. Wyodrębnienie tej postaci szkody wywodzi się z prawa *common law*. Angielska nazwa tej postaci szkody, *i.e. pure economic loss*, wskazuje, że oznacza ona utratę korzyści, która nie wynika z uszkodzenia ciała lub rzeczy²⁷. Skala wycieku oraz jego umiejscowienie spowodowały, że ma on destrukcyjny wpływ na gospodarkę kilku stanów (w szczególności Luizjany, Alabamy i Missisipi), w których obywatele w znacznym stopniu uzyskują dochody w oparciu o środowisko morskie. Swoje roszczenia zgłosili m.in. poławiacze, przetwórcy i sprzedawcy owoców morza, restauratorzy (w szczególności ci serwujący owoce morza), hotelarze oddający w czarter jachty oraz podmioty zajmujące się sprzedażą różnego rodzaju sprzętu dla rybaków²⁸. Mogli to uczynić, bowiem OPA wprowadziła radykalną zmianę w stosunku do tradycyjnego ujmowania szkody w prawie amerykańskim. Orzeczenie Sądu Najwyższego USA w sprawie *Robins Dry Dock* z 1927 r.²⁹ na wiele lat przesądziło o niedopuszczalności roszczeń o wynagrodzenie utraconych korzyści w oderwaniu od zniszczenia mienia. W oparciu o *Robins Dry Dock* orzekał m.in. Sąd Apelacyjny Piątego Okręgu w sprawie *La. Ex rel. Guste v. M/V Testbank*³⁰. Oddalił on roszczenia właścicieli restauracji serwujących owoce morza, komercyjnych przystani oraz sklepów ze sprzętem rybackim. Poszkodowani utracili spodziewane dochody z powodu wyłączenia z żeglugi odcinka Missisipi zanieczyszczonego wyciekami chemikaliów.

²⁵ R. Force, M. Davies, J. S. Force, *Deepwater...*, s. 908.

²⁶ Więcej na temat szkody spowodowanej zanieczyszczeniem w rozumieniu OPA zob. Z. Peplowska, *Odpowiedzialność za szkodę w środowisku morskim – różne podejście do szkody na przykładzie odpowiedzialności cywilnej za zanieczyszczenia olejami*, [w:] *Konwencja NZ o prawie morza z 1982 r.*, red. C. Mik, K. Marciniak, Toruń 2009, s. 417–431. Obejmuje ona dodatkowo: szkodę majątkową rządów z tytułu zmniejszonych wpływów z podatków i innych opłat oraz straty stanu z tytułu zwiększonych wydatków instytucji świadczących usługi publiczne.

²⁷ Podobnie, B. Lewaszkiwicz-Petrykowska, *Zasada pełnego odszkodowania (mity i rzeczywistość)*, [w:] *Rozprawy prawnicze. Księga pamiątkowa Profesora Maksymiliana Pazdana*, Zakamycze 2005, s. 1074.

²⁸ M. Davies, *Liability Issues Raised by the Deepwater Horizon Blowout*, 25 „*Australian and New Zealand Maritime Law Journal*” 2011, s. 38.

²⁹ *Robbins Dry Dock & Repair Co. v. Flint*, 275 U.S. 303, 48 S.Ct. 134 (1927).

³⁰ *State of La. Ex rel. Guste v. M/V Testbank*, 752 F.2d 1019, 22 ERC 1491, 1984 AMC 1521 (1985), cert. denied, 477 U.S. 903, 106 S.Ct. 3271, 91 L.Ed.2d 562 (1986).

Definicja szkody z Oil Pollution Act wskazuje, że zamiarem ustawodawcy było całkowite odwrócenie regulacji. Zgodnie z OPA, szkoda obejmuje utratę korzyści spowodowaną uszkodzeniem, zniszczeniem, utratą własności lub środowiska naturalnego³¹. Dlatego kompensacją objęte są roszczenia osób, które utraciły dochody uzyskiwane przez działalność opartą na zasobach naturalnych, mimo że nie były jego właścicielami. Rozwiązanie uzależniające kompensację utraconych korzyści od zniszczenia mienia byłoby niesprawiedliwe. Czy prawo własności do skrawka zniszczonej olejem plaży powinno przesądzać o obowiązku naprawienia szkody hotelarza, który utracił gości odstraszonego medialnymi informacjami o wycieku? Czy zasadne byłoby pozbawienie kompensacji prowadzącego taki sam opuszczony przez klientów hotel, którego plaża nie została jednak zanieczyszczona?³² Takie rozwiązanie byłoby niesprawiedliwe. Konsekwentnie OPA dopuszcza roszczenia o czystą szkodę ekonomiczną.

Pojawia się jednak problem zakresu odpowiedzialności za tę postać szkody. Nie można bowiem nałożyć na osobę odpowiedzialną obowiązku kompensacji każdej szkody majątkowej, nawet takiej, która jest tylko nieznacznie związana z zanieczyszczeniem. Gdzie postawić granicę odpowiedzialności? Jakie kryterium powinno przesądzać o tym, czy roszczenie jest zasadne, czy nie? OPA nie daje odpowiedzi na te pytania. Sędziowie rozstrzygający o odpowiedzialności BP będą musieli zmierzyć się z tym problemem. Jest mi znana tylko jedna sprawa, której przedmiotem było ustalenie zakresu odpowiedzialności za *pure economic loss* na gruncie OPA³³. W celu ustalenia, które roszczenia z tytułu czystej szkody ekonomicznej objąć odpowiedzialnością, Sąd Okręgowy Luizjany posłużył się teorią *proximate cause* („najbliższej przyczyny”). Jej zastosowanie pozwala na oddalenie roszczeń o naprawienie szkód zbyt odległych od zdarzenia wyrządzającego szkodę. Za jej pomocą sądy powinny uznać za podlegające naprawieniu szkody rybaków, ale nie restauracji serwujących owoce morza, które zaopatrują się u tych pierwszych. Podobnie, zasadne byłyby roszczenia prowadzących nadmorskie hotele, ale już nie biur podróży pobierających prowizję od zarezerwowania pokoju hotelowego³⁴.

Przyszłość pokaże, czy sąd orzekający o odpowiedzialności BP stosować będzie teorię „najbliższej przyczyny” i jakie roszczenia na jej podstawie zostaną uznane za zasadne. Przedmiotem sporu sądowego będą te żądania, które nie zostały zaspokojone wcale lub zostały zaspokojone tylko częściowo przez GCCF. Podczas działalności *Gulf Claims Coast Facility* z ustanowionego przez BP funduszu ponad 6,2 mld USD zostało przekazanych tytułem odszkodowania. Obecnie część poszkodowanych przystąpiła do nadzorowanego przez sąd programu ugodowego z BP, w ramach którego przyjmuje się, że BP wypłaci odszkodowania

³¹ Podkreślenie pochodzi od Autora.

³² R. Force, M. Davies, J. S. Force, *Deepwater...*, s. 934.

³³ *Sekco Energy, Inc. v. M/V Margater Chouest*, 820 F.Supp. 1008.

³⁴ M. Davies, *Liability...*

o łącznej wysokości 7,8 mld USD. W perspektywie ewentualnych procesów o naprawienie czystej szkody ekonomicznej ciekawe jest przeanalizowanie powyższej ugody pod kątem zakresu kompensacji roszczeń z tytułu *pure economic loss*.

W ramach ugody BP zobowiązało się do wypłacenia 2,3 mld USD szeroko pojętej grupie podmiotów związanych z poławianiem oraz przetwórstwem owoców morza. W ramach tej grupy BP wypłaciło odszkodowania m.in. rybakom, członkom załóg, kapitanom oraz właścicielom statków połowiących owoce morza, a także dzierżawcom obszarów połowowych ostryg. W przypadku pozostałych poszkodowanych z tytułu czystej szkody ekonomicznej ugoda wymaga związku przyczynowego między wyciekiem a szkodą. Ta sama ugoda zawiera jednak domniemanie istnienia takiego związku dla wielu poszkodowanych. Przykładowo, z dowodzenia związku przyczynowego zwolnieni będą poszkodowani, którzy prowadzili swoją działalność na określonym ugodą terytorium najbardziej dotkniętym zanieczyszczeniem (tzw. strefa A obejmująca południową Luizjanę³⁵) lub poszkodowani prowadzący działalność turystyczną w strefach A oraz B. W tym ostatnim przypadku zwraca uwagę szerokie ujęcie usług turystycznych w ugodzie. Do tej grupy podmiotów, obok tradycyjnie rozumianych jako „turystyczne” (hotele, przedsiębiorstwa przewozowe) zostały zaliczone takie, jak prowadzący stacje benzynowe oraz sklepy z odzieżą, pamiątkami czy sprzętem do uprawiania sportów rekreacyjnych. W grupie tej wymieniono również biura podróży. Poszkodowani z tytułu czystej szkody ekonomicznej, którzy nie zostali objęci domniemaniem istnienia związku przyczynowego, mogą go udowodnić na kilka sposobów. Jednym z nich jest zestawienie uzyskiwanych przychodów w okresie podczas zanieczyszczenia oraz po nim. Jeśli w okresie 3 kolejnych miesięcy między majem a grudniem 2010 r. odnotowano przynajmniej 8,5% spadek przychodów, podczas gdy w takim samym okresie 2011 r. 5% wzrost, związek przyczynowy między wyciekiem a czystą szkodą ekonomiczną został udowodniony³⁶. Podsumowując rozwiązania ugody, wynika z niej bardzo szerokie ujęcie czystej szkody ekonomicznej. Na podstawie ugody odszkodowania mogą domagać się także pośrednio poszkodowani, którzy przy zastosowaniu teorii *proximate cause* nie mogliby liczyć na kompensację. Ugoda obejmuje wręcz podmioty bardzo pobieżnie związane z wyciekiem, jak kluby sportowe, muzea, ogrody zoologiczne czy restauracje. Z tego względu należy ją uznać za niezwykle korzystną dla poszkodowanych.

Kolejnym istotnym elementem reżimu odpowiedzialności za wyciek oleju z urządzenia jest uprawnienie do ograniczenia odpowiedzialności. Tradycyjnie ograniczenie odpowiedzialności w amerykańskim prawie morskim miało na celu zachęcenie do inwestowania w rozwój amerykańskiej floty morskiej. Stanowić miało formę rekompensaty za niebezpieczeństwa związane z uprawia-

³⁵ Zob. załącznik do ugody B1, <http://www.deepwaterhorizonsettlements.com> oraz interaktywną mapę tamże (dostęp: 10.11.2013).

³⁶ Tamże.

niem żeglugi morskiej. OPA utrzymuje instytucję kwotowego ograniczeniu odpowiedzialności za wyciek oleju z urządzenia. Jednak dokładna analiza ustawy prowadzi do wniosku, że prawo do ograniczenia odpowiedzialności jest bardzo trudne do utrzymania. Otóż zgodnie z OPA osoba odpowiedzialna za wyciek oleju z urządzenia przybrzeżnego może ograniczyć swą odpowiedzialność za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem do wysokości 75 mln USD. Koszt usunięcia zanieczyszczenia nie podlega ograniczeniu³⁷. Ograniczenie odpowiedzialności za wyciek z ruchomej platformy wiertniczej jest kwestią bardziej złożoną. Po pierwsze, dla ustalenia odpowiedzialności za wyciek z MODU stosuje się limity właściwe dla statków. Dlatego, biorąc pod uwagę tonaż oraz konstrukcję platformy Deepwater Horizon, granica została ustalona na poziomie ok. 65 mln USD. Jednak, gdy odpowiedzialność za wyciek z platformy przekroczy tak ustaloną granicę, platforma przestaje być statkiem na gruncie OPA, a jest uważana za urządzenie przybrzeżne. Odpowiednio, osobą odpowiedzialną za MODU staje się w tym zakresie dzierżawca lub posiadacz koncesji na prowadzenie działalności na tym obszarze, w którym znajduje się urządzenie. Jego odpowiedzialność wynosić będzie 75 mln USD pomniejszonych o kwotę obliczoną na podstawie zasad ograniczenia odpowiedzialności dla tankowców.

Wkrótce po wycieku w Zatoce Meksykańskiej pojawiło się wiele inicjatyw zaostrożenia tak określonych limitów odpowiedzialności za wyciek oleju z urządzenia. W szczególności projekty nowelizacji OPA zmierzały do podniesienia poziomu odpowiedzialności lub wprowadzenia odpowiedzialności nieograniczonej. Jednakże do tej pory ustalony w OPA limit odpowiedzialności za wyciek z urządzenia nie uległ nowelizacji.

W okolicznościach sprawy BP, działając prawdopodobnie pod presją publiczną, oświadczył, że nie będzie ubiegał się o ograniczenie odpowiedzialności do wyżej określonego limitu. Na marginesie należy dodać, że utrzymanie prawa do ograniczenia odpowiedzialności prawdopodobnie i tak by się nie powiodło. Wynika to z faktu, że OPA z dużą łatwością pozbawia osoby odpowiedzialne prawa do limitacji³⁸. Po pierwsze, osoba odpowiedzialna traci możliwość ograniczenia odpowiedzialności, gdy wypadek był bliskim następstwem rażącego niedbalstwa lub winy niewybaczalnej osoby odpowiedzialnej albo jej agenta, pracownika czy osoby związanej z nią stosunkiem umownym³⁹. Po drugie, OPA odmawia ograniczenia odpowiedzialności, gdy podwładny osoby odpowiedzialnej, jej agent lub osoba związana z osobą odpowiedzialną stosunkiem umownym złamała federalne przepisy dotyczące bezpieczeństwa na morzu, konstrukcji lub eksploatacji statków. Wreszcie nieograniczona odpowiedzialność za wyciek z urządzenia będzie miała miejsce, gdy osoba odpowiedzialna nie zawiadomi odpowiednich

³⁷ OPA, § 2704.

³⁸ Z. Pełtowska-Dąbrowska, *Konwencyjny system odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami a amerykański Oil Pollution Act*, Prawo Morskie, t. XXVII, Gdańsk 2011, s. 125.

³⁹ OPA, § 2704 (c) (1) (A).

władz o wypadku, odmówi rozsądnie wymaganej współpracy w usuwaniu zanieczyszczenia lub bez powodu odmówi wykonania polecenia władz usuwających zanieczyszczenie⁴⁰. W przypadku Deepwater Horizon występuje duże prawdopodobieństwo, że wyciek został spowodowany naruszeniem przepisów bezpieczeństwa przez BP lub jego kontrahenta, dlatego przypuszczalnie utrzymanie prawa do kwotowego ograniczenia odpowiedzialności nie byłoby możliwe.

Powyższy wybór tylko niektórych zagadnień związanych z wyciekiem oleju z urządzenia wskazuje, jak trudne problemy wiążą się z odpowiedzialnością za powstałe w ten sposób szkody. Przykład Deepwater Horizon unaoczniał, że urządzenie może być równie niebezpiecznym, jeśli nie groźniejszym od statku źródłem wycieku oleju do wód morskich. Skala powstałego zanieczyszczenia stanowi wyzwanie nawet dla OPA, które w porównaniu z międzynarodowym reżimem odpowiedzialności za szkody olejowe zapewnia pełniejszą kompensację poszkodowanych. W rzeczywistości międzynarodowe konwencje obejmują wyłącznie wyciek oleju ze statku. Nie znajdują więc zastosowania do szkód spowodowanych zanieczyszczeniem pochodzącym z platformy wiertniczej⁴¹. Od 2010 r. problematyka odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejowym z urządzeń jest przedmiotem rozważań na forum IMO⁴². Kolejne lata pokażą, czy przyjęcie międzynarodowego aktu prawnego regulującego tę kwestię jest możliwe. Ze względu na sprzeczność interesów państw na forum IMO wydaje się, że będzie to trudne do osiągnięcia.

Zuzanna Peplowska-Dąbrowska

ON SELECTED ISSUES OF CIVIL LIABILITY FOR DAMAGE CAUSED BY OIL SPILLS FROM EQUIPMENT IN AMERICAN LAW ON THE EXAMPLE OF THE OIL SPILL IN THE GULF OF MEXICO

The leak of oil from the Deepwater Horizon rig and the downhole in the Gulf of Mexico in 2010 is considered to be the greatest environmental disaster in the United States, exceeding in size the spill from the tanker Exxon Valdez in 1989. The damages of catastrophic nature, such as that caused by the leakage in the Gulf of Mexico, are always accompanied by the problem of adequate compensation. In the United States of America the law regulating liability for damage caused by oil spills, including oil rigs and pipelines, has been operating since 1990. The Author discusses in detail the Oil Pollution Act (OPA) as far as

⁴⁰ OPA, § 2704 (c) (2).

⁴¹ 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*, „Aegean Review of the Law of the Sea and Maritime Law”, Vol. 1, Nr 1, 2010, s. 157 i n.

⁴² P. Krężel, *Odpowiedzialność cywilna za zanieczyszczenia powstałe w związku z wydobywaniem ropy naftowej na morzu*, Prawo Morskie, t. XXIX, 2013, s. 37 i n.

it governs the liability for damage caused by oil spills from equipment, shows the effects of the application of the OPA to the leak in 2010, focuses on the controversial issues of the remuneration of the so called pure economic and environmental damage and discusses the issue of the quota limitation of the liability of those responsible on the basis of the OPA.