

ZUZANNA PEPEŁOWSKA-DĄBROWSKA

## ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SZKODY WYRZĄDZONE KATASTROFĄ STATKU „ERIKI” (ORZECZNICTWO FRANCUSKIE)

*12.12.1999 r. tankowiec „Erika” (pod banderą maltańską) uległ katastrofie w wyłącznej strefie ekonomicznej Francji. Do wód morskich dostało się prawie 20 tysięcy ton ropy naftowej, która zanieczyściła 400 km linii brzegowej tego państwa.*

*16.01.2008 r. sąd karny w Paryżu orzekł o winie oskarżonych o nieumyślne spowodowanie zanieczyszczenia. 30.03.2010 r. wyrok wydał sąd apelacyjny, a sąd kasacyjny wydał orzeczenie 25.09.2012 r. Autorka artykułu analizuje wskazane wyroki.*

*Sądy francuskie zajmowały się międzynarodowymi konwencjami: o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1992 r. i o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami oraz ustawą francuską z 5.07.1983 r. Spotykały się z zarzutami o braku jurysdykcji sądów francuskich oraz krytyką koncepcji kanalizowania odpowiedzialności. Podnoszono przed nimi, że sądy karne nie mogą orzekać o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejowym.*

*Autorka artykułu porusza też kontrowersyjną kwestię odpowiedzialności towarzystwa klasyfikacyjnego za wydanie certyfikatu statkowi nienadającemu się do żeglugi.*

### WSTĘP

12.12.1999 r. przewożący 31 tys. ton ropy naftowej tankowiec „Erika” w bardzo trudnych warunkach pogodowych przełamał się na dwie części w odległości 40 mil morskich od południowych wybrzeży Bretanii, na obszarze wyłącznej strefy ekonomicznej Francji. Statek pływający pod banderą maltańską został dopuszczony do żeglugi na podstawie świadectwa klasy wydanego przez włoskie towarzystwo klasyfikacyjne RINA. Wszyscy członkowie załogi zostali uratowani przez francuskie służby ratownicze, ale w wyniku katastrofy do wód dostało się 19,8 tys. ton ropy, zanieczyszczając 400 km linii brzegowej Francji. Usuwanie oleju trwało do roku 2001 włącznie. Była to jedna z największych katastrof olejowych na morzu, powodująca m.in. śmierć setek tysięcy ptaków morskich oraz ogromne straty wielu podmiotów opierających swoją działalność zarobkową na środowisku morskim.

W ramach międzynarodowego systemu kompensacji szkód spowodowanych zanieczyszczeniem olejami ze statków, na który składa się konwencja o odpowiedzialności z 1992 r. (CLC 92)<sup>1</sup> oraz konwencja o funduszu odszkodowań z 1992 r. (FUND 92)<sup>2</sup>, gwarant właściciela statku (Steamship Mutual) oraz Fundusz z 1992 r. pokryli roszczenia poszkodowanych do wysokości 129,7 milionów euro<sup>3</sup>.

W 2007 r. wszczęto przed sądem karnym w Paryżu postępowanie przeciwko oskarżonym o nieumyślne spowodowanie zanieczyszczenia. Jednocześnie do postępowania karnego włączyło się, jako tzw. *partie civile*, 114 poszkodowanych, domagając ustalenia odpowiedzialności cywilnej oskarżonych za szkody spowodowane zanieczyszczeniem.

## 1. WYROK SĄDU PIERWSZEJ INSTANCJI

W pierwszej instancji o odpowiedzialności karnej wielu podmiotów orzekał sąd karny w Paryżu. Należeli do nich przede wszystkim: prezes Tevere Shipping, jednostatkowej spółki zarejestrowanej na Malcie, która była właścicielem statku, prezes Panship, przedsiębiorstwa zarządzającego statkiem, towarzystwo klasyfikacyjne Registro Italiano Navale (RINA) oraz Total SA, spółka macierzysta w grupie kompanii olejowych, która była właścicielem oleju. W orzeczeniu wydanym 16.01.2008 r.<sup>4</sup> sąd przesądził również o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane wyciekami oleju ze statku w stosunku do 114 poszkodowanych, w tym wobec państwa francuskiego oraz 65 jednostek administracyjnych. Poszkodowani domagali się zasądzenia tytułem odszkodowania oraz zadośćuczynienia łącznie kwoty 400 milionów euro.

Stosując przepisy ustawy z 5.07.1983 r.<sup>5</sup>, sąd uznał powyższych oskarżonych za winnych nieumyślnego spowodowania zanieczyszczenia. Zdaniem sądu przedstawiciel właściciela statku oraz prezes przedsiębiorstwa zarządzającego byli winni braku właściwego utrzymania tankowca, co doprowadziło do jego korozji i ostatecznie katastrofy. Każdemu z nich sąd wymierzył karę grzywny po 75 tys. euro. Towarzystwo klasyfikacyjne RINA działało nieostrożnie, wydając świadectwo klasy statkowi, który nie powinien być dopuszczony do żeglugi. Total SA był nieostrożny, wybierając tankowiec „Erika” do transportu niebezpiecznej substancji. Według sądu, gdyby Total SA działał w sposób staranny,

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

<sup>2</sup> Międzynarodowa konwencja o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami z 1992 r. (Dz.U. z 2001 r., Nr 135, poz. 1530).

<sup>3</sup> IOPC/APR13/3/3, s. 2.

<sup>4</sup> Tribunal de Grande Instance de Paris, 11ème chambre – 4ème section, N°9934895010, 16.01.2008 r.

<sup>5</sup> La loi n°83-583 du 5 juillet 1983.

nie zgodziłby się na czarter 23-letniego statku, który pływał dotąd pod trzema różnymi flagami, zmieniając ośmiokrotnie nazwę. Te okoliczności wskazywały na wielokrotne zmiany właścicieli statku oraz towarzystw klasyfikacyjnych, co z kolei świadczyło o braku ciągłości w prawidłowym utrzymaniu tankowca. Zdaniem sądu, choć ryzyko wpisane jest w relacje przewozu morskiego, to staje się przestępstwem, gdy niebezpieczeństwo wynikające z eksploatacji tankowca, nawet posiadającego wszelkie wymagane certyfikaty, jest zwiększone przez wiek statku, brak regularnego nadzoru technicznego oraz niebezpieczny charakter przewożonego ładunku. Każda z tych okoliczności wyraźnie naruszała bezpieczeństwo przewozu, czego Total SA w chwili wyboru statku nie mógł nie wiedzieć. Sąd stwierdził, że: „[Powyższe] okoliczności wzięte razem powinny być zostać uznane za wykluczające przewóz ładunku niebezpiecznego, jakim są produkty olejowe, tzw. czarne produkty, takie jak olej napędowy nr 2”<sup>6</sup>. Ustawa z 5.07.1983 r. wymaga dla pociągnięcia do odpowiedzialności za przestępstwo ustalenia faktycznej lub formalnej kontroli, lub kierownictwa nad zarządem albo eksploatacją statku<sup>7</sup>. Według sądu Total SA posiadał taki stopień kontroli nad statkiem, który pozwalał mu na zaakceptowanie tankowca do przewozu oleju. Uznany winnym Total miał zapłacić grzywnę w wymiarze 375 tys. euro.

Do ustalenia odpowiedzialności cywilnej zastosowanie miała wspomniana wcześniej CLC 92, którą Francja ratyfikowała w 1994 r. Konwencja wprowadza mechanizm zwany powszechnie kanalizowaniem odpowiedzialności (*channeling of liability*)<sup>8</sup>. Polega on z jednej strony na skupieniu odpowiedzialności na wybranym podmiocie oraz wykluczeniu roszczeń wobec wielu innych, które nie dają gwarancji pokrycia zobowiązania z tytułu szkody olejowej<sup>9</sup>. Z drugiej strony kanalizowanie odpowiedzialności zakłada wyłączenie możliwości pozywania podmiotu odpowiedzialnego na innej podstawie prawnej niż konwencja. Zgodnie z CLC 92 podmiotem odpowiedzialnym za szkodę olejową jest właściciel

<sup>6</sup> Wyrok z 16.01.2008 r., s. 217.

<sup>7</sup> Art. 8 de la loi n°83-583 du 5 juillet 1983: *Les peines prévues a l'alinéaci-dessus sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentantes légal au dirigeants de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle de direction dans la gestion ou la marche du navire...*

<sup>8</sup> Odwołując się do poprzedniej konwencji o odpowiedzialności z 1969 r. (CLC 69), J. Łopuski (*Prawo morskie*, t. II cz. 2, Bydgoszcz–Toruń 2000, s. 172) wskazuje, że nazywanie skupienia odpowiedzialności na gruncie CLC jej kanalizowaniem nie jest precyzyjne. Zdaniem Autora, z kanalizowaniem odpowiedzialności mamy do czynienia w konwencji brukselskiej z 1962 r. w sprawie odpowiedzialności armatorów statków o napędzie jądrowym. Tam bowiem osobom odpowiedzialnym na gruncie konwencji nie przysługuje prawo regresu do podmiotów, które faktycznie szkodę wyrządziły. Obie wersje CLC nie naruszają przysługującego właścicielowi statku prawa regresu wobec osób trzecich, w tym do osób, wobec których poszkodowani nie mogą występować z roszczeniami.

<sup>9</sup> Z. Brodecki, *Odpowiedzialność za szkodę jądrową w stosunkach międzynarodowych*, Sprawy Międzynarodowe 1987, nr 10, s. 70.

statku, wobec którego można wystąpić z roszczeniami wyłącznie na gruncie konwencji. Wyłączona jest natomiast odpowiedzialność m.in.:

- agentów lub podwładnych właściciela statku (art. III 4 (a) CLC 92),
- czarterującego, armatora lub zarządcy statku (art. III 4 (c) CLC 92),
- ich podwładnych lub agentów (art. III 4 (f) CLC 92),
- pilota lub każdej innej osoby, która nie będąc członkiem załogi, świadczy usługi na rzecz statku (art. III 4 (b) CLC 92).

CLC 92 stanowi, że można kierować roszczenia do powyższych podmiotów wyłącznie, gdy szkoda powstała z ich osobistego działania lub zaniechania z zamiarem wywołania takiej szkody albo wskutek niedbalstwa i ze świadomością prawdopodobieństwa powstania takiej szkody (wina własna niewybaczalna, *willful misconduct*)<sup>10</sup>. Tym samym immunitet wyżej wymienionych podmiotów upada tylko wtedy, gdy poszkodowanemu uda się udowodnić, że szkoda wynika z ich własnego działania lub zaniechania. Wina niewybaczalna ich podwładnych, agentów *etc.* nie będzie skutkowałą odpowiedzialnością. Ponadto konieczną przesłanką jest umyślność lub świadomość niewłaściwego postępowania osoby. Powyższe wymogi czynią przełamanie kanalizowania odpowiedzialności praktycznie niemożliwym. Zazwyczaj bowiem szkoda spowodowana zanieczyszczeniem olejowym jest wynikiem niedołożenia należytej staranności czy nawet rażącego niedbalstwa. Jednak podmiot odpowiedzialny zwykle nie przewiduje katastrofalnych konsekwencji swojego działania. Tym bardziej, że szkody olejowe nie powstają z powodu działania umyślnego. W efekcie CLC 92 praktycznie gwarantuje, że wymienione podmioty nie będą odpowiedzialne wobec poszkodowanych za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejowym.

Zaletą tego podejścia jest skierowanie odpowiedzialności do podmiotu, który będzie w stanie ją udźwignąć, oraz wyraźne wskazanie poszkodowanym, do kogo mogą kierować roszczenia. Priorytetem jest więc zapewnienie realności wynagrodzenia szkody spowodowanej zanieczyszczeniem olejowym. Kanalizowanie odpowiedzialności ma jednak wielu krytyków. Wskazują oni, że mechanizm prowadzi do wyłączenia odpowiedzialności osób, które spowodowały lub przyczyniły się do powstania szkody. Podważa to efekt prewencyjny odpowiedzialności cywilnej, występujący wtedy, gdy ciężar odpowiedzialności spoczywa na tych, którzy poprzez zachowanie należytej staranności oraz stosowanie odpowiednich standardów bezpieczeństwa mogą zmniejszyć prawdopodobieństwo szkody. Podczas gdy na gruncie CLC 92, dzięki kanalizowaniu odpowiedzialności, podmioty, w których rękach spoczywa kontrola nad statkiem, mają zapewniony swoisty immunitet. Kanalizowanie jest jednocześnie sprzeczne z podstawową zasadą prawa ochrony środowiska „płaci zanieczyszczający” (*polluter pays principle*), według której

---

<sup>10</sup> *Ibidem.*

koszt związany z kontrolą i prewencją przed zanieczyszczeniem środowiska powinien spoczywać na tym, kto je zanieczyszcza<sup>11</sup>.

Krytyka kanalizowania odpowiedzialności na gruncie CLC 92 nasiliła się po wycieku z tankowca „Erika”. Z postulatem o zmianę powyższego mechanizmu wystąpiła Komisja Europejska, proponując przyjęcie szerszej przesłanki prowadzącej do utraty prawa kanalizowania odpowiedzialności. Jednak prawdopodobieństwo zmiany regulacji CLC 92 należy uznać za niewielkie. Powołana na forum IMO w 2000 r., czyli po katastrofie „Erika”, III Międzysesyjna Grupa Robocza ds. oceny skuteczności i adekwatności konwencyjnego systemu odpowiedzialności za szkody olejowe opowiedziała się za utrzymaniem *status quo*.

Orzekając o odpowiedzialności cywilnej po katastrofie tankowca „Erika”, sąd francuski I instancji uznał, że powyższe przepisy o kanalizowaniu odpowiedzialności nie chronią oskarżonych. Po pierwsze, sąd przyjął, że art. III 4 (b) CLC 92 nie wyłącza odpowiedzialności towarzystwa klasyfikacyjnego RINA. Zdaniem sądu przepisy o kanalizowaniu należy interpretować wąsko. Sąd francuski wskazał, że zestawienie w art. III 4 (b) CLC 92 pojęcia „każda inna osoba, która nie będąc członkiem załogi...” obok „pilota” wskazuje na zakaz pozostawiania ograniczonej kategorii „innych osób”. Takich, które w sposób podobny do pilota świadczą usługi na rzecz statku. Według sądu chodzi tu więc o osoby, które, podobnie jak pilot, biorą bezpośredni udział w nawigacji statku<sup>12</sup>. Towarzystwa klasyfikacyjne, choć świadczą usługi na rzecz statku, nie są bezpośrednio zaangażowane w żeglugę morską<sup>13</sup>. Przyjmując, że mechanizm kanalizowania odpowiedzialności z CLC 92 nie chroni RINA, sąd orzekł o odpowiedzialności towarzystwa na podstawie prawa francuskiego. Zdaniem sądu działało ono niedbale, dopuszczając tankowiec „Erika”, skoro stan wraku tankowca wskazywał, że w chwili kontroli statku przez RINA korozja poszycia wymagała wycofania go z żeglugi.

Podobnie sąd orzekł, że Total SA nie mógł skorzystać z przywileju kanalizowania odpowiedzialności. Spółka nie była ani armatorem, ani czarterującym statek, którzy zgodnie z art. III 4 (c) CLC 92 są chronieni przed roszczeniami poszkodowanych<sup>14</sup>. W rzeczywistości to nie Total SA zawarł umowę czarteru statku na podróz, ale formalnym czarterującym tankowiec był odrębny podmiot prawa – Total Transport Corporation (TTC). Stosując prawo francuskie, sąd orzekł o odpowiedzialności Total SA za niedbalstwo przy wyborze niewłaściwego statku do przewozu oleju.

<sup>11</sup> Zasada „płaci zanieczyszczający” przyjęta została w 1972 r. przez państwa OECD, a następnie m.in. przez Traktat o Unii Europejskiej z Maastricht; A. Kiss, D. Shelton, *Manual of European Environmental Law*, Cambridge 1997, s. 43.

<sup>12</sup> Wyrok z 16.01.2008 r., s. 235.

<sup>13</sup> W tym zakresie wyrok jest całkowicie sprzeczny z orzeczeniem wydanym przez sąd federalny w Nowym Jorku po wycieku z tankowca „Prestige”, *Reino de España v. the American Bureau of Shipping*, 1:03-cv-03573 (LTS) (RLE), 2.01.2008 r.

<sup>14</sup> Wyrok z 16.01.2008 r., s. 235.

Prezes Tevere Shipping nie został uznany ani za właściciela statku, ani za agenta właściciela, którego chroni mechanizm kanalizowania odpowiedzialności na gruncie CLC 92. Oskarżony podnosił przed sądem, że pełnił rolę armatora tankowca<sup>15</sup>. Gdyby sąd tak przyjął, to zgodnie z art. III 4 (c) CLC 92 powinien wyłączyć możliwość kierowania przeciwko niemu roszczeń o odszkodowanie spowodowane zanieczyszczeniem olejowym. Tak się nie stało.

Sąd uznał, że również prezes Panship nie jest agentem ani podwładnym właściciela statku na gruncie art. III 4 (a) CLC 92. Nie wziął jednak pod uwagę, że mechanizm kanalizowania odpowiedzialności chroni również agentów i podwładnych zarządcy statku (art. III 4 (f) CLC 92).

Ostatecznie sąd przyjął solidarną odpowiedzialność wszystkich czterech oskarżonych podmiotów.

Reasumując powyższe orzeczenie sądu pierwszej instancji, należy zwrócić uwagę na wąską interpretację przepisów o kanalizowaniu odpowiedzialności. Jej efektem jest dopuszczenie powództw cywilnych w stosunku do podmiotów, które zwykle byłyby chronione przepisami o kanalizowaniu odpowiedzialności. Zdawać się może, że sąd był zdeterminowany odejść od zastosowania CLC 92 na rzecz prawa francuskiego<sup>16</sup>. Na pewno takie rozwiązanie jest znacznie bardziej korzystne dla poszkodowanych, którzy poza odszkodowaniem od gwaranta właściciela statku oraz Funduszu z 1992 r. mogą domagać się kompensacji od kolejnych podmiotów, w dodatku bez możliwości powołania się przez nich na kwotowe ograniczenie odpowiedzialności. Ponadto takie rozwiązanie pozwoliło na przyznanie odszkodowania za szkodę w środowisku.

Pod pojęciem szkody w środowisku (tzw. czystej szkody w środowisku) należy rozumieć szkodę w faunie i florze, która jest niezależna od interesów majątkowych podmiotów korzystających ze środowiska<sup>17</sup>. W ramach reżimu konwencyjnego roszczenia o naprawienie tej postaci szkody ograniczono do rozsądnych kosztów przywrócenia środowiska do stanu sprzed zanieczyszczenia<sup>18</sup>. Podyktowane było to względami praktycznymi. Uznano, że jedynym wymiernym wyznacznikiem szkody w środowisku są koszty poniesione w celu jego oczyszczenia<sup>19</sup>. Zamiarem było wykluczenie roszczeń opartych na abstrakcyjnym szacowaniu rozmiaru szkody za pomocą modeli matematycznych (np. 2 ruble za zanieczyszczony metr sześcienny wo-

---

<sup>15</sup> *Ibidem*, s. 105.

<sup>16</sup> W. Hui, *Civil Liability for Marine Oil Pollution Damage*, Kluwer Law International 2011, s. 361.

<sup>17</sup> M. Rémond-Gouilloud, *The Future of the Compensation System as Established by the International Conventions*, [w:] *Liability for Damage to the Marine Environment*, ed. C. de la Rue, London 1993, s. 92.

<sup>18</sup> Art. I. 6 CLC 92.

<sup>19</sup> Z. Pełowska-Dąbrowska, *Konwencyjny system odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami a amerykański Oil Pollution Act*, *Prawo Morskie* 2011, t. XXVII, s. 122.

dy)<sup>20</sup>. Powyższe rozwiązanie uniemożliwia kompensację utraconych wartości, jakie spełniało dane środowisko wobec społeczności tego regionu przed zanieczyszczeniem (np. niemożliwości rekreacyjnego żeglowania czy wędkowania). Wyjęcie oskarżonych spod mechanizmu kanalizowania odpowiedzialności pozwoliło na orzeczenie o ich odpowiedzialności cywilnej na gruncie prawa francuskiego, które nie przewiduje ograniczenia odpowiedzialności za szkodę w środowisku, jak czyni to CLC 92. Oskarżeni zostali zobowiązani do wynagrodzenia szkody ekologicznej wobec władz lokalnych departamentu Morbihan, któremu udało się udowodnić rozmiar zniszczeń we wrażliwych elementach fauny i flory środowiska morskiego znajdującego się w granicach departamentu. Sąd uznał, że legitymacja czynna władz lokalnych wynika z kompetencji, jakie spoczywają na nich w zakresie kontroli i ochrony środowiska naturalnego występującego na terenie jednostek administracyjnych. Wysokość odszkodowania oszacowano na podstawie rozmiaru podatku lokalnego od obszarów naturalnych szczególnie wrażliwych, który stanowi 1 proc. lokalnego podatku od wyposażenia. Ponadto sąd zasądził na rzecz departamentu zadośćuczynienie z tytułu utraty reputacji spowodowanej zniszczeniem walorów środowiska naturalnego. Zadośćuczynienie oraz odszkodowanie zasądzone zostało również na rzecz organizacji zajmującej się ochroną ptaków – LPO (fr. la Ligue pour la protection des oiseaux). Legitymacja czynna organizacji pozarządowych, które zajmują się ochroną środowiska, wynika z ich roli „strażnika” zbiorowych interesów społeczeństwa. Zasądzone odszkodowanie obejmowało straty poniesione przez organizację w celu podjęcia akcji ratowania zanieczyszczonych ropą ptaków. Zadośćuczynienie natomiast miało wynagradzać straty moralne wynikające z faktu, że wyciek zniszczył wieloletnią pracę organizacji na rzecz ratowania ptaków morskich.

## 2. WYROK SĄDU APELACYJNEGO

Od powyższego wyroku odwołał się Total SA, który podnosił między innymi, że wybór statku do czarteru na rok przed katastrofą nie mógł być powodem jego zatonięcia. Ponadto Total kwestionował niedbalstwo w procedurze wyboru

---

<sup>20</sup> Przykład zaczerpnięty z roszczenia ZSRR wobec Funduszu Odszkodowań z 1971 r. po wycieku z tankowca „Antonio Gramsci”. ZSRR domagało się wynagrodzenia szkody w środowisku w wymiarze oszacowanym na podstawie matematycznego wzoru zamieszczonego w ustawie radzieckiej Metodika; zob. Z. Brodecki, *Zmiany w międzynarodowym systemie odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem morza olejami*, Prawo Morskie 1986, t. I, s. 128, przyp. 11.

statku. Twierdził, że dokonał go na podstawie certyfikatów stwierdzających zdatność do żeglugi<sup>21</sup>.

30.03.2010 r. sąd apelacyjny w Paryżu podtrzymał wyrok skazujący oskarżonych za przestępstwo na gruncie ustawy z 5.07.1983 r.<sup>22</sup>. W zakresie odpowiedzialności cywilnej, inaczej niż sąd pierwszej instancji, uznał, że CLC 92 chroni przed roszczeniami poszkodowanych prezesa Tevere Shipping, który pełni rolę wymienionego w art. III 4 (a) CLC 92 agenta właściciela statku. Jednak jego zachowanie prowadzące do zaniedbania stanu technicznego tankowca przesądziło o jego winie niewybaczalnej. Ostatecznie więc, podobnie jak na gruncie zaskarżonego wyroku, prezes Tevere Shipping mógł być pozwany przez poszkodowanych poza granicami CLC 92. Sąd podtrzymał również wyrok w zakresie ustalenia odpowiedzialności cywilnej prezesa Panship, uznając, że był on agentem spółki, która nie będąc członkiem załogi, świadczy usługi na rzecz statku. Osoba taka nie jest chroniona kanalizowaniem odpowiedzialności na gruncie CLC 92. Również odnośnie do RINA potwierdzono, że towarzystwo klasyfikacyjne nie może powoływać się na definicję kanalizowania z CLC 92. Odmienność wyroku sądu apelacyjnego dotyczy przede wszystkim głównego oskarżonego – Total SA. Sąd uznał, że był on czarterującym statek *de facto* i dlatego, zgodnie z CLC 92, nie może ponosić odpowiedzialności cywilnej za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem, chyba że działał z winą umyślną lub winą własną niewybaczalną. Według sądu wybór tankowca mimo świadomości jego złego stanu technicznego był niedbalstwem, jednak nie urastał do winy niewybaczalnej. Przedstawiciele Total nie zdawali sobie sprawy, że poprzez wycarterowanie „Eriki” mogą spowodować katastrofę ekologiczną. Tym samym mechanizm kanalizowania nie został obalony. Zarazem uznano, że kwoty dobrowolnie uiszczone przez Total SA na rzecz poszkodowanych po orzeczeniu w 2008 r. (ok. 190 milionów euro) nie podlegają zwrotowi.

Sąd apelacyjny podtrzymał natomiast inną kontrowersyjną część zaskarżonego wyroku, dotyczącą odpowiedzialności za szkodę w środowisku<sup>23</sup>. Określił ją jako „każdą znaczą szkodę w środowisku naturalnym, które oznacza powietrze, atmosferę, wodę, ziemię, krajobraz, naturalne plenery, bioróżnorodność oraz połączenia tych elementów, które nie wpływają na żaden konkretny interes ekonomiczny jednostki, ale mają znaczenie dla uzasadnionego interesu publicznego”<sup>24</sup>. Ze względu na współzależność człowieka i natury każda szkoda w środowisku stanowi szkodę ludzkości i musi być wynagrodzona, skoro końcowym poszkodowanym jest człowiek<sup>25</sup>.

---

<sup>21</sup> Total SA: *Understanding the Erika appeal*, broszura zamieszczona na: [http://www.total.com/MEDIAS/MEDIAS\\_INFOS/2875/EN/brochure\\_presse\\_Erika\\_VA.pdf/](http://www.total.com/MEDIAS/MEDIAS_INFOS/2875/EN/brochure_presse_Erika_VA.pdf/).

<sup>22</sup> Paris, pôle 4, 11<sup>e</sup> ch., 30.03.2010, RG n° 08/02278.

<sup>23</sup> *Procès en appel de l'Erika: confirmation des responsabilités et reconnaissance du préjudice écologique*, 15.04.2010, <http://actu.dalloz-etudiant.fr/a-la-une/b/21/article/proces-en-appel-de-lerika-confirmation-des-responsabilites-et-reconnaissance-du-prejudice-eco/h/0a8f41f035.html>.

<sup>24</sup> IOPC/APR13/3/3, s. 5.

<sup>25</sup> *Ibidem*, s. 7.



Zwolnienie Total SA z odpowiedzialności cywilnej wzbudziło duże kontrowersje. W literaturze wskazywano, że wybór „Eriki”, starego tankowca o bardzo złym stanie technicznym, do przewozu ładunku olejowego wzdłuż niebezpiecznych wybrzeży Bretanii jest czymś więcej niż zwykłym niedbalstwem. Takim zachowaniem byłby przewóz dwóch galonów benzyny, ale nie tysięcy ton oleju<sup>26</sup>. Autorka artykułu zgadza się z Moréteau, że powyższe działanie nosi znamiona rażącego niedbalstwa lub lekkomyślności<sup>27</sup>. Należy jednak pamiętać, że nawet taki stopień zawinienia nie będzie pozwalał na pociągnięcie do odpowiedzialności cywilnej Total SA. Konwencja CLC 92 uchyla bowiem „ochronny parasol” kanalizowania odpowiedzialności znad czarterującego statku, wyłącznie gdy szkoda spowodowana została z jego własnej niewybaczalnej winy. Dlatego w celu pociągnięcia go do odpowiedzialności należałoby udowodnić, że chciał on spowodować szkodę albo miał świadomość jej możliwego powstania i był na nią obojętny, decydując się mimo wszystko na wadliwe działanie<sup>28</sup>. Ponadto art. III 4 CLC 92 wymaga dowodu świadomości wyrządzenia „takiej” szkody. Nie wystarczy dowód świadomości spowodowania jakiegokolwiek szkody po stronie czarterującego. Dla jego odpowiedzialności należy udowodnić, że chciał on spowodować lub posiadał świadomość o prawdopodobieństwie wywołania konkretnej szkody spowodowanej zanieczyszczeniem. Omawiany warunek dodatkowo utrudnia pozycję poszkodowanego i praktycznie gwarantuje korzystne dla czarterującego kanalizowanie odpowiedzialności<sup>29</sup>.

### 3. WYROK SĄDU KASACYJNEGO

Ostatecznie sprawa trafiła do sądu kasacyjnego, który wydał orzeczenie 25.09.2012 r.<sup>30</sup>. Sąd kasacyjny rozpoczął od ustalenia, czy sądy francuskie w ogóle mają jurysdykcję do rozpatrzenia sprawy. „Erika” zatonęła bowiem nie na morzu terytorialnym, gdzie rozciąga się jurysdykcja państwa nadbrzeżnego, ale w wyłącznej strefie ekonomicznej. W swojej opinii dla sądu kasacyjnego Rzecznik Generalny (fr. *Avocat Générale*) wniósł o kasację (bez zwrócenia wyroku do sądu niższej instancji) z powodu braku jurysdykcji sądów francuskich. Jego zdaniem kompetencja do rozpatrzenia sprawy należała do sądów państwa

<sup>26</sup> O. Moréteau, *CA Paris, 30 March 2010, no 08-02278: The Sinking of the Tanker Erika, Culpa Levis or Culpa Lata?*, *European Tort Law* 2010, eds. H. Koziol, B.C. Steininger, s. 195.

<sup>27</sup> *Ibidem*.

<sup>28</sup> *Goldman v. Thai Airways International Ltd* (1983), 1 WLR 1186.

<sup>29</sup> M.N. Tsimpis, *Marine pollution from shipping activities*, *Journal of Maritime Law* 2008, vol. 14, s. 114. Autor omawiał przesłankę winy własnej niewybaczalnej na tle utraty prawa do kwotowego ograniczenia odpowiedzialności z CLC 92.

<sup>30</sup> Arrêt n° 3439 du 25 septembre 2012 (10-82.938), Cour de cassation, Chambre criminelle.

bandery, czyli do Malty<sup>31</sup>. Sąd kasacyjny nie zgodził się z powyższym. Uzasadniając jurysdykcję sądów francuskich, powołał się na Konwencję Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS)<sup>32</sup>, w szczególności art. 220 i 228. Zgodnie z pierwszym z nich, w przypadkach, gdy istnieją wyraźne dowody, że statek płynący w wyłącznej strefie ekonomicznej lub po morzu terytorialnym państwa dopuścił się zanieczyszczenia powodującego poważną szkodę lub zagrożenie poważną szkodą dla państwa nadbrzeżnego, może ono wszcząć postępowanie (...) zgodnie ze swoim prawem wewnętrznym. Natomiast według art. 228 UNCLOS państwo nadbrzeżne, które wszczęło postępowanie w celu wymierzenia kary za przestępstwo popełnione przez obcy statek poza morzem terytorialnym tego państwa, zmuszone jest zawiesić to postępowanie, jeśli zostało ono również wszczęte przez państwo bandery. Sąd kasacyjny przyjął, że skoro państwo bandery milczy, sądy francuskie mają kompetencję do rozpatrzenia sprawy<sup>33</sup>. Według sądu: „Poprzez łączne zastosowanie art. 220 i 228, gdy w państwie nadbrzeżnym zostało wszczęte postępowanie w sprawie ewentualnego nałożenia kar za naruszenie międzynarodowych norm i standardów w zakresie zapobiegania, zmniejszania i kontroli zanieczyszczenia ze statków, które popełnione zostało poza jego morzem terytorialnym przez obcy statek, państwo to ma jurysdykcję, gdy postępowanie dotyczy poważnej szkody”<sup>34</sup>.

Kwestionując kompetencję sądu, kilkoro oskarżonych podnosiło, że sądy karne nie mają jurysdykcji do orzekania o odpowiedzialności cywilnej za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejowym według CLC 92. Sąd nie zgodził się z powyższymi twierdzeniami. Jurysdykcja sądów karnych wynika z samej CLC 92, która stanowi, że państwa będące stronami konwencji mają obowiązek zapewnić, że ich sądy posiadają jurysdykcję do rozpatrzenia roszczeń o odszkodowanie<sup>35</sup>.

W zakresie odpowiedzialności karnej sąd kasacyjny musiał wypowiedzieć się na temat ewentualnej sprzeczności prawa z 5.07.1983 r. z międzynarodowym reżimem ustalonym w konwencji MARPOL 73/78<sup>36</sup>. Otóż prawo francuskie za przestępstwo uznaje nieumyślne spowodowanie zanieczyszczenia środowiska. Taki czyn zarzucany był czterem oskarżonym. Z kolei MARPOL 73/78 przyjmuje, że zabronione jest umyślne wypuszczenie oleju do morza. Odpowiedzialność za wyciek spowodowany nieumyślnie ponoszą kapitan statku lub jego armator, ale tylko w pewnych szczególnych przypadkach: gdy nie podjęli rozsądnych działań w celu zapobieżenia lub zmniejszenia wycieku bądź gdy

<sup>31</sup> IOPC/APR13/3/3, s. 3.

<sup>32</sup> Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay 10.12.1982 r. (Dz.U. z 2002 r., Nr 59, poz. 543).

<sup>33</sup> P. Delebecque, *L'arrêt «ERIK» : un grand arrêt de droit pénal, maritime ou de droit civil?*, *Racueil Dalloz* 22.11.2012, n° 40, s. 2713.

<sup>34</sup> Wyrok z 25.09.2012 r., s. 107.

<sup>35</sup> Art. IX. 2 CLC 92.

<sup>36</sup> Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, podpisana w Londynie 2.11.1973 r. (Dz.U. z 1987 r., Nr 17, poz. 101).

spowodowali wyciek z zamiarem spowodowania szkody, albo nierozważnie i ze świadomością, że szkoda prawdopodobnie nastąpi<sup>37</sup>. Porównanie powyższych przesłanek odpowiedzialności zdaje się wskazywać, że prawo francuskie stoi w sprzeczności z ratyfikowaną przez Francję konwencją międzynarodową. Sąd kasacyjny był jednak innego zdania. Uznał, że MARPOL 73/78 nie zawiera żadnej normy, która odbierałaby państwu suwerenność w zakresie przyjęcia przepisów surowszych w ich prawach krajowych<sup>38</sup>. W szczególności konwencja nie zawiera zamkniętego katalogu podmiotów, które mogą być odpowiedzialne karnie za zanieczyszczenie wód morskich.

W zakresie odpowiedzialności karnej sąd kasacyjny podtrzymał wyrok skazujący czterech oskarżonych, uznając ich winnymi nieumyślnego spowodowania zanieczyszczenia.

Orzekając o odpowiedzialności cywilnej poszczególnych oskarżonych, sąd podtrzymał wyrok sądu apelacyjnego odnośnie do odpowiedzialności prezesa Tevere Shipping (jednostatkowej spółki, właściciela „Eriki”). Sąd kasacyjny uznał go za agenta właściciela statku, chronionego przepisami o kanalizowaniu odpowiedzialności na gruncie art. III 4 (a) CLC 92, który to jednak utracił ten przywilej ze względu na jego własną niewybaczalną winę. Oskarżonego obciążał brak jakichkolwiek prac renowacyjnych tankowca oraz kontroli nad stanem technicznym statku. Przez oddanie w czarter uszkodzonego tankowca świadomie podjął ryzyko wystąpienia katastrofy. Działał lekkomyślnie, w dodatku zdawał sobie sprawę, że nagminny brak napraw musi prowadzić do korozji statku, która wkrótce zmieni go we wrak<sup>39</sup>.

Podobnie, odnośnie do prezesa Panship, spółki zarządzającej statkiem, sąd kasacyjny wskazał, że obejmuje go kanalizowanie odpowiedzialności na gruncie konwencji. Pełnił on bowiem rolę agenta zarządcy statku (art. III 4 (f) CLC 92). Natomiast oskarżony utracił powyższą ochronę, bo jego zachowanie nosiło znamiona winy własnej niewybaczalnej<sup>40</sup>.

Sąd kasacyjny musiał zająć również stanowisko w kontrowersyjnej kwestii odpowiedzialności towarzystwa klasyfikacyjnego, które wydało certyfikat statkowi nienadającemu się do żeglugi. Zarówno orzecznictwo, jak i doktryna nie wskazują definitywnie na właściwe rozwiązanie tego problemu<sup>41</sup>. Głos najwyższego sądu francuskiego stanowi więc istotny wkład w rozwiązanie problematycznej kwestii. A sąd kasacyjny, odmiennie niż apelacyjny, rozciągnął ochronę kanalizowania odpowiedzialności na RINA. Uznał, że poprzez umowę z właścicielem statku, w której wyniku RINA wydało certyfikat klasy, towarzystwo

<sup>37</sup> Prawidło 11 załącznika 1 do MARPOL 73/78.

<sup>38</sup> P. Delebecque, *op cit.*, s. 2714.

<sup>39</sup> Wyrok z 25.09.2012 r., s. 214.

<sup>40</sup> *Ibidem*, s. 220.

<sup>41</sup> Sąd apelacyjny w omawianym wyroku z 30.03.2010 r. orzekł, że możliwe jest pozywanie towarzystw klasyfikacyjnych, natomiast federalny sąd amerykański w orzeczeniu wydanym w sprawie katastrofy tankowca „Prestige” nie dopuścił takich pozwów; zob. przyp. 13.

klasyfikacyjne pełniło rolę osoby, która nie będąc członkiem załogi, świadczy usługi na rzecz statku (art. III 4 (b) CLC 92).

W literaturze przedmiotu wskazuje się na wątpliwości związane z tak szzerokim rozumieniem przepisów CLC 92. Delebecque zastanawia się, czy zamiarem sądu było rozciągnięcie kanalizowania odpowiedzialności na podmioty takie jak stocznie budujące lub naprawiające statki. Autor sugeruje, że wydając taką decyzję, sąd kasacyjny zdawał sobie sprawę z krytyki, jaką może wzbudzić. Dlatego tym łatwiej orzekł, że RINA jednak utraciło immunitet przez fakt dopuszczenia się własnej niewybaczalnej winy<sup>42</sup>.

Ostatni z oskarżonych – Total SA został uznany za „faktycznego czarterującego” (fr. *affréteur véritable*), mimo że umowa czarteru została zawarta przez TTC, osobny od Total podmiot prawa. Również w przypadku Total sąd orzekł o utracie immunitetu przyznanego przez kanalizowanie odpowiedzialności. Gdyby przed wyborem statku przeprowadził on inspekcję tankowca należycie, stałoby się jasne, że „Erika” nie nadawała się do żeglugi po Atlantyku w okresach sztormu. Sąd apelacyjny uznał powyższe zachowanie za nieumyślność. Natomiast sąd kasacyjny na podstawie powyższych faktów przyjął, że przedstawiciele Total SA mieli świadomość prawdopodobnego wystąpienia szkody i dobrowolnie godzili się wziąć na siebie to ryzyko<sup>43</sup>. Dlatego z powodu własnej niewybaczalnej winy Total utracił ochronę kanalizowania odpowiedzialności.

Po stwierdzeniu, że kanalizowanie odpowiedzialności z CLC 92 nie obejmuje oskarżonych, sąd kasacyjny orzekł o ich odpowiedzialności cywilnej na gruncie prawa francuskiego. Przyjął, że są oni solidarnie odpowiedzialni za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem<sup>44</sup>. Zgodnie z wyrokiem szkoda ta obejmuje również czystą szkodę w środowisku. Sąd kasacyjny nie uchylił wyroku niższej instancji w zakresie przyznania odszkodowania oraz zadośćuczynienia za szkody majątkowe i moralne władz lokalnych zanieczyszczonych regionów oraz organizacji zajmujących się ochroną środowiska. Wskazuje się, że w powyższym wyroku sąd kasacyjny po raz pierwszy rozpoznał nową postać szkody w prawie francuskim, *i.e.* szkodę ekologiczną (fr. *le préjudice écologique*)<sup>45</sup>. Na kanwie powyższego wyroku rozpoczęto we Francji prace nad projektem ustawy, wprowadzającym do prawa francuskiego koncept szkody w środowisku<sup>46</sup>.

---

<sup>42</sup> P. Delebecque, *op.cit.*, s. 2715.

<sup>43</sup> Wyrok z 25.09.2012 r., s. 316.

<sup>44</sup> *Ibidem*.

<sup>45</sup> P. Delebecque, *op.cit.*, s. 2716; Erika: la Cour de cassation confirme les condamnations, [http://www.liberation.fr/terre/2012/09/25/la-cour-de-cassation-confirme-les-condamnations-dans-le-proces-de-l-erika\\_848712](http://www.liberation.fr/terre/2012/09/25/la-cour-de-cassation-confirme-les-condamnations-dans-le-proces-de-l-erika_848712).

<sup>46</sup> 16.05.2013 r. odbyło się w Zgromadzeniu Narodowym (izba niższa parlamentu francuskiego) pierwsze czytanie projektu ustawy wniesionego przez senatora B. Retailleau.

## PODSUMOWANIE

Bez wątplenia opisane wyroki sądów francuskich są istotne z punktu widzenia funkcjonowania międzynarodowego systemu kompensacji szkód olejowych. Są przykładem, że sądy niektórych państw będących stronami konwencji są skłonne interpretować jej przepisy, np. o kanalizowaniu odpowiedzialności, w taki sposób, aby odejść od reżimu międzynarodowego na rzecz prawa krajowego. To ostatnie bowiem nie wyklucza kompensacji czystej szkody w środowisku, jak czyni to CLC 92. Przyszłość pokaże, czy sądy innych państw będą skłonne podążyć za rozwiązaniem przyjętym we Francji.

ZUZANNA PEPEŁOWSKA-DĄBROWSKA

LIABILITY FOR DAMAGE RELATED  
TO ERICA DISASTER IN FRENCH JURISPRUDENCE  
(Summary)

*In 1999 tanker Erica, flying Maltese flag, sank in French exclusive economic zone, spilling 20 000 tones of oil into the sea and polluting 400 km of French shore. In 2008 French court held the defendants liable for reckless negligence in criminal proceedings, with appellate and cassation courts ruling in 2010 and 2012 respectively. The author discusses those judgments.*

*The courts have considered the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (1992), the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (1971) and French Law No. 83-583 of 5 July 1983. The rulings have met considerable criticism with respect to issues of French jurisdiction and channelling of liability. It was argued that criminal courts cannot give verdicts on civil liability for oil pollution damage.*

*The article also covers classification societies' liability for certifying ship's seaworthiness.*