

PAWEŁ KRĘŻEL

## ODPOWIEDZIALNOŚĆ CYWILNA ZA ZANIECZYSZCZENIA POWSTAŁE W ZWIĄZKU Z WYDOBYCIEM ROPY NAFTOWEJ NA MORZU

*Ostatnio społeczność międzynarodowa stanęła przed nowym problemem – wycieku ropy naftowej nie ze statków, ale z platform wydobywczych. Stało się to za przyczyną awarii w 2009 r. na platformie wiertniczej „West Atlas” (około 250 km od północnych wybrzeży Australii), co spowodowało zanieczyszczenie olejowe północnych wybrzeży Australii i wysp Indonezji. Niedawno doszło też do ogromnego wycieku w Zatoce Meksykańskiej (platforma „Deepwater Horizon”).*

*Nie ma narzędzi międzynarodowych regulujących kwestie odpowiedzialności za szkody spowodowane przez podobne zdarzenia. Indonezja postawiła ten problem pod obrady Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), a ta będzie zmierzała do opracowania konwencji międzynarodowej. Ryzyko podobnego zanieczyszczenia występuje również na Morzu Bałtyckim, na Morzu Północnym i w wielu innych regionach świata.*

*Odrębnym zagadnieniem jest odpowiedzialność cywilna sprawcy na podstawie przepisów krajowych. W Polsce byłby to art. 435 i następne Kodeksu cywilnego.*

*Poruszony w artykule problem cieszy się coraz większym zainteresowaniem Unii Europejskiej, a Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego ma mandat do działania w wypadku wystąpienia szkód związanych z wydobywaniem ropy naftowej i gazu. Unia Europejska – na wzór amerykańskiej OPA (Oil Pollution Act 1990 r.) – chce całościowo uregulować zagadnienia zanieczyszczenia spowodowanego przez szeroko pojęty przemysł wydobywczy.*

### 1. DEBATA NA FORUM IMO

Podczas 60. sesji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO (*IMO Marine Environment Protection Committee – MEPC*) w marcu 2010 r. delegacja Indonezji przedstawiła informację o skutkach awarii na platformie wiertniczej „West Atlas” na złożu Montara. Do awarii doszło 21.08.2009 r. w australijskiej wyłącznej strefie ekonomicznej, ok. 250 km od północnych wybrzeży Australii<sup>1</sup>. Niekontrolowany przez 74 dni wyciek oleju oraz gazu doprowadził do jed-

---

<sup>1</sup> Osiem miesięcy później, w kwietniu 2010 r., doszło do bardzo podobnego i szeroko nagłaśnianego przez media wypadku platformy „Deepwater Horizon” w Zatoce Meksykańskiej, u wybrzeży USA.

nej z największych w historii Australii katastrof ekologicznych, powodując również transgraniczne zanieczyszczenie olejowe wysoce wrażliwych ekosystemów wysp Indonezji<sup>2</sup>. Co więcej, operatorem platformy była, należąca bezpośrednio do rządu Tajlandii, Petroleum Authority of Thailand.

Ze względu na brak instrumentów międzynarodowych regulujących kwestie odpowiedzialności za szkody spowodowane przez podobne zdarzenia delegacja Indonezji zaproponowała podjęcie przez MPEC kwestii odpowiedzialności za transgraniczne zanieczyszczenia powstałe w związku z wydobywaniem ropy na morzu<sup>3</sup>. Jak słusznie jednak wskazał Departament Prawny IMO, sprawy odpowiedzialności cywilnej należą do właściwości Komitetu Prawnego IMO (LEG) – stąd też, zgodnie z sugestią Departamentu Prawnego, kwestia ta została podniesiona przez Indonezję podczas 97. sesji Komitetu Prawnego w listopadzie 2010 r.<sup>4</sup>. Podczas obrad delegacja Indonezji przedstawiła raport dotyczący szkód spowodowanych przez wyciek (szacowanych na 2,5 mld USD) oraz zaproponowała dodanie nowego punktu w programie prac Komitetu Prawnego na lata 2012–2013, dotyczącego ww. kwestii. Indonezja podkreśliła, że w przypadku odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez wyciek lub usunięcie oleju ze statku przewożącego olej luzem jako ładunek powszechnym światowym standardem jest Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1969 r. wraz z protokołem z 1992 r. (CLC 92)<sup>5</sup> oraz Międzynarodowa konwencja o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami wraz z protokołem z 1992 r. (FUND 92)<sup>6</sup>. Konwencje te, w których uczestniczy ponad 100 państw<sup>7</sup>, tworzą system odpowiedzialności obejmujący dwa filary<sup>8</sup>. Pierwszy filar przewiduje wypłatę odszkodowań na podstawie konwencji CLC 92 z ubezpieczenia obowiązkowego tankowców – do określonych kwotowo limitów. Drugim filarem są wypłaty odszkodowań przez będący międzynarodową organizacją Fundusz (IOPCF), zasilany przez składki uiszczane w państwach-stronach konwencji FUND 92 przez importerów oleju. Dla państw, które uważają, że nawet wypłaty z Funduszu mogą okazać się

---

<sup>2</sup> [http://www.amsa.gov.au/Marine\\_Environment\\_Protection/National\\_plan/Incident\\_and\\_Exercise\\_Reports/documents/Montara\\_IAT\\_Report.pdf](http://www.amsa.gov.au/Marine_Environment_Protection/National_plan/Incident_and_Exercise_Reports/documents/Montara_IAT_Report.pdf), <http://www.environment.gov.au/coasts/oilspill.html>.

<sup>3</sup> Dokument MEPC 60/22 z 11.05.2010 r., s. 7.

<sup>4</sup> Dokument LEG 97/14/1 z 10.09.2010 r.

<sup>5</sup> Sporządzona w Brukseli 29.11.1969 r. (Dz.U. z 1976 r., Nr 32, poz. 184), zmieniona protokołem londyńskim z 27.11.1992 r. (Dz.U. z 2001 r., Nr 136, poz. 1526).

<sup>6</sup> Sporządzona w Brukseli 18.12.1971 r. (Dz.U. z 1986 r., Nr 14, poz. 79), zmieniona protokołem londyńskim z 27.11.1992 r. (Dz.U. z 2001 r., Nr 136, poz. 1529).

<sup>7</sup> Konwencja CLC 92 – 130 ratyfikacji, konwencja FUND 92 – 111 ratyfikacji (*IMO Summary of Status of Conventions*, stan na 30.04.2013 r.).

<sup>8</sup> Szerzej o systemie IOPCF oraz odpowiedzialności za zanieczyszczenia olejami ze statku na świecie p. Z. Pełowska-Dąbrowska, *Konwencyjny system odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami a amerykański Oil Pollution Act*, Prawo Morskie 2011, t. XXVII, s. 117–128.

niewystarczające, w 2003 r. przewidziano możliwość uczestnictwa w tzw. funduszu dodatkowym, również zasilanym przez importerów oleju<sup>9</sup>.

Propozycja Indonezji przewidywała oparcie systemu odpowiedzialności za wycieki z platform na rozwiązaniach znanych z systemu odpowiedzialności IOPCF. Pierwszym filarem byłoby obowiązkowe ubezpieczenie operatora lub właściciela platformy, który odpowiadałby za szkody na zasadzie ryzyka. Wypłaty z drugiego filara zapewniłoby utworzenie specjalnego funduszu odszkodowawczego<sup>10</sup>. Propozycja ta stała się przedmiotem burzliwej dyskusji podczas obrad Komitetu Prawnego. Jej przeciwnicy podnosili, że sytuacja platform jest zupełnie inna niż statków, w których przypadku ma się do czynienia z potencjalnym konfliktem prawa bandery oraz prawa państwa portu. Platformy są co do zasady eksploatowane na szelfie kontynentalnym państw nadbrzeżnych, a zasady takiej eksploatacji określa właściwe państwo nadbrzeżne, często na podstawie dwustronnych czy też regionalnych umów międzynarodowych. Wskazywano również, że kwestie te wychodzą poza mandat IMO, która została powołana w celu regulacji „żeglugi zatrudnionej w handlu międzynarodowym”<sup>11</sup>. Podnoszono również, że sprawa wymaga konsultacji z innymi organizacjami międzynarodowymi – jak np. UNEP (United Nations Environment Programme – Program Środowiskowy Organizacji Narodów Zjednoczonych) czy ISA (International Seabed Authority – Międzynarodowa Organizacja Dna Morskiego).

W odpowiedzi na powyższe zarzuty wskazywano, że IMO wielokrotnie regulowała już kwestie związane z eksploatacją platform wiertniczych – wymieniono m.in. konwencję MARPOL<sup>12</sup> oraz Protokół z 1988 r. w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym<sup>13</sup>, rozszerzający na platformy postanowienia konwencji SUA<sup>14</sup>. Do listy tej należy dodać również tzw. kodeks

---

<sup>9</sup> Utworzonym na mocy Protokołu z 2003 r. do Międzynarodowej konwencji o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami z 1992 r. (Dz.U. z 2009 r., Nr 49, poz. 392). Protokół z 2003 r. uchwalono w wyniku serii katastrof tankowców na wodach UE. W funduszu dodatkowym uczestniczy 29 państw – głównie państw członkowskich EU.

<sup>10</sup> Załącznik 2 dokumentu LEG 97/14/1 z 10.09.2010 r.

<sup>11</sup> Art. 1 Konwencji o Międzypaństwowej Morskiej Organizacji Doradczej (Dz.U. z 1961 r., Nr 14, poz. 74, ze zmian.).

<sup>12</sup> Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, sporządzona w Londynie 2.11.1973 r., zmieniona przez protokół z 1978 r. (Dz.U. z 1987 r., Nr 17, poz. 101) oraz protokół z 1997 r. (Dz.U. z 2005 r., Nr 202, poz. 1679). Zgodnie z art. 2 statkiem w rozumieniu konwencji MARPOL jest jednostka pływająca jakiegokolwiek typu, używana w środowisku morskim – w tym wodoloty, poduszki, statki podwodne, urządzenia pływające oraz stałe bądź pływające platformy.

<sup>13</sup> Dz.U. z 2002 r., Nr 22, poz. 211. Protokół ten został zmieniony przez protokół z 2005 r., rozszerzający katalog czynów zabronionych.

<sup>14</sup> Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej z 1988 r. (Dz.U. z 1994 r., Nr 129, poz. 635, ze zmian.).

MODU z 2009 r.<sup>15</sup>. Jednak platform wiertniczych dotyczy przede wszystkim Międzynarodowa konwencja o gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza olejami oraz współpracy w tym zakresie z 1990 r. (konwencja OPRC)<sup>16</sup>, która jest uzupełnieniem systemu IOPCF<sup>17</sup>. Przewiduje ona, że eksploatujący jednostki przybrzeżne, definiowane jako „stałe lub pływające instalacje lub konstrukcje zaangażowane w działalność poszukiwawczą, wydobywczą lub produkcyjną gazu lub oleju oraz w załadunek lub przeładunek oleju”<sup>18</sup>, powinni posiadać plany zabezpieczenia przed zagrożeniem zanieczyszczeniem morza olejami, skoordynowane z systemem krajowym ustanowionym zgodnie z art. 6 konwencji OPRC i zatwierdzone zgodnie z procedurą ustanowioną przez właściwą administrację krajową. Ponadto nakłada ona na dowodzących takimi jednostkami przybrzeżnymi obowiązek meldowania o każdym zdarzeniu, jakie wystąpiło na ich jednostce i spowodowało wypływ albo prawdopodobieństwo wypływu oleju do morza. Przewiduje również obowiązek meldowania o każdym zaobserwowanym na morzu zdarzeniu związanym z wypływem oleju lub jego obecnością w wodzie<sup>19</sup>.

Pomimo podnoszonych wątpliwości większość państw opowiedziało się za kontynuowaniem przez Komitet LEG prac nad kwestiami związanymi z odpowiedzialnością za transgraniczne zanieczyszczenia powstałe w wyniku wydobywania ropy na morzu. W związku z tym, zgodnie z propozycją Sekretariatu IMO zawartą w dokumencie LEG 97/WP.6, LEG zdecydował o wnioskowaniu do Rady IMO o zmianę Strategicznego Celu 7.2 Planu Działania IMO, umożliwiającą podjęcie prac nad tym zagadnieniem. Ponadto Komitet zalecił prowadzenie dalszych prac między sesjami, w trybie roboczym. Udział w pracach zadeklarował przedstawiciel UNEP oraz CMI (Comité Maritime International – Międzynarodowy Komitet Morski), a Indonezja poinformowała o planach zorganizowania konferencji poświęconej omawianym zagadnieniom na wyspie Bali<sup>20</sup>.

<sup>15</sup> *Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units*, Rezolucja Zgromadzenia IMO nr A.1023(26) z 2009 r. Kodeks z 2009 r. poprzedzony był kodeksami z 1989 r. (Rezolucja A.649(16)) oraz z 1979 r. (Rezolucja A.414(XI)).

<sup>16</sup> Dz.U. z 2004 r., Nr 36, poz. 323.

<sup>17</sup> Do systemu IOPCF odsyła preambuła konwencji OPRC: „Strony niniejszej konwencji (...) uwzględniając również znaczenie międzynarodowych instrumentów prawnych w sprawie odpowiedzialności i odszkodowań za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, włączając Międzynarodową konwencję o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1969 r. (CLC) i Międzynarodową konwencję o utworzeniu międzynarodowego funduszu odszkodowań za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1971 r. (FUND) oraz konieczność szybkiego wejścia w życie Protokołów z 1984 r. do konwencji CLC i FUND (...) uzgodniły, co następuje (...)”.

<sup>18</sup> Art. 2(4) konwencji OPRC.

<sup>19</sup> Art. 4(1) lit. a oraz b konwencji OPRC.

<sup>20</sup> Dokument LEG 97/15 z 1.12.2010 r., s. 29. Zaproponowano następującą zmianę: *IMO will focus on reducing and eliminating any adverse impact by shipping or by offshore oil exploration and exploitation activities on the environment by developing effective measures for mitigating and responding to the impact on the environment caused by shipping incidents and operational pollution from ships and liability and compensation issues connected with transboundary pollution damage resulting from offshore oil exploration and exploitation activities.*

Czekając na akceptację Rady IMO, dyskusję kontynuowano podczas 98. sesji Komitetu LEG w kwietniu 2011 r. Delegacja Rosji przedstawiła działania podejmowane w ramach szczytu G20<sup>21</sup>. Podczas szczytu w lipcu 2010 r., wkrótce po katastrofie platformy „Deepwater Horizon”<sup>22</sup>, prezydent Federacji Rosyjskiej przedstawił propozycję podjęcia prac nad zagadnieniami dotyczącymi ochrony środowiska w przypadku wycieków olejowych oraz podkreślił konieczność współpracy i wymiany dobrych praktyk państw G20<sup>23</sup> w tym obszarze. W odpowiedzi na rosyjską inicjatywę G20 powołała grupę roboczą, w której oprócz Rosji przewodnictwem objęły Brazylia oraz Turcja. Efekty prac grupy przedstawiono na szczycie G20 w Seulu, w listopadzie 2010 r., na którym zdecydowano o kontynuacji prac<sup>24</sup> oraz wskazano na konieczność konsultacji z właściwymi organizacjami, takimi jak OECD, IMO, IADC (International Association of Drilling Contractors), IEA (International Energy Agency) oraz OPEC. Podkreślono też, że należy wziąć pod uwagę wyniki prac komisji badających niedawne wypadki w Australii oraz USA<sup>25</sup>.

Delegacja CMI przypominała, że kwestie dotyczące urządzeń *offshore* są przedmiotem zainteresowań CMI od ponad 30 lat. W 1998 r., podczas 78. sesji Komitetu LEG, CMI przedstawił nawet raport w tej sprawie wraz z projektem konwencji, która miałyby obejmować zarówno urządzenia mobilne, jak i trwałe związane z dnem morskim<sup>26</sup>. Dokument ten jednak nie spotkał się z wystarczającym poparciem ani delegacji rządowych, ani przedstawicieli branży<sup>27</sup>.

Niestety i tym razem uaktywniły się państwa przeciwne pracom nad takim dokumentem. Przeciwnikiem kontynuowania prac nad projektem konwencji była w szczególności Brazylia, która nie czekając na decyzję Rady IMO, rozpoczęła kampanię dyplomatyczną mającą na celu uzyskanie poparcia dla swego negatywnego stanowiska. Wysiłki Brazylii okazały się skuteczne. W czerwcu 2011 r., podczas 106. sesji, dzięki poparciu m.in. UK, Niemiec i Norwegii<sup>28</sup> Rada IMO zdecydowała o przekazaniu propozycji zmian w planie prac Komitetu Prawnego „do ponownej analizy na najbliższej sesji LEG”, co „w języku”

<sup>21</sup> Dokument LEG 98/14 z 18.04.2011 r., s. 30.

<sup>22</sup> <http://www.noaa.gov/deepwaterhorizon/>.

<sup>23</sup> [http://www.g20.org/docs/about/about\\_G20.html](http://www.g20.org/docs/about/about_G20.html).

<sup>24</sup> Dokument *Review of international regulation of oil and gas exploitation and exploration and marine transportation from the perspective of marine environmental protection*.

<sup>25</sup> The National Commission on the Deepwater Horizon Oil Spill and Offshore Drilling, <http://www.oilspillcommission.gov/>.

<sup>26</sup> *Draft Convention on Offshore Mobile Craft* – dokument LEG 78/10 z 13.08.1998 r., przygotowany przez CMI Working Group on Offshore Craft.

<sup>27</sup> Negatywne stanowisko IADC. Szerzej [w:] *International Organizations and the Law of the Sea: Documentary Yearbook*, t. 18, red. B. Kwiatkowska, Martinus Nijhoff Publishers 2002, s. 61.

<sup>28</sup> Dokument C 106/SR.7 z 30.06.2011 r., s. 8.

IMO oznacza negatywne stanowisko<sup>29</sup>. W związku z tym Komitet LEG zdecydował o udzieleniu na kolejnych sesjach „asysty” państwom zainteresowanym związaniem się bilateralnymi lub regionalnymi umowami regulującymi kwestie odpowiedzialności za zanieczyszczenia pochodzące z platform – w ramach omawiania tzw. spraw różnych (*any other business*). Na najbliższej sesji ma zostać dokonana analiza istniejących bilateralnych i regionalnych rozwiązań. Na jej podstawie możliwe będzie opracowanie modelowego rozwiązania (np. w formie rezolucji Zgromadzenia IMO), które w późniejszym czasie mogłoby stać się podstawą do opracowania konwencji międzynarodowej. W tym celu Komitet Prawny zasugerował Indonezji zorganizowanie w 2014 r. konferencji z udziałem zainteresowanych państw oraz organizacji, a Sekretariat IMO zadeklarował pomoc w jej przygotowaniu<sup>30</sup>.

## 2. AKTUALNY STAN PRAWNY

Wbrew dość powszechnie przyjętemu przekonaniu rozważania dotyczące odpowiedzialności cywilnej za zanieczyszczenia powstałe w związku z wydobywaniem ropy na morzu nie mają w Polsce jedynie teoretycznego charakteru, bowiem od wielu lat na Bałtyku prowadzone jest wydobywanie<sup>31</sup>. Ponadto plany strategiczne polskich spółek naftowych (PKN Orlen, Grupa LOTOS) zakładają kilkukrotne jego zwiększenie w najbliższych latach<sup>32</sup>.

Zanieczyszczenia pochodzące z platform wiertniczych stwarzają dwojakiego rodzaju problemy. Po pierwsze, w przypadku zanieczyszczeń transgranicznych – jak w sytuacji omawianej przez Komitet LEG – pojawia się problem odpowiedzialności państwa za zanieczyszczenia pochodzące z jego terytorium<sup>33</sup>. Odpowiedzialność taka wywodzona była od dawna na podstawie międzynarodowego prawa zwyczajowego, a skodyfikowana została w Konwencji

---

<sup>29</sup> Dokument C 106/D z 4.07.2011 r., s. 15: *The Council (...) requested the Legal Committee to re-examine, at its next session, the proposed revision of Strategic Direction 7.2, concerning liability and compensation issues connected with transboundary pollution resulting from offshore oil exploration and exploitation activities, under the "Any other business" item of its agenda; and to report to the Council accordingly.*

<sup>30</sup> Dokument LEG 99/14 z 24.04.2012 r., s. 28 oraz dokument LEG 100/14 z 30.04.2013 r., s. 21.

<sup>31</sup> Na przykład eksploatowane przez LOTOS Petrobaltic ok. 70 km od brzegu, na północ od przylądka Rozewie, platformy: wiertnicza „Petrobaltic” oraz eksploatacyjne „Baltic Beta” i „PG-1” posadowione na złożu B-3., [http://www.lotos.pl/349/grupa\\_kapitalowa/nasze\\_spolki/lotos\\_petrobaltic/informacje/potencjal\\_produkcyjny](http://www.lotos.pl/349/grupa_kapitalowa/nasze_spolki/lotos_petrobaltic/informacje/potencjal_produkcyjny).

<sup>32</sup> *Rynek Polskiej Nafty i Gazu 2012* – raport Instytutu Nafty i Gazu w Krakowie.

<sup>33</sup> Szerzej: Z. Brodecki, *The Modern Law of Transboundary Harm*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1993.

NZ o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS)<sup>34</sup>. Zgodnie z jej art. 194 ust. 2 państwa powinny stosować wszelkie środki konieczne do zapewnienia, aby działalność prowadzona pod ich jurysdykcją lub kontrolą nie wyrządzała szkody innym państwom i ich środowisku morskemu. Ponadto w art. 208 ust. 1 oraz art. 214 UNCLOS państwa nadbrzeżne zobowiązały się do wydania i wykonywania krajowych przepisów prawnych dotyczących zapobiegania, zmniejszania i kontroli zanieczyszczenia środowiska morskiego powstającego w następstwie działalności prowadzonej na dnie morskim oraz zanieczyszczenia pochodzącego ze sztucznych wysp, instalacji i konstrukcji znajdujących się pod ich jurysdykcją. Co więcej, w ust. 5 art. 208 zobowiązały się one również do „ustanowienia, za pośrednictwem właściwych organizacji międzynarodowych albo konferencji dyplomatycznej, globalnych i regionalnych norm, standardów i zalecanych metod postępowania oraz procedur dla zapobiegania, zmniejszania i kontroli zanieczyszczenia środowiska morskiego”. Ponadto art. 235 ust. 1 UNCLOS nakłada na państwa obowiązek wykonywania ww. zobowiązań międzynarodowych dotyczących ochrony i zachowania środowiska morskiego oraz przewiduje, dość ogólnie, „odpowiedzialność zgodnie z prawem międzynarodowym”.

Po drugie, w związku z takim zdarzeniem pojawiają się kwestie odpowiedzialności cywilnej sprawcy na podstawie właściwych przepisów krajowych, w tym krajowych przepisów implementujących instrumenty prawa międzynarodowego regulujące przedmiotowe kwestie, oraz problemy prawa właściwego i jurysdykcji – w przypadku zanieczyszczeń transgranicznych. Ze względu na fakt, że Kodeks morski<sup>35</sup> reguluje, co do zasady, stosunki prawne związane z żeglugą morską (art. 1 k.m.) uprawianą przez urządzenie pływające przeznaczone lub używane do takiej żeglugi (art. 2 k.m.), nie ma on zastosowania do platform wiertniczych trwale związanych z dnem. Również Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie (LLMC)<sup>36</sup> wyraźnie wskazuje, że nie ma ona zastosowania do „pływających platform zbudowanych w celu badania lub eksploatacji naturalnych zasobów dna morskiego lub jego podłoża”<sup>37</sup>. Różnorodność urządzeń wykorzystywanych do eksploatacji dna morskiego<sup>38</sup> powoduje, że Kodeks morski może mieć zastosowanie do części z nich (np. tzw. MODU – *mobile offshore drilling units*). Dokładna analiza kodeksowej definicji statku morskiego przekracza jednak zakres niniejszego opracowania. Natomiast należy podkreślić, że sam Kodeks morski, w art. 3, wyraźnie wskazuje, iż ma on zastosowanie do statków przeznaczonych lub używanych do prowadzenia działalności gospodarczej polegającej na „pozyskiwaniu zasobów

<sup>34</sup> Dz.U. z 2002 r., Nr 59, poz. 543. Szerzej: Z. Brodecki, *Odpowiedzialność w prawie morza*, [w:] *Konwencja Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza z 1982 r.: W piętnastą rocznicę wejścia w życie*, red. C. Mik, K. Marciniak, Toruń 2009, s. 401 i nast.

<sup>35</sup> Dz.U. z 2009 r., Nr 217, poz. 1689, z późn. zmian.

<sup>36</sup> Dz.U. z 1986 r., Nr 35, poz. 175, z późn. zmian.

<sup>37</sup> Art. 15 ust. 5, lit. b.

<sup>38</sup> <http://www.maerskdrilling.com/DrillingRigs/Fleet/Pages/fleet-overview.aspx>.

mineralnych dna morza oraz zasobów znajdującego się pod nim wnętrza Ziemi”.

W związku z powyższym do odpowiedzialności cywilnej za takie zanieczyszczenia będą mieć zastosowanie przepisy Kodeksu cywilnego – przede wszystkim art. 435 i nast., regulujące odpowiedzialność podmiotów prowadzących na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody<sup>39</sup>.

### 3. PRÓBY REGULACJI MIĘDZYNARODOWEJ – KONWENCJA CLEE ORAZ POROZUMIENIE OPOL

Potrzebę uregulowania kwestii odpowiedzialności za zanieczyszczenia wynikające z eksploatacji dna morskiego podnoszono już podczas prac nad przyjętą w 1969 r. konwencją CLC. W efekcie w 1977 r. podczas konferencji dyplomatycznej w Londynie przyjęto Konwencję o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem wynikającym z badań i eksploatacji zasobów mineralnych z dna morskiego (konwencja CLEE)<sup>40</sup>. Konwencja została podpisana przez Zjednoczone Królestwo, Irlandię, Niderlandy, Niemcy, Norwegię oraz Szwecję. Przewidywała ona odpowiedzialność operatora platformy wiertniczej (oraz towarzyszącej jej instalacji, w tym rur przesyłowych) na zasadzie ryzyka (art. 3 CLEE) oraz ograniczenie odpowiedzialności do sumy 30 mln SDR za zdarzenie<sup>41</sup>. Ponadto, podobnie jak w konwencji CLC, w art. 8 CLEE przewidziano obowiązek uzyskania zabezpieczenia finansowego (do kwoty 22 mln SDR)<sup>42</sup>. Konwencja CLEE z powodu braku ratyfikacji nigdy nie weszła w życie<sup>43</sup>. Trudno w tej chwili orzec, jakie były tego przyczyny. Być może powodem były kwoty limitów przewidziane przez CLEE – wyższe niż ówczesnie wymagane dla zbiornikowców oraz fakt, że siła wpływu lobby firm petrochemicznych na rządy jest znacznie wyższa niż środowisk żeglugowych. Wydaje się jednak, że powód był bardziej prozaiczny. 1.05.1975 r. weszło

<sup>39</sup> Szerzej: Z. Brodecki, *Odpowiedzialność za zanieczyszczenie morza*, Gdańsk 1983, s. 43 i nast.

<sup>40</sup> *Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage Resulting from Exploration and Exploitation of Seabed Mineral Resources*, 1977.

<sup>41</sup> Art. 6 CLEE. Ponadto przewidywała możliwość podwyższenia limitu do 40 mln SDR po pięciu latach od otwarcia konwencji do podpisu. Art. 15 przewidywał również możliwość wprowadzenia przez państwa-strony wyższych limitów, a nawet nieograniczonej odpowiedzialności.

<sup>42</sup> Z. Brodecki, *Odpowiedzialność...*, *op.cit.*, s. 168 i nast.

<sup>43</sup> Szczegółowe informacje o konwencji CLEE: <http://cil.nus.edu.sg/1977/1977-convention-on-civil-liability-for-oil-pollution-damage-resulting-from-exploration-for-and-exploitation-of-seabed-mineral-resources/>. Również w 1977 r. CMI przedstawił projekt konwencji dotyczącej pływających platform (*CMI Draft Convention on Offshore Mobile Craft*), która zakładała rozszerzenie zakresu wielu konwencji morskich, dotyczących takich zagadnień, jak areszt, hipoteka, zderzenia, ratownictwo oraz odpowiedzialność cywilna, na wszelkiego rodzaju urządzenia pływające. Projekt ten jednak również nie zyskał poparcia.



w życie tzw. porozumienie OPOL (*Offshore Pollution Liability Agreement*). Początkowo utworzone jako instrument przejściowy, mający obowiązywać do czasu wejścia w życie właściwej legislacji międzynarodowej i obejmujący firmy petrochemiczne eksploatujące instalacje podlegające jurysdykcji jedynie Zjednoczonego Królestwa, dość szybko stało się powszechnym standardem w rejonie Morza Północnego<sup>44</sup>. OPOL administrowany jest przez spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością zarejestrowaną w Londynie. Aby stać się stroną porozumienia, operatorzy instalacji muszą udowodnić posiadanie wystarczających środków na pokrycie ewentualnych szkód (w postaci gwarancji bankowej czy ubezpieczenia). OPOL przewiduje odpowiedzialność na zasadzie ryzyka (jednak z możliwością jej wyłączenia w określonych przypadkach<sup>45</sup>) do wysokości 250 mln USD za każde zdarzenie<sup>46</sup>. W razie niewywiązania się ze zobowiązań przez jednego z członków porozumienia OPOL przewiduje pokrycie szkód przez pozostałych członków. Udział w porozumieniu jest zwykle warunkiem państw nadbrzeżnych do wydania pozwolenia na wydobywanie. Nie zmienia to jednak faktu, że OPOL nie jest powszechnie obowiązującym prawem, a jedynie stosunkiem zobowiązaniowym, ze wszystkimi tego konsekwencjami<sup>47</sup>.

## PODSUMOWANIE

Wypłacone dotychczas miliardy dolarów oraz trwające nadal procesy odszkodowawcze po katastrofie platformy „Deepwater Horizon”<sup>48</sup> świadczą o doniosłości omawianych w niniejszym artykule zagadnień. Plany zwiększenia wydobywania na Morzu Bałtyckim również wskazują, że ryzyko wystąpienia podobnego zanieczyszczenia na Bałtyku nie jest jedynie hipotetyczne. Jak wskazuje opracowany w 2010 r. dla Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska raport pt. *Zagrożenia wynikające z eksploatacji złóż ropy naftowej w szelfie Morza Bałtyckiego*<sup>49</sup>: „w warunkach Bałtyku, który jest morzem wewnętrznym o niewielkich rozmiarach, rozlew ropy naftowej od ilości około 5000 m<sup>3</sup> można uznać za katastrofalny”. Podobnie wygląda sytuacja na Morzu Północnym i w wielu innych regionach świata. Z tego względu wydaje się, że temat odpowiedzialności za zanieczyszczenia pochodzące z platform będzie powracał na najbliższych posiedzeniach Komitetu LEG. Duże znaczenie dla dalszego rozwoju legislacji międzynarodowej będzie mieć wynik prac prowadzonych przez

<sup>44</sup> Obecnie do OPOL należą również firmy petrochemiczne z Danii, Francji, Holandii, Irlandii, Niemiec i Norwegii. Więcej informacji na stronie <http://www.opol.org.uk/index.htm>.

<sup>45</sup> Klauzula IV. Wyłączenia te odpowiadają wyłączeniom przewidzianym przez konwencję CLC.

<sup>46</sup> Początkowo było to jedynie 25 mln dolarów.

<sup>47</sup> Szerzej: B. Soyer, *Compensation for pollution damage resulting from exploration for and exploitation of seabed mineral resources*, [w:] *Pollution at Sea: Law and Liability*, London 2012, s. 59 i nast.

<sup>48</sup> <http://www.deepwaterhorizonsettlements.com/>.

<sup>49</sup> [http://www.gios.gov.pl/zalaczniki/artykuly/zagrozenia\\_20110325.pdf](http://www.gios.gov.pl/zalaczniki/artykuly/zagrozenia_20110325.pdf).

organy systemu IOPCF, zmierzających do ustalenia zakresu definicji „statku” w konwencji CLC 92. Ze względu na pojawiające się w orzecznictwie opartym na konwencji CLC niejasności<sup>50</sup> w październiku 2011 r. Zgromadzenie Funduszu 1992 systemu IOPCF powołało siódmą międzysesyjną grupę roboczą do analizy pojęcia „statek”. Analizie podlegać będzie przede wszystkim stosowanie konwencji CLC 92 do tzw. FPSO (oraz FSO)<sup>51</sup>. Pierwsze spotkanie grupy odbyło się w kwietniu 2012 r., a jej prace nadal trwają<sup>52</sup>. Należy podkreślić, że zasadność prac nad międzynarodową regulacją w tym zakresie analizowana jest nie tylko przez rządy. Zanieczyszczeniom z platform wiertniczych oraz kwestiom odpowiedzialności cywilnej za takie zanieczyszczenia poświęcony będzie cały panel podczas najbliższego sympozjum CMI we wrześniu 2013 r.<sup>53</sup>.

Co jednak z punktu widzenia Polski wydaje się być najważniejsze, tematy te cieszą się coraz większym zainteresowaniem Komisji Europejskiej, czego przejawem jest m.in. wydanie Rozporządzenia (UE) nr 100/2013 z 15.01.2013 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 ustanawiające Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu, które rozszerza mandat EMSA na kwestie związane z „zanieczyszczeniami morza spowodowanymi przez instalacje do wydobywania ropy naftowej i gazu”. Coraz częściej mówi się też w Brukseli o potrzebie całościowego uregulowania zagadnień – na kształt amerykańskiej OPA (*Oil Pollution Act* 1990), obejmującej zanieczyszczenia spowodowane przez szeroko pojęty przemysł wydobywczy<sup>54</sup>.

---

<sup>50</sup> Szerzej: Z. Pełowska-Dąbrowska, *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.

<sup>51</sup> Floating Production, Storage and Offloading Unit.

<sup>52</sup> Dokument IOPC/APR12/11/2 z 21.06.2012 r.

<sup>53</sup> Panel 2: The need for regulation of the liabilities caused by off-shore exploration.

<sup>54</sup> Szerzej: Z. Pełowska, *Konwencyjny system odpowiedzialności...*, *op.cit.*, s. 117–128 oraz *idem*, *Odpowiedzialność za szkodę w środowisku morskim – różne podejście do szkody na przykładzie odpowiedzialności cywilnej za zanieczyszczenia olejami*, [w:] *Konwencja NZ o prawie morza...*, *op.cit.*, s. 422 i nast.

---

PAWEŁ KRĘŻEL

## CIVIL LIABILITY FOR OFFSHORE DRILLING RELATED POLLUTION (Summary)

*The international community is presently facing a new hazard in the form of oil spills from drilling platforms rather than ships. The issue was first brought to public attention in conjunction with the 2009 West Atlas rig fire that resulted in oil pollution of Indonesia and northern shores of Australia. The wrangle continues in the wake of the recent Deepwater Horizon disaster in the Gulf of Mexico.*

*As of today there are no international measures that regulate the issues of civil liability for offshore drilling related pollution. Indonesia has put forward the matter to the International Maritime Organisation; the IMO intends to draft a convention.*

*Civil liability for offshore drilling related pollution within domestic law is a separate issue. In Polish law, Article 435 et seq of the Civil Code would apply. The pollution threat extends to the Baltic Sea, Northern Sea and other parts of the world.*

*The issue is also being examined by the European Union. The European Agency for the Maritime Safety has mandate to act in case of damage related to offshore drilling. Following the example of the American Oil Pollution Act (1990), the EU aims to draft comprehensive laws that would cover pollution associated with the entire mining industry.*