

MAŁGORZATA NESTEROWICZ

ROZWAŻANIA NAD CHARAKTEREM STATKU W ORZECZNICTWIE AMERYKAŃSKIM (*WILLARD STEWART V. DUTRA CONSTRUCTION COMPANY*)

Willard Stewart jest inżynierem morskim, który skierował do sądu pierwszego dystryktu w Massachusetts (USA) pozew przeciwko przedsiębiorstwu Dutra Construction, w którym był zatrudniony. W pozwie dochodził odszkodowania w związku z wypadkiem przy pracy.

W. Stewart oparł swoje roszczenie na Jones Act i na zasadach prawa morskiego. W grę wchodziła odpowiedzialność na zasadzie ryzyka, a Jones Act dotyczy marynarzy pracujących na statkach. W celu uzyskania odszkodowania Stewart musiał udowodnić, że pogłębiarka na której wydarzył się wypadek jest statkiem. Gdyby to udowodnił, sam byłby uważany za marynarza z racji tego, że na niej pracował.

Sąd pierwszego dystryktu orzekł, że pogłębiarka nie była statkiem. Stewart wniósł więc odwołanie do sądu apelacyjnego, który potwierdził wyrok pierwszej instancji. Sprawa Stewarta została skierowana do Sądu Najwyższego, aby zdefiniować pojęcie statku dla potrzeb Jones Act i zdecydować, czy pogłębiarka może być uznana za statek.

Orzeczenie Sądu Najwyższego USA jeszcze nie zapadło. Autorka artykułu uważa, że nie powinno się interpretować szeroko Jones Act i obejmować jego zakresem każdego, kto ma cokolwiek wspólnego z morzem, nawet jeśli pracuje na nieruchomej platformie w środku portu. Pojęcie statku dla potrzeb Jones Act musi być interpretowane w sposób wąski.

Na początku 2000 r. do sądu pierwszego dystryktu w Massachusetts w USA wpłynęła sprawa z powództwa inżyniera morskiego Willarda Stewarta przeciwko przedsiębiorstwu Dutra Construction, w którym był zatrudniony o odszkodowanie w związku z wypadkiem przy pracy.¹

Dutra zajmowała się budową tunelu pod portem w Bostonie. W tym celu używała swoich statków, holowników i pogłębiarki. Szczególnie ważną rolę odgrywała pogłębiarka, gdyż kopała tunel i usuwała wykopany materiał.

¹ Stewart v. Dutra Constr. Co., 230 F.3d 461, 2000 U.S. App. LEXIS 27090 (1st Cir. Mass., 2000)

Willard Stewart został zatrudniony w 1991 r. w celu prowadzenia nadzoru technicznego nad jej pracą.

Pogłębiarka, o nazwie „Super Scoop”, była dużą platformą. Niezdolna do poruszania się sama po morzu, holowano ją na miejsce pracy, następnie tam umocowywano przez wbicie składanych nóg w podłoże i po zakończeniu pracy przeholowywano na inne miejsce. Mimo braku możliwości poruszania się po morzu o własnych siłach, ze względu na pracę na jego powierzchni posiadała oznakowanie nawigacyjne, światła oraz zbiorniki z balastem. Posiadała również jadalnię dla załogi, gdyż podczas swojej pracy była obsługiwana przez załogę nadzorowaną przez kapitana. Ze względu na ten fakt, „Super Scoop” była zakwalifikowana przez Straż Przybrzeżną (*US Coast Guard*) jako statek, dlatego też musiała figurować w odpowiednim rejestrze i stosować się do odpowiednich przepisów bezpieczeństwa wydanych przez Straż i Departament Transportu. Ponadto organ klasyfikacyjny American Bureau of Shipping wydał pogłębiarce certyfikat LL (linii ładunkowych).

W związku z awarią jednej z łopat, która miała miejsce 15.07.1993 r., zaistniała konieczność wymiany sterującego nią silnika. Podczas naprawy doszło do wypadku: gdy Willard Stewart klęczał nad otwartym włazem nadzorując naprawę, załoga przesunęła łopatę, która przez przypadek zderzyła się z pokładem pogłębiarki, co przyczyniło się do utraty przez Stewarta równowagi i jego upadku na głowę do przodu na niższy pokład. Poniósł ciężkie obrażenia.

W celu uzyskania odszkodowania Stewart pozwał Dutra. Miał do wyboru oprzeć swoje roszczenie albo na Longshoremen and Harbor Workers' Compensation Act² i ogólnych zasadach prawa federalnego albo na Jones Act³, czyli na zasadach prawa morskiego (*admiralty law*). Oba roszczenia można wnieść do sądu federalnego. Każda z ustaw obciąża pracodawcę odpowiedzialnością na zasadzie ryzyka, z tym że LHWCA dotyczy personelu pracującego w portach i na różnego rodzaju instalacjach przybrzeżnych, natomiast Jones Act jedynie marynarzy pracujących na statkach. Najważniejszą różnicę stanowi jednak wysokość odszkodowania. Na podstawie Jones Act marynarz uzyskuje również pensję za czas choroby i pokrycie tzw. *cure and maintenance*, tj. całych kosztów leczenia oraz zasiłek (ok. 15-30 USD dziennie) podczas całego okresu leczenia. Ponadto, jeżeli szkoda została spowodowana z winy lub niedbalstwa pracodawcy (właściciela lub armatora statku), w szczególności poprzez użytkowanie statku niezdolnego do przeciwstawienia się zagrożeniom morza (*unseaworthiness*), odszkodowanie może być znacznie wyższe. Zawiera w sobie z reguły zwrot utraconych zarobków (*lost wages*), zwrot utraconych korzyści, czyli przyszłych zarobków na skutek trwałego uszkodzenia (*loss of earning capacity*), odszkodowanie za ból i cierpienie

² 33 U.S.C. § 902

³ 46 U.S.C. app. § 688 (a)

fizyczne (*pain and suffering*), cierpienia psychiczne (*mental anguish*) oraz za trwałe szkody na ciele (*disfigurement*).

Według orzecznictwa sądów amerykańskich „marynarzem” (*seaman*) dla potrzeb Jones Act jest każda osoba pracująca na statku i przyczyniająca się do jego funkcjonowania oraz wypełniania jego zadań. Pojęcie to było dotychczas interpretowane dosyć szeroko⁴. Stewart w celu uzyskania odszkodowania na podstawie Jones Act musiał więc udowodnić, że pogłębiarka „Super Scoop” była statkiem. Gdyby to udowodnił, sam byłby uważany za marynarza z racji tego, że na niej pracował.

Sąd pierwszego dystryktu orzekł, że pogłębiarka nie była statkiem. Stewart wniósł odwołanie do sądu apelacyjnego dla dystryktu Massachusetts, który potwierdził wyrok sądu pierwszej instancji.⁵ Sprawa nie była jednak tak prosta jak mogłoby się wydawać na pierwszy rzut oka. Otóż Jones Act sam nie zawiera definicji statku, w tej kwestii wypowiedziały się dotychczas sądy dystryktu pierwszego⁶, szóstego⁷ i jedenastego⁸ (według zastosowanych przez nich kryteriów pogłębiarka nie była statkiem) oraz dystryktu drugiego⁹, trzeciego¹⁰, piątego¹¹, siódmego¹² i dziewiątego¹³, które przyznały pogłębiarce status statku. Sąd Najwyższy USA miał okazję zdefiniować pojęcie marynarza dla potrzeb Jones Act, ale nigdy nie wypowiedział się na temat statku. Dlatego sprawa Stewarta przeciwko Dutra Construction została skierowana do Sądu Najwyższego USA, aby zdefiniował pojęcie statku dla potrzeb Jones Act i zdecydował, czy pogłębiarka może być za taki statek uznana.¹⁴

Każda ze stron miała pewne argumenty na poparcie swojej racji. Właściciel „Super Scoop”, któremu zależało na udowodnieniu, że pogłębiarka nie jest

⁴ Np. *Senko v. LaCrosse Dredging Corp.*, 352 U.S. 370, 1957 AMC 891 (1957), *McDermott International, Inc. v. Wilander*, 498 U.S. 337, 355, 1991 AMC 913 (1991), *Southwest Marine, Inc. v. Gizoni*, 502 U.S. 81, 88-89, 1992 AMC 305 (1991), *Chandris, Inc. v. Laisis*, 515 U.S. 347, 376, 1995 AMC 1840 (1995) i *Harbor Tug and Barge Co. v. Papai*, 520 U.S. 548, 557, 1997 AMC 1817 (1997).

⁵ 230 F.3d 461; 2000 U.S. App. LEXIS 27090; 2001 AMC 1116

⁶ *DiGiovanni v. Traylor Brothers, Inc.*, 959 F.2d 1119, 1120, 1123, 1992 AMC 1521 (1st Cir. 1992) (*en banc*), *cert. denied*, 506 U.S. 827 (1992).

⁷ *Hach v. Durocher Dock & Dredge, Inc.*, 33 F.3d 545, 1994 AMC 2188 (6th Cir. 1994) (*per curiam*).

⁸ *Hurst v. Pilings & Structure, Inc.*, 896 F.2d 504, 1990 AMC 2666 (11th Cir. 1990).

⁹ *Tonnesen v. Yonkers Contracting Co.*, 82 F.3d 30, 1996 AMC 1777 (2d Cir. 1996).

¹⁰ *Gianfala v. Texas Co.*, 350 U.S. 879 (1955) (*per curiam*), *Griffith v. Wheeling Pittsburgh Steel Corp.*, 521 F.2d 31, 1975 AMC 2527 (3d Cir. 1975), *cert. denied*, 423 U.S. 1054 (1976).

¹¹ *Offshore Co. v. Robison*, 266 F.2d 769, 779-80, 1959 AMC 2049 (5th Cir. 1959), *Manuel v. P.A.W. Drilling & Well Service, Inc.*, 135 F.3d 344, 1998 AMC 1390 (5th Cir. 1998), *Burchett v. Cargill, Inc.*, 48 F.3d 173, 176-77 & n. 2, 1995 AMC 1576 (5th Cir. 1995).

¹² *Weaver v. Hollywood Casino-Aurora, Inc.*, 255 F.3d 379, 2001 AMC 2563 (7th Cir. 2001); *Johnson v. John F. Beasley Construction Co.*, 742 F.2d 1054, 1985 AMC 369 (7th Cir. 1984), *cert. denied*, 469 U.S. 1211 (1985).

¹³ *Martinez v. Signature Seafoods, Inc.*, 303 F.3d 1132, 2002 AMC 2242 (9th Cir. 2002); *Gizoni v. Southwest Marine, Inc.*, 56 F.3d 1138, 1142 (9th Cir.) (*Gizoni II*), *cert. denied*, 516 U.S. 944 (1995); *Estate of Wenzel v. Seaward Marine Services, Inc.*, 709 F.2d 1326, 1328 (9th Cir. 1983).

¹⁴ 124 S. Ct. 1414; 158 L. Ed. 2d 76; 2004 U.S. LEXIS 1032; 72 U.S.L.W. 3535.

statkiem, opierał się na wcześniejszym orzeczeniu sądu pierwszego dystryktu w sprawie Di Giovanni, którym kierowały się również sąd pierwszej instancji i sąd apelacyjny tego samego dystryktu w sprawie z powództwa Stewarta odrzucając argumentację powoda. Według testu Di Giovanni, sprawy która dotyczyła barki, statkiem jest każda konstrukcja pływająca, która jest używana głównie dla celów nawigacji lub handlu. Każda inna konstrukcja, która jest używana do innych celów będzie uznana za statek dla potrzeb Jones Act, jeżeli w momencie, gdy wypadek miał miejsce znajdowała się w ruchu na morzu. Według tej argumentacji pogłębiarka nie jest statkiem, gdyż była używana głównie dla pogłębiania dna i kopania tunelu. Ponadto w chwili wypadku znajdowała się w pozycji stałej, mimo że była na morzu – została bowiem przyholowana na miejsce pracy i zakotwiczona przez opuszczenie ruchomych nóg i wbicie ich w podłoże. Test Di Giovanni zyskał zwolenników, gdyż był stosowany następnie przez sąd szóstego dystryktu w sprawie Harch¹⁵ oraz przez stanowe sądy apelacyjne w Kalifornii¹⁶. Z drugiej strony jednak jest on krytykowany ze względu na swoje tzw. „migawkowe” podejście: jeżeli wypadek zdarzy się podczas holowania platformy (lub barki) na miejsce pracy, to platforma jest uważana za statek, do roszczeń poszkodowanego pracownika ma zastosowanie Jones Act. Jeżeli jednak taki sam wypadek zdarzy się 10 minut później, gdy platforma została przymocowana do dna lub do stałej konstrukcji, nie jest już ona statkiem i Jones Act nie ma zastosowania do ewentualnych roszczeń. Mamy więc do czynienia z różną kwalifikacją tego samego zdarzenia na tej samej platformie i w stosunku do tej samej osoby w zależności od momentu jego nastąpienia.

Podobne stanowisko przyjął sąd jedenastego dystryktu w sprawie Hurst¹⁷. Orzekł on, że dla zdeterminowania charakteru spornej konstrukcji należy przyjrzeć się, w jakim celu została zbudowana. Jeżeli w celu przewozu ładunku lub pasażerów, to jest statkiem. Pogłębiarka skonstruowana w celu kopania w dnie morskim nie jest statkiem, nawet jeżeli musi dopłynąć na miejsce pracy. Podejście to jest znacznie bardziej zasadnicze niż przyjęte w sprawie Di Giovanni: dana konstrukcja albo jest statkiem albo nie, niezależnie od tego, czy w momencie wypadku była w pozycji stałej, czy też poruszała się po morzu. Jeśli jej główny cel jest inny niż żegluga albo transport, to nawet fakt, że musi dopłynąć na miejsce pracy nie ma znaczenia.

Ponadto, dla wzmocnienia swojej argumentacji pozwany Dutra opierał się na orzeczeniu Sądu Najwyższego w sprawie Wilander, w którym sąd podkreślił, że celem Jones Act jest przyznanie dodatkowej ochrony osobom zatrudnionym na statkach, ze względu na to, że są one narażone na szczególne niebezpieczeństwa

¹⁵ Por. przypis 7.

¹⁶ *Spears v. Kajima Engineering & Construction, Inc.*, 101 Cal. App.4th 466, 475-78, 124 Cal. Rptr.2d 97, 103-06 (2002); *Gault v. Modern Continental/Roadway Construction Co.*, 100 Cal. App.4th 991, 1000-02, 123 Cal. Rptr.2d 85, 91-92 (2002).

¹⁷ Por. przypis 8.

na morzu (*perils of the sea*)¹⁸. Dutra dowodził, że Stewart na takie niebezpieczeństwa nie był narażony, gdyż pracował na platformie blisko lądu i nie zagrażały mu sztormy, huragany, brak komunikacji, itp. W razie potrzeby mógł być szybko przewieziony na ląd, a wypadek jaki go spotkał mógł się również zdarzyć na lądzie, np. na platformie wiertniczej w Teksasie. Zakwalifikowanie pogłębiarki jako statku, a inżyniera na niej pracującego jako marynarza byłoby niezgodne z celem, w jakim został uchwalony Jones Act: dla ochrony marynarzy narażonych na szczególne niebezpieczeństwa w związku z pracą na morzu.

Powód Stewart również opierał się na wcześniejszym orzecznictwie. Wiele sądów zastosowało w swoich wyrokach szerokie pojęcie statku dla potrzeb Jones Act. Sąd trzeciego dystryktu przyznał status statku barce będącej zanurzaną platformą wiertniczą w sprawie Gianfala¹⁹ oraz barce płaskodennej w sprawie Griffith²⁰. Obie barki nie miały same możliwości poruszania się, tak więc nie wydawało się to być wymogiem. Sąd siódmego dystryktu opracował w sprawie Johnson v. John F. Beasley Construction Co. szeroką definicję statku dla potrzeb Jones Act²¹. Stwierdził mianowicie, że statkiem jest każda konstrukcja, nawet stworzona dla specjalnych celów, o ile w jakimś momencie służy jako środek transportu na morzu. Według powoda, „Super Scoop”, nawet jeżeli została skonstruowana w celu drążenia dna, służyła również do przewozu po morzu personelu i narzędzi na miejsce pracy. Podobne stanowisko zajął sąd dziewiątego dystryktu w sprawie Martinez v. Signature Seafoods²², w której barka służąca do przetwórstwa rybnego została uznana za statek, gdyż dwa razy do roku – na początku i końcu sezonu – była holowana pomiędzy Seattle i Alaską po wodach żeglownych. Tak więc funkcja transportowa konstrukcji była jedynie incydentalna w stosunku do funkcji głównej, jaką było przetwarzanie ryb, ale to wystarczyło – według sądu dziewiątego dystryktu – aby nadać jej status statku.

Należy zwrócić szczególną uwagę na orzecznictwo sądu piątego dystryktu, który ze względu na swoje położenie geograficzne (Luizjana), nagromadzenie przemysłu i usług związanych z transportem morskim ma szczególnie bogate doświadczenie w tej dziedzinie. Sąd ten należy do tych, które definiują statek szeroko dla potrzeb Jones Act. Pierwszą ze spraw dotyczących tego zagadnienia była Offshore Co. v. Robison²³, w której sąd stwierdził, że Jones Act dotyczy również wszelkiego rodzaju konstrukcji powstałych w specjalnym celu a nie w celu transportu na morzu, o ile są zdolne do unoszenia się na wodzie. Rozumowanie to potwierdziła jedna z ostatnich spraw w piątym dystrykcie,

¹⁸ Por. przypis 4.

¹⁹ Por. przypis 10.

²⁰ *Ibidem*.

²¹ Por. przypis 11.

²² Por. przypis 13.

²³ Por. przypis 11.

sprawa „Manuel”²⁴. W orzeczeniu dotyczącym tej sprawy sąd potwierdził, że wiele specjalnych konstrukcji unoszących się na powierzchni morza, takich jak pływające pogłębiarki, barki wiertnicze, barki płaskodenne, platformy-dźwigi itp. mają status statku dla potrzeb Jones Act, a osoby na nich pracujące są marynarzami (*seamen*) w jego rozumieniu. Konstrukcje te bowiem pełnią podwójną funkcję: służą głównie jako platformy do pracy, ale również przewożą po wodach żeglownych na miejsce pracy potrzebny sprzęt, pracowników i ładunki. W omawianej sprawie barka „Manuel” była holowana na miejsce pracy, następnie przymocowywana do stałej platformy wiertniczej, a po pracy odholowywana do brzegu wraz z pracownikami i sprzętem. Mogła być również przeholowywana na inne miejsce, jeżeli zachodziła konieczność zmiany miejsca pracy. Pod tymi względami była więc bardzo podobna do platformy „Super Scoop”.

Sąd drugiego dystryktu przyznał status statku barce, której zadaniem było utrzymywanie dźwigu w czasie jego pracy na wodzie. Sąd ten w swoim orzeczeniu *Tonnesen*²⁵ skrytykował test zastosowany wcześniej przez sąd pierwszego dystryktu w sprawie *Di Giovanni* jako zbyt niedokładny. Zamiast tego wprowadził trzelementowy test, którego elementy muszą być spełnione łącznie, aby **odmówić** konstrukcji charakteru statku: po pierwsze konstrukcja musiała być używana jako platforma do pracy przez rozsądny okres czasu poprzedzający wypadek, po drugie konstrukcja musiała być umocowana w sposób stały lub dobrze umocniona w czasie zajścia wypadku i po trzecie, mimo że konstrukcja była zdolna do poruszania się, jej funkcja transportowa była jedynie incydentalna do funkcji głównej czyli służenia jako platforma do pracy. Sąd ten podkreślił jednak, że pojęcie statku dla potrzeb Jones Act jest bardzo szerokie i w razie jakichkolwiek wątpliwości należy takiego statusu udzielić. W rzadkich przypadkach jedynie ława przysięgłych po przeanalizowaniu poszczególnych elementów sprawy może odmówić takiego statusu. Należy bowiem pamiętać, że polityka jaka była przyczyną uchwalenia Jones Act miała na celu zapewnienie jak najszerszej ochrony osobom pracującym na morzu; stąd też szerokie definiowanie pojęcia marynarza we wcześniejszym orzecznictwie. Na taką politykę powołał się powód w sprawie *Stewart* przeciwko *Dutra*.

Ze względu na dotychczasowe różnorodne orzecznictwo w kwestii charakteru statku dla potrzeb Jones Act, konieczne jest ustalenie jednolitych kryteriów. Sądy poszczególnych dystryktów nie są związane orzeczeniami innych sądów. Jedynie Sąd Najwyższy może ustalić wiążące wszystkich kryteria. Najwyraźniej wystąpiła taka potrzeba biorąc pod uwagę zaistniały chaos w orzecznictwie amerykańskim dotyczącym tego zagadnienia. Sąd Najwyższy nie jest oczywiście również związany orzecznictwem sądów niższej instancji, zatem może od nowa przeanalizować wszystkie elementy i ustalić odpowiednią definicję.

²⁴ *Ibidem*.

²⁵ Por. przypis 9.

Czasy, gdy praca na morzu była szczególnie niebezpieczna i osoby pracujące w tych warunkach wymagały szczególnej ochrony już minęły. Transport morski traci już swoją szczególną charakterystykę. Doktryna krytykuje instytucje specyficzne dla transportu morskiego dowodząc, że niesłusznie odróżniają tę dziedzinę od innych, które dzięki rozwojowi techniki bardzo się do siebie upodobniły. Krytykuje się instytucję globalnego ograniczenia odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich, gdyż roszczenia jakie mogą powstać niekoniecznie muszą być wyższe od odpowiednich roszczeń w innych dziedzinach transportu, szczególnie w transporcie lotniczym. Krytykuje się również wyłączenia konferencji liniowych spod zakazu zмовы kartelowej w prawie europejskim, gdyż wydaje się, że transport morski może zostać poddany liberalizacji, tak jak zostały poddane pozostałe dziedziny transportu. Ponadto wydaje się, że praca na statkach, szczególnie w żegludze przybrzeżnej, jest mniej niebezpieczna niż praca w innych dziedzinach przemysłu, np. na platformach wiertniczych na lądzie, przy skomplikowanych maszynach produkcyjnych, w kopalniach itp. Dlatego nie wydaje się uzasadniona konieczność szerokiej interpretacji Jones Act, aby objąć jego zakresem każdego, kto ma cokolwiek wspólnego z morzem, nawet jeśli pracuje na nieruchomej platformie w środku portu. Przeciwnie, Jones Act powinien być interpretowany zawężająco, aby przyznać szczególne przywileje tym, którzy rzeczywiście narażeni są na szczególne „morskie” niebezpieczeństwa, najczęściej w żegludze dalekomorskiej lub rybołówstwie. Wypada zgodzić się z wcześniejszym orzecznictwem Sądu Najwyższego USA²⁶, które zalicza do grona marynarzy osoby wykonujące różne funkcje na statku (kucharzy, kelnerów, muzyków itp.), gdyż ważniejsze dla ustalenia ich statusu jest to, gdzie się znajdują, a nie co tam dokładnie robią. Aby ten cel osiągnąć, pojęcie statku dla potrzeb Jones Act musi być interpretowane w sposób wąski. Ustalając odpowiednią definicję powinno się wziąć pod uwagę cel, w jakim została zbudowana konstrukcja, cel w jakim jest głównie używana i czy ma okazję poruszać się po wodach żeglownych o własnych siłach lub na holu. Jeżeli rzeczywiście porusza się po wodach żeglownych, należy wziąć pod uwagę jak długie i jak dalekie są to podróże. Na tej podstawie naturalnie należy przyznać status statku konstrukcji, która została zbudowana i jest używana w celach żeglugi lub przewozu pasażerów lub ładunku po wodach żeglownych. W wypadku innych konstrukcji taki status można przyznać jedynie tym, które – jeśli są używane do innych celów – są używane na morzu pełnym (ze względu na większe prawdopodobieństwo napotkania niebezpieczeństw charakterystycznych dla morza) i okazjonalnie odbywają podróże po morzu pełnym (np. w celu przewozu pracowników na miejsce pracy). Nie można zatem przyznać statusu pogłębiarce, która porusza się jedynie od czasu do czasu po terenie portu. Ostateczna decyzja należy jednak do Sądu Najwyższego USA.

²⁶ Por. przypis 4.

CONSIDERATIONS OF THE CONCEPT OF 'VESSEL'
IN AMERICAN JURISDICTION
(*WILLARD STEWART V. DUTRA CONSTRUCTION COMPANY*)
(Summary)

Marine engineer Willard Stewart filed suit against the Dutra Construction Company in the US District Court of Massachusetts, USA. He was suing for compensation for a work-related accident.

Stewart based his claim on the Jones Act and the principles of maritime law. Responsibility is based on the principle of risk in the Jones Act and applies to seamen employed on vessels. In order to obtain compensation, Stewart had to prove that the dredge on which the accident occurred was a vessel. If proved, he would be regarded as a seaman since he worked on it.

The district court declared that a dredge was not a vessel. Stewart appealed and the appellate court upheld the first verdict. Stewart's case was appealed to the Supreme Court in order to define the idea of 'vessel' in the Jones Act and to decide if a dredge can be regarded as a vessel.

The Supreme Court has yet to hand down a verdict. The author believes that the Jones Act should be interpreted narrowly and should not be applicable to all workers at sea, even those who work on immobile platforms in ports. The concept of 'vessel' in the Jones Act must be interpreted in a narrow sense.