

MAŁGORZATA ANNA NESTEROWICZ

OGRANICZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI Z TYTUŁU ROSZCZEŃ MORSKICH W PRAWIE AMERYKAŃSKIM

W 1851 roku Kongres Stanów Zjednoczonych uchwalił ustawę o ograniczeniu odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich. Do dnia dzisiejszego ustawa zachowała się w niemal nienaruszonej formie. Jednak instytucja ograniczenia odpowiedzialności zawdzięcza swój rozwój głównie amerykańskiemu orzecznictwu.

W porównaniu z konwencjami międzynarodowymi dotyczącymi ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich z 1957 i 1976 roku zakres podmiotowy ustawy amerykańskiej jest stosunkowo wąski. Autorka artykułu stwierdza, że żaden z omawianych aktów nie zapewnia satysfakcjonującego odszkodowania wnoszącym roszczenie ze względu na zbyt niskie limity. Zdają sobie z tego również sprawę sądy amerykańskie, gdyż często odmawiają one prawa do ograniczenia odpowiedzialności.

1. UWAGI WSTĘPNE

Instytucja ograniczenia odpowiedzialności właściciela statku morskiego ma swój długi rodowód w zamierzchłych czasach. Niektórzy uważają, że jej korzenie sięgają imperium rzymskiego, inni – że średniowiecza. W starożytnym Rzymie istniała instytucja abandonu noxalnego, zezwalająca na przekazanie rzeczy, która wyrządziła szkodę, osobie poszkodowanej zamiast odszkodowania (np. oddanie zwierzęcia, które wyrządziło szkodę). Nic jednak nie wiadomo o podobnej instytucji w rzymskim prawie morskim¹. Istnieją natomiast dowody, że w czasach średniowiecza na terenie Włoch i południowej Francji wprowadzano pewne ograniczenia odpowiedzialności podmiotów biorących udział w podróży morskiej ze względu na niebezpieczeństwa, jakie czyhały na statek będący na morzu. Wprowadzono pojęcie „wyprawy morskiej”, w której każdy uczestnik ryzykował tym, co sam wносił jako udział w przedsięwzięciu: właściciel statku – statek, właściciel towaru – towar, kapitan i załoga – wynagrodzenie (a niejednokrotnie

¹J.J. Donovan, *The origins and development of limitation of shipowner's liability*, Tulane Law Review 1979/53, s. 999.

życie). Każdy ryzykował swoim udziałem, ale jednocześnie nie odpowiadał ponad ten udział; jeśli go stracił, żadne dodatkowe roszczenia nie mogły być do niego kierowane. Majątek tych osób podzielono w sposób abstrakcyjny na majątek morski (*fortune de mer*)² i majątek lądowy (*fortune de terre*), ustalając, że za roszczenia, które powstały na morzu, dany podmiot odpowiadał tylko majątkiem morskim³.

Uważa się, że pierwsze pisemne wzmianki o instytucji ograniczenia odpowiedzialności właściciela statku morskiego pojawiły się w Tablicach z Amalfi (Włochy) z XII wieku i Konsulacie Morskim (Hiszpania) z przełomu XIII i XIV wieku, które były zbiorami prawa morskiego, obowiązującymi na terenie państw basenu Morza Śródziemnego. Stanowiły one, że w wypadku uszkodzenia przewożonego towaru z winy kapitana, właściciel statku był odpowiedzialny tylko do wysokości swojego udziału w statku. Jeżeli natomiast statek wraz z towarami zatonął, to żaden z podmiotów, który miał swój udział w podróży morskiej (właściciele ładunku, właściciele statku) nie był nic winien innym podmiotom, gdyż każdy stracił swoją część. Krótco potem Statut Walencji z 1343 r. wprowadził założenie, że każdy z podmiotów biorących udział w podróży morskiej był odpowiedzialny tylko do wysokości swojego wkładu i żadne roszczenia nie mogły być kierowane do majątku lądowego właściciela statku, a tylko do jego majątku morskiego⁴.

Z takich podstaw rozwinęły się cztery główne systemy ograniczenia odpowiedzialności, które przetrwały do początku XX wieku, kiedy rozpoczęto działania, mające na celu ich ujednoczenie: system francuski, niemiecki, angielski i amerykański. System francuski opierał się na zasadzie abandonu. Właściciel statku był odpowiedzialny osobiście za szkody powstałe w związku z eksploatacją statku, ale mógł zwolnić się od odpowiedzialności w stosunku do roszczeń powstałych w wyniku działań kapitana statku poprzez abandon majątku morskiego, czyli statku i frachtu. System niemiecki (obejmujący swoim zasięgiem także kraje skandynawskie) był nazywany systemem egzekucyjnym. Właściciel statku był odpowiedzialny *in rem*, statkiem i frachtem. Roszczenia wierzycieli, związane z podróżą morską, zabezpieczone były na statku w drodze przywilejów. Pozostawały związane ze statkiem nawet po zmianie jego właściciela. Ich zaspokojenie odbywało się poprzez egzekucję ze statku. System brytyjski polegał na kwotowej odpowiedzialności właściciela statku. Właściciel statku był odpowiedzialny osobiście, całym swoim majątkiem, ale wyłącznie do wysokości kwoty obliczonej na podstawie tonażu statku. System amerykański nazywany jest systemem mieszanym. Właściciel statku był odpowiedzialny do wysokości wartości statku (lub wartości udziału w statku dla współwłaścicieli) oraz należnego frachtu. Mógł on zwolnić się od odpowiedzialności poprzez przekazanie wierzycielom wartości swojego udziału w statku lub poprzez abandon samego statku, albo też poprzez przekazanie sumy równej jego wartości.

Prace na forum międzynarodowym doprowadziły ostatecznie do stworzenia ujednoczonego systemu ograniczenia odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich.

² Raczej „majątki morskie”, gdyż każdy statek stanowił odrębny majątek.

³ J. Putzeys, *Droit des Transports et Droit Maritime*, Bruksela 1993, s. 347 i nast.

⁴ D. Danjon, *Traité de Droit Maritime*, Paryż 1912, s. 264 i nast.

Tematyki tej dotyczą trzy międzynarodowe konwencje: Konwencja o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich, Bruksela 1924 r.⁵, Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich, Bruksela 1957 r.⁶ oraz Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, Londyn 1976 r. (LLMC 1976)⁷ wraz z Protokołem londyńskim z 1996 r. USA nie przystąpiły do żadnej z tych konwencji.

2. USTAWA O OGRANICZENIU ODPOWIEDZIALNOŚCI

W 1851 r. Kongres Stanów Zjednoczonych uchwalił ustawę o ograniczeniu odpowiedzialności (46 U.S.C. §§ 181–189). Jej celem miało być wspomaganie rozwoju transportu morskiego i budowy statków oraz zapewnienie amerykańskim właścicielom statków przynajmniej takiej ochrony, jaką prawo brytyjskie zapewniło swoim. Do dnia dzisiejszego ustawa zachowała się w niemal nienaruszonej formie. Ze względu na bardzo ogólną treść, jej zastosowanie jest zależne od interpretacji jej tekstu oraz zdefiniowania przez sądy zawartych w nim pojęć. W związku z tym instytucja ograniczenia odpowiedzialności zawdzięcza swój rozwój głównie amerykańskiemu orzecznictwu. Z jednej strony ciągła interpretacja ustawy przez sądy gwarantuje, że wyroki będą brały pod uwagę rozwój społeczny, ekonomiczny i technologiczny, a akt prawny nie straci na aktualności, mimo że został uchwalony 150 lat wcześniej. Z drugiej strony zaś, w wypadku orzecznictwa amerykańskiego rozwój instytucji ograniczenia odpowiedzialności jest niejednokrotnie chaotyczny i budzący wątpliwości. Orzeczenia równorzędnych sądów okręgowych są często sprzeczne ze sobą, a nie wszystkie są zaskarżane do sądów apelacyjnych⁸. Uzyskanie przejrzystego obrazu praktyki amerykańskiej jest niemożliwe. Podstawą wniosków zawartych w tym rozdziale są rozwiązania stosowane przez większość orzecznictwa. Bardzo często można jednak w tej samej dziedzinie znaleźć prawomocne orzeczenia, które są sprzeczne ze sobą.

3. ZASIĘG GEOGRAFICZNY PRAWA ADMIRALICJI

Konstytucja (art. III, sec. 2) gwarantuje Kongresowi moc ustawodawczą w zakresie prawa morskiego i admiralicji (*admiralty*). Kongres uchwała prawo federalne,

⁵Dz.U., 1937, Nr 33, poz. 256.

⁶Dz.U., 1973, Nr 41, poz. 245.

⁷Dz.U., 1986, Nr 35, poz. 175.

⁸R. Tokarczyk, *Prawo amerykańskie*, Kraków 1998, s. 25. Więcej o stosowaniu precedensów, strukturze sądów i źródłach prawa amerykańskiego w: A. M. Ludwikowska, *System prawa Stanów Zjednoczonych*, Toruń 1999, s. 49–91 i 173–209.

obowiązujące na terenie całego kraju. Stanowe władze ustawodawcze nie mogą uchylać ustaw w dziedzinie zarezerwowanej dla Kongresu. W wypadku ewentualnego konfliktu aktów prawnych, pierwszeństwo przyznaje się ustawie federalnej⁹. W 1789 r. Kongres, na mocy ustawy sądowniczej (*Judiciary Act*), przyznał federalnym sądom okręgowym wyłączną właściwość w sprawach cywilnych w zakresie prawa morskiego i admiralicji, dlatego też sądy okręgowe są jako jedyne właściwe do stosowania ustawy o ograniczeniu odpowiedzialności, przyznawania lub pozbawiania przywileju ograniczenia odpowiedzialności i zaspokajania z funduszu ograniczenia odpowiedzialności roszczeń wniesionych przeciwko właścicielowi statku. Na przełomie XIX i XX wieku powstało kilka teorii, jak rozpoznawać sprawy z zakresu prawa morskiego. Początkowo uznawano teorię wprowadzoną przez angielskie orzeczenie *DeLovio v. Boit*¹⁰. „Sprawami morskimi” były wszystkie sprawy dotyczące deliktów morskich (a więc powstałych na morzu) lub umów związanych z żeglugą lub handlem morskim. Pierwsze amerykańskie orzeczenie Sądu Najwyższego w tej sprawie, „*The Plymouth*”¹¹, wymagało, aby czyn niedozwolony lub niedopełnienie lub złamanie kontraktu będące podstawą roszczenia odszkodowawczego, miało miejsce na wodach żeglownych¹². Za wody żeglowne uznano te, które ulegały przypluwom i odpływowom morza. „*The Blackheath*”¹³ rozszerzył zasięg na pomoce nawigacyjne, np. latarnię morską (mimo że zbudowaną na lądzie), „*The Admiral*”¹⁴ – na pomost z ładu na statek. Sąd Najwyższy kierował się więc zasadą miejsca powstania roszczenia – zdarzenie musiało mieć miejsce na wodach żeglownych.

Kolejne ustawy wydane przez Kongres w dziedzinie prawa morskiego przypominały o zakresie swojego obowiązywania na terenie wód żeglownych. Ustawa o ograniczeniu odpowiedzialności miała początkowo zastosowanie tylko do statków morskich, a od 1886 r. także do statków pływających na rzekach i kanałach (a więc wciąż wodach żeglownych, niemniej dostępnych dla żeglugi śródlądowej). W 1920 r. uchwalono ustawę o śmierci na pełnym morzu (DHSA)¹⁵, która miała zastosowanie do wypadków śmiertelnych na morzu w odległości co najmniej 3 mil od brzegu. W 1920 r. uchwalono także ustawę dotyczącą szkód poniesionych przez marynarzy¹⁶ (*Jones Act*). Jej zasięg rozciągnięto na szkody poniesione przez marynarza na lądzie, w drodze na statek¹⁷.

Mimo ewidentnego przychylenia się Sądu Najwyższego do teorii miejsca powstania roszczenia, sądy okręgowe stosują trzy różne teorie. Pierwsza z nich zgadza się z teorią Sądu

⁹R. Ziade, *Benedict on Admiralty, Vol. 3: Limitation of liability*, Nowy Jork 1996, s. 1–29. Omówienie ogólnych zasad prawa amerykańskiego można znaleźć w: W. J. Wagner, *System prawa amerykańskiego* [w:] *Zarys prawa Stanów Zjednoczonych* pod red. J. Gluchowskiego, Toruń 1988, s. 7–28.

¹⁰7 F. Cas. 418 (CCD Mass. 1815).

¹¹70 US (3 Wall) 20 1865.

¹²Tzw. *navigable waters test* lub *locality test*.

¹³195 US 361 (1904).

¹⁴295 US 649 (1935).

¹⁵Death on High Seas Act, obecnie 46 U.S. §§ 761–768 (1976).

¹⁶46 USC 7 688 (1970).

¹⁷*Dredge and Dock Co.*, 318 US 36 (1943).

Najwyższego (*locality test*). Jeżeli roszczenie powstało na wodach żeglownych, jest to wskaźnikiem, że dana sprawa należy do systemu admiralicji i tym samym, do jurysdykcji federalnych sądów okręgowych, oraz że należy dla niej zastosować prawo morskie. Za wody żeglowne uważa się nie tylko morze i wody terytorialne, ale także wody śródlądowe: żeglowne rzeki i kanały, Wielkie Jeziora, etc. Wyłączone są wody leżące w całości w obrębie jednego stanu, niebędące częścią wodnej trasy handlowej i niesłużące do żeglugi nawet najmniejszych statków (należy pamiętać, że sądy stosują bardzo szeroką definicję statku – w rzeczywistości obejmuje ona niemalże każdy obiekt pływający, dlatego też definicja wód żeglownych jest również szeroka). Na tej zasadzie odmówiono jurysdykcji admiralicji i, w konsekwencji, prawa do ograniczenia odpowiedzialności właścicielowi „pływającego domu na łodzi”, gdy najemca uruchomił silnik i spowodował obrażenia u przepływającego człowieka. Zdarzenie miało bowiem miejsce na „nieżeglownym” jeziorze w Kalifornii¹⁸. Za objęte jurysdykcją admiralicji uznano natomiast wypadki: pływaka, uderzonego przez deskę surfingową¹⁹, narciarza wodnego poszkodowanego w wyniku zderzenia z łodzią²⁰ oraz nurka, w którego uderzyła motorówka²¹, gdyż miały miejsce na morzu lub jeziorach żeglownych. Ponadto, nie wymaga się, aby samo zachowanie zawinione, które stało się przyczyną wypadku, miało miejsce na morzu. Wystarczy, aby jego skutki, tj. zdarzenie będące podstawą roszczenia, miały tam miejsce. Dlatego zakresem jurysdykcji admiralicji została objęta także sprawa odrzutowca lecącego z Bostonu do Filadelfii, który zderzył się w powietrzu z gromadą ptaków i runął do portu bostońskiego²². Na podstawie ustawy o rozszerzeniu zasięgu admiralicji²³, jurysdykcja admiralicji obejmuje także sprawy, gdy zawinione zachowanie miało miejsce na morzu, ale jego skutki stały się podstawą roszczeń na lądzie, pod warunkiem, że zawinione zachowanie miało miejsce na statku. Obejmuje to całą grupę roszczeń powstałych ze zderzenia statku z mostem, nadbrzeżem, mołem, etc.

Druga teoria stosowana przez niektóre sądy okręgowe uważa, że nie wystarczy, aby roszczenie powstało w obrębie wód żeglownych. Wymaga się, aby roszczenie miało charakter morski, tj. było związane ze służbą morską, żeglugą lub handlem morskim (*locality plus a maritime nexus test*). Roszczenie powoda, który skoczył z mola do bardzo płytkiej wody, myśląc, że nurkuje do głębokiej wody, o odszkodowanie z powodu braku ostrzeżenia na molu, zostało oddalone²⁴. Delikt powstał, co prawda, w wodzie, nie miał on jednak związku „ze służbą morską, żeglugą, ani handlem morskim”. Z tego samego powodu odmówiono jurysdykcji admiralicji i w konsekwencji, prawa do ograniczenia odpowiedzialności, właścicielowi jachtu, na którym wybuchł pożar, gdy był zacumowany w przystani. Pożar rozprzestrzenił się na obok zacumowane jachty i budynki w przystani. Sąd stwierdził, że jacht nie znajdował się na wodach żeglownych, a roszczenia, w szczególności z tytułu spalenia budynków, nie miały związku z żeglugą lub handlem morskim²⁵.

Trzecią i ostatnią teorię stanowi wymóg, aby roszczenie miało związek z służbą morską, żeglugą lub handlem morskim, niezależnie od tego, gdzie powstało (*maritime nexus test*). Jurysdykcję rozciągnięto więc np. na szkody poniesione przez pracowników portowych (np. sztauerów, malarzy, stoczniovców, etc.) wyrządzone w wyniku niezdatności statku do żeglugi lub technicznych awarii²⁶.

¹⁸ Seven Resorts, Inc. v. James Arthur Cantleem, 1995 AMC 2087.

¹⁹ Davis v. City of Jacksonville Beach, 251 F. Supp 327 (ND Fla. 1965).

²⁰ King v. Testaman, 214 F. Supp. 335, 336 (ED Tenn. 1963).

²¹ Gren v. Ross, 338 F. Supp. 365 (SD Fla. 1972).

²² Weinstein v. Eastern Airlines, 316 F.2d 758 (3rd Cir. 1963).

²³ 46 USC 7 740 (1970).

²⁴ Chapman v. City of Grosse Point Farms, 385 F.2d 962 (6th Cir. 1967).

²⁵ The Matter of the Complaint of Everett A. Sisson, as owner of the motor yacht, The Ultorian, for Exoneration from or Limitation of Liability, 1989 AMC 609.

²⁶ Gutierrez v. Waterman Steamship Co., 373 US 206 (1963), Forgione v. United States, 202 F.2d 249 (3rd Cir. 1953).

W 1972 r., w sprawie „Executive Jet”²⁷, Sąd Najwyższy opowiedział się za drugą teorią: roszczenie musi powstać w obrębie wód żeglownych (nawet jeżeli zostało spowodowane zachowaniem zwinionym poza ich obrębem) i mieć związek ze służbą morską, żegluga lub handlem morskim. Mały prywatny odrzutowiec odbywał lot, głównie ponad lądem pomiędzy stanami Ohio i Maine. W czasie lotu nad jeziorem Erie zderzył się z mewami, które uszkodziły silnik i runął do jeziora. Sąd Najwyższy odmówił jurysdykcji admiralicji, mimo że samolot zatonął na wodach żeglownych, gdyż samolot nie wykonywał tradycyjnej działalności morskiej. Sąd nie wykluczył objęcia jurysdykcją admiralicji wszystkich spraw lotniczych. Miałaby ona zastosowanie do lotów transatlantycznych, które przejęły tradycyjne zadanie żeglugi morskiej, tj. transport pasażerów i towarów²⁸. Loty krajowe pozostają jednak poza zasięgiem admiralicji.

Wyciągnięto wnioski z orzeczenia Sądu Najwyższego w „Executive Jet” i uważa się, że jeżeli wypadek zdarzy się na pełnym morzu, należy zawsze stosować do niego prawo morskie. Jeżeli jednak wypadek ma miejsce w obrębie śródlądowych wód żeglownych (lub tam powstanie roszczenie), należy zastosować dodatkowy wymóg, tj. zdarzenie musi mieć związek ze służbą morską, żegluga lub handlem morskim. W konsekwencji, sprawa będzie rozpatrywana przez federalne sądy okręgowe z zastosowaniem ustaw prawa morskiego (m.in. ustawy o ograniczeniu odpowiedzialności)²⁹.

4. ZAKRES PODMIOTOWY USTAWY

Ustawa z 1851 r. przyznaje przywilej ograniczenia odpowiedzialności właścicielom statków (art. 183 (a)). Za osobę posiadającą równoważną pozycję, a więc także mającą prawo do przywileju ograniczenia, uważa się czarterującego, który eksploatuje statek na swój własny koszt (uprawia żegluga, zatrudnia załogę, zaopatruje statek, etc.) i ciągnie z tego korzyści (art. 186). W 1881 r. Sąd Najwyższy w sprawie „Scotland” zadecydował, że przywilej ograniczenia odpowiedzialności dotyczy nie tylko amerykańskiego, ale także zagranicznego właściciela statku³⁰. Ustawa nie podaje definicji „właściciela statku”, jednak orzecznictwo interpretuje to pojęcie dość szeroko. Za właściciela uznaje się każdą osobę, która ma interes w statku lub jest wymieniona w dokumentach własności statku, właściciela³¹, współwłaściciela, udziałowca³² lub każdą osobę, która eksploatuje go na własny koszt i odpowiedzialność (a więc także armatora)³³. Może to być osoba

²⁷ Executive Jet Aviation Inc. v. City of Cleveland, 409 US 249 (1972).

²⁸ Roberts v. United States, 419 US 1070 (1974).

²⁹ E. Benedict, *The Law of American Admiralty* (7th ed. I. Hall & A. Sann 1975); J. A. Calamari, *The Wake of Executive Jet – A Major Wave or A Minor Riple*, *The Maritime Lawyer* 1979/4, s. 52-74.

³⁰ The Scotland, 105 U.S. 24, 26 L. Ed. 1001 (1881).

³¹ Za właściciela nie został uznany jego 18-letni syn, który bez wiedzy ojca wypłynął w morze łodzią rybacką, zderzył się z inną łodzią i spowodował śmierć dwóch osób, G.J. Mangone, *United States Admiralty Law*, The Hague 1997, s.187.

³² Flink v. Paladini, 1929 AMC 327; Lady Jane, Inc., Lim. Procs., 1993 AMC 490. Complaint of Chesapeake Shipping, Inc., 1993 AMC 690.

³³ Complaint of Chesapeake Shipping, Inc., 1993 AMC 690.

prywatna, korporacja, lub agencja rządowa³⁴. Niektóre sądy przyznawały prawo do ograniczenia odpowiedzialności byłemu właścicielowi statku z tytułu szkód, które powstały w czasie, gdy jeszcze posiadał statek³⁵, inne tego przywileju mu odmawiały³⁶. Jeżeli chodzi o czarterującego, musi on udowodnić, że eksploatuje statek na swój koszt i ma niezależność w zakresie żeglugi, zaprowiantowania statku i zatrudniania załogi. Takiej definicji odpowiada jedynie czarterujący *bareboat*. Czarterujący na czas nie ma prawa do przywileju ograniczenia odpowiedzialności ze względu na niewystarczającą niezależność w zakresie eksploatacji statku.

Z tej przyczyny *The Barracuda Tanker Corporation*, czarterującemu na 20 lat tankowiec „*Torrey Canyon*” odmówiono prawa do ograniczenia odpowiedzialności. Udowodniono, że nie posiadał wystarczającej niezależności w swoich działaniach, m.in. to właściciel statku zatrudniał załogę³⁷.

Osobom, które nie są objęte definicją właściciela lub czarterującego (zarządzający, agent, kapitan, załoga, budowniczy), nie przysługuje prawo do ograniczenia odpowiedzialności.

Przywilej ograniczenia odpowiedzialności nie przysługiwał także agentom i zarządzającym statkiem „*Amoco Cadiz*”, firmom *Amoco International* i *Standard Oil Company*, które miały pewien udział w eksploatacji statku, ale nie były wystarczająco niezależne. W rzeczywistości wszystkie wydatki były opłacane i kluczowe decyzje zatwierdzane przez właściciela statku, *Amoco Transport Company*, który jako jedyny miał prawo do ograniczenia odpowiedzialności (utracił je jednak z powody winy własnej w złym utrzymaniu statku)³⁸.

W sądach amerykańskich długo toczyła się dyskusja, czy przywilej ten przysługuje także ubezpieczycielowi statku. Taka kwestia nie powstaje często, jednakże w Luizjanie i Puerto Rico istnieje możliwość bezpośredniego wnoszenia roszczeń do ubezpieczyciela. W sprawie, gdzie kapitan statku zginął podczas kolizji z zespołem holowniczym, wdowa pozwała właściciela holowanego statku i poinformowała, że ma zamiar pozwać także ubezpieczyciela P&I³⁹ (na podstawie prawa ubezpieczeniowego stanu Luizjana)⁴⁰. Ubezpieczyciel złożył wniosek o ograniczenie odpowiedzialności, jednakże sąd uznał, że nie ma do tego prawa. Orzekł, że ograniczenie odpowiedzialności należy do zarzutów osobistych właściciela statku, które nie przysługują ubezpieczycielowi. Ubezpieczyciel nie ma żadnej kontroli nad statkiem, a jego stosunek do właściciela statku jest jedynie oparty na zawartej przez nich umowie⁴¹. Tak więc, pozwany bezpośrednio ubezpieczyciel odpowiada do wysokości polisy ubezpieczeniowej. Gdy właściciel statku ma prawo do ograniczenia odpowiedzialności, ale wysokość roszczeń ten pułap przewyższa,

³⁴ *The Sung Harbor*, 1931 AMC 1487, *The Milwaukee*, 1931 AMC 412.

³⁵ *Trojan (ex Jeany)*, 1959 AMC 201, *Re Complaint of Sheen*, 1989 AMC 1345

³⁶ *Re Marine Recreational Opportunities, Inc.*, 1994 AMC 1288, *J. Desha Lucas, Admiralty, cases and materials*, Nowy Jork 1996, s. 1039.

³⁷ 1969 AMC 1442. Por. C. A. Haberbusch, *Case Notes – Constitution of the Torrey Canyon Limitation Fund*, JMCL 1969/1, s. 146–150.

³⁸ In the matter of the complaint of *Amoco Transport Co.*, US 78 C 3693 (N. Dt. Illinois 1979).

³⁹ *Olympic Towing Corporation v. Nebel Towing Company*, US Ct. of Appeals, 5th Cir., 9.07.1969.

⁴⁰ § 655 Louisiana Insurance Code.

⁴¹ *G. J. Mangone, op. cit.*, s. 188.

ubezpieczyciel odpowiada do granicy wyższej niż właściciel, jeśli tylko pozwala na to zawarta umowa. W późniejszej sprawie, „Crown Zellerbach”, sąd zmienił zdanie i orzekł, że przywilej ograniczenia odpowiedzialności nie jest zarzutem osobistym właściciela statku i przysługuje także ubezpieczycielowi. W wypadku bezpośrednio wniesionego roszczenia, Klub P&I może ograniczyć swoją odpowiedzialność do pułapu ograniczenia odpowiedzialności właściciela statku, jeżeli polisa ubezpieczeniowa przewiduje, że w wypadku prawa właściciela do ograniczenia, obowiązek Klubu będzie ograniczony tym samym limitem⁴².

Ustawa o ograniczeniu odpowiedzialności określa, że poszkodowani mogą wnosić swoje roszczenia przeciwko osobom odpowiedzialnym za szkodę, tj. kapitanowi, oficerom, załodze i innym. Jeżeli kapitan lub oficer jest jednocześnie właścicielem statku, nie umniejsza to odpowiedzialności, jaką prawo przewiduje dla niego jako kapitana lub oficera (art. 187)⁴³. Przepis ten wprowadza możliwość obchodzenia przywileju ograniczenia odpowiedzialności poprzez wnoszenie roszczeń do osób, które nie mają prawa do skorzystania z niego, a są odpowiedzialne za szkodę.

W 1851 r., uchwalając ustawę, Kongres nadał przywilej ograniczenia odpowiedzialności właścicielom statków morskich, wyłączając właścicieli łodzi i barek pływających w portach, kanałach i rzekach⁴⁴. W 1886 r. poprawka do ustawy rozszerzyła przywilej na wszystkie statki używane w żegludzie morskiej i śródlądowej, włączając łodzie pływające w kanałach i barki (art. 188). W ten sposób ograniczenie odpowiedzialności przysługuje właścicielowi każdego statku. Sądy bardzo szeroko interpretują pojęcie „statku”. W rzeczywistości wymagają jedynie, aby statek był zbudowany w celu żeglugi lub transportu oraz żeby nie był przytwierdzony na stałe do podłoża (lub nadbrzeża). Definicja obejmuje więc także wraki (w 1931 r. przyznano przywilej ograniczenia odpowiedzialności właścicielowi wraku „Snug Harbor” zatopionego 8 lat wcześniej, w który uderzył inny statek)⁴⁵, łodzie rekreacyjne, pływające instalacje wiertnicze⁴⁶ i inne pomocnicze instalacje pływające⁴⁷. Przywileju ograniczenia odpowiedzialności odmówiono m.in. właścicielom: barki przytwierdzonej do nadbrzeża i używanej jako magazyn (ze względu na stałe połączenie z lądem oraz podłączenie do miejskiego systemu kanalizacji, elektryczności i telefonii)⁴⁸, sztucznej wyspy (przytwierdzenie do podłoża), pływającego suchego doku (gdyż nie został skonstruowany w celu transportu)⁴⁹.

⁴² Crown Zellerbach Corp. v. Ingram Industries, 419 F.2d 230 (5th Cir. 1969); N. J. Healy, *Case Notes – Marine Insurance*, JMLC 1986/17, s. 271–275; G. P. Gates, *Crown Zellerbach dethrones Nebel Towing: shipowner's limitation of liability is available to insurers*, TLR 1988/62, s. 615 i nast.

⁴³ Marine Sports, Lim. Procs., 1994 AMC 1678.

⁴⁴ Ograniczenia odpowiedzialności odmówiono w 1875 r. właścicielowi parowca pływającego po górnej Missourii, *The War Eagle*, F. Cass 17,173 (CCWD Wis. 1875).

⁴⁵ *The Snug Harbor*, j.w.

⁴⁶ Sedco 135, US S. Ct. Texas, 30.03.1980.

⁴⁷ Np. statek-pogłębiarka dna, pływający dźwig, itp. Por. J. Herzberg, *Application of the Limitation of Liability Act to Special Purpose Craft*, JMLC 1985/16, s. 483 i nast.

⁴⁸ *Evansville & Bowling Green Packet Co. v. Chero Cola Bottling Co.*, 1926 AMC 684.

⁴⁹ *Bertin v. Tietjen & Lang Dry Dock Co.*, 219 US 625 (1887).

W Re US Air Force Texas Tower No. 4⁵⁰, wieża radarowa była holowana przez dwa holowniki w kierunku szelfu kontynentalnego, gdzie miała być zainstalowana. W czasie holowania zespół napotkał sztorm, w wyniku którego wieża przewróciła się, powodując śmierć 28 osób. Rząd USA złożył wniosek o ograniczenie odpowiedzialności jako właściciel wieży, jednak przywileju nie uzyskał, gdyż wieża nie była skonstruowana w celu transportu pasażerów lub towarów i miała być przytwierdzona na stałe do podłoża. Fakt, że płynęła do miejsca przeznaczenia, nie uczynił z niej statku⁵¹. W sprawie Matter of Talbott Big Foot⁵², dotyczącej roszczeń za szkody poniesione przez załogę w wyniku wypadku podczas wiercenia, nie została uznana za statek instalacja wiertnicza, która dopływała do miejsca wiercenia, ale na czas pracy opierała się na nogach.

Ze względu na różnice w wysokości pułapu ograniczenia odpowiedzialności z tytułu szkód na osobie (art. 183 (f), o czym dalej), należy rozróżniać wciąż pomiędzy statkami żeglugi morskiej i śródlądowej. Według art. 183 (f) obowiązek utworzenia dodatkowego funduszu ograniczenia odpowiedzialności dla szkód osobowych obciąża właścicieli statków morskich z wyłączeniem jachtów, holowników, kutrów rybackich i barek, nawet jeśli pływają na morzu⁵³. Za statki morskie uważa się statki jako takie zarejestrowane lub odbywające w rzeczywistości chociaż część swojej podróży na morzu. Obszary Wielkich Jezior⁵⁴, zatoki Chesapeake, zatoki San Francisco, cieśniny Long Island uważane są także za obszar morza, gdyż niebezpieczeństwa tam spotykane są równoważne morskim. Statki, które nie odbywają podróży morskich, ale są zbudowane odpowiednio w celu przeciwstawienia się niebezpieczeństwom pełnego morza, także są objęte tą kategorią⁵⁵.

Prawo do ograniczenia odpowiedzialności mają, jak wcześniej wspomniano, również właściciele jachtów i łodzi rekreacyjnych morskich i śródlądowych⁵⁶. Odpowiadają oni tylko do niższej granicy, gdyż ustawa wyłącza ich spod obowiązku dodatkowej odpowiedzialności z tytułu szkód na osobie. Regulacja ta jest w Stanach bardzo krytykowana, gdyż uważa się, że zasady odpowiedzialności powinny być zbliżone do odpowiedzialności właściciela samochodu, bez ograniczenia odpowiedzialności i z obowiązkowym jej ubezpieczeniem. Ustawa o ograniczeniu odpowiedzialności została uchwalona przez Kongres, aby wspomóc rozwój transportu morskiego i budowy statków oraz zapewnić amerykańskim właścicielom statków ochronę przed roszczeniami, które mogłyby przewyższać ich możliwości

⁵⁰ 1962 AMC 1684.

⁵¹ G. E. Duncan, *Limitation of shipowners' liability: parties entitled to limit; the vessel; the fund*, TLR 1979/53, s. 1057 i nast.

⁵² 854 F.2d 758, 759 (5th Cir. 1988), D. R. Kunz, *The „function of the vessel” – a new definition of „seagoing” under the Limitation of Liability Act: Matter of Talbott Big Foot*, TMLJ 1989/14, d. 187 i nast.

⁵³ Por. Petition of Panama Transport Co., US S. Ct. NY, 19.03.1947.

⁵⁴ *The Genesee Chief*, 53 US (12 How.) 457, 13 L. Ed. 1058 (1851).

⁵⁵ R. Ziade, *op. cit.*, s. 5–46 i nast.

⁵⁶ *Feige v. Hurley*, 89 F.2d 575 (6th Cir. 1937); *Just v. Chambers*, 312 US 383, 61 S. Ct. 687, 85 L. Ed. 903 (1941); *Julaine*, 272 F. Supp. 232 (1967), J. Desha Lucas, *op. cit.*, s. 1026 i nast. Por. również T. J. Saviano, *Pleasure Boats and the Limitation of Liability Act*, JMLC 1993/24, s. 519 i nast.; L. Herman, *Limitation of Liability for Pleasure Craft*, JMLC 1983/14, s. 417–448; W. J. Marwedel, *Admiralty Jurisdiction and Recreational Craft Personal Injury Issues*, TLR 994/69, s. 437–448; M. B. McCauley, *Limitation of Liability and Recreational Vessels*, TMLJ 1992/16, s. 289 i nast.

finansowe. Właściciele łodzi rekreacyjnych takiej ochrony nie potrzebują, gdyż ubezpieczenie może pokryć ryzyko ich odpowiedzialności, a z kolei przemysł łodzi rekreacyjnych nie wymaga szczególnej pomocy i motywacji. Po wydaniu przez Sąd Najwyższy orzeczenia „Executive Jet” w 1972 r., które wprowadza wymóg powstania roszczenia na wodach żeglownych oraz jego związku ze służbą morską, żeglugą lub handlem dla określenia zasięgu jurysdykcji admiralicji, niektóre sądy zaczęły odmawiać przywileju ograniczenia odpowiedzialności właścicielom łodzi rekreacyjnych. W swoich orzeczeniach sądy twierdziły, że jurysdykcja admiralicji nie obejmuje łodzi rekreacyjnych, gdyż nie uprawiają one działalności handlowej, tak więc ustawa o ograniczeniu odpowiedzialności również nie ma do nich zastosowania⁵⁷. Jednak sądy apelacyjne zawsze zmieniały werdykt, argumentując, że zasięg admiralicji wymaga związku roszczenia ze służbą morską, żeglugą lub handlem morskim, a łodzie rekreacyjne uprawiają żeglugę oraz że ustawa o ograniczeniu odpowiedzialności obejmuje także łodzie rekreacyjne⁵⁸. W rezultacie wydawane są niewiarygodne orzeczenia, np. ograniczenie odpowiedzialności właściciela skutera wodnego do wartości jego pozostałości za śmierć 13-letniego chłopca⁵⁹.

5. ZAKRES PRZEDMIOTOWY USTAWY

Przywilej ograniczenia odpowiedzialności obejmuje szeroką kategorię roszczeń. Ustawa została pierwotnie uchwalona, aby chronić właściciela statku przed skutkami kradzieży na pokładzie, dzięki orzecznictwu nabrała jednak szerszego wymiaru, rozciągając się na praktycznie każdą sytuację, gdy właściciel nie ma bezpośredniej kontroli nad swoim statkiem.

Właściciel statku (lub czarterujący) nie ponosi odpowiedzialności za stratę drogocennego ładunku (platyna, złoto, srebro, inne szlachetne metale, monety, biżuteria, papiery wartościowe, dokumenty bankowe, diamenty i kamienie szlachetne, każdy złoty lub srebrny, pozłacany lub posrebrzany przedmiot w stanie przetworzonym lub nieprzetworzonym, zegarki, znaczki, mapy, obrazy, szkło, porcelana, jedwab i futra transportowane jako ładunek lub bagaż), którego wartość i rodzaj nie zostały zadeklarowane w konosamencie (art. 181).

Właściciel statku jest także zwolniony z odpowiedzialności za szkody poniesione przez ładunek w wyniku pożaru na pokładzie statku (art. 182)⁶⁰. Przywilej egzoneracji z powodu pożaru przyznany w ustawie z 1851 r. nie dotyczy czarteru-

⁵⁷ Sisson, 1990 AMC 1801; Re Myers, 1990 AMC 352; Baldassano v. Larsen, 1985 AMC 2527.

⁵⁸ Matter of Guglielmo, 1990 AMC 1191; Hickinger v. Caskie, 1990 AMC 765. Por. także J. A. Calamari, *op. cit.*, s. 74 i nast.

⁵⁹ Keys Jet Ski, Inc. v. Kays, 1990 AMC 609, J. S. Winder, *On the duty to follow precedent in applying the limitation of liability act: Keys Jet Ski*, TMLJ 1991/15, s. 465 i nast.

⁶⁰ R. H. Thede, *Statutory limitations (other than Harter and COGSA) of carrier's liability to cargo and the fire statute*, TLR 1971/45, s. 980; Venice Maru, 1943 AMC 1209.

jącego, może on jednak uzyskać taką samą ochronę wobec właścicieli ładunku według COGSA. W skład „szkod poniesionych w wyniku pożaru” nie wchodzi szkody spowodowane nie ogniem, ale samym dymem⁶¹. Jeżeli jednak pożar zaistniał, odszkodowanie przysługiwać będzie za zniszczenie ładunku ogniem, dymem i wysoką temperaturą⁶².

Właściciel statku (lub czarterujący) ma prawo do ograniczenia odpowiedzialności za szkody poniesione w wyniku kradzieży, zniszczenia lub uszkodzenia ładunku i innych dóbr przewożonych na statku oraz za inne szkody lub straty poniesione w wyniku kolizji. Poprzez inne dobra ustawa rozumie pocztę, bagaż i rzeczy osobiste pasażerów. Zniszczenie i uszkodzenie rzeczy na pokładzie statku może nastąpić tak w wyniku działania człowieka, jak i wypadku morskiego. Orzecznictwo rozszerzyło stopniowo zakres podmiotowy konwencji na inne szkody poniesione w wyniku wypadku, tj. szkody poniesione przez inny statek lub np. most⁶³, z którym zderzenie nastąpiło, oraz ładunek i rzeczy znajdujące się na pokładzie drugiego statku biorącego udział w kolizji⁶⁴.

W 1911 r. w sprawie *Richardson v. Harmon* sąd orzekł, że ograniczenie odpowiedzialności przysługuje właścicielowi statku także w stosunku do roszczeń z tytułu szkód powstałych na lądzie. W tym przypadku roszczenie dotyczyło zniszczenia mostu kolejowego w wyniku uderzenia w niego statku. W 1928 r. w sprawie *Norfolk-Berkeley Bridge*⁶⁵, dotyczącej również zniszczonego mostu, sąd potwierdził, że ograniczenie odpowiedzialności dotyczy tak roszczeń „morskich” jak i „niemorskich”, obejmuje więc roszczenia wniesione z tytułu szkód poniesionych przez ładunek i inne rzeczy na pokładzie statku oraz wyrządzonych przez ruch statku na lądzie.

W 1884 r. sąd zdecydował w sprawie *Butler v. Boston Steam Ship Co.*⁶⁶, że przywilej ograniczenia odpowiedzialności przewidziany w art. 183 (a) przysługuje właścicielowi statku także z tytułu szkód poniesionych przez pasażerów, co w tekście ustawy zostało potwierdzone dopiero poprawką z 1936 r. wprowadzającą wyższe limity odpowiedzialności dla szkód osobowych (art. 183 (b)). W 1925 r. w *East River Towing*⁶⁷ sąd zaznaczył, że ograniczenie z tytułu szkód poniesionych na osobie dotyczy także roszczeń wniesionych przez załogę statku. Nawet jeżeli roszczenia zostały wniesione na podstawie tzw. *Jones Act* (ustawy dotyczącej szkód poniesionych przez marynarzy), odszkodowanie podlega ograniczeniu z wyjątkiem roszczeń o zaległe wynagrodzenie lub utrzymanie w czasie choroby i koszt hospitalizacji (tzw. *maintenance and cure*).

Na podobnej zasadzie, jak przy szkodach poniesionych przez rzeczy, właściciel statku może ograniczyć odpowiedzialność z tytułu szkód poniesionych przez osoby na lądzie.

⁶¹ *Western Woolen Co. v. Northern Assurance Co.*, 139 F. 637 (8th Cir. 1905).

⁶² *Cargo Carriers, Inc. v. Brown S.S. Co.*, 95 F. Supp. 288 (WDNY 1950).

⁶³ *Hogge v. Steamship Yorkmar*, 434 F. Supp. 715 (D. Md. 1977).

⁶⁴ *Norwich & NY Transp. Co. v. Wright*, 80 US 527 (1889).

⁶⁵ 29 F.2d 115, (1928).

⁶⁶ 130 US 527, 9 S. Ct. 612, 32 L. Ed. 1017, (1889).

⁶⁷ 266 US 355, 45 S. Ct. 114, 69 L. Ed. 130, (1925).

W 1930 r. w sprawie Atlas No. 7⁶⁸ przywilej ten przyznano właścicielowi statku, gdy kierowca ciężarówki został zabity w wyniku nieszczęśliwego wypadku podczas ładowania barki, w 1941 r. w „Trim Toto”⁶⁹, gdy eksplozja na statku leżącym w doku i poddanym naprawie spowodowała obrażenia ludzi na lądzie oraz w 1936 r. w sprawie „Wichita Falls”⁷⁰, gdy straż na statku oddała strzały do zbliżającego się groźnego tłumu strajkujących.

Właściciel statku ma prawo ograniczyć odpowiedzialność również w stosunku do roszczeń z tytułu ratownictwa, jeżeli umowa została zawarta przez kapitana⁷¹.

Żadne akty stanowe, traktujące o odpowiedzialności z tytułu określonego typu roszczeń nie uchylają działania aktu federalnego (jakim jest omawiana ustawa z 1851 r.), a inne akty federalne, jedynie jeżeli w sposób wyraźny na to wskazują.

Spod reżimu ograniczenia odpowiedzialności nie są wyłączone roszczenia z tytułu szkód osobowych i śmierci członków załogi, wniesione na podstawie federalnej ustawy *Jones Act* dotyczącej załogi statku (to rozwiązanie jest obecnie surowo krytykowane), z wyjątkiem kosztów hospitalizacji i utrzymania w czasie choroby (*maintenance and cure*).

Roszczenia o zwrot kosztów usuwania wraku i szkód wyrządzonych przez statek w urządzeniach portowych wniesione przez władze stanowe na podstawie ustaw stanowych podlegają regulacji ustawy z 1851 r., nawet jeżeli same przewidują nieograniczoną odpowiedzialność z tego tytułu. Podobne roszczenia administracji federalnej wniesione na podstawie federalnej ustawy o rzekach i portach z 1899 r.⁷² podlegają również globalnemu ograniczeniu odpowiedzialności⁷³. Same roszczenia z tytułu kosztów usunięcia wraku wyłącza natomiast ustawa o wrakach z 1976 r.⁷⁴, tak więc, mimo że we wcześniejszych orzeczeniach sądy zezwalały właścicielom statków na ograniczenie odpowiedzialności za koszty podniesienia wraku przez administrację, od 1976 r. nie jest to możliwe. Roszczenia z tytułu szkód wyrządzonych w urządzeniach portowych podlegają w dalszym ciągu ograniczeniu odpowiedzialności według ustawy o rzekach i portach.

6. ROSZCZENIA WYŁĄCZONE SPOD OGRANICZENIA ODPOWIEDZIALNOŚCI

Spod ograniczenia odpowiedzialności zostało wyłączonych niewiele roszczeń. Właściciel statku nie może uzyskać przywileju ograniczenia odpowiedzialności w stosunku do roszczenia o zwrot niezarobionego frachtu, jeżeli został zapłacony

⁶⁸Petition of Wright & Cobb Lighterage Co., Inc., for Limitation of Liability (Atlas No. 7), 1930 AMC 1029.

⁶⁹39 F. Supp. 271, (D. Mass 1941).

⁷⁰15 F. Supp 612, (SD Tex. 1936).

⁷¹The San Pedro, 1963 AMC 1439.

⁷²The Rivers and Harbors Act, 33 USC § 407.

⁷³R. Ziade, *op. cit.*, s. 3–13.

⁷⁴The Wreck Act, 33 USC § 409.

z góry, a ładunku nie przewieziono⁷⁵. Ograniczenie odpowiedzialności nie przysługuje także z tytułu utraty ładunku, jeżeli kapitan statku podjął dobrowolnie decyzję o zboczeniu z uzgodnionego w umowie kursu za pozwoleniem właściciela, co uznaje się za złamanie zasad umowy⁷⁶. Ustawa z 1884 r. o wynagrodzeniu załogi wyłącza roszczenia o wynagrodzenie oraz koszty utrzymania i hospitalizacji w czasie choroby⁷⁷ spod ograniczenia odpowiedzialności, a zasada porządku publicznego wyłącza długi z tytułu kar lub grzywien nałożonych na właściciela statku z mocy prawa karnego.

Ograniczenie odpowiedzialności nie przysługuje właścicielowi statku, jeżeli sam zawiera i gwarantuje wykonanie umowy (tzw. umowy osobiste – *personal contracts*): o naprawę statku⁷⁸, ratownictwo⁷⁹, wyczarterowanie statku⁸⁰ oraz umowy zawarte w porcie macierzystym statku⁸¹. Umowę uważa się za osobistą, jeżeli zawrze i podpisze ją sam właściciel statku lub jeżeli została zawarta pod nadzorem właściciela (istnieje takie domniemanie, gdy została zawarta w porcie macierzystym statku)⁸². Jeżeli właściciel dokonuje wyczarterowania statku (czarter *bareboat*, na czas, przestrzeni; tak pisemnie, jak i ustnie), to tym samym gwarantuje, że statek będzie zdalny do żeglugi w momencie wypłynięcia w morze lub pierwszego załadunku (dalej odpowiedzialność za stan statku spoczywa na użytkowniku czyli na czarterującym)⁸³. Jeżeli statek nie będzie zdalny do żeglugi (*unseaworthy*), jego właściciel nie będzie miał prawa ograniczyć swojej odpowiedzialności w stosunku do czarterującego z tytułu szkód wynikłych z tego powodu. Nie ma nawet potrzeby przeprowadzenia dowodu, że o tej niezdatności wiedział, ze względu na fakt, że dał taką gwarancję⁸⁴. Na tej samej zasadzie, jeżeli właściciel holownika osobiście zawrze umowę o holowanie, będzie odpowiadał bez ograniczenia za szkody spowodowane niezdatnością holownika do żeglugi bez względu na jego wiedzę o tym fakcie⁸⁵. Obowiązek zdalności statku do żeglugi obciąża także właściciela statku w stosunku do załogi. Na zasadzie „osobistej gwarancji” właściciel odpowiada nieograniczenie za szkody poniesione przez załogę statku w wyniku jego niezdatności do żeglugi, bez potrzeby udowadniania

⁷⁵The *Motomar*, 1940 AMC 130; *Salina Cruz*, 1955 AMC 835.

⁷⁶The *Frederick Luckenbach*, 1926 AMC 1468. Według COGSA zboczenie z kursu (*deviation*) jest dopuszczalne, jeżeli ma ono na celu ratowanie ludzi lub rzeczy.

⁷⁷*Christopher Murray v. New York Central Railroad Company*, 1959 AMC 2355.

⁷⁸The *Havana*, 92 F. 1007, 1008 (3d Cir. 1899).

⁷⁹*Great Lakes Towing Co. v. Mills Transp. Co.*, 155 F. 11 (6th Cir. 1907).

⁸⁰The *Loyal*, 204 F. 930 (2d Cir. 1913).

⁸¹The *Amos D. Carver*, 35 F. 665, 669 (SDNY 1888).

⁸²R. M. Crowe, *Kinds of losses subject to limitation: the „personal contract” doctrine*, TLR 1979/53, s. 1090 i nast.

⁸³R. Ziade, *op. cit.*, s. 4–8 i nast. Por. *Signal Oil & Gas Company v. The Barge E-701* (US Ct. Of Appeals, 5th Cir., 4.09.1981).

⁸⁴*Benner Line v. Pemdleton*, 217 F. 497 (2d Cir. 1914); *Hedger Transportation Co. v. Gallota*, 1944 AMC 1462.

⁸⁵Por. *James McWilliams Blue Line, Inc. v. Esso Standard*, 1957 AMC 1213, *Cargill, Inc. v. Taylor Towing Service, Inc.*

jego winy⁸⁶. Sądy rozciągają tę ochronę na każdą inną osobę, która poniosła szkodę w czasie pracy na statku z powodu jego niezdatności i technicznych wad, np. sztauerów⁸⁷, stolarzy⁸⁸, malarzy, strażników⁸⁹, etc.⁹⁰

Prawo do ograniczenia odpowiedzialności przyznano jednak właścicielowi statku w stosunku do roszczeń wniesionych przez pracownika stoczniowego, który brał udział w naprawie statku. Nie można było obciążyć właściciela statku odpowiedzialnością za niezdatność statku do żeglugi, gdyż właśnie dlatego znajdował się on w stoczni na naprawie⁹¹. Podobna sprawa rok później zakończyła się orzeczeniem sądu, że właściciel statku nie ma kontroli nad statkiem po oddaniu go do stoczni, więc nie może ponosić pełnej odpowiedzialności⁹².

Takiej ochrony nie przyznaje się natomiast pasażerom⁹³, odwiedzającym na statku⁹⁴ i pracownikom portowym, niepracującym na statku⁹⁵ oraz właścicielom ładunku na podstawie konosamentów podpisanych przez kapitana⁹⁶. Jeżeli statek okaże się niezdatny do żeglugi, jego właściciel będzie miał w dalszym ciągu prawo do ograniczenia odpowiedzialności, chyba że stało się to z jego własnej winy.

Uchwalona w 1920 r. ustawa o śmierci na pełnym morzu (DHSA)⁹⁷ stanowi, że w wypadku roszczeń z tytułu śmierci na pełnym morzu skierowanych przeciwko zagranicznemu właścicielowi statku w sądzie amerykańskim, żadna ustawa amerykańska (włączając w to ustawę o ograniczeniu odpowiedzialności) nie może zmniejszyć odpowiedzialności właściciela statku określonej według właściwego prawa zagranicznego⁹⁸. Przed rokiem 1920 właściciel zagranicznego statku, pozwany w USA, miał możliwość skorzystania z amerykańskiego przywileju ograniczenia odpowiedzialności, nawet jeżeli jego własne prawo przewidywało wyższy limit lub nieograniczoną odpowiedzialność.

Tak stało się w wypadku „Titanica”⁹⁹, pływającego pod banderą brytyjską. Mimo że fundusz ograniczenia odpowiedzialności według prawa angielskiego wynosiłby ok. \$ 3 750 000, właściciel statku, pozwany w USA, utworzył fundusz prawa amerykańskiego – \$ 98 000¹⁰⁰. Po wydaniu omawianej ustawy w 1920 r. sytuacja uległa zmianie. W 1931 r. w sprawie „Vestris”¹⁰¹, właściciel statku, który zatonął na pełnym morzu, nie otrzymał prawa do ograniczenia

⁸⁶ C. H. Allen, *Limitation of Liability*, JMCL 2000/31, s. 273.

⁸⁷ Seas Shipping Co. v. Sieracki, 1945 AMC 407.

⁸⁸ Pope & Talbot v. Hawn, 1954 AMC 1.

⁸⁹ Amerocean Co. v. Copp, 1957 AMC 749.

⁹⁰ P. Bonassies, *La responsabilité de l'armateur à l'égard des travailleurs portuaires dans le droit des Etats-Unis d'Amérique*, DMF 1961, s. 643 i nast.

⁹¹ United New York Pilot Association v. Halecki, 1959 AMC 588.

⁹² West v. USA, 1960 AMC 15.

⁹³ Gibboney v. Wright, 1975 AMC 2071.

⁹⁴ Kermarec v. Compagnie Generale Transatlantique, 1959 AMC 597.

⁹⁵ W tej materii były jednakże sprzeczne orzeczenia, C. H. Allen, *op. cit.*, s. 274.

⁹⁶ Earle & Stoddart, Inc. v. Ellerman's Wilson Line, Ltd., 287 US 420 (1932).

⁹⁷ Death on High Seas Act, obecnie 46 U.S. §§ 761–768 (1976).

⁹⁸ La Bourgogne, 210 U.S. 95, 103 (1908).

⁹⁹ 233 US 718, 34 S. Ct. 754, 58 L. Ed. 1171 (1914).

¹⁰⁰ R. Ziade, *op. cit.*, s. 4–5; F. Maraist, *Admiralty*, St Paul 1990, s. 329.

¹⁰¹ 53 F.2d 847 (SDNY 1931).

odpowiedzialności, gdyż jego odpowiedzialność według prawa amerykańskiego byłaby wtedy znacznie niższa niż według prawa brytyjskiego.

Roszczenia oparte na umowie o przewóz ładunku (w tym z tytułu szkód na ładunku) podlegają ograniczeniu odpowiedzialności za jednostkę ładunku lub kilogram na podstawie COGSA (*Carriage of Goods by Sea Act*)¹⁰² w transporcie międzynarodowym lub Harter Act¹⁰³ w transporcie pomiędzy portami USA. Grupa osób uprawnionych do ograniczenia odpowiedzialności jest szersza niż w ustawie z 1851 r. i ustawa ta nie unieważnia przepisów COGSA i HA.

Tak jak wskazano w poprzednim rozdziale, ustawa o wrakach z 1976 r.¹⁰⁴ wyłącza spod ograniczenia odpowiedzialności właściciela statku roszczenia o zwrot kosztów usuwania wraku wniesione przez administrację federalną¹⁰⁵.

Wyłączone spod ograniczenia odpowiedzialności są także roszczenia władz federalnych z tytułu oczyszczania środowiska i przywracania go do poprzedniego stanu z powodu zanieczyszczenia morza substancjami chemicznymi i olejami wniesione na podstawie CERCLA¹⁰⁶ i FWPCA¹⁰⁷, roszczenia szerokiej grupy uprawnionych osób z tytułu m.in. oczyszczania morza, szkody na środowisku, utraty korzyści materialnych i ekonomicznych z powodu zanieczyszczenia morza olejami wniesione na podstawie OPA 1990¹⁰⁸ oraz podobne roszczenia z powodu zanieczyszczenia morza olejami wniesione na podstawie ustaw stanowych, jeżeli są surowsze od OPA (a tym samym od ustawy o ograniczeniu odpowiedzialności)¹⁰⁹.

7. POZBAWIENIE PRZYWILEJU OGRANICZENIA ODPOWIEDZIALNOŚCI

Właściciel statku traci prawo do zwolnienia od odpowiedzialności za szkody spowodowane pożarem na statku, jeżeli pożar został wzniecony z winy lub niedbalstwa właściciela statku (*design or neglect*) (art. 182). Ciężar dowodu spoczywa najpierw na właścicielu statku – musi udowodnić, że szkoda została spowodowana przez pożar i w związku z tym przysługuje mu prawo do wyłączenia odpowiedzialności, a następnie na poszkodowanym – musi on z kolei udowodnić,

¹⁰² 46 USC § 1300

¹⁰³ 46 USC § 190.

¹⁰⁴ The Wreck Act, 33 USC § 409.

¹⁰⁵ USA v. Ronald M. Blaha and Lyle Morgan, 1989 AMC 642.

¹⁰⁶ Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act, 42 USC §§ 9601 – 9657.

¹⁰⁷ Federal Water Pollution Control Act, 33 USC § 1321.

¹⁰⁸ Oil Pollution Act, 33 USC § 2701.

¹⁰⁹ Jest to wyjątkowy przypadek pierwszeństwa ustaw stanowych nad ustawą federalną. Zasadę tę wprowadziła OPA' 90.

że właściciel był winny pożaru¹¹⁰. Nie wystarczy udowodnić, że statek nie był zdalny do żeglugi¹¹¹.

W sprawie „The Doris Kellogg”¹¹², pożar wybuchł na statku, gdyż przewody napięcia były stare i popękane. Po tym wypadku właściciel zdecydował się wymienić część przewodów. Krótco po tym, pożar wybuchł w innym miejscu na statku z powodu tych przewodów, które nie zostały wymienione. Właściciel został uznany za winnego, gdyż znając zły stan przewodów nie zdecydował się na wymianę całości instalacji.

Właściciel statku traci prawo do ograniczenia odpowiedzialności, jeżeli szkoda została spowodowana jego winą własną (art. 183 (a)). Jeżeli wina leży po stronie współwłaściciela statku, sąd w *Thomasson v. Whitwill*¹¹³ orzekł, że pozostali współwłaściciele mają w dalszym ciągu prawo do ograniczenia odpowiedzialności. W nowszych orzeczeniach jednak wszyscy współwłaściciele tracili prawo do ograniczenia z powodu winy jednego z nich¹¹⁴. Takie rozwiązanie nie wydaje się sprawiedliwe, orzeczenia są jednak prawomocne¹¹⁵.

Amerykanie używają pojęcia „*privity or knowledge*”¹¹⁶, co odpowiada „winie własnej” w polskim prawie morskim. Oznacza to, że właściciel statku albo brał czynny udział w spowodowaniu szkody, albo posiadał wiedzę o możliwości wystąpienia szkody, jednak jej nie przeciwdziałał¹¹⁷. Jeżeli szkoda została spowodowana działaniem zawinionym pracowników właściciela statku, nie traci on prawa do ograniczenia odpowiedzialności. Jeżeli jednak sam przyczynił się do powstania szkody – odpowiada w pełni. Poszkodowany musi udowodnić, że szkoda jest powiązana ze statkiem (niezdalność do żeglugi, niekompetencja załogi, wina kapitana, itp.). Gdy to uczyni, ciężar dowodu na potrzeby zachowania ograniczenia odpowiedzialności spoczywa na właścicielu statku – musi on wykazać, że szkoda nie została spowodowana z jego winy własnej, niedbalstwa lub za jego wiedzą¹¹⁸. Niechęć narastająca w stosunku do instytucji ograniczenia odpowiedzialności powoduje, że sądy definiują ową wiedzę bardzo szeroko. Oznacza ono obecnie nie tylko wiedzę, którą właściciel statku w rzeczywistości posiadał, ale także wiedzę, którą powinien był posiadać (np. powinien był skontrolować, czy określony element funkcjonuje, sprawdzić zaopatrzenie w aktualne mapy, zorganizować szkolenie załogi, etc.)¹¹⁹. Nie wymaga się jednak od właściciela statku, aby był

¹¹⁰ *Hoskyn & Co. v. The Silver Line*, 1944 AMC 895; *The Edmund Fanning*, 1952 AMC 1147; *Connell Bros. Ltd. v. Sevensseas Trading & Steamship Co.*, 1953 AMC 837.

¹¹¹ *R. Ziade, op. cit.*, s. 1-6 i nast.

¹¹² 1937 AMC 254.

¹¹³ 12 Fed. 891, 118 US 520 (1892).

¹¹⁴ *Fetch v. Makowski*, 1969 AMC 144; *Complaint of Falkiner*, 716 F. Supp. 895 (E.D. Va. 1988).

¹¹⁵ *Ch. M. Davis, Maritime Law Deskbook*, Seattle 1997, s. 346.

¹¹⁶ *R. H. Thede, op. cit.*, s. 984.

¹¹⁷ *R. Ziade, op. cit.*, s. 4-5. Por. *Lord v. Goodall, Nelson & Perkins S.S. Co.*, 15 F. Cas. 8, 506 (C.C. cal. 1877).

¹¹⁸ *Corvell v. Phipps*, 1943 AMC 18; *Farell Lines v. Jones*, 1976 AMC 1639; *Self v. Great Lakes Dredge & Dock Co.*, 1988 AMC 524.

¹¹⁹ *Ch. M. Davis, op. cit.*, Seattle 1997, s. 350. Por. *Complaint of Patton-Tully Transp. Co.*, 797 F. 2d 206 (5th Cir. 1986); *Zeringue v. Gulf Fleet Marine Corp.*, 1988 AMC 1694.

ekspertem w dziedzinie konstrukcji i funkcjonowania statku. Jeżeli deleguje on określone zadania specjalistom i wykaze, że dochował staranności w wyborze takich osób, nie może on zostać obciążony winą własną¹²⁰. Jeżeli jednak właściciel statku był na pokładzie w momencie wypadku, uważa się, że powinien być posiadać wiedzę o nieprawidłowościach, które doprowadziły do wypadku, jeżeli tylko były dostrzegalne¹²¹. Język ustawy odnosi się do właściciela statku jako do pojedynczej osoby, jednakże art. 183 (a) jest stosowany odpowiednio do właściciela statku będącego korporacją. Wtedy winy doszukiwać się należy u osób zajmujących stanowiska zarządzające¹²², *alter ego* korporacji. Wina osób niższej rangi nie będzie miała wpływu na ograniczenie odpowiedzialności, natomiast wina osób cieszących się niezależnością w wykonywaniu swoich funkcji i zajmujących stosunkowo wysokie stanowisko w hierarchii firmy – tak. Obecnie zauważa się rozszerzanie przez orzecznictwo kręgu osób, które są obciążane odpowiedzialnością. Za takie osoby sądy uznawały m.in. prezesa korporacji¹²³, skarbnika¹²⁴, zarządców¹²⁵, superintendentów¹²⁶, agentów¹²⁷, etc. Z drugiej strony, za osoby, których działanie nie wyłączało ograniczenia odpowiedzialności korporacji, uznano m.in. kapitana statku¹²⁸, inżynierów i inspektorów na statku¹²⁹, budowniczego¹³⁰, klasyfikatora, sztauerów¹³¹, cumowniczych¹³², etc. Niejednokrotnie sądy przywiązują większą wagę do tego, jak szerokie kompetencje posiada dana osoba, a nie jak wysokie stanowisko zajmuje¹³³.

W sprawie *Continental Oil Company (Conoco) v. Bonanza Corporation*¹³⁴, Conoco, będący właścicielem platformy wiertniczej, zatrudnił należący do Bonanzy statek „Aqua Safari” w celu komunikacji pomiędzy platformą i lądem. Z powodu rażącego niedbalstwa kapitana statek zatonął pod platformą, utrudniając w ten sposób jej funkcjonowanie. Conoco usunął wrak i zażądał od Bonanzy zwrotu całości kosztów. Mimo że Bonanza wniosowała o ograniczenie odpowiedzialności, gdyż wypadek zdarzył się z winy kapitana, sąd odrzucił wniosek. Bonanza nie działała

¹²⁰ *The Princess Sophia*, 1932 AMC 1562; *McGill v. Michigan S.S. Co.*, 203 US 593 (1906); *Olympic II*, 1961 AMC 1790; *The Seminole*, 317 US 406, 63 S. Ct. 291, 87 L.Ed. 363.

¹²¹ *Petition of H.&H. Wheel Service, Inc.*, 1955 AMC 1017; *Robertson Lim. Procs.*, 1958 AMC 1697.

¹²² W *Coryell v. Phipps* sąd orzekł, że wina lub wiedza dotyczy szczególnie osób postawionych wysoko w hierarchii lądowej, gdyż szkoda nie nastąpiłaby, jeśli określone informacje zostałyby przekazane kapitanowi lub załodze, S. Braekhus, A. Rein, *Handbook on P&I insurance*, Londyn 1988, s. 421.

¹²³ *The Republic*, 61 F. 109 (2d Cir. NY 1894); *Yacht Hedo*, 1969 AMC 1180.

¹²⁴ *The Marguerite W.*, 1943 AMC 333.

¹²⁵ *Spencer Kellog & Sons v. Hicks*, 1932 AMC 503; *Exner Sand & Gravel Corp. v. Gallagher Bros*, 1945 AMC 934.

¹²⁶ *The James Horan*, 1935 AMC 1081; *China Union Lines, Ltd. v. A.O. Anderson & Co.*, 1966 AMC 1653.

¹²⁷ *The Wichita Falls*, 1936 AMC 1364; *The Argent* 1940 AMC 508.

¹²⁸ *The City of Bangor*, 1936 AMC 293.

¹²⁹ *The Columbia*, 1927 AMC 1119; *Re Atlas Petition*, 1965 AMC 2048.

¹³⁰ *Gibboney v. Wright*, 1975 AMC 2071.

¹³¹ *The Colima*, 82 F. 665 (SDNY 1897).

¹³² *Buffalo Bridge Case*, 1964 AMMC 2503.

¹³³ *USA v. Standard Oil Company of California*, 1974 AMC 580.

¹³⁴ *US Ct. of Appeals*, 5th Cir., 16.06.1983.

w rzeczywistości w przemyśle żeglugowym. Posiadała jedynie jeden statek i ze względu na brak związku żeglugi z polem działalności firmy, całą odpowiedzialność za niego złożyła na ręce kapitana. Kapitan miał prawo wyczarterowywać statek, decydować o wydatkach, naprawach, zatrudniać załogę bez potrzeby konsultowania zarządu firmy. W rzeczywistości był on nie tylko kapitanem, ale i zarządzającym statkiem, więc jego wina była jednocześnie winą korporacji, pozbawiającą ją prawa do ograniczenia odpowiedzialności. W innej sprawie, *Moore-McCormack Lines, Inc. v. Armco Steel Corp.*¹³⁵, wypadek zdarzył się również z winy kapitana. Ładunek sztab żelaza został niewłaściwie zesztauowany i liny puściły, gdy silna fala uderzyła w burtę. Siła bezwładności pchnęła żelazo na jedną burtę i statek zatonął. Mimo że ustalono winę kapitana za niewłaściwy nadzór sztaunku, nie zajmował on żadnej pozycji zarządzającej w firmie i nie był niezależny w decyzjach dotyczących eksploatacji statku. Korporacja miała więc w dalszym ciągu prawo do ograniczenia odpowiedzialności przeciwko roszczeniom właścicieli ładunku.

Niezdatność statku do żeglugi (*unseaworthiness*) nie jest wystarczającym elementem do pozbawienia właściciela statku przywileju ograniczenia odpowiedzialności. Jeżeli właściciel statku osobiście nie gwarantował zdatności do żeglugi, należy dowieść, że owa niezdatność zaistniała z jego winy własnej lub niedbalstwa¹³⁶. Dość często jednak te dwa elementy są ze sobą powiązane, gdyż wielu obowiązków dotyczących zapewnienia statku zdatnego do żeglugi właściciel nie może delegować¹³⁷. Niezdatność do żeglugi będzie najczęściej polegała na złym utrzymaniu statku i braku napraw, niewłaściwym wyekwipowaniu statku (brak map, lin holowniczych, etc.) oraz niekompetentnej załodze.

Złe utrzymanie statku i brak regularnych napraw stały się przyczyną pozbawienia przywileju ograniczenia odpowiedzialności właściciela statku „Amoco Cadiz”¹³⁸. Drugim powodem było nieprzygotowanie praktyczne załogi do działania przy wypadku. W sprawie „Vestris”, statek zbudowany jako parowiec pasażerski został przebudowany w celu transportowania mięsa. Zainstalowane chłodnie i lodówki zmieniły stabilność statku tak, że, aby ją zachować, należało mieć napełnione wodą zbiorniki pod dolnym pokładem i przewozić określoną ilość balastu. Budowniczy statku poinformował właścicieli o tych wymaganiach, ale oni nigdy nie przekazali ich kapitanowi. W rezultacie statek wypłynął z nienapełnionymi zbiornikami i w czasie sztormu stracił stabilność. Większość pasażerów i załogi zginęła, utracono także ładunek. Właściciel statku nie zdołał udowodnić, że główną przyczyną wypadku był sztorm. Przeciwnie, uznano, że sztorm nie był poważniejszy niż można było oczekiwać na tej trasie o tej porze roku. Sąd uznał, że główną przyczyną wypadku była niestabilność statku spowodowana przeładowaniem, czego uniknięto by, gdyby właściciel statku przekazał kapitanowi zalecenia budowniczego¹³⁹. W *Re Marine Sulphur Transport Corp.*¹⁴⁰ właściciel statku zarządził przebudowę tankowca, aby był zdatny do przewożenia ładunków siarki. Ze względu na ograniczone fundusze, nie zgodził się na propozycję architekta mające na celu wzmocnienie wytrzymałości statku (mimo że ten rodzaj tankowca był znany ze względu na nie najlepszą wytrzymałość). Statek zatonął podczas podróży w Zatoce Meksykańskiej. Ze względu na dobrą pogodę, za przyczynę katastrofy uznano niezdatność statku do żeglugi, co potwierdziła także analiza konstrukcji statku. Właściciel wiedział o jego słabościach, nie zdołał więc udowodnić braku swojej winy i poniósł pełną odpowiedzialność¹⁴¹. W *A. R. Lantz Co., v. United Trans-Caribbean*¹⁴², właściciel statku został

¹³⁵ US Ct. Of Appeals, 2nd Cir., 30.11.1959.

¹³⁶ The F/V Demand, 1958 AMC 1410.

¹³⁷ N. Ronneberg, *The phrase „privity or knowledge” of a shipowner*, Marius 1983/86, s. 11 i nast.

¹³⁸ Re Amoco Cadiz, 1984 AMC 2123.

¹³⁹ The Vestris, 1932 AMC 299.

¹⁴⁰ 322 F. Supp. 1051 (1970).

¹⁴¹ G. A. Malia, *Maritime law: the need for a comprehensive maritime code*, Waszyngton 1983, s. 79.

pozbawiony ograniczenia odpowiedzialności z tytułu zepsutego ładunku krewetek, gdyż łódzki na statku nie były w dobrym stanie i mimo że właściciel wiedział o tym, naprawy nie były przeprowadzane.

Brak ustanowienia regularnego systemu inspekcji, które pomogłyby w wykrywaniu technicznych problemów na statku, może także stanowić przyczynę utraty przywileju ograniczenia odpowiedzialności. Jest to przykład sytuacji, gdy właściciel statku nie wiedział o ewentualnych awariach, ale powinien był wiedzieć¹⁴³. Jeżeli natomiast właściciel statku ustanowi system regularnych inspekcji statku i procedurę regularnych napraw, będzie miał prawo do ograniczenia odpowiedzialności, jeżeli inspekcja nie wykryła wady.

Niewystarczające zaopatrzenie statku w pomoce nawigacyjne i inny niezbędny sprzęt jest drugim najczęstszym powodem utraty ograniczenia odpowiedzialności.

W sprawie *Re Eastern Transport Co.*¹⁴⁴ statek został uznany za niezdatny do żeglugi z powodu zepsutego radia, co uniemożliwiało otrzymywanie ostrzeżeń sztormowych, gdy statek był na pełnym morzu. Właściciel statku wiedział o tym, nie podjął jednak odpowiednich kroków. W *Matter of Texaco*¹⁴⁵ brak aktualnych map uznano za niezdatność do żeglugi, a według sądu to właściciel statku powinien był nadzorować ich zaopatrzenie lub chociaż ustanowić system ich regularnego zamawiania, a nie pozostawić to kapitanowi statku. W *Puamier v. Barge B.T.*¹⁴⁶ sąd przyjął pełną odpowiedzialność właściciela za zaopatrzenie statku w zbyt krótką linię holowniczą, co bardzo utrudniało holowanie na wzburzonym morzu.

Niekompetentna załoga jest uważana za jeden z elementów niezdatności statku do żeglugi¹⁴⁷. Zatrudnienie załogi stanowi obowiązek właściciela statku, którego nie może delegować¹⁴⁸. Jeżeli wypadek zostanie spowodowany błędem lub nawet działaniem zawinionym załogi, nie pozbawi to właściciela statku ograniczenia odpowiedzialności. Także szkody spowodowane błędem w nawigacji statku nie są wyłączone spod ograniczenia odpowiedzialności. Nawigacja leży w gestii kapitana statku. Cieszy się on niezależnością decyzji i nie musi szukać zezwolenia właściciela statku na swoje działania dotyczące nawigacji statku. Jego wina lub niedbalstwo nie są jednoznaczne z winą własną właściciela statku, więc szkody wynikłe z tego powodu podlegają wciąż ograniczeniu odpowiedzialności, jeżeli tylko właściciel statku może udowodnić, że wybrał kompetentnego kapitana lub załogę i nie miał powodu wątpić w jego kwalifikacje¹⁴⁹. Jeżeli jednak popełnione błędy wskazują na niekompetencję kapitana lub załogi, oznaczać to będzie, że właściciel statku nie dopełnił swego obowiązku starannego doboru kwalifikowanych

¹⁴² 1988 AMC 2486.

¹⁴³ *Verdin c. C&B Boat Co., Inc.*, 860 F.2d 150 (5th Cir. 1988).

¹⁴⁴ 1932 AMC 1169.

¹⁴⁵ 1985 AMC 1650. Por. także *Complaint of Thebes Shipping, Co.*, 1980 AMC 1686.

¹⁴⁶ 1974 AMC 2637.

¹⁴⁷ A.J. Rodriguez, P. Jaffe, *An overview of US law of shipowners' limitation of liability*, *Il Diritto Marittimo* 1992, s. 636, R.W. Palmer, F.P. DeGulio, *Limitation of Liability: Three Paramount Issues*, *The Maritime Law Reporter* 1990/4, s. 2.

¹⁴⁸ *Por. Re Ocean Foods Boat Co.*, 692 F. Supp. 1253 (D. Or. 1988).

¹⁴⁹ *Por. The Walter A. Luckenbach*, 1924 AMC 1212, *Murray v. New York Central R.R. Co.*, 1961 AMC 1118; *Hellenic Lines, Ltd. v. Prudential Lines, Inc.*, 1984 AMC 57.

pracowników¹⁵⁰. Właściciel statku może jedynie obalić domniemanie przez dowód, że dołożył wszelkiej staranności przy zatrudnianiu załogi¹⁵¹. Według orzecznictwa, właścicielowi można przypisać winę za zatrudnienie niewystarczającej liczebnie załogi¹⁵², niewłaściwy rozdział funkcji pomiędzy załogę, obciążenie oficerów zbyt dużą odpowiedzialnością, przydzielenie określonej funkcji osobie, która nie jest do tego kwalifikowana¹⁵³, brak osoby odpowiedzialnej za obserwację (*lookout*)¹⁵⁴, itp. Sądy uznają daleko idącą odpowiedzialność właściciela statku, aby w ten sposób zapewnić poszkodowanym zaspokojenie ich roszczeń w całości.

W *Farrell Lines v. Jones*¹⁵⁵ sąd przyjął, że obciążenie oficera zadaniem wprowadzania zapisów do książki pokładowej nie było zbyt wielkim obowiązkiem, który nie pozwalał na jednoczesne nadzorowanie sternika. Już jednak w *Tug Ocean Prince v. US*¹⁵⁶, właściciel statku został pozbawiony ograniczenia odpowiedzialności, gdyż statek został wysłany z dwoma pilotami na pokładzie bez mianowania jednego z nich kapitanem oraz bez wyznaczenia marynarza odpowiedzialnego za obserwację. W *Re Seiriki Kisen Kaisha*¹⁵⁷ dwa statki zderzyły się z winy obydwu (60:40). Sąd uznał, że załoga jednego z nich, „Stena Freighter”, była wykwalifikowana i kompetentna, a wypadek zdarzył się w wyniku błędu popełnionego przez oficera na wachtcie, co nie stanowiło winy własnej właściciela statku. Załoga drugiego statku, „Seiryu”, nie miała natomiast odpowiednich kwalifikacji. Trzeci oficer, z którego winy zdarzył się wypadek, posiadał jedynie koreańską licencję klasy B, mimo że na tym stanowisku wymagana była licencja klasy A. Różnica pomiędzy licencjami leżała w wymaganych kwalifikacjach w zakresie obsługi nawigacyjnych przyrządów elektronicznych, np. radaru, i wymaganiu płynnej znajomości angielskiego (podręczniki do obsługi radaru dostępne na statku były jedynie w języku angielskim). Uznano, że błąd oficera nie był zwykłą pomyłką, ale brakiem kwalifikacji. Właściciel statku nie sprawdził dokładnie jego kwalifikacji, gdy go zatrudnił (polegało to tylko na krótkiej rozmowie), nie ustanowił też żadnego systemu dla sprawdzania kwalifikacji załogi pracującej na statku i żaden przedstawiciel kierownictwa nigdy nawet nie odwiedził statku. W rezultacie sąd orzekł, że właściciel „Stena Freighter” miał prawo do ograniczenia odpowiedzialności, podczas gdy właściciel „Seiryu” został tego prawa pozbawiony¹⁵⁸. Natomiast w sprawie dotyczącej zderzenia statków „Elna II” i „San Francisco”¹⁵⁹, sąd uznał, że mimo że „Elna II” nie posiadała wymaganego przez prawo bandery (liberyjskie) certyfikatu bezpieczeństwa statku, załoga była wykwalifikowana i wystarczająco liczebna. Właściciel statku udowodnił, zgodnie z tzw. Zasadą Pensylwanii, że brak certyfikatu nie był i nie mógł być przyczyną wypadku. Wypadek był spowodowany zwykłym błędem w nawigacji. Sąd przyznał właścicielowi statku prawo do ograniczenia odpowiedzialności. W *Hercules Carriers, Inc. v. Florida*¹⁶⁰ sąd stwierdził, że niekompetencja załogi przyczyniła się do zderzenia z mostem. Część

¹⁵⁰ Por. *Ruth Conway – Tug Hustler*, 1949 AMC 17; *Matter of Ta Chai Navigation Corp., S/A*, 1982 AMC 1710; *Hercules Carriers, Inc. v. Claimant State of Florida*, 768 F.2d 1558 (11th Cir. 1985).

¹⁵¹ *Re Potomac Transport, Inc.* 1991 AMC 190.

¹⁵² *Union Oil Co. v. M/V Point Dover*, 756 F.2d 1223 (5th Cir. 1985).

¹⁵³ *Chesapeake Bay Bridge & Tunnel District v. Oil Screw Prince*, 1968 AMC 900.

¹⁵⁴ *Tug Ocean Prince Inc. v. US*, 1978 AMC 1786. Por. L. B. Bridgman, *Notes on Recent Cases – Pollution – Vessel Owner Held Guilty of Wilful Misconduct under FWPCA*, JMLC 1979/10, s. 449–456.

¹⁵⁵ 1976 AMC 1639.

¹⁵⁶ 1978 AMC 1786.

¹⁵⁷ 1986 AMC 913. Por. także *Manners Navigation Company Ltd. v. Tug Rigger II, barge Ocean Salvager and Offshore, Inc.*, 1979 AMC 87.

¹⁵⁸ K. H. Vol k, *Case Notes – Limitation of Liability*, JMLC 1986/17, s. 597–602.

¹⁵⁹ *The Elna and The Mission San Francisco*, 1960 LLR 334.

¹⁶⁰ 768 F.2d 1558 (11th Cir. 1985).

załogi miała wygasłe już licencje chińskie, które po zatrudnieniu ich przez właściciela statku „Summit Venture” zostały potwierdzone przez administrację liberyjską, bez dokładnego sprawdzenia ich ważności. Sąd uznał, że właściciel statku powinien był sam sprawdzić ważność licencji, ze względu na świadomość powszechnych oszustw. W rezultacie, był on odpowiedzialny za całość roszczeń; w przeciwnym wypadku rodziny 35 pasażerów autobusu zabitych w wyniku kolizji statku z mostem musiałyby zadowolić się niewielkim odszkodowaniem.

Analiza orzecznictwa wskazuje na wzmożoną ochronę poszkodowanych przez sądy, w szczególności poprzez rozszerzanie odpowiedzialności właściciela statku na działania załogi i nałożenie na niego obowiązku bardzo dokładnego sprawdzenia ich kwalifikacji, a następnie rozdziału zadań na statku¹⁶¹.

Poprawka z 1936 r. do ustawy wprowadziła zasadę, że w wypadku roszczeń z tytułu szkód na osobie, niedbalstwo lub wina własna kapitana lub zarządcy statku morskiego przed lub na początku podróży, które stały się przyczyną szkody, będą uważane za winę samego właściciela statku (art. 183 (e)). W takim przypadku tego rodzaju roszczenia będą wyłączone spod ograniczenia odpowiedzialności. Poprawka ta znacznie rozszerzyła możliwości pozbawienia właściciela statku przywileju ograniczenia. W sprawie, w której źle zesztauowany ładunek sztab żelaza stał się przyczyną przechylenia statku na jedną burtę i zatonięcia, właściciel statku utracił prawo do ograniczenia odpowiedzialności wobec roszczeń za szkody na osobie, gdyż kapitan statku powinien był nadzorować sztaunek. Miał jednak w dalszym ciągu prawo do ograniczenia odpowiedzialności w stosunku do roszczeń z tytułu utraconego ładunku¹⁶².

Orzecznictwo amerykańskie jest obecnie stosunkowo niechętnie instytucji ograniczenia odpowiedzialności. Uważa się, że okoliczności będące podstawą jej uchwalenia, nie są już aktualne, a ubezpieczenie jest w stanie pokryć całość roszczeń wniesionych do właściciela statku. Z tego powodu sądy ustanawiają obecnie bardzo wysoką poprzeczkę dla przeprowadzenia zadowalającego dowodu, że nie ponosił on winy w zaistnieniu szkody. Sformułowanie „*privity or knowledge*” jest definiowane bardzo szeroko i w rezultacie bardzo łatwo utracić przywilej ograniczenia odpowiedzialności¹⁶³.

Dowodem tego jest orzeczenie w sprawie „The Linseed King”¹⁶⁴, które dotyczyło promu przewożącego pracowników fabryki na miejsce ich pracy znajdujące się po drugiej stronie rzeki Hudson. Członek kierownictwa korporacji poinformował kapitana, że prom nie powinien kursować, gdy na rzece znajduje się lód. Mimo to, gdy na rzece pojawił się lód, kapitan zdecydował się uruchoić jeszcze raz prom. Prom zatonął, a kierownictwu korporacji przypisano winę, że nie sprawdziło, czy kapitan rzeczywiście stosuje się tego dnia do zakazu. Orzeczenie to stało się dowodem na dążenie sądów do zapewnienia pełnego odszkodowania osobom poszkodowanym w wypadku¹⁶⁵.

¹⁶¹ T. R. Jefferies, *Limiting Liability for Human Error: Is American Jurisprudence Steering US Shipowners into the Rocks*, TMLJ 1995/7, s. 271 i nast.

¹⁶² Moore-McCormack Lines, Inc. v. Armco Steel Corp., j.w.

¹⁶³ Th. J. Schoenbaum, *Admiralty and the Maritime Law*, St Paul 1994, s. 760; A. J. Rodriguez, P. Jaffe, *op. cit.*, s. 630.

¹⁶⁴ Spencer Kellogg & Sons v. Hicks (The Linseed King), 285 US 502 (1932), S. Morrison, G. W. Stumberg, *Cases and materials on admiralty*, Brooklyn 1954, s. 619.

¹⁶⁵ K. H. Vol k, N. H. Cobbs, *Limitation of liability*, TLR 1977/51, s. 964 i nast.

Przywilej ograniczenia odpowiedzialności nie przysługuje także, jeżeli szkoda nastąpiła w wypadku złamania lub nieprzestrzegania prawa przez właściciela statku (tzw. *statutory fault*), np. jeżeli nie posiada wystarczającej liczebnie lub odpowiednio kwalifikowanej załogi według ustawy o marynarzach¹⁶⁶, nie przestrzega zasad dotyczących kolizji na morzu, zasad dotyczących wyposażenia statku, itp. Jeżeli jednak właściciel statku udowodni, że nieprzestrzeganie prawa nie tylko nie przyczyniło się, ale i nie mogło przyczynić się do wypadku (tzw. Zasada Pensylwanii), ma on prawo ograniczyć odpowiedzialność z tytułu wniesionych roszczeń¹⁶⁷.

Według ustawy o wrakach, właściciel statku zatopionego na drodze żeglownej, w porcie lub kanale, jest zobowiązany natychmiast oznaczyć wrak boją w ciągu dnia i latarnią w nocy. Oznaczenia należy utrzymywać aż do momentu usunięcia wraku¹⁶⁸. We wczesnych orzeczeniach sądy uznawały, że zawiadomienie Straży Przybrzeżnej o wypadku zwalnia właściciela statku od obowiązku oznaczenia wraku, gdyż zrobi to Straż. Jeżeli Straż nie dopełni obowiązku, właściciel statku jest zwolniony z odpowiedzialności¹⁶⁹. Później jednak sądy zmieniły zdanie i od orzeczenia w sprawie *Berwind – White Coal Mining Co. v. Pitney* z 1951 r.¹⁷⁰ uważa się, że zawiadomienie Straży Przybrzeżnej nie zwalnia właściciela statku od odpowiedzialności, ale przeciwnie – będzie on odpowiedzialny aż do oznaczenia wraku przez Straż. W związku z tym powinien albo zrobić to sam, albo nadzorować wykonanie tego zadania przez Straż. Jeżeli więc właściciel statku nie oznaczył odpowiednio wraku, jego działanie było niezgodne z prawem i odpowiada w sposób nieograniczony za wynikłą stąd szkodę (np. zderzenie innego statku z wrakiem) albo koszty administracji państwowej poniesione w celu zlokalizowania i oznaczenia wraku¹⁷¹.

Właściciel statku jest obowiązany przystąpić jak najszybciej do usunięcia wraku. Jeżeli tego nie zrobi, uważa się, że dokonał jego abandonu. Wrak zostanie wtedy usunięty przez administrację państwową, która ma prawo do jego sprzedaży i zatrzymania uzyskanych w ten sposób wpływów. Według ustawy o rzekach i portach z 1899 r. uważano, że roszczenie administracji państwowej o zwrot kosztów usunięcia wraku podlegało globalnemu ograniczeniu odpowiedzialności¹⁷². Właściciel statku miał prawo ograniczyć odpowiedzialność, jeżeli zatonięcie statku nie zostało spowodowane jego winą własną ani nieprzestrzeganiem prawa. Jeżeli właściciel, który nie był osobiście winny zatonięciu statku, dokonał abandonu wraku na rzecz administracji państwowej, nie odpowiadał za koszty usunięcia go. Roszczenie należało skierować do statku *in rem* (czyli w rzeczywistości było

¹⁶⁶ Seamen's Act, 46 USC § 222, 223, 235.

¹⁶⁷ Por. *The Iowa*, 1941 AMC 111; *Union Reliance – Berean*, 1966 AMC 1653.

¹⁶⁸ A. J. Blank, *Wreck removal; statutory restrictions; Rivers and Harbors Act*, TLR 1979/ 53, s. 1301 i nast.

¹⁶⁹ *The Douglas*, 7 PD 151 (1882).

¹⁷⁰ 187 F.2d 665 (2nd Cir. 1951). Także *Morania Barge 140, Inc. v. M&J Tracy, Inc.*, 312 F.2d 78 (2nd Cir. 1962).

¹⁷¹ *Marine Leasing Services Inc. v. Pittsburgh Plate Glass Company*, 471 F.2d 255 (5th Cir. 1973).

¹⁷² A. J. Blank, *op. cit.*, s. 1319 i nast.

ograniczone wartością statku, bo administracja mogła go sprzedać¹⁷³. Jeżeli natomiast statek zatonął z powodu winy własnej lub niedbalstwa właściciela statku, odpowiadała *in personam* i nieograniczenie za koszty usunięcia wraku¹⁷⁴.

Sytuacja zmieniła się z uchwaleniem ustawy o wrakach w 1976 r. Ponieważ wydobywanie wraków odbywało się w rzeczywistości za pieniądze podatników, szczególnie jeżeli zatonięcie statku zostało spowodowane przez siłę wyższą i jego właściciel był całkowicie zwolniony z odpowiedzialności¹⁷⁵, Kongres uznał, że regulacja wymagała zmiany. Według nowej ustawy, jeżeli właściciel statku nie usunie sam wraku, jest odpowiedzialny w pełni za poniesione w tym celu koszty administracji, niezależnie od tego, czy ponosił winę w zatonięciu statku czy nie. W rzeczywistości administracja wydobywa wrak, sprzedaje go i jeżeli otrzymana suma nie zaspokaja poniesionych kosztów, kieruje roszczenie o brakującą sumę do właściciela statku. Stawia to w gorszej sytuacji tych właścicieli, którzy nie ponieśli winy. Są oni odpowiedzialni, nawet jeżeli statek zatonął z powodu winy osoby trzeciej lub siły wyższej. W tym pierwszym wypadku mogą skierować do winnego roszczenie regresowe¹⁷⁶, natomiast w drugim poniosą pełen koszt, jeżeli nie posiadają ubezpieczenia kosztów podniesienia wraku¹⁷⁷ (taka opcja nie mieści się w standardowym ubezpieczeniu)¹⁷⁸.

8. LIMITY I FUNDUSZ OGRANICZENIA ODPOWIEDZIALNOŚCI

Artykuły 183 (a) i (b) ustawy o ograniczeniu odpowiedzialności przewidują zasady dotyczące limitów ograniczenia odpowiedzialności z tytułu wymienionych wcześniej roszczeń. Umowne ustanawianie niższych limitów lub całkowite wyłączenie odpowiedzialności z tytułu szkód na osobie, spowodowanych winą lub rażącym niedbalstwem kapitana lub właściciela statku, jest z mocy prawa nieważne jako sprzeczne z zasadą porządku społecznego (art. 183 (c)).

¹⁷³ In the matter of complaint of Chinese Maritime Trust, Ltd, US S. Ct. New York, 28.04.1972. por. J.C. Rogillo, *Limitation of Liability – Comments*, The Maritime Lawyer 1979/4, s. 141 i nast. i J. Bar-Lev, *Notes on Recent Cases – Expenses Incurred in Removal of Wrecked Vessel in Panama Canal not Subject to Shipowner's Limitation of Liability Act*, JMLC 1974/5, s. 671 i nast.

¹⁷⁴ Wyandotte Transportation Company v. United States, 389 US 191, 19 L. Ed. 2d 407, 88 S Ct. 379; In the matter of complaint of Midland Enterprises Inc., US S. Ct. Ohio, 18.12.1968; Re Pacific Far East Line Inc., 314 F. Supp. 1339 (ND cal. 1970).

¹⁷⁵ Marine Leasing Services Inc., j.w.

¹⁷⁶ Western Transportation Co. v. Pac-Mar Service, Inc., 517 F.2d 97 (9th Cir. 1976).

¹⁷⁷ L. J. Buglass, *Limitation of liability from a marine insurance viewpoint*, TLR 1979/53, s. 1376.

¹⁷⁸ G. J. Mangone, *op. cit.*, s. 197 i nast.

Właściciel statku jest odpowiedzialny do wysokości wartości statku (lub wartości udziału w statku dla współwłaścicieli)¹⁷⁹ oraz należnego frachtu (czyli całego frachtu, jaki statek zarobił w danej podróży, nawet jeśli jeszcze nie został zapłacony – *pending freight*), (art. 183 (a))¹⁸⁰. Poprawka z 1936 r. wprowadziła zasadę, że fundusz przeznaczony na szkody osobowe nie mógł być niższy niż \$ 60 od tony statku (art. 183 (b)). Jeżeli po obliczeniu procentowej części funduszu przypadającej na roszczenia rzeczowe i osobowe, suma przypadająca na te drugie była niższa od powyższego minimum, należało ją odpowiednio zwiększyć¹⁸¹. Limit ten został podniesiony w 1984 r. z US \$ 60 do US \$ 420 od tony statku¹⁸². Dodatkowy pułap dla szkód osobowych dotyczy jedynie właścicieli statków morskich. Właściciele statków żeglugi śródlądowej w dalszym ciągu ograniczają swoją odpowiedzialność z tytułu szkód rzeczowych i osobowych do wysokości wartości statku i frachtu¹⁸³.

Czarterujący statek *bareboat* odpowiada za roszczenia do wartości całego statku na takiej samej zasadzie jak właściciel. Czarterujący i właściciel statku często ustanawiają fundusz ograniczenia odpowiedzialności wspólnie.

Na potrzeby obliczania funduszu dla szkód osobowych za tonaż statku morskiego parowego lub motorowego przyjmuje się tonaż brutto po odjęciu objętości maszynowni, a za tonaż statku żaglowego – jego tonaż zarejestrowany po odjęciu przestrzeni, jaką zajmuje załoga (art. 183 (c)).

Kryterium stosowanym w celu ustalenia łącznej wysokości roszczeń jest jedna podróż. W 1886 r. w sprawie „City of Norwich” sąd zadecydował, że niezależnie od tego, ilu wypadkom statek w czasie podróży uległ, wszystkie roszczenia z jednej podróży powinny być kierowane do tego samego funduszu. Jeżeli statek zatonął, uważano, że jego podróż została zakończona w tym momencie. Wtedy wartość statku wynosiła tyle co wrak (czyli najczęściej zero)¹⁸⁴. Za podróż uważa się podróż w jedną stronę¹⁸⁵, a nie podróż w tę i z powrotem. Jeżeli szkoda nastąpiła nie w podróży, ale np. w porcie lub w doku, kryterium dla obliczania łącznej wysokości roszczeń stanowi zdarzenie, które stało się przyczyną szkody¹⁸⁶. W 1936 r.

¹⁷⁹ Jeżeli pozwany jest tylko współwłaścicielem statku, odpowiada on za całość długów tylko w takiej proporcji, jaką stanowi jego interes na statku. Powód może jednak pozwać wszystkich właścicieli łącznie (art. 189).

¹⁸⁰ W większości wyroków sądowych sędziowie stawali na stanowisku, że chodziło o fracht netto. Por. In the matter of petition of Mitsui & Company Ltd., for limitation of liability (Horaisan Maru), 1929 AMC 61.

¹⁸¹ Por. The Iowa, 1936 AMC 1340, 1938 AMC 615.

¹⁸² R. A. Ashworth, *Limitation of Liability for Private and Governmental Damage Claims*, The Maritime Reporter 1992/5, s. 67 i nast.

¹⁸³ Ch. B. Kende, *Le Concept de limitation de responsabilité en droit maritime américain*, DMF 1987, s. 738 i nast.

¹⁸⁴ J. J. Donovan, *op. cit.*, s. 1021. Por. Complaint of Caribbean Sea Transport, Ltd., 1985 AMC 1995.

¹⁸⁵ La Bourgogne, 210 US 95, 28 S. Ct. 664, 52 L. Ed. 973 (1908), The Pelotas and Omoa, 1927 AMC 1347.

¹⁸⁶ The Agwisun, 1931 AMC 957 – eksplozja tankowca przebywającego na naprawie w Erie Basin, Re Atlas Petition, 1965 AMC 2048 – dwóch pijanych marynarzy utopiło się, gdy wracali na statek w porcie i spadli z drabinki.

poprawka do ustawy wprowadziła odrębne kryterium, będące podstawą ustalania łącznej wysokości roszczeń osobowych. Za kryterium uznano jedno zdarzenie, jeżeli więc statek uległ dwóm wypadkom podczas podróży, dla każdej grupy roszczeń osobowych tworzone odrębny fundusz¹⁸⁷.

Jeżeli fundusz ograniczenia odpowiedzialności jest niewystarczający dla zaspokojenia roszczeń, będą one zaspokojone w sposób proporcjonalny do ich wysokości (art. 184).

9. ZASADY PROCEDURALNE

Według zasad ustawy o ograniczeniu odpowiedzialności właściciel statku musi zostać powiadomiony w ciągu 6 miesięcy o wystąpieniu szkody na osobie. Powód może wnieść do sądu roszczenie w ciągu 1 roku od chwili, kiedy szkoda (obrażenie cielesne lub śmierć) nastąpiło¹⁸⁸. Roszczenie z tytułu szkody, o której nie powiadomiono właściciela statku w terminie 6 miesięcy, nie będzie mogło być dochodzone sądownie, chyba że właściciel statku, kapitan lub agent wiedzieli o szkodzie, lub gdy sąd zadecyduje, że istniały powody usprawiedliwiające opóźnienie.

W ciągu 6 miesięcy od otrzymania pierwszego pisemnego zawiadomienia o szkodzie¹⁸⁹ lub wniesienia roszczenia do sądu przez poszkodowanego właściciel statku powinien złożyć wniosek¹⁹⁰ do sądu okręgowego (*district court*) o ograniczenie odpowiedzialności¹⁹¹. W tym celu wpłaci też do sądu sumę, stanowiącą równowartość wartości statku lub jego udziału w statku po zakończeniu podróży, albo przedstawi odpowiednie zabezpieczenie (np. gwarancję ubezpieczeniową, bankową, etc.). Może on także sumę tę przekazać do dyspozycji ustanowionego przez sąd powiernika (*trustee*). W rezultacie roszczenia nie będą mogły być dochodzone przeciwko właścicielowi statku *in personam*, ani w stosunku do innych jego dóbr, ale jedynie do ustanowionego w ten sposób funduszu (art. 185). Właściciel statku może także sam zainicjować postępowanie o ograniczenie odpowiedzialności, nie czekając na roszczenia, jeżeli wie, że one i tak będą przedstawione¹⁹².

¹⁸⁷ Por. *The M/T Alva Cape*, 1967 AMC 2363, G. E. Duncan, *op. cit.*, s. 1082 i nast.

¹⁸⁸ Umowne skrócenie tego terminu w umowie o przewóz jest niezgodne z prawem i nie odnosi skutków (art. 183 (b)).

¹⁸⁹ Wystarczy list od adwokata poszkodowanego do ubezpieczyciela właściciela statku, zawiadający, że jego klient zamierza wnieść sprawę do sądu przeciwko właścicielowi statku, *Re Complaint of Kiewitt Pacific Co.*, 1994 AMC 1537. Por. także *Bayview Charter Boats, Inc. v. Eugene Sullivan*, 1989 AMC 1289 i *Esta Later Chartres, Inc. v. James Ignacio and Steven Ch. Manley*, 1989 AMC 1480.

¹⁹⁰ Dawniej nazywano go petycją (*petition*), w obecnej wersji prawa proceduralnego skarga (*complaint*), chociaż doktryna zgadza się, że nazwa jest myląca i nieadekwatna, R. Zia de, *op. cit.*, s. 1–6.

¹⁹¹ Jeżeli jednak właściciel otrzyma zawiadomienie o szkodzie i wypłaci dobrowolnie odszkodowanie, 6-miesięczny termin nie zaczyna biec od tego momentu, ale dopiero od zawiadomienia o innym roszczeniu.

¹⁹² R. Zia de, *op. cit.*, s. 2–20. Por. *Vatican Shrimp v. Solis*, 1987 AMC 2426.

Artykuł 185 przewiduje dwa sposoby ubiegania się o przywilej ograniczania odpowiedzialności: przekazanie równowartości udziału pozwanego w statku do sądu lub przekazanie tej sumy powiernikowi ustanowionemu przez sąd. Na przełomie XIX i XX wieku stosowany był jeszcze jeden sposób: przekazanie samego statku powiernikowi ustanowionemu przez sąd¹⁹³ lub pozostawienie aresztowanego statku w rękach sądu. Sposób ten jest sankcjonowany przez orzecznictwo, choć obecnie znacznie rzadziej stosowany. Abandon statku zdarza się, gdy statek stał się wrakiem. Jeżeli jest zdatny do żeglugi, właściciel statku woli dalej go eksploatować, a w sądzie złożyć odpowiednie zabezpieczenie¹⁹⁴. Abandon nie stanowi przyznania się do odpowiedzialności. Wraz z nim właściciel statku musi złożyć wniosek do sądu o zwolnienie lub ograniczenie odpowiedzialności. Jeżeli wnosi on o zwolnienie z odpowiedzialności, powiernik musi zatrzymać statek w swojej pieczy, a nawet oddać go w czarter, aby przynosił zysk. Jeżeli właściciel statku nie kwestionuje swojej odpowiedzialności, a wnosi jedynie o jej ograniczenie, powiernik może dokonać sprzedaży statku.

Szczegółowe zasady proceduralne dotyczące ograniczenia odpowiedzialności zostały uchwalone w 1920 r. wraz z innymi zasadami proceduralnymi prawa admiralicji (*Admiralty Rules* 51–54). Jednakże na początku XX wieku sądy kilkakrotnie orzekły, że ograniczenie odpowiedzialności ma zastosowanie tak do roszczeń morskich, jak i niemorskich, co spowodowało pewien konflikt proceduralny, ponieważ zasady proceduralne prawa morskiego stosowano przez to także do zwykłych roszczeń cywilnych. W 1966 r. nastąpiło połączenie zasad proceduralnych morskich i cywilnych. Wkrótce po tym uchwalono tzw. Dodatkowe Zasady Admiralicji, zawierające zasady proceduralne, z których Zasada F (tzw. *Supplementary Admiralty Rule F*), dotyczy wyłącznie zasad proceduralnych w procesie ograniczenia odpowiedzialności. Jej postanowienia uzupełniają postanowienia proceduralne zawarte w ustawie o ograniczeniu odpowiedzialności z 1851 r.¹⁹⁵

Należy poświęcić kilka uwag problemowi, czy wierzyciele mogą wnosić roszczenia do ubezpieczenia otrzymanego przez właściciela tytułem szkody w statku lub jego całkowitego zniszczenia. W sprawie „City of Norwich”¹⁹⁶ sąd zadecydował, że kwota odszkodowania otrzymanego przez właściciela za utracony statek nie jest surogatem statku i wierzyciele nie mają prawa wnosić roszczeń do tej sumy. Kwota otrzymana z ubezpieczenia nie stanowi bowiem wartości udziału właściciela w statku, ale jest wynikiem zawartej przez niego odrębnej umowy z ubezpieczycielem. Nie jest on zobowiązany do ubezpieczenia statku od straty. Jeśli to czyni, jest to jego własna inwestycja, sam płaci składki ubezpieczeniowe i powinien mieć prawo do zachowania uzyskanej sumy. Nakaz wypłaty przez niego sumy ubezpieczenia wierzycielom, oznaczałby w rzeczywistości obliczanie wartości statku

¹⁹³ Por. The H.F. Dimock, 52 F. 598 (SDNY 1892).

¹⁹⁴ R. Ziade, *op. cit.*, s. 2–10.

¹⁹⁵ G. S. Staring, *Limitation practice and procedure*, TLR 1979, s. 1134 i nast.; N.J. Healy, D.J. Sharpe, *Admiralty, cases and materials*, St Paul 1986, s. 786 i nast.

¹⁹⁶ 80 U.S. (13 Wall.) 104 (1871), 118 U.S. 468, 469 (1886). Por. także *Re Hanjin Container Lines, Ltd.* 1988 AMC 1230.

na potrzeby funduszu według jego stanu przed podróżą, a nie taki był zamiar ustawodawcy.

W podobny sposób orzekały sądy w kwestii ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej właściciela statku. W tym wypadku kwota ubezpieczeniowa również nie mogła zostać włączona do funduszu ograniczenia odpowiedzialności¹⁹⁷.

Sprawa *Maryland Casualty Co. v. Cushing*¹⁹⁸, wniesiona przez potomków dziewięciu marynarzy, którzy ponieśli śmierć w kolizji statku z mostem, dotyczyła także ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej właściciela statku i tzw. *direct action* do klubu P&I. Sąd Najwyższy zdecydował (choć niejednomyślnie), że ustawa o ograniczeniu odpowiedzialności nie unieważnia stanowej ustawy ubezpieczeniowej, która zezwala na bezpośrednie wnoszenie roszczeń z tytułu szkód na osobie do ubezpieczyciela, jeżeli szkoda wynikła na terenie stanu Luizjana. Sąd zaznaczył jednak, że należy zawiesić postępowanie przeciwko ubezpieczycielowi, aż do czasu zakończenia postępowania, dotyczącego ograniczenia odpowiedzialności właściciela statku (aby stwierdzić, czy właściciel statku jest w ogóle odpowiedzialny, a jeśli tak, to czy ma prawo do ograniczenia odpowiedzialności, oraz ustalić, jakie roszczenia i w jakiej wysokości zostały wniesione). Po zakończeniu postępowania roszczenia o wypłatę odszkodowania mogą być skierowane bezpośrednio do ubezpieczyciela (zawieszony postępowanie będzie kontynuowane)¹⁹⁹. Stosując zasady wprowadzone przez sąd w „*Crown Zellerbach*”, obecnie ubezpieczyciel będzie odpowiadał do wysokości ograniczenia odpowiedzialności, jeżeli przysługuje ono również właścicielowi statku (a więc w rzeczywistości do wysokości funduszu, który musi ustanowić wraz z rozpoczęciem postępowania i wnioskiem o ograniczenie odpowiedzialności według zasad proceduralnych zawartych w Zasadzie F), lub wysokości polisy, jeżeli ograniczenie odpowiedzialności właścicielowi nie przysługuje.

10. OCENA AMERYKAŃSKIEJ USTAWY O OGRANICZENIU ODPOWIEDZIALNOŚCI

W porównaniu z konwencjami międzynarodowymi, dotyczącymi ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich z 1957 i 1976 r., zakres podmiotowy ustawy amerykańskiej jest stosunkowo wąski. Zezwala ona jedynie na ograniczenie odpowiedzialności właściciela statku i czarterującego (lub ich ubezpieczyciela dzięki rozszerzeniu tej zasady przez orzecznictwo), podczas gdy konwencje międzynarodowe, a w szczególności LLMC 1976, obdarzają tym przywilejem znacznie szerszą grupę podmiotów (także zarządcę statku, ubezpieczyciela, ratują-

¹⁹⁷ *Guillot v. Cenac Towing Co. Inc.*, 1966 AMC 2685; *Complaint of Harbour Towing Corp.*, 1972 AMC 597; *PeHus v. Jones & Laughlin Steel Co.*, 1972 AMC 179. Tylko dwa orzeczenia, bardzo krytykowane przez doktrynę nakazały włączenie kwoty ubezpieczeniowej otrzymanej od klubu P&I do funduszu: *Lasseigne & Sons, Inc. v. Warren & Bacon*, DC Or. Cause No. 86-490-PA (1986) i *New York Marine Managers Inc. Helena Marine Services*, 1986 AMC 662.

¹⁹⁸ 198 F.2d 536 (5th Cir. 1952), 1952 AMC 1803. Por. także *Ex parte Tokio Marine & Fire Insurance Comp., Ltd.*, *ex parte Aetna Casualty & Surety Comp.*, (5th Cir., 1963); *Guillot v. Cenac Towing Co.*, 366 F.2d 898 (5th Cir. 1966), A.A. Crais Jr., *Direct actions in marine insurance: a jurisprudential overview*, *The Maritime Lawyer* 1975/1, s. 63 i nast.

¹⁹⁹ L.J. Buglass, *op. cit.*, s. 1388 i nast.; F.W. Swaim Jr., *Limitation of liability and direct actions: the relevant fund*, *The Maritime Lawyer* 1979/4, s. 215 i nast.

cego oraz kapitana i załogę). Podobnie wygląda zagadnienie zakresu przedmiotowego amerykańskiej ustawy – jest on węższy od zakresu konwencji międzynarodowych. Ustawa z 1851 r. i konwencje dotyczą roszczeń odszkodowawczych powstałych z deliktu lub niewykonania umowy, jednakże ustawa przewiduje szerszą grupę roszczeń wyłączonych spod ograniczenia odpowiedzialności. Są to roszczenia z tytułu kosztów usunięcia wraku przez administrację państwową (konwencje międzynarodowe zezwalają na to, jeżeli państwo - strona uczyniło odpowiednie zastrzeżenie do konwencji), roszczenia z tytułu zanieczyszczenia morza olejami (przewiduje to jedynie LLMC 1976), zanieczyszczenia morza substancjami niebezpiecznymi (przewiduje to dopiero Protokół z 1996 r. do LLMC, niemniej wymaga to najpierw wejścia w życie HNS 1996), roszczenia z tytułu śmierci na pełnym morzu, jeżeli właściwe prawo obce przewiduje wyższy limit lub odpowiedzialność nieograniczoną, roszczenia z tytułu osobistych umów właściciela statku lub gdy dał on wyraźną (*express warranty*) lub dorozumianą gwarancję (*implied warranty*) zdatności statku do żeglugi. Z drugiej strony, Ustawa z 1851 r. nie wyłącza spod ograniczenia odpowiedzialności roszczeń z tytułu śmierci lub szkód na osobie załogi statku²⁰⁰, podczas gdy konwencje międzynarodowe przyznają pierwszeństwo prawu umowy o pracę, jeżeli przewiduje ono wyższy limit lub nieograniczoną odpowiedzialność²⁰¹.

Standard zachowania pozbawiającego właściciela statku przywileju ograniczenia odpowiedzialności jest podobny w ustawie amerykańskiej i konwencji z 1957 r. W podobnym kierunku poszło także orzecznictwo, wykazując tendencję do nałożenia na właściciela statku licznych zadań, za które jest odpowiedzialny oraz obowiązków, których nie może delegować. W wypadku właściciela statku będącego korporacją, sądy rozszerzyły grupę osób uważanych za alter ego firmy, których zachowanie pozbawia właściciela statku prawa do ograniczenia odpowiedzialności. W rezultacie, pod rządami ustawy amerykańskiej i konwencji z 1957 r. stosunkowo łatwo utracić przywilej ograniczenia odpowiedzialności, szczególnie w krajach *common law*, których procedury nakładają na właściciela statku obowiązek udowodnienia, że nie ponosi on winy. Standard ten jest wyższy w LLMC 1976. Podmiot uprawniony utraci przywilej do ograniczenia odpowiedzialności, jeżeli zostanie udowodnione, że szkoda wynikła z jego własnego działania lub zaniedbania popełnionego z zamiarem wyrządzenia szkody lub lekkomyślnie i ze świadomością, że szkoda może prawdopodobnie nastąpić. Ciężar dowodu leży na poszkodowanym, a dowód jest trudniejszy do przeprowadzenia, co prowadzi w praktyce do „nieprzełamywalności” przywileju ograniczenia odpowiedzialności.

Kryterium wyznaczone dla ustalenia łącznej wysokości roszczeń na potrzeby ograniczenia odpowiedzialności stanowi, według konwencji międzynarodowych, określone zdarzenie. Ustawa amerykańska wprowadza jednak skomplikowany system kryterium określonego zdarzenia dla ustalania łącznej wysokości roszczeń

²⁰⁰ Sądy amerykańskie przyjmują natomiast pełną odpowiedzialność właściciela statku, jeżeli szkody poniesione przez pracownika na statku były spowodowane niezdatnością statku do żeglugi – teoria osobistej gwarancji.

²⁰¹ D.C. Greenman, *Limitation of liability: a critical analysis of United States law in an international setting*, TLR 1983/57, s. 1139–1178.

osobowych i jednej podróży dla ustalania łącznej wysokości pozostałych roszczeń. Żaden z aktów nie przewiduje wystarczająco wysokich limitów ograniczenia odpowiedzialności. W konwencjach międzynarodowych są one obliczane na podstawie tonażu statku, z nałożeniem większej odpowiedzialności na małe statki w LLMC 1976. Limity przewidziane w konwencji z 1957 r. i LLMC 1976 już dawno się zdevaluowały. Bardziej adekwatne są limity uzgodnione w Protokole z 1996 r. do LLMC, jednak nie wszedł on dotychczas w życie. Ustawa z 1851 r. przewiduje fundusz ograniczenia odpowiedzialności równy wartości statku po wypadku, co może okazać się albo bardzo wysokim pułapem, albo bardzo niskim, jeżeli statek uległ poważnemu wypadkowi. W drugim przypadku roszczenia nie zostaną zaspokojone, mimo że właściciel statku otrzyma odszkodowanie od ubezpieczyciela za utracony statek. Jeżeli chodzi o fundusz ograniczenia odpowiedzialności przeznaczony dla roszczeń osobowych, ustawa amerykańska przewiduje niewystarczającą kwotę obliczaną na podstawie tonażu statku, jednak dotyczy to jedynie niektórych statków. Właściciele statków żeglugi śródlądowej i łodzi rekreacyjnych odpowiadają do wysokości wartości ich udziału w statku z tytułu wszystkich roszczeń, co często skutkuje niepełnym zaspokojeniem szkód na osobie. Podobnie Konwencja z 1957 r. przewiduje odrębną, także obliczaną na podstawie tonażu statku, część funduszu, jednak limity dawno się zdevaluowały. Również LLMC 1976 przewiduje odrębny fundusz obliczony na podstawie liczby pasażerów, których może przewozić statek, lecz jest on ograniczony dodatkowym pułapem, który czyni odszkodowanie niewystarczającym przy dużych wypadkach. Najlepiej prezentuje się na tym tle Protokół z 1996 r., który podnosi limity i usuwa górny pułap, nie wszedł on jednak w życie. Żaden z omawianych aktów obowiązujących nie zapewnia więc satysfakcjonującego odszkodowania wnoszącym roszczenia, ze względu na zbyt niskie limity. Zdają sobie z tego również sprawę sądy amerykańskie, gdyż często odmawiają one prawa do ograniczenia odpowiedzialności.

THE LIMITATION OF LIABILITY IN RELATION TO MARITIME CLAIMS UNDER US LAW (Summary)

In 1851 the US Congress passed a bill limiting liability in relation to maritime claims. This legislation has remained in force almost unchanged until today. However, the institution of limitation of liability owes its development mainly to US judicial decisions.

In comparison to the 1957 and 1976 international conventions relating to the limited liability of the owners of sea-going vessels, the range of the US legislation is relatively narrow. The author argues that – because of their too low limits – neither of the acts she discusses ensures satisfactory damages to those making claims. US courts seem to realize this because they frequently refuse the right to limited liability.