



dr Agnieszka Wedeł-Domaradzka

mgr Adam Domaradzki

Odpowiedzialność korporacji za szkody w środowisku

– sprawa Exxon Valdez

Wprowadzenie

Wymiana handlowa o zasięgu międzynarodowym oraz powstawanie korporacji, które swoim zasięgiem wykraczają poza obszar jednego państwa spowodowała zwiększenie się również dynamiki rozwoju transportu, we wszystkich jego wymiarach. Zwiększenie liczby przemieszczeń wymusiło z kolei coraz większe zużywanie paliw, różnego rodzaju zasobów naturalnych oraz zwiększył ryzyko zaistnienia szkód w środowisku – zarówno w efekcie działania siły wyższej jak i zaniedbań człowieka. W ramach szkód, które powstają można częstokroć łatwo ustalić zarówno pokrzywdzonego, jak i zobowiązanego do zrekompensowania straty. Nie można jednak zapomnieć, iż w tego typu przypadkach przywołany zostaje nie tylko określony armator który traci ładunek, nie tylko jego odbiorca odpowiadający za opóźnienia w dostawach, ale przede wszystkim środowisko naturalne człowieka, a co za tym idzie cała społeczność międzynarodowa.

Kwestia odpowiedzialności za szkody w środowisku, z punktu widzenia prawa, jest zagadnieniem złożonym – przede wszystkim dlatego, iż zakres szkód zazwyczaj przekracza obszary graniczne jednego państwa, a także dlatego, że część szkód powstaje na obszarach nieobjętych narodową jurysdykcją. Tym samym mimo faktycznej możliwości ustalenia sprawcy szkodę pojawia się fizyczna trudność w określeniu systemu prawnego według którego reguł i zasad, będzie miała miejsce odpowiedzialność. Tylko zgoda i współdziałanie państw tworzących społeczność międzynarodową może wyeliminować tego rodzaju trudność, gdyż dopiero podpisanie umów międzynarodowych regulujących zasady odpowiedzialności daje gwarancję rzeczywistego ich wyegzekwowania. Należy jednak pamiętać, iż między normami systemów wewnętrznego i międzynarodowego zachodzą istotne różnice. Odrębnie uregulowany jest sposób jaki normy są tworzone, sposób wejścia ich w życie oraz najbardziej istotny z rozważanego punktu widzenia sposób operowania sankcjami¹. Nie można również zapomnieć o tym, iż to, kto i w jakim zakresie oraz na jakich zasadach powinien odpowiadać

¹ A. Wedeł-Domaradzka, *Podmiotowość i odpowiedzialność Unii Europejskiej, jako organizacji międzynarodowej – uwagi na tle prawa międzynarodowego i europejskiego*, w: *Historia. Polityka. Stosunki międzynarodowe. Wybrane zagadnienia*, (red.) A. Zaćmiński, Bydgoszcz 2010, s. 154 i nast.



w oparciu o normy międzynarodowe jest często związane z ustaleniem podmiotowości prawnomiędzynarodowej, w której kształtowaniu istotną rolę odgrywa nie tylko zapis tekstu prawnego ale i judykatura².

Sprawa staje się bardziej skomplikowana w sytuacjach zaistnienia tylko i wyłącznie krajowej jurysdykcji wynikającej z faktu zajścia zdarzenia na terytorium, czy to morskim czy lądowym jednego państwa. W takim przypadku jasne jest wprawdzie zagadnienie sądu właściwego dla oszacowania szkód oraz wyegzekwowania wyroku, pojawia się jednak pytanie, czy faktycznie zakres odpowiedzialności w przypadku szkód na środowisku może w ogóle uchościć za indywidualny. Tego rodzaju trudności nastrocza właśnie sprawa Exxon Valdez.

1. Wyciek z Exxon Valdez

W dniu 24 marca 1989 roku tankowiec należący do koncernu paliwowego Exxon wpadł na skały w Zatoce Williama u wybrzeży Alaski³. Portem docelowym dla tego 300 metrowej długości kolosa, mieszczącego w swoich zbiornikach 240 mln litrów ropy, miało być Los Angeles. Tankowiec od początku swojej eksploatacji miał za zadanie obsługiwać trasy, na których transportowana była ropa z terminalu w Valdez na Alasce do terminali paliwowych zlokalizowanych w innych portach kontynentalnych Stanów Zjednoczonych. Krótco po tym, jak statek koncernu wypłynął przed północą 23 marca 1989 roku ze swojego macierzystego portu Valdez, próbując dokonać manewru ominięcia dryfującej w zatoce kry, schodzi z wyznaczonego kursu i powoduje zdarzenie, którego skutki uznawane są jako jedną z największych katastrof ekologicznych w dziejach ludzkości. Statek uderza o skały Zatoki Williama, w wyniku czego dochodzi do rozerwania poszycia (metrowej średnicy dziura w burcie) a do wód zatoki w krótkim czasie przedostaje się od 42 do 50 mln litrów surowej ropy. Tak duży wyciek był również skutkiem tego, iż pierwsze jednostki ratownicze dotarły w miejsce zdarzenia dopiero po 18 godzinach. W akcji ratunkowej biorą udział mniejsze tankowce, na które udaje się przepompować ropę z uszkodzonego *Exxon Valdeza*. Jednak w ciągu prawie dwóch miesięcy od chwili katastrofy brunatna, trująca maź oblepia czyste ekologicznie wybrzeże Alaski na długości ponad 1900 km. Powierzchnia skażenia osiąga 1300 km² na morzu i 3800 km² na lądzie.

Od samego początku katastrofy działania ratownicze napotykały na przeciwności związane z klimatem, warunkami atmosferycznymi i meteorologicznymi. Już 25 marca

² J. Białocerkiewicz, *Prawo międzynarodowe publiczne. Zarys wykładu*. Toruń 2007, s. 109.

³ X. Hanqin, *Transboundary damage in international law*, Cambridge 2003, s. 25 i nast.



otoczono część plamy pierścieniem z materiałów niepalnych i podpalono. W wyniku tego działania spłonęło około 100 tys. litrów ropy. Pozostało 1400 litrów resztek, jednakże łatwych już do zebrania. 26 marca użyto specjalnych rozpuszczalników, które miały ułatwić zebranie pozostałej części wycieku. Jednak sztorm, który rozpułtał się w tym rejonie (prędkość wiatru przekraczała 110 km/h), spowodował spienienie mazi i pchnięcie jej w kierunku lądu. Dzieła zniszczenia dopełnił przyptyw. W rejonie Alaski przyptywy cechują się dużym zróżnicowaniem. Różnice w poziomie morza sięgają 5,5 metra w okresie wiosennym. Na skutek tego brunatna maź mogła dotrzeć dalej w głąb lądu niż w przypadku gdyby katastrofa wydarzyła się w innych porach roku.

W szczytowym momencie akcji ratunkowej do zabezpieczenia i ochrony wybrzeża Alaski użyto ponad 11 tys. ludzi, 1400 różnego rodzaju łodzi, ponad 800 samolotów a także znaczne ilości ciężkiego sprzętu budowlanego służącego min. do ściągania z plaż większych skupisk mieszanki ropy, piasku i odłamków skalnych. Z punktu widzenia logistycznego była to jedna z największych akcji obrony i odtwarzania zniszczonego ekosystemu. Nie uniknięto przy tym kilku poważnych błędów, jak chociażby używanie gorącej wody, pod wysokim ciśnieniem, do spłukiwania plaż – dopiero po pewnym czasie zorientowano się, że gotuje się w ten sposób stworzenia, które ocalały nie zabite przez trującą maź. Operacje oczyszczania kosztowały koncern Exxon ponad 2,1 mld dolarów amerykańskich i doprowadziły do wyekspediowania i zneutralizowania ponad 25 tys. litrów trującej substancji.

Po dwudziestu latach od katastrofy rejon ten nie może nadal powrócić do równowagi biologicznej. Bezpośrednio po wydarzeniach z 24 marca 1989 roku w wodach i na plażach Alaski wymarło 2800 wydr morskich, 300 fok i ponad 250 tys. ptaków. Komitet kierujący sprzątaniami po katastrofie⁴ opublikował badania, w których wskazuje, że wyciek dotknął 30 gatunków zwierząt. Do chwili obecnej nie odrodziły się w tym rejonie np. populacje fok pospolitych, nurników aleuckich czy kormoranów. Sam statek, po wyremontowaniu w San Diego był używany nadal jako tankowiec do 2008 roku⁵.

2. Zasady odpowiedzialności

Samo pojęcie „odpowiedzialność” nie znajduje jednoznacznej definicji w prawie międzynarodowym czy nawet krajowym. Zgodnie z przyjętym słownikowym rozumieniem, odpowiedzialność oznaczać będzie możliwość nałożenia na podmiot (osobę fizyczną, prawną, czy jednostkę organizacyjną) sankcji wynikłej z jej niezgodnego z prawem działania lub

⁴ Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council

⁵ Jako MT "SeaRiver Mediterranean". W 2008 roku został przerobiony na masowiec. Nowy właściciel, koncern Hong Kong Bloom Shipping Ltd zmienił nazwę jednostki na "Dong Fang Ocean".



zaniechania. W przypadku sprawy *Exxon Valdez* działania i zaniechania podjęte podczas katastrofy oraz w niedługi czas po niej skutkują odpowiedzialnością za szkodę w środowisku. Pojęcie szkody w środowisku jest pojęciem, którego regulacje znalazły się w normach prawa międzynarodowego w Konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkodę powstałą w wyniku działalności niebezpiecznej dla środowiska. Zgodnie z jej treścią szkoda w środowisku oznacza:

- a) „utrata życia lub uszkodzenia ciała;
- b) utratę lub uszkodzenie mienia, która dotyczy instalacji lub nieruchomości innych niż te będące pod kontrolą operatora, w miejscu niebezpiecznej aktywności;
- c) utratę lub zniszczenie przez pogorszenie stanu środowiska, (w takim stopniu w jakim nie są to szkody w rozumieniu punktów a lub b);
- d) koszty środków zapobiegawczych oraz jakiegokolwiek straty lub szkody wyrządzone przez środki zapobiegawcze”⁶.

Przedstawione sytuacje skutkujące odpowiedzialnością nie są w prawie wyłączne, a jedynie przykładowe, jednak należy je uznać za najłatwiej poddające się wycenieniu.

Analizując zagadnienie odpowiedzialności w kontekście szkód w środowisku należy również zwrócić uwagę na ich skutki. Interesujący zbiór elementów, jakie należy wziąć pod uwagę przy wycenianiu szkód wyróżnia Magdalena Słok–Wódkowska⁷. Po pierwsze wskazuje ona, na konieczność oszacowania obniżenia wartości materialnej zasobów. Słusznie zauważa, że tego typu oszacowania mogą być w wielu przypadkach nie tylko trudne, ale i niemożliwe do wyznaczenia. Niemożliwość ta szczególnie jaskrawo będzie podkreślona w sytuacji, gdy oszacowuje się szkody na potrzeby toczącego się postępowania, mimo iż wiadomo, że czynnik je wywołujący jeszcze nie został wyeliminowany. Taka właśnie sytuacja dotyczyła odszkodowań w sprawie *Exxon Valdez*, które zostały orzeczone, nie odzwierciedlają faktycznych szkód, gdyż skutki wycieku odczuwalne są po dziś dzień. Drugim wyróżnionym przez Słok–Wódkowską elementem są nakłady ponoszone na powstrzymanie rozprzestrzeniania się katastrofy oraz na akcję ratowniczą. Są to działania już łatwiejsze do oszacowania, aczkolwiek, jak pokazuje kasus *Exxon Valdez* mogą one znacznie przekraczać kwoty, na jakie ubezpieczony jest właściciel statku, który spowodował szkodę.

⁶ Konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkodę powstałą w wyniku działalności niebezpiecznej dla środowiska, Lugano, 21.06. 1993, European Treaty Series – Nr 150, podano za: www.conventions.coe.int/treaty/en/Treaties/Word/150.doc, dostęp: 22 września 2011. Konwencja nie weszła w życie.

⁷ M. Słok–Wódkowska, *Odpowiedzialność korporacji transnarodowych za szkodę w środowisku*, w: *Korporacje transnarodowe. Jeden temat, różne spojrzenia*. Red. J. Menkes, T. Gardocka, Warszawa 2010, s. 300.



Trzecim niezbędnym do wzięcia pod uwagę elementem są szkody niematerialne związane z wypłatą odszkodowań, zarówno te wynikające z konieczności leczenia chorób jak i poniesionych strat moralnych. Ostatni czwarty element to „szkoda w środowisku jako takim, która w zasadzie nie podlega kompensacji ani w systemie prawa międzynarodowego ani w systemie prawa wewnętrznego⁸”.

W przypadku sprawy *Exxon Valdez* mamy do czynienia z całym splotem niezgodnych z prawem zachowań. Poczynając od braku kompetentnej oraz kompletnej załogi⁹, a na nieudolności prowadzenia akcji ratowniczej kończąc. Wszystkie one sprawiły, iż zaistniała konieczność „postawienia przed sądem” korporacji Exxon. W tym przypadku szkód w środowisku odpowiedzialność oparta mogłaby być o dwa reżimy prawne: międzynarodowe regulacje zawarte w umowach, które wiążą państwa oraz reżim prawa cywilnego¹⁰.

Reżim prawno międzynarodowej odpowiedzialności może zostać zastosowany w przypadku, gdy podmiot działa na terenie danego państwa. Jednak należy pamiętać, iż z uwagi na brak prawno międzynarodowej podmiotowości korporacji¹¹ odpowiedzialność w takim przypadku zawsze ponosić będzie państwo na którego terenie doszło do naruszenia prawa¹². Nie ma natomiast możliwości przypisania odpowiedzialności w sytuacji ponadgraniczności lub globalności szkody, gdyż nie ma podmiotu, który mógłby zostać uznany za odpowiedzialny – czyli nie ma odpowiedzialnego za działalność na danym terenie państwa.

Drugi z reżimów odpowiedzialności – w tym przypadku możliwy do zastosowania – dotyczy roszczeń dochodzonych na drodze cywilnej. Odpowiedzialność w tym przypadku ma nadal źródło w umowie międzynarodowej zawartej między państwami, jednak podmiotem możliwym do pociągnięcia do odpowiedzialności w tej sytuacji jest przedsiębiorstwo, czy też korporacja transnarodowa¹³.

Możliwość zastosowania do sprawy *Exxon Valdez* któregoś z reżimów odpowiedzialności wymaga odrębnej analizy.

W odniesieniu do regulacji prawno międzynarodowych uznać należy, iż wyczerpane zostały podstawowe przesłanki odpowiedzialności: szkoda miała miejsce na terytorium

⁸ Tamże.

⁹ R. M. Schoch, *Case studies in environmental science*, Jones & Bartlett Learning, 1996, s. 43.

¹⁰ M. Słok-Wódkowska, *Odpowiedzialność korporacji.. s. 301.*

¹¹ Nawet tych o zasięgu globalnym, mających swoje przedstawicielstwa w wielu państwach.

¹² Przykład tego typu odpowiedzialności stanowi sprawa *Trail Smelter*, Strona internetowa Organizacji Narodów Zjednoczonych, http://untreaty.un.org/cod/riaa/cases/vol_III/1905-1982.pdf, dostęp: 22 września 2011.

¹³ M. Słok-Wódkowska, *Odpowiedzialność korporacji.. s. 302.*



państwa będącego pełnoprawnym uczestnikiem stosunków międzynarodowych. Zgodnie z regułami zawartymi w podstawowych aktach prawnych takich jak: Konwencja o prawie morza¹⁴, czy też Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami¹⁵ dopuszczalne byłoby zastosowanie któregoś z reżimów.

Jeśli chodzi o pierwszy z aktów prawnych to przewiduje on odpowiedzialność państw za środki stosowane w celu zapewnienia wykonania postanowień konwencyjnych. Zgodnie z brzemieniem art. 232 „Państwa ponoszą odpowiedzialność za szkody lub straty, które mogą być im przypisane i które powstały w wyniku zastosowania środków na podstawie rozdziału 6 (dotycząca zapewnienia wykonania przepisów – przyp. AWD), jeżeli środki te są bezprawne lub nieracjonalne. Państwa zapewniają możliwość dochodzenia w swoich sądach roszczeń w związku z takimi szkodami lub stratami”¹⁶. Tym samym należałoby uznać, iż Konwencja ta eksponuje odpowiedzialność o charakterze odszkodowawczym¹⁷, czego dowodem jest treść art. 235, zgodnie z którą Państwa będące stronami Konwencji mają obowiązek stosowania i wykonywania wszelkich zobowiązań, jakie ciąży na nich w związku z ochroną środowiska oraz zachowaniem środowiska morskiego. Odpowiedzialność w tym przypadku ponoszona jest zgodnie z zasadami prawa międzynarodowego, które zostały już wcześniej przedstawione.

Ponadto należy pamiętać, iż obowiązkiem państw jest zapewnienie, możliwości dochodzenie roszczeń w oparciu o przepisy prawa wewnętrznego, które to roszczenia mają na celu uzyskanie odszkodowania lub też innej rekompensaty za „szkodę wyrządzoną zanieczyszczeniem środowiska morskiego przez osoby fizyczne lub prawne pozostające pod ich jurysdykcją”. Zakres i ocena szkody powinny być przedmiotem współpracy państwa odpowiedzialnego oraz innych państw tworzących społeczność międzynarodową w takim zakresie w jakim przyczyni się to do oceny szkody oraz określenia odszkodowania i ewentualnego rozstrzygnięcia związanych z tymi zagadnieniami sporów.

Drugi teoretycznie możliwy do zastosowania akt ma odniesienie wyłącznie do tych szkód, które spowodowane zostały przez zanieczyszczenia powstałe:

- „na terytorium Umawiającego się Państwa, łącznie z morzem terytorialnym, i

¹⁴ *Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza*, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. z dnia 20 maja 2002 r.)

¹⁵ *Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami*, sporządzona w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r., (t.j. Dz. U. z dnia 29 listopada 2001 r.)

¹⁶ *Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie ...*, art. 232.

¹⁷ Z. Brodecki, D. Pyć, *Odpowiedzialność przyczynowa w prawie morza*, w: *Odpowiedzialność międzynarodowa jako element międzynarodowego porządku prawnego*, pod red. A. Kozłowski i B. Mielnik, Wrocław 2009, s. 22.



- w wyłącznej strefie ekonomicznej Umawiającego się Państwa, utworzonej zgodnie z prawem międzynarodowym lub, jeśli Umawiające się Państwo nie utworzyło takiej strefy, na obszarze przyległym do morza terytorialnego tego państwa, wyznaczonym przez to państwo zgodnie z prawem międzynarodowym i rozciągającym się nie dalej niż 200 mil morskich od linii podstawowej, od której mierzona jest szerokość morza terytorialnego¹⁸,

oraz do środków o charakterze zapobiegawczym, które podjęte zostały celem zapobieżenia takiej szkodzi lub jej zmniejszeniu.

W przypadku ich zaistnienia wskazanych powyżej okoliczności odpowiedzialność za jakąkolwiek szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejem pochodzącym ze statku w wyniku wypadku scedowana zostaje na właściciela statku. Wyjątki od odpowiedzialności są sprecyzowana wąsko i obejmują te sytuacje, w których właścicielowi uda się udowodnić, iż szkoda:

- a) „wynikła z aktów wojennych, działań zbrojnych, wojny domowej, powstań lub zjawisk natury, mających wyjątkowy, nieunikniony i nieodparty charakter, albo
- b) została spowodowana w całości przez działanie lub zaniechanie osoby trzeciej z zamiarem wywołania szkody, albo
- c) została spowodowana w całości przez zaniedbanie lub inny szkodliwy akt jakiegokolwiek rządu albo innej władzy odpowiedzialnej za utrzymanie świateł lub innych pomocniczych środków nawigacyjnych w wykonywaniu tej funkcji¹⁹.

Samo wykonanie orzeczonych odszkodowań mają zapewnić rozbudowane procedury ubezpieczeniowe, które nakładają na każdego właściciela statku zarejestrowanego w Państwie będącym stroną Konwencji i przewożącego więcej niż 2.000 ton oleju luzem jako ładunek, obowiązek posiadania ubezpieczenia lub innego rodzaju zabezpieczenia finansowego, na przykład: gwarancji banku lub zaświadczenia wystawionego przez międzynarodowy fundusz odszkodowawczy.

Za jakkolwiek rygorystyczne i kazuistyczne moglibyśmy uznać postanowienia obu Konwencji, nie były one możliwe do zastosowania w momencie katastrofy *Exxon Valdez*, a to z uwagi na brak wejścia w życie w stosunku do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, które jako jedno z niewielu państw, nie ratyfikuje z powodów politycznych aktów, które mogłyby pozwolić społeczności międzynarodowej na dochodzenie odszkodowań.

¹⁸ Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności..., art. 2.

¹⁹ Tamże, art. 3.



Również w przypadku drugiego z systemów, a mianowicie systemu odpowiedzialności cywilnoprawnej dotyczący umów dwustronnych, nie będziemy mogli mówić o zastosowaniu regulacji prawnych, gdyż zakres szkody nie wykracza poza terytorium Stanów Zjednoczonych, tym samym nie ma podstaw do stosowania umów dwustronnych.

Postępowania przeprowadzone w tej sprawie oparte jednak było o przepisy krajowe, uwzględniające ogólne zasady prawa morza. Korporacja odpowiadać miała nie tylko za naruszenie regulacji środowiskowych, ale również za nieodpowiedni dobór personelu statku do potrzeb wynikających z przewożonego ładunku. Mimo, iż kwestia ta nie została uwzględniona nie brakuje również głosów krytyki w odniesieniu do prowadzonej przez *Exxon* akcji ratowniczej, która mogła wyrządzić o wiele więcej szkód w ekosystemie zatoki Księcia Wiliama niż sama katastrofa²⁰. Początkowe roszczenia pokrzywdzonych zostały uwzględnione przez sąd I instancji, który orzekł nakaz wypłacenia przez *Exxon* kwoty 2,5 miliarda dolarów. Po licznych odwołaniach sprawa odszkodowań toczyła się jednak dalej i ostatecznie, po długo oczekiwanym wyroku, Sąd Najwyższy zdecydował się na znaczne obniżenie wysokości kary. Zmianę orzeczenia uzasadnił faktem, iż firma nie może wypłacić na odszkodowania kwoty większej niż została przez nią wydana na działania mające na celu oczyszczenie skażonych ropą terenów. Co więcej odszkodowanie powinno być realne do zapłacenia i nie powodować skutków w postaci bankructwa przedsiębiorstwa – co w dotychczasowej praktyce orzeczniczej może zostać uznane za precedens.

Podsumowanie

Powyższa sytuacja wskazuje jak niewiele społeczność międzynarodowa może zdziałać w sytuacji gdy przytrafiają się katastrofy o konsekwencjach, które prędzej czy później dotkną (lub nawet już dotknęły) tę społeczność. Dokąd sięgać powinna odpowiedzialność za spowodowanie szkód w środowisku? Czy brak ratyfikacji umów jest wystarczającym mechanizmem zabezpieczającym roszczenia, oraz jakie mechanizmy powinny zostać podjęte by umowy związane z szkodami na środowisku weszły w kanon regulacji obowiązujących całą społeczność międzynarodową?

Na zakończenie warto jeszcze raz podkreślić fakt, iż sprawa *Exxon Valdez* była sprawą wewnętrzną Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Tym samym nie podlegała regulacjom prawa międzynarodowego ani jurysdykcji międzynarodowych trybunałów. Warto byłoby jednak pamiętać, iż w przypadku transgraniczności szkody można by powołać się na

²⁰ R. M. Schoch, *Case studies....* s. 44–45



precedensowe orzeczenie jakie zostało wydane przez specjalny Trybunał w sprawie *Smelter Trail*. W rzeczonyj sprawie chodziło o sytuację budowy przez Kanadę w pobliżu granicy z Stanami Zjednoczonymi huty cynku i ołowiu, która wydzielala dość poważne zanieczyszczenia. Zanieczyszczenia te mimo, iż emitowane na terytorium Kanady przenoszone było poza jej granice i faktycznie powodowały szkody na terenach należących już do USA. Tym samym odpowiedzialność Kanady ostatecznie została uznana, a samo państwo zmuszone do zaprzestania dokonywania immisji.

Trzeba również zauważyć pozytywne konsekwencje orzeczenia w sprawie Exxon. Poza skazaniem kapitana uznano również zbyt słaba konstrukcja tankowca. W odpowiedzi na to, w 1990 roku uchwalony został tak zwany *Oil Pollution Act*, zgodnie z którym zawijające do północnoamerykańskich portów tankowce muszą być wyposażone w tzw. podwójny kadłub²¹.

Inną konsekwencją wypadku tankowca *Exxon Valdez* były działania koncernu *Exxon Mobil* na rzecz promocji ochrony środowiska, podniesienia świadomości proekologicznej społeczeństw a także zmian w obszarze rozwiązań logistycznych transportu chemikaliów. Aby zmniejszyć ryzyko wystąpienia katastrofy podobnej do tej, która miała miejsce u wybrzeży Alaski zaproponowano min.:

- kontrolę i monitoring tras przewozu ropy,
- ustanowienie obowiązku badań pod kątem obecności alkoholu i narkotyków w organizmach osób decyzyjnych jednostek transportowych,
- wdrożenie badań, kontroli i oceny stanu technicznego urządzeń infrastruktury logistycznej, którą wykorzystuje koncern,
- rozbudowę programu szkoleń dla kapitanów statków i pilotów jednostek transportowych,
- wprowadzenie nowych technik w zakresie poprawy nawigacji i integracji z systemami monitorującymi zabezpieczenia przed wyciekiem,

Exxon Mobil jest także członkiem–założycielem systemu informacji o wyciekach ropy do ekosystemu. W tym obszarze koncern zatrudnia 1000 pracowników na całym świecie.

²¹ *Oil Pollution Act*, SEC. 4115, Strona Komitetu ds. środowiska i robót publicznych Senatu Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, <http://epw.senate.gov/opa90.pdf>, dostęp: 22 września 2011.

**Streszczenie**

Artykuł jest próbą dokonania rekonstrukcji norm międzynarodowych w zakresie szkód na środowisku. Kazus tankowca Exxon Valdez pokazuje jak wielkie mogą być te straty oraz jak szerokie i długookresowe konsekwencje może spowodować niedopełnienie obowiązków tak pracowniczych jak i systemów zabezpieczeń w ramach korporacji. Zwrócono również uwagę na brak ogólnościowych regulacji prawnych stanowi tutaj istotną barierę dla faktycznych działań mających na celu zachowanie właściwego stanu środowiska naturalnego.

**Corporate responsibility for environmental damage
- the Exxon Valdez case****Summary**

Presented essay is an attempt of international standards reconstruction for environmental damage. The case of Exxon Valdez company shows how huge may be the loss and how wide and long-term consequences can result in failure to fulfill duties as employees and security systems within the corporation. Authors highlighted the lack of global regulation also and underline that it's an important barrier for maintain the proper environment actions.

Literatura

1. Białocerkiewicz J., *Prawo międzynarodowe publiczne. Zarys wykładu*. Toruń 2007.
2. Brodecki Z., Pyć D., *Odpowiedzialność prezencyjna w prawie morza*, w: *Odpowiedzialność międzynarodowa jako element międzynarodowego porządku prawnego*, pod red. A. Kozłowski i B. Mielnik, Wrocław 2009..
3. Hanqin X., *Transboundary damage in international law*, Cambridge 2003.
4. *Historia. Polityka. Stosunki międzynarodowe. Wybrane zagadnienia*, (red.) A. Zaćmiński, Bydgoszcz 2010.
5. *Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza*, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. z dnia 20 maja 2002 r.).
6. Konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkodę powstałą w wyniku działalności niebezpiecznej dla środowiska, Lugano, 21.06. 1993, European Treaty Series – Nr 150, podano za: www.conventions.coe.int/treaty/en/Treaties/Word/150.doc.
7. *Korporacje transnarodowe. Jeden temat, różne spojrzenia*. Red. Menkes J., Gardocka T., Warszawa 2010.



8. *Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami*, sporządzona w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r., (t.j. Dz. U. z dnia 29 listopada 2001 r.).
9. *Odpowiedzialność międzynarodowa jako element międzynarodowego porządku prawnego*, pod red. A. Kozłowski i B. Mielnik, Wrocław 2009.
10. *Oil Pollution Act*, SEC. 4115, Strona Komitetu ds. środowiska i robót publicznych Senatu Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, <http://epw.senate.gov/opa90.pdf>.
11. Schoch R. M., *Case studies in environmental science*, Jones & Bartlett Learning, 1996.
12. Słok-Wódkowska M., *Odpowiedzialność korporacji transnarodowych za szkodę w środowisku*, w: *Korporacje transnarodowe. Jeden temat, różne spojrzenia*. Red. J. Menkes, T. Gardocka, Warszawa 2010.
13. Strona internetowa Organizacji Narodów Zjednoczonych, http://untreaty.un.org/cod/riaa/cases/vol_III/1905-1982.pdf, dostęp: 22 września 2011.
14. Wedeł-Domaradzka A. *Podmiotowość i odpowiedzialność Unii Europejskiej, jako organizacji międzynarodowej – uwagi na tle prawa międzynarodowego i europejskiego*, w: *Historia. Polityka. Stosunki międzynarodowe. Wybrane zagadnienia*, (red.) A. Zaćmiński, Bydgoszcz 2010.