

ZUZANNA PEPEŁOWSKA-DĄBROWSKA \*

## ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SZKODY PASAŻERÓW SPOWODOWANE CHOROBAŃ NA POKŁADZIE STATKU. UWAGI NA TLE ORZECZNICTWA SĄDÓW ZAGRANICZNYCH<sup>1</sup>

### Abstrakt

W początkach rozwoju pandemii uwagę opinii publicznej na całym świecie przyciągnęły tragiczne wydarzenia na pokładach statków wycieczkowych, gdzie dochodziło do licznych zakażeń wirusem COVID-19. Przypadki rozprzestrzeniania się chorób zakaźnych na statkach pasażerskich występowały jednak już wcześniej. Poniższy artykuł ma na celu zapoznanie czytelnika z orzecznictwem sądów brytyjskich w sprawie odpowiedzialności przewoźnika morskiego za szkody pasażerskie spowodowane zakażeniem norowirusem na pokładzie statków wycieczkowych. Czytelnik zapoznany zostanie także z sytuacją prawną poszkodowanych pasażerów na gruncie prawa amerykańskiego.

**Słowa kluczowe:** odpowiedzialność przewoźnika, przewóz pasażerski, szkody na osobie, zakażenie, choroba

### WPROWADZENIE

Początki rozwoju pandemii spowodowanej wirusem COVID-19 miały szczególnie tragiczny przebieg na pokładach statków wycieczkowych. W czasie gdy naukowcy dopiero poznawali charakterystykę nowego wirusa, wielu pasa-

---

\* dr Zuzanna Pepełowska-Dąbrowska, Katedra Prawa Handlowego i Morskiego, Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu.

<sup>1</sup> Niniejszy artykuł jest przekładem na język polski publikacji autorki pt. *'Outbreak of disease at a cruise ship. Some remarks relating to issues of liability for personal injury'*, która wydana została w zbiorze pokonferencyjnym pt.: *Modern challenges of marine navigation*, 3rd International Scientific Convention of Maritime Law, red. Petra Amžić Jelovčić, Split 2021.

żerów wycieczkowców uległo zakażeniom, w niektórych przypadkach kończących się śmiercią. Liczba zachorowań odnotowywana na pokładzie wycieczkowca *Diamond Princess* była na tyle duża (osiągnęła ponad 700 osób), że statek stanowił przez kilka tygodni drugie największe na świecie ognisko choroby po Chinach<sup>2</sup>. W obawie przed rozprzestrzenieniem się wirusa niektóre państwa odmówiły wejścia do portów statkom z chorymi pasażerami lub członkami załogi<sup>3</sup>. Ostatecznie najwięksi armatorzy statków wycieczkowych zawiesili swoją działalność, planując jej wznowienie latem lub jesienią 2021 r.

Fala zakażeń wirusem COVID-19 na pokładzie statków wycieczkowych, choć najtragiczniejsza w skutkach, nie jest jednak pierwszym przypadkiem masowych zachorowań wśród pasażerów. Statki wycieczkowe były miejscem licznych zakażeń żołądkowo-jelitowych wywołanych wirusami, w szczególności norowirusami<sup>4</sup>. Dochodziło również do rozprzestrzeniania się chorób spowodowanych zakażeniem bakteryjnym (np.: Legionelloza<sup>5</sup>, E.coli czy Salmonella<sup>6</sup>). W literaturze poświęconej problematyce epidemiologicznej wykształciło się wręcz sformułowanie „syndromu chorego statku” (*Sick Boat Syndrome*, SBS), które opisywało epidemię chorób zakaźnych pasażerów statku odbywającego rejsy między Europą a Afryką Zachodnią w 1984 r.<sup>7</sup> Zdecydowanie najczęstsze są choroby przewodu pokarmowego wywołane zakażeniem norowirusem. Przeprowadzone badania ilościowe wykazały 127 takich przypadków na wycieczkowcach w latach 1990-2013, przy czym większość odnotowana była w Europie lub w Stanach Zjednoczonych Ameryki<sup>8</sup>. Stworzony przez amerykańskie Centrum Kontroli i Prewencji Chorób (*Centers for Disease Control and Prevention*, CDC) program VSP (*Vessel Sanitation Program*), mający na celu

---

<sup>2</sup> S. Mallapaty, *What the cruise-ship outbreaks reveal about COVID-19*, Nature 26.03.2020, <https://www.nature.com/articles/d41586-020-00885-w> [dostęp 1.05.2021]; H. Ito, S. Hanaoka, T. Kawasaki, *The cruise industry and the COVID-19 outbreak*, Transportation Research Interdisciplinary Perspectives 2020, 5, s. 1, <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S2590198220300476?token=D3385111BB8A2ABDB8BE6F12748147CF025BAEBC083478964C06955DAC9C5C2C7BA5AAEB2C9CB61B6A965611E16A9757&originRegion=eu-west-1&originCreation=20210516151902> [dostęp 1.05.2021].

<sup>3</sup> Wycieczkowcowi *MS Westerdam*, który ostatecznie zawinął do portu w Kambodży, wcześniej odmówiono pozwolenia na wejście do portów Filipin, Japonii, Guam oraz Tajlandii.

<sup>4</sup> V. Kak, *Infections on Cruise Ships*, Microbiology Spectrum, August 2015, vol. 3 no. 4, doi: 10.1128/microbiolspec.IOL5-0007-2015.

<sup>5</sup> *Cruise-Ship--Associated Legionnaires Disease*, November 2003 - May 2004, <https://www.cdc.gov/mmwr/preview/mmwrhtml/mm5445a2.htm> [dostęp 1.05.2021].

<sup>6</sup> V. Kak, *Infections...*, *op. cit.*

<sup>7</sup> Z. Dąbrowiecki, M. Dąbrowiecka, R. Olszański, P. Siermontowski, D. Józwiak, *Syndrom chorego statku*, Polish Hyperbaric Research, 2015, vol. 53, issue 4, doi: 10.1515/phr-2015-0025.

<sup>8</sup> F. Bert, G. Scaiola, M. R. Gualano, S. Passi, M. L. Specchia, Ch. Cadeddu, C. Viglianchino, R. Siliquini, *Norovirus outbreaks on commercial cruise ships: a systematic review and new targets for the public health agenda*, Food and Environmental Virology, 2014, vol. 6 (2), s. 67-74.

zapobieganie i kontrolę rozwoju zakażeń pokarmowych na statkach wycieczkowych, prowadzi rejestr przypadków, które przekraczają 2% liczby pasażerów i załogi<sup>9</sup>. W 2019 r. VSP odnotował wystąpienie zakażeń pokarmowych na 10 wycieczkowcach z liczbą chorych osób na poszczególnym statku wahającą się od 17 do 561. W 2016 r. odnotowano 13 takich wycieczkowców z liczbą chorych od 23 do 277 na jednym statku. Dane z lat wcześniejszych są gorsze. W 2007 r. odnotowano 21 statków z liczbą chorych między 22 a 335, podczas gdy w 2006 r. były 34 statki z liczbą osób chorych od 23 do 536<sup>10</sup>.

Jest wiele czynników, które wpływają na łatwość przenoszenia się choroby zakaźnej na pokładzie statku wycieczkowego. Znajduje się tam duża liczba osób zebranych na relatywnie niewielkiej, częściowo zamkniętej powierzchni. Badania nad rozwojem przypadków zakażeń wirusem COVID-19 na pokładzie statków wycieczkowych wykazały wzrost liczby chorych na dużych wycieczkowcach, w których dochodziło do częstszej rotacji pasażerów<sup>11</sup>. Rejsy obsługiwane są często przez tych samych członków załogi, którzy mogą przenosić patogen. Do zakażenia może dojść również podczas wycieczek lądowych. Wreszcie, obsługa medyczna na statkach jest ograniczona ilościowo i jakościowo<sup>12</sup>.

Poniższe rozważania poświęcone będą przede wszystkim analizie orzecznictwa sądów brytyjskich w sprawach o naprawienie szkody na osobie pasażerów spowodowanej zakażeniem norowirusem na pokładzie statków wycieczkowych. Ewentualny kierunek orzeczniczy jest istotny dla czytelnika w Polsce z uwagi na tożsamość reżimu, który stanowił podstawę decyzji sądu. Sądy brytyjskie rozważały bowiem odpowiedzialność przewoźnika na gruncie Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r.<sup>13</sup> Ponadto, zarysowana zostanie sytuacja poszkodowanych w przypadku stosowania prawa Stanów Zjednoczonych Ameryki. Możliwość odniesienia spostrzeżeń poczynionych na tle omawianego orzecznictwa do roszczeń pasażerów poszkodowanych w wyniku zakażenia wirusem COVID-19 zostanie oceniona w konkluzjach niniejszego artykułu.

---

<sup>9</sup> Obejmuje on statki, które przewożą co najmniej 13 pasażerów i zawijają do amerykańskich portów, zob. więcej: About the Vessel Sanitation Program, <https://www.cdc.gov/nceh/vsp/desc/aboutvsp.htm> [dostęp 1.05.2021].

<sup>10</sup> <https://www.cdc.gov/nceh/vsp/surv/gilist.htm#2020> [dostęp 1.05.2021].

<sup>11</sup> Zob. H. Ito, S. Hanaoka, T. Kawasaki, *The cruise ...*, *op. cit.*, s. 5.

<sup>12</sup> K. Tardivel, S. B. White, K. Kornylu Duong, *Cruise Ship Travel*, [w:] red. G. W. Brunette, J. B. Nemhauser, *CDC Yellow Book 2020. Health Information for International Travel*, Oxford University Press 2019, <https://wwwnc.cdc.gov/travel/yellowbook/2020/travel-by-air-land-sea/cruise-ship-travel> [dostęp 3.06.2020].

<sup>13</sup> Konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, 1974, sporządzona w Atenach dnia 13 grudnia 1974 r., Dz. U. z 1987 r. Nr 18, poz. 108.

## 1. KONWENCJA ATEŃSKA W ORZECZNICTWIE SĄDÓW BRYTYJSKICH

Pierwszym z poddanych analizie orzeczeń jest wyrok sądu brytyjskiego w sprawie *Nolan and Others v. TUI UK Ltd.*<sup>14</sup>, w której poszkodowani pasażerowie domagali się od przewoźnika umownego kompensacji szkody na osobie oraz utraconej przyjemności z wycieczki<sup>15</sup>. Podczas ich rejsu z Ibizy do Newcastle, który rozpoczął się 2 maja 2009 r. 217 osób, włączając członków załogi, zaraziło się chorobą żołądkowo-pokarmową. Poszkodowani zarzucali przewoźnikowi brak informacji o 17 przypadkach choroby podczas poprzedniego rejsu. Twierdzili, iż w razie przekazania takiej informacji, nie weszliby na pokład statku. Ten zarzut nie został przez sąd uwzględniony. Uznano bowiem, że ewentualne zaniedbanie przewoźnika mało miejsce przed wejściem pasażerów na pokład statku, przez co pozostaje ono poza okresem objętym odpowiedzialnością przewoźnika za szkody na osobie. Zgodnie z art. 1.8 Konwencji ateńskiej z 1974 r. jest ona stosowana do przewozów międzynarodowych, obejmujących w przypadku szkód na osobie okres, w którym pasażer znajduje się na pokładzie statku, okres wejścia na pokład i zejścia z niego oraz okres, w którym pasażer jest przewożony drogą wodną z lądu na statek lub odwrotnie (jeśli koszt takiego przewozu jest włączony do opłaty za przewóz lub gdy środek transportu używany do przewozu pomocniczego został podstawiony przez przewoźnika do dyspozycji pasażera)<sup>16</sup>. Sąd orzekł zarazem, że zarzuty poszkodowanych nie mogą być uwzględnione również na gruncie prawa *common law*. Nawiązał tym samym do koncepcji wyłączności Konwencji ateńskiej jako jedynej podstawy prawnej roszczeń pasażerów za szkody na osobie<sup>17</sup>. W tym celu powołał się na wyrok w sprawie *Sidhu v. British Airways* z 1996 r.<sup>18</sup>, w której Izba Lordów uznała Konwencję warszawską z 1929 r. za jednolity i zupełny zespół norm stosowany z wyłączeniem prawa krajowego. W ocenie

<sup>14</sup> [2016] 1 Lloyd's Rep. 211.

<sup>15</sup> Więcej na temat zadośćuczynienia za zmarnowany urlop zob. M. Nesterowicz, *Prawo turystyczne*, Warszawa 2012, s. 99-106; I. Zużewicz-Wiewiórowska, *Zagadnienia prawne wycieczek morskich*, Prawo Morskie, 2011, t. XXVII, s. 86.

<sup>16</sup> Okres nie obejmuje jednak czasu, w którym pasażer znajduje się na dworcu morskim lub stacji, na nabrzeżu lub w jakimkolwiek innym pomieszczeniu portowym.

<sup>17</sup> Więcej na ten temat P. Myburgh, *A successful substantivist carve-out?: The Athens Convention as uniform international law*, [https://law.nus.edu.sg/wps/pdfs/019\\_2018\\_Paul%20Myburgh.pdf](https://law.nus.edu.sg/wps/pdfs/019_2018_Paul%20Myburgh.pdf) [dostęp 10.06.2020], s. 20; P. Todd, *Carriage of Passengers by Sea: Athens Convention and UK Implementation*, CreateSpace Independent Publishing Platform 2013, s. 58; B. Soyer, G. Leloudas, *Temporal Limits of the Athens Regime – Potential Conflicts Between International and Domestic Legal Regimes*, [w:] red. B. Soyer, A. Tettenborn, *Maritime Liabilities in a Global and Regional Context*, Informa Law from Routledge 2019, s. 65-66.

<sup>18</sup> (HL) [1997] 2 Lloyd's Rep 76; [1997] AC 430.

Izby Lordów choć Konwencja warszawska nie regulowała wszystkich kwestii związanych z międzynarodowym przewozem, to jednak w obszarze odpowiedzialności przewoźnika Konwencja powinna być jedyną podstawą prawną roszczeń pasażera. Podobne spostrzeżenia odnośnie wyłącznego charakteru Konwencji ateńskiej poczynił Sąd Najwyższy Kolumbii Brytyjskiej. W sprawie *McDonald v. Queen of the North (Ship)*<sup>19</sup> sąd kanadyjski orzekł, że *common law* nie może być podstawą prawną roszczeń pasażera o odszkodowanie karne (*punitive damages*)<sup>20</sup>. Powołanie się na wyłączny charakter Konwencji ateńskiej w sprawie *Nolan and Others v. TUI UK Ltd.* wydaje się być jednak wątpliwe. W cytowanym przez sąd wyroku *Sidhu v. British Airways Izba Lordów* orzekła o roszczeniach pasażerów za szkody powstałe podczas przewozu objętego zakresem zastosowania Konwencji warszawskiej. Izba Lordów wyraźnie odróżniła francuską sprawę, w której sąd w Paryżu zastosował prawo krajowe do roszczeń nie objętych okresem zastosowania Konwencji warszawskiej. Wyłączność Konwencji jako podstawy prawnej powinna dotyczyć zatem jedynie roszczeń objętych czasowymi ramami zastosowania Konwencji. Taka interpretacja podzielana jest w innych jurysdykcjach. W sprawie *Al Israel Airlines Ltd. v. Tseng* Sąd Najwyższy Stanów Zjednoczonych orzekł, że wyprzedzający skutek Konwencji warszawskiej nie sięga dalej niż ramy jej zastosowania, a prawo krajowe może być podstawą odpowiedzialności przewoźnika za szkody pasażera doznane przed wejściem na pokład samolotu<sup>21</sup>. Choć w sprawie *Nolan and Others v. TUI UK Ltd.* oddalenie omawianego zarzutu pasażerów mogło być uzasadnione w odniesieniu do kształtu powództwa, jednak powoływanie się na wyłączny charakter Konwencji ateńskiej, określony w jej art. 14, w stosunku do zaniechań pozostających poza ramami czasowymi zastosowania Konwencji jest argumentem chybionym.

Poszkodowani w sprawie *Nolan and Others v. TUI UK Ltd.* argumentowali również, iż brak odpowiedniego czyszczenia statku skutkowało jego wadliwością w rozumieniu art. 3 ust. 3 Konwencji ateńskiej. W ten sposób zmierzali do przeniesienia ciężaru dowodu w zakresie braku zawinięcia na przewoźnika. Konwencja ateńska z 1974 r. stanowi, iż w przypadku szkody na osobie spowodowanej rozbiciem statku, zderzeniem, wejściem na mieliznę, wybuchem lub pożarem albo wadliwością statku (ang. *defect in the ship*) winę przewoźnika domniemywa się. Sąd uznał jednak, że utożsamianie statku, który nie był odpowiednio wyczyszczony ze statkiem wadliwym stanowiłoby nadużycie

<sup>19</sup> 2008 BCSC 1777.

<sup>20</sup> Więcej na temat *punitive damages* zob. E. Bagińska, *Rola i ewolucja punitive damages (odszkodowania karnego) w prawie porównawczym*, [w:] M. Andrzejewski, L. Kociucki, M. Łączkowska, A. Schultz (red.), *Rozprawy z zakresu prawa cywilnego, Księga jubileuszowa Profesora Tadeusza Smyczyńskiego*, Toruń 2008, s. 511.

<sup>21</sup> 525 US 155 (1999).

konwencji. Choć pojęcie „wadliwości statku” jest krytykowane w literaturze przedmiotu z uwagi na mało precyzyjny charakter<sup>22</sup>, to większość autorów uważa, że powinno być interpretowane wąsko, obejmując jedynie wady związane z uprawieniem żeglugi przez statek<sup>23</sup>. Wąskie rozumienie tego pojęcia wydaje się być zgodne z intencjami twórców konwencji, mimo że *travaux preparatoires* nie ujawniają rozległej dyskusji na ten temat. Pierwotna propozycja delegacji norweskiej o szerszym zakresie, która mówiła o „wadliwości statku lub jego utrzymania, funkcjonowania lub eksploatacji” została odrzucona. W zamian użyto ogólniejszego sformułowania „wadliwość statku” z zamiarem objęcia tych wad technicznych, które nie były związane z rozbiem statku, zderzeniem, wejściem na mieliznę, wybuchem lub pożarem. Na marginesie można zauważyć, że brzmienie Konwencji ateńskiej z 2002 r. nie budzi żadnych wątpliwości w zakresie interpretacji pojęcia „wadliwość statku”. Zostało ono kazuistycznie opisane i nie daje podstaw do utożsamiania go ze statkiem, który nie został odpowiednio wyczyszczony<sup>24</sup>. Ostatecznie nie jest zaskakujące, że sąd w sprawie *Nolan and Others v. TUI UK Ltd.* nie uznał wadliwości statku. Poszkodowani nie byli w stanie udowodnić winy przewoźnika, który posiadał odpowiedni plan działania na wypadek wystąpienia zakażenia na pokładzie statku i ostatecznie przegrali proces.

W sprawie *Swift & Others v. Fred Olsen Cruise Lines*<sup>25</sup> Sąd Apelacyjny podtrzymał orzeczenie sądu pierwszej instancji uznając winę przewoźnika za szkody na osobie pasażerów, którzy cierpieli na chorobę żołądkowo-jelitową spowodowaną zarażeniem norowirusem na pokładzie statku. W tym przypadku poszkodowani nie twierdzili, że wystąpiła wadliwość statku, ale udało im się udowodnić winę przewoźnika morskiego zgodnie z art. 3 Konwencji ateńskiej z 1974 r. Sąd uznał, że przewoźnik posiadał odpowiedni plan działania na

---

<sup>22</sup> M. Tsimplis, *Liability in respect of passenger claims and its limitation*, Journal of International Maritime Law, 2009 vol. 15, s. 129; B. Soyer, G. Leloudas, *Carriage of passengers by sea: a critical analysis of the international regime*, Michigan State International Law Review, 2018, vol. 26, s. 504-505; K. Lewins, *International carriage of passengers by sea*, Thomson Reuters 2016, s. 123; N. A. Martínez Gutiérrez, *Limitation of Liability in International Maritime Conventions*, Routledge 2011, s. 123.

<sup>23</sup> M. Tsimplis, *Liability...* *op. cit.*, s. 129; B. Soyer and G. Leloudas, *Carriage of passengers...*, *op. cit.*, s. 504-505; K. Lewins, *International carriage...*, *op. cit.*, s. 123.

<sup>24</sup> Art. 3 ust. 3 lit. c Konwencji ateńskiej z 2002 r. stanowi, że wadliwość statku oznacza jakąkolwiek dysfunkcję, awarię lub niezgodność z obowiązującymi przepisami bezpieczeństwa dotyczącą jakichkolwiek części statku lub jego wyposażenia, które wykorzystywane są: jako drogi ucieczki lub drogi ewakuacyjne, w celu umożliwienia pasażerom wejścia na statek i opuszczenie go; do zapewnienia napędu, sterowności i bezpieczeństwa żeglugi, do cumowania, kotwiczenia, przybijania do lub odbijania od nabrzeża lub kotwiczowiska, do opanowywania szkód po zatopieniu; lub do uruchamiania środków ratunkowych.

<sup>25</sup> [2016] EWCA Civ 785.

wypadek wystąpienia zakażenia na pokładzie statku jednak poszkodowani wykazali braki w jego implementacji. W ocenie sądu, nie można domagać się od przewoźnika zapewnienia statku, który byłby całkowicie wolny od jakichkolwiek patogenów. Samo wystąpienie norowirusa na pokładzie statku wycieczkowego nie może przesądzać o winie przewoźnika. Zeznania świadków przekonały jednak sąd, że w okolicznościach tej sprawy przewoźnik i jego podwładni dopuścili się licznych zaniedbań w implementacji planu zaradczego. W rezultacie brak podjęcia rozsądnych środków zaradczych przez przewoźnika i jego podwładnych spowodował rozwój zakażeń na pokładzie statku. W ocenie sądu plan zaradczy przewoźnika był odpowiedni, mimo że nie przewidywał obowiązkowej kwarantanny statku między rejsami. Zabezpieczenie odpowiedniego czasu w planie zaradczym na gruntowne czyszczenie statku było wystarczającym i rozsądnym środkiem ochronnym. Orzeczenie w sprawie *Swift & Others v. Fred Olsen Cruise Lines* zawiera jeszcze inną praktyczną wskazówkę dla przewoźników. Otóż Sąd Apelacyjny, niejako między wierszami, zasugerował, że przedstawienie dokumentacji obejmującej dwadzieścia pięć tomów z listami kontrolnymi podejmowanych przez załogę środków zaradczych nie jest dobrą taktyką procesową. Sąd zauważył, że opracowanie i przedstawienie pewnego rodzaju harmonogramu podsumowującego środki podjęte na pokładzie statku, który wskazałby sądowi najważniejsze elementy procesu wdrożenia planu zaradczego, byłoby znacznie lepszym rozwiązaniem<sup>26</sup>.

Mimo odmiennych rezultatów, obydwa wyroki sądów brytyjskich kształtują stabilną linię orzecznictwa w zakresie odpowiedzialności przewoźnika morskiego za szkody spowodowane zakażeniem wirusowym na pokładzie statku<sup>27</sup>. Odpowiedzialność przewoźnika będzie występowała w przypadku jego winy, którą udowodnić muszą poszkodowani. Samo wystąpienie zakażenia nie przesądza jeszcze o winie przewoźnika a ocenie sądowej poddane zostaną dwa elementy: rozsądny plan zaradczy przewoźnika oraz sposób jego implementacji.

## 2. SYTUACJA PRAWNA POSZKODOWANYCH W PRAWIE AMERYKAŃSKIM

Inaczej kształtuje się sytuacja prawna poszkodowanych na gruncie prawa amerykańskiego. Odpowiedzialność przewoźników pasażerskich za szkody na osobie opiera się na naruszeniu standardu należytej opieki nad pasażerem (ang. *reasonable care standard*). Choć w przeszłości orzecznictwo sądów amerykańskich wymagało od przewoźników dołożenia wyższej staranności, mając na

<sup>26</sup> M. Harvey, *Case Comment Swift v. Fred Olsen Cruise Lines*, *Journal of Personal Injury Law* 2016, s. 185.

<sup>27</sup> *Id.*, s. 187

uwadze niebezpieczny charakter ich działalności<sup>28</sup>, to ostatecznie w 1959 r. Sąd Najwyższy Stanów Zjednoczonych Ameryki orzekł, iż przewoźnik zobowiązany jest do sprawowania jedynie należytej opieki na tle okoliczności danej sprawy<sup>29</sup>. Ciężar dowodu naruszenia tego obowiązku spoczywa na poszkodowanym a odpowiedzialność przewoźnika może być kwotowo ograniczona<sup>30</sup>. W obliczu trudności związanych z dowodem braku sprawowania należytej opieki przez przewoźnika, poszkodowani starali się dochodzić swoich praw przed sądami wykorzystując m.in. teorię gwarancji użyteczności (ang. *warranty of merchantability*). W sprawie *Bird v. Celebrity Cruise Line, Inc.*<sup>31</sup> poszkodowana w wyniku zakażenia bakteryjnego twierdziła, że przewoźnik złamał gwarancję użyteczności serwowanych na pokładzie statku pokarmów. Sąd na Florydzie orzekł, że gwarancje w prawie morskim mogą być uznane tylko jeśli umowa wyraźnie na nie wskazuje a do ustalenia odpowiedzialności przewoźnika za szkody na osobie pasażerów konieczny jest dowód naruszenia standardu należytej opieki nad pasażerem.

W przypadku śmierci pasażera na morzu pełnym lub obcych wodach terytorialnych roszczenia pośrednio poszkodowanych ograniczone są Ustawą o śmierci na morzu pełnym z 1920 r. (*Death On High Seas Act, DOHSA*)<sup>32</sup>, która zawęży kompensację wyłącznie do szkód majątkowych<sup>33</sup>. Zgodnie z ustawą, zadośćuczynienie za szkodę niemajątkową dopuszczalne jest wyłącznie w przypadku wypadków lotniczych na morzu. Ustawa nie jest jednak stosowana w stosunku do szkód powstałych na stanowych wodach terytorialnych ani w przypadku uszkodzeniu ciała czy rozstroju zdrowia. W takich sprawach niektóre sądy wykluczały roszczenia o zadośćuczynienie za szkody spowodowane na wodach terytorialnych, mając na uwadze potrzebę wprowadzenia jednolitego reżimu prawnego w przypadku śmierci i uszkodzenia ciała<sup>34</sup>. Sąd Najwyższy Stanów Zjednoczonych przyznał jednak zadośćuczynienie za szkodę niemajątkową na podstawie prawa stanowego, uznając taką możliwość, skoro

---

<sup>28</sup> R. Force, A. F. Yiannopoulos, M. Davies, *Admiralty and Maritime Law*, vol. 1, Beard Books 2008, s. 378.

<sup>29</sup> *Kermarec v. Compagnie Generale Transatlantique*, 358 U.S. 625, 630 (1959).

<sup>30</sup> Do wysokości wartości statku i frachtu, a w przypadku szkód przekraczających ten limit, do wysokości kwoty odpowiadającej 420 USD przypadającej na każdą tonę statku, 46 U.S. Code § 30505-30506.

<sup>31</sup> 428 F.Supp.2d 1275 (2005).

<sup>32</sup> *Death On High Seas*, 46 U. S. C. §30301-30308.

<sup>33</sup> *Howard v. Crystal Cruises, Inc.* 41 F.3d 527, 1995 AMC 305 (9th Cir. 1994).

<sup>34</sup> *Chan v. Society Expeditions* Court of Appeals, 39 F.3d 1398 (1994). Taki kierunek orzeczniczy był zgodny z wyrokiem w sprawie *Miles v. Apex Marine Corp.* 498 U.S. 19 (1990), w której Sąd Najwyższy Stanów Zjednoczonych podkreślał potrzebę wprowadzenia jednolitego zakresu kompensacji szkody spowodowanej śmiercią marynarza niezależnie od stosowanej podstawy prawnej: DOHSA, Jones Act czy *general maritime law*.



Kongres Stanów Zjednoczonych nie ustanowił ustawowych reguł w zakresie kompensacji szkody wynikającej ze śmierci osoby niebędącej marynarzem na wodach stanowych<sup>35</sup>. Podobnie, sąd w Nowym Jorku zasądził *punitive damages* w przypadku zakażenia Legionellozą na pokładzie statku wycieczkowego, spowodowanego wadą filtra w basenie znajdującym się na statku<sup>36</sup>.

Przewoźnik pasażerski nie może wyłączyć umownie swojej odpowiedzialności<sup>37</sup>. Warunki przewozu mogą jednak zakazywać pozwów zbiorowych oraz zawierać klauzule jurysdykcyjne. W przypadku tych ostatnich, Sąd Najwyższy Stanów Zjednoczonych potwierdził, że istnieje silne domniemanie ważności takich postanowień w umowach przewozu pasażera drogą morską<sup>38</sup>. Są one zatem skuteczne, dopóki pasażerom nie uda się udowodnić ich rażącej niesprawiedliwości<sup>39</sup>. Innym czynnikiem negatywnie wpływającym na sytuację prawną poszkodowanych jest krótki termin przedawnienia roszczeń, który wynosi minimum rok<sup>40</sup>.

## WNIOSKI

Przyszłość pokaże czy powyższe kierunki orzecznictwa znajdą zastosowanie w przypadku ewentualnych roszczeń związanych z zakażeniem wirusem COVID-19. W przypadku stosowania Konwencji ateńskiej (1974 lub 2002) na poszkodowanych spoczywać będzie ciężar dowodu zawinienia przewoźnika. Podobnie, na gruncie prawa amerykańskiego poszkodowani będą musieli wykazać brak sprawowania należytej opieki nad pasażerem. Na skuteczność roszczeń pasażerów, przynajmniej tych, które dotyczyły szkód powstałych w początkach rozwoju pandemii, wpływ będzie miał fakt, że nowy patogen stanowił wtedy wielką niewiadomą. Nieznane były sposoby jego transmisji i skuteczne środki ochronne. Pierwsze wytyczne Światowej Organizacji Zdrowia w zakresie zapobiegania rozprzestrzeniania wirusa COVID-19 na pokładzie statków wydane zostały dopiero w lutym 2020 r. W pierwszych tygodniach rozwoju

---

<sup>35</sup> Wyrok Sądu Najwyższego w sprawie *Yamaha Motor Corp., U.S.A. v. Calhoun*, 516 U.S. 199, 116 S. Ct. 619, 133 L. Ed. 2d 578, 1996 AMC 305 (1996).

<sup>36</sup> *In re Horizon Cruises Litigation* 101 F. Supp. 2d 204 (S.D.N.Y. 2000).

<sup>37</sup> 46 U.S.C. § 30509.

<sup>38</sup> *Carnival Cruise Lines, Inc. v. Shute*, 499 U.S. 585, 111 S. Ct. 1522, 113 L. Ed. 2d 622, 1991 AMC 1697 (1991).

<sup>39</sup> R. Force, *Admiralty and Maritime Law*, Federal Judicial Center 2013, s. 122.

<sup>40</sup> T. A. Dickerson, *The Cruise Passenger's Rights and Remedies 2014: The COSTA CONCORDIA Disaster: One Year Later, Many More Incidents Both on Board Megaships and During Risky Shore Excursions*, Tulane Maritime Law Journal, 2014, vol. 38 (1), s. 568-569 oraz orzecznictwo tam przywołane.

pandemii nieznany był również fakt, że COVID-19 może być przenoszony przez osoby, które nie wykazują żadnych symptomów zakażenia<sup>41</sup>. Te okoliczności mogą utrudnić dochodzenie roszczeń przez poszkodowanych.

LIABILITY FOR PERSONAL INJURY OF PASSENGERS  
CAUSED BY THE OUTBREAK OF DISEASE AT A CRUISE SHIP.  
SOME REMARKS ON GROUNDS OF THE FOREIGN COURTS'  
CASE LAW

**Słowa kluczowe:** carrier's liability, passengers' carriage, personal injury, viral infection, disease

**Abstract**

In the beginnings of COVID-19 pandemic outbreak public opinion has been concentrated on the tragic events taking place at the cruise ships, where the new virus has spread substantially. It is not the first outbreak of the infectious disease at a cruise ship. The following article aims at presenting the relevant case law of the British courts that have considered carrier's liability for passengers' claims in relation to personal injury caused by the outbreak of gastrointestinal illnesses caused by the norovirus. Furthermore, the readers will be familiarized with the legal situation of injured passengers under the American law.

**BIBLIOGRAFIA**

- About the Vessel Sanitation Program*, <https://www.cdc.gov/nceh/vsp/desc/aboutvsp.htm>  
*Al Israel Airlines Ltd v. Tseng*, 525 US 155 (1999)  
Bagińska E., *Rola i ewolucja punitive damages (odszkodowania karnego) w prawie porównawczym*, [w:] M. Andrzejewski, L. Kociucki, M. Łączkowska, A. Schultz (red.), *Rozprawy z zakresu prawa cywilnego, Księga jubileuszowa Profesora Tadeusza Smyczyńskiego*, Toruń 2008  
Bert F., Scaioli G., Gualano M. R., Passi S., Specchia M. L., Cadeddu Ch., Viglianchino C., Siliquini R., *Norovirus outbreaks on commercial cruise ships: a systematic review*

---

<sup>41</sup> Na tę okoliczność zwraca uwagę M. Davies cytowany przez D. Madani, *Old maritime rules pose obstacles to lawsuits from Princess Cruise passengers*, 17.04.2020, <https://www.nbcnews.com/news/us-news/old-maritime-rules-pose-obstacles-lawsuits-princess-cruise-passengers-n1185791> [dostęp 10.06.2020].

- and new targets for the public health agenda*, Food and Environmental Virology 2014, vol. 6 (2)
- Bird v. Celebrity Cruise Line, Inc.*, 428 F.Supp.2d 1275 (2005)
- Carnival Cruise Lines, Inc. v. Shute*, 499 U.S. 585, 111 S. Ct. 1522, 113 L. Ed. 2d 622, 1991 AMC 1697 (1991)
- Chan v. Society Expeditions* Court of Appeals, 39 F.3d 1398 (1994)
- Cruise-Ship--Associated Legionnaires Disease*, November 2003--May 2004, <https://www.cdc.gov/mmwr/preview/mmwrhtml/mm5445a2.htm>
- Dąbrowiecki Z., Dąbrowiecka M., Olszański R., Siermontowski P., Józwiak D., *Syndrom chorego statku*, Polish Hyperbaric Research 2015, vol. 53, issue 4, doi: 10.1515/phr-2015-0025
- Death On High Seas*, 46 U.S.C. §30301-30308
- Dickerson T. A., *The Cruise Passenger's Rights and Remedies 2014: The COSTA CONCORDIA Disaster: One Year Later, Many More Incidents Both on Board Megaships and During Risky Shore Excursions*, Tulane Maritime Law Journal, 2014, vol. 38 (1)
- Force R., *Admiralty and Maritime Law*, Federal Judicial Center 2013
- Force R., Yiannopoulos A. F., Davies M., *Admiralty and Maritime Law*, vol. 1, Beard Books 2008
- Harvey M., *Case Comment Swift v. Fred Olsen Cruise Lines*, Journal of Personal Injury Law 2016
- Howard v. Crystal Cruises, Inc.*, 41 F.3d 527, 1995 AMC 305 (9th Cir. 1994)
- In re Horizon Cruises Litigation*, 101 F. Supp. 2d 204 (S.D.N.Y. 2000)
- Ito H., Hanaoka S., Kawasaki T., *The cruise industry and the COVID-19 outbreak*, Transportation Research Interdisciplinary Perspectives 2020, 5, <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S2590198220300476?token=D3385111BB8A2ABDB8BE6F12748147CF025BAEBC083478964C06955DAC9C5C2C7BA5AAEB2C9CB61B6A965611E16A9757&originRegion=eu-west-1&originCreation=20210516151902>
- Kak V., *Infections on Cruise Ships*, Microbiology Spectrum, August 2015, vol. 3, no. 4, doi: 10.1128/microbiolspec.IOL5-0007-2015
- Kermarec v. Compagnie Generale Transatlantique*, 358 U.S. 625, 630 (1959)
- Konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, 1974, sporządzona w Atenach dnia 13 grudnia 1974 r., Dz. U. z 1987 r. Nr 18, poz. 108
- Lewins K., *International carriage of passengers by sea*, Thomson Reuters 2016
- Madani D., *Old maritime rules pose obstacles to lawsuits from Princess Cruise passengers*, 17.04.2020, <https://www.nbcnews.com/news/us-news/old-maritime-rules-pose-obstacles-lawsuits-princess-cruise-passengers-n1185791>
- Mallapaty S., *What the cruise-ship outbreaks reveal about COVID-19*, Nature 26.03.2020, <https://www.nature.com/articles/d41586-020-00885-w>
- Martínez Gutiérrez N. A., *Limitation of Liability in International Maritime Conventions*, Routledge 2011
- McDonald v. Queen of the North (Ship)*, 2008 BCSC 1777
- Miles v. Apex Marine Corp.*, 498 U.S. 19 (1990)
- Myburgh P., *A successful substantivist carve-out?: The Athens Convention as uniform international law*, [https://law.nus.edu.sg/wps/pdfs/019\\_2018\\_Paul%20Myburgh.pdf](https://law.nus.edu.sg/wps/pdfs/019_2018_Paul%20Myburgh.pdf)

- Nesterowicz M., *Prawo turystyczne*, Warszawa 2012
- Nolan and Others v. TUI UK Ltd.*, [2016] 1 Lloyd's Rep. 211
- Sidhu v. British Airways*, (HL) [1997] 2 Lloyd's Rep 76; [1997] AC 430
- Soyer B., Leloudas G., *Carriage of passengers by sea: a critical analysis of the international regime*, Michigan State International Law Review, 2018, vol. 26
- Soyer B., Leloudas G., *Temporal Limits of the Athens Regime – Potential Conflicts Between International and Domestic Legal Regimes*, [w:] B. Soyer, A. Tettenborn (red.), *Maritime Liabilities in a Global and Regional Context*, Informa Law from Routledge 2019
- Swift & Others v. Fred Olsen Cruise Lines*, [2016] EWCA Civ 785
- Tardivel K., White S. B., Kornylu Duong K., *Cruise Ship Travel*, [w:] G. W. Brunette, J. B. Nemhauser (red.), *CDC Yellow Book 2020. Health Information for International Travel*, Oxford University Press 2019, <https://wwwnc.cdc.gov/travel/yellowbook/2020/travel-by-air-land-sea/cruise-ship-travel>
- Todd P., *Carriage of Passengers by Sea: Athens Convention and UK Implementation*, CreateSpace Independent Publishing Platform 2013
- Tsimplis M., *Liability in respect of passenger claims and its limitation*, Journal of International Maritime Law, 2009, vol. 15
- Yamaha Motor Corp., U.S.A. v. Calhoun*, 516 U.S. 199, 116 S. Ct. 619, 133 L. Ed. 2d 578, 1996 AMC 305 (1996)
- Zużewicz-Wiewiórowska I., *Zagadnienia prawne wycieczek morskich*, Prawo Morskie, 2011, t. XXVII