

Rozdział I. Odpowiedzialność za roszczenia morskie

1. Pojęcie wierzytelności i roszczeń morskich

Termin „wierzytelność” ma w prawie morskim różne znaczenie. Wyróżnia się wierzytelności morskie, wierzytelności uprzywilejowane, a także roszczenia morskie. Już na wstępie zaznaczyć należy, że pomiędzy tymi pojęciami nie można postawić znaku równości.

Zagadnienie to jest niezwykle istotne z punktu widzenia tematyki niniejszej publikacji z uwagi na fakt, że rodzaj roszczenia determinuje rodzaj postępowania mającego na celu realizację roszczeń morskich. Wierzytelności morskie są bowiem podstawą do wszczęcia postępowania zabezpieczającego w trybie aresztu statku, podczas gdy istnienie wierzytelności uprzywilejowanych uprawnia do wystąpienia z powództwem o zaspokojenie się ze statku morskiego. Z tego też względu zasadne jest omówienie w pierwszej kolejności poszczególnych definicji.

Pojęcie wierzytelności morskich (ang. *maritime claims*, franc. *créance maritime*) jest jedno i wynika z art. 1 ust. 1 Międzynarodowej Konwencji w sprawie zajęcia (aresztu) statków morskich, zwanej dalej konwencją aresztową¹. Konwencja ta wymienia enumeratywnie jakie wierzytelności mogą zostać uznane za wierzytelności morskie. „Wierzytelność morska” oznacza wierzytelność z jednego lub z kilku następujących tytułów:

- 1) szkoda wyrządzona przez jakiegokolwiek statek wskutek zderzenia lub w jakikolwiek inny sposób;
- 2) utrata życia lub uszkodzenie ciała spowodowane przez jakiegokolwiek statek lub w związku z eksploatacją jakiegokolwiek statku;
- 3) pomoc i ratownictwo;
- 4) umowa o używanie lub wynajęcie jakiegokolwiek statku zawarta w formie czarteru bądź w jakiegokolwiek innej formie;

¹ Dz.U. z 1976 r. Nr 39, poz. 229.

- 5) umowa o przewóz ładunku na jakimkolwiek statku zawarta w formie czarteru lub w jakiejkolwiek innej formie;
- 6) utrata lub uszkodzenie ładunku i bagażu przewożonego na jakimkolwiek statku;
- 7) awaria wspólna;
- 8) pożyczka *bodmeryjna*;
- 9) holowanie;
- 10) pilotaż;
- 11) rzeczy lub materiały dostarczone na statek w związku z jego eksploatacją lub utrzymaniem;
- 12) budowa, remont lub wyposażenie jakiegokolwiek statku albo opłaty za korzystanie z doku;
- 13) wynagrodzenie za pracę kapitanów, oficerów lub członków załogi;
- 14) wydatki kapitana, włączając w to wydatki załadowców, czarterujących lub agentów, poniesione w imieniu statku lub jego właściciela;
- 15) spory co do własności jakiegokolwiek statku;
- 16) spory między współwłaścicielami jakiegokolwiek statku co do jego własności, posiadania, eksploatacji lub korzyści z tego statku;
- 17) zastaw hipoteczny typu mortgage lub hipoteka morska jakiegokolwiek statku.

Powyższy katalog ma charakter zamknięty, co zostało potwierdzone w skąpym orzecznictwie polskim, mającym za przedmiot problematykę wierzytelności morskich, a mianowicie w postanowieniu Sądu Najwyższego z 15.7.2010 r. Zgodnie z tezą postanowienia „pojęcie «wierzytelność morska» zawarte w art. 1 Międzynarodowej Konwencji w sprawie zajęcia (aresztu) statków morskich podpisanej w Brukseli 10.5.1952 r. obejmuje jedynie wierzytelności wyszczególnione w tym przepisie”². Nie można zatem rozszerzyć tego katalogu o inne wierzytelności mające związek z uprawianiem żeglugi morskiej z uwagi na istnienie *numerus clausus* wierzytelności morskich.

Z uzasadnienia powyżej przywołanego orzeczenia Sądu Najwyższego wynika, że „autonomiczna wykładnia konwencyjnego pojęcia «wierzytelność morska» przemawiałaby za przyjęciem, że nie powinno dojść do rozszerzenia przyjętego katalogu, nawet w odniesieniu do uprzywilejowanych wierzytelności, ściśle związanych z eksploatacją statku, powszechnie powstających w następstwie umowy o świadczenie usług w porcie i zabezpieczonych uprawnien-

² IV CNP 6/10, Legalis.

niem o zbliżonym charakterze, do których zachodzi potrzeba stosowania tego rodzaju środka zabezpieczającego”³.

Jednoznaczne jest zatem, że jedynie wierzytelności wymienione w art. 1 Konwencji aresztowej stanowić mogą prawną podstawę do wszczęcia stosownego postępowania, tj. zajęcia (aresztu) statku morskiego, które ma również na celu dochodzenie roszczeń morskich. Dodatkowo spełniony musi być oczywiście warunek ratyfikowania Konwencji aresztowej przez państwo, którego banderę podnosi statek, który ma zostać zajęty. Dopiero łączne zaistnienie powyższych okoliczności rodzi po stronie wierzyciela uprawnienie do zatrzymania statku w trybie postępowania zabezpieczającego, jednakże te kwestie będą rozstrzygane na łamach kolejnego rozdziału.

Zdaniem W. Adamczaka polskie tłumaczenie z oryginalnych tekstów Konwencji określenia *maritime claims* jest nieprecyzyjne bowiem, w ocenie tego autora, bardziej odpowiednim byłby termin „roszczenia morskie”, odpowiadający terminologii stosowanej przez art. 730 KPC⁴. Należy podzielić to stanowisko, wskazując jednocześnie, że nie bez znaczenia jest fakt, iż Konwencja aresztowa stanowi kompromis pomiędzy systemem prawa kontynentalnego a *common law*, bowiem uwzględnia zarówno angielski *morgecz*, jak i hipotekę morską w jej kontynentalnym znaczeniu.

Jedynie na marginesie wskazuje się, że art. 730 § 1 KPC w brzmieniu sprzed nowelizacji z 2004 r.⁵ (a zatem w brzmieniu komentowanym przez W. Adamczaka) przewidywał możliwość zabezpieczenia roszczenia, którego dochodzić można w sądzie powszechnym lub przed sądem polubownym, (...) jeżeli roszczenie jest wiarygodne, a brak zabezpieczenia mógłby wierzyciela pozbawić zaspokożenia. Tymczasem przepis ten w obecnej regulacji przewiduje możliwość żądania zabezpieczenia w każdej sprawie cywilnej podlegającej rozpoznaniu przez sąd lub sąd polubowny.

W poprzednim stanie prawnym sąd mógł wydać zarządzenie tymczasowe dla zabezpieczenia roszczenia. Wobec takiej redakcji art. 730 § 1 KPC podnoszono w piśmiennictwie, że zabezpieczenia można żądać jedynie w przypadku, gdy zainteresowany zmierza do uzyskania orzeczenia zasądzającego świadczenie. Tym samym, nie było to możliwe w sprawach, których przedmiotem było

³ *Ibidem*.

⁴ W. Adamczak, Areszt statku w świetle konwencji brukselskiej, TMG 1975, Nr 4, s. 479.

⁵ Ustawa z 2.7.2004 r. o zmianie ustawy Kodeks postępowania cywilnego i niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 172, poz. 1804).

ustalenie lub ukształtowanie stosunku prawnego, bowiem przedmiotem zabezpieczenia było prawo, a nie roszczenie⁶.

Z kolei zdaniem K. Korzana istniało pewne odstępstwo od tej zasady polegające na uznaniu, że w sprawach o ustalenie i ukształtowanie prawa lub stosunku prawnego, zabezpieczenie jest możliwe jedynie w przypadku, gdy przepis szczególnie *expressis verbis* to przewidywał, bowiem art. 730 § 1 KPC takich spraw nie obejmował⁷.

Nowelizacja Kodeksu postępowania cywilnego doprowadziła zatem do poszerzenia spraw, w których dopuszczalne jest wydanie zabezpieczenia. Sformułowanie „w każdej sprawie cywilnej” podkreśla, że „zabezpieczenie może być orzeczone w każdym procesie (czyli zarówno o świadczenie, jak i ustalenie oraz ukształtowanie) oraz w każdym postępowaniu nieprocesowym”⁸.

Mimo że termin „roszczenie” został pominięty w art. 730 KPC, pojawił się w dodanym art. 730¹ § 1 KPC, według którego przesłanką udzielenia zabezpieczenia jest uprawdopodobnienie roszczenia. Nie chodzi tu o „roszczenie w znaczeniu procesowym rozumiane jako twierdzenie o istnieniu normy prawnej ogólnej, z której wynika istnienie prawa podmiotowego lub interesu, przedstawione sądowi w celu udzielenia ochrony temu prawu lub interesowi. Do udzielenia zabezpieczenia konieczne jest więc uprawdopodobnienie istnienia roszczenia w znaczeniu materialnoprawnym, przy czym pojęcie to należy rozumieć bardzo szeroko i obejmować można nim również prawa podmiotowe i chronione prawem interesy”⁹.

Wracając jednakże do zagadnienia wierzytelności, wskazać należy, że według Konwencji aresztowej powstają one z następujących tytułów:

- 1) szkód wyrządzonych w trakcie eksploatacji przez statek innemu statkowi, urządzeniom lub osobom fizycznym oraz awarii wspólnej;
- 2) usług świadczonych na rzecz statku tj. pomocy i ratownictwa, pilotażu, holowania, budowy i remontu statku oraz wydatków kapitana związa-

⁶ M. Uliasz, Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz do nowelizacji, Warszawa 2005, wersja elektr., komentarz do art. 730 KPC, uwaga 2.

⁷ K. Korzan, Sądowe postępowanie zabezpieczające i egzekucyjne w sprawach cywilnych, Warszawa 1986, s. 24 i n.

⁸ T. Spyra, Komentarz do ustawy z 2.7.2004 r. o zmianie ustawy – Kodeks postępowania cywilnego oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2004 r. Nr 172, poz. 1804), LEX/el., 2005, komentarz do art. 730 KPC, uwaga 2.

⁹ A. Jakubecki, Postępowanie zabezpieczające w sprawach z zakresu prawa własności intelektualnej, Kraków 2000, s. 198 i n., [w:] M. Uliasz, Kodeks..., uwaga 4.

nych z eksploatacją statku, a także towarów dostarczonych na statek w związku z jego eksploatacją;

- 3) umów morskich, czyli umów czarterowych, oraz o przewóz ładunku lub pasażerów;
- 4) umów o pracę na statku;
- 5) spory o własność statku;
- 6) ograniczonych praw rzeczowych, czyli hipoteki morskiej oraz *mortgage*.

Należy zauważyć, że wierzytelności morskie wymienione w Konwencji arestowej nie są pojęciem tożsamym z wierzytelnościami uprzywilejowanymi (przywilejami) określonymi w art. 91 KM. Jak bowiem zwracał uwagę Sąd Najwyższy w uzasadnieniu swojego orzeczenia w sprawie IV CNP 6/10, wykładnia pojęcia „wierzytelność morska” nie powinna być rozszerzona o uprzywilejowane wierzytelności.

2. Przywilej morski

Institucja przywileju morskiego była znana już w starożytności. Wyraz „przywilej” pochodzi od łacińskiego *privilegium*, które powstało z połączenia *lex* i *privus*. W pierwotnym prawie rzymskim przywilej był zwykłym prawem pierwszeństwa, który przysługiwał określonym wierzycielom przy sprzedaży rzeczy dłużnika, a to ze względu na sprawiedliwość. Co więcej, doktryna uważa, że idea faworyzowania pewnych wierzycieli istniała jeszcze przed instytucją przywilejów¹⁰.

Przywileje są przykładem praw zastawniczych, obok hipoteki i zastawu. Warto wspomnieć, iż przywilej występuje zarówno w prawie cywilnym, jak i morskim. Przez prawo zastawnicze F. Zoll rozumie „moc daną zastawnikowi (wierzycielowi) zaspokojenia oznaczonej wierzytelności z obcego prawa majątkowego w razie niewypełnienia obowiązku przez dłużnika, a to z pierwszeństwem, uzasadnionym powstaniem prawa zastawniczego”¹¹. Prawa zastawnicze, według tego autora, to prawa polegające na tym, że wierzyciel już z mocy samej ustawy może pewne roszczenie zaspokoić z przedmiotu majątkowego, należącego do innej osoby, z pierwszeństwem przed innymi wierzycielami¹². W ocenie W. Adamczaka niektórzy autorzy uważają, że dzisiejsza instytucja

¹⁰ W. Adamczak, Z. Godecki, Przywileje na statku..., s. 9.

¹¹ F. Zoll, Prawo cywilne w zarysie, Warszawa 1921, s. 216.

¹² *Ibidem*.

przywilejów na statku wywodzi się z prostej linii z prawa rzymskiego¹³, inni natomiast są zdania, że taki rodowód jest „trochę więcej niż fikcją”¹⁴.

Jak już wskazano powyżej, przywilej jest prawem zastawniczym, które „idzie za rzeczą” stąd też wynika jego skuteczność *erga omnes*. Zgodnie z treścią art. 90 § 1 i 2 KM wierzytelom, których wierzytelności są uprzywilejowane, przysługuje ustawowe prawo zastawu na statku morskim, bez względu na zmianę właściciela i dobrą wiarę jego nabywcy, a także pierwszeństwo przed wszystkimi innymi wierzytelami.

Wobec powyższego, należy się zastanowić, czy przywilej jest ograniczonym prawem rzeczowym ciężącym na statku? Przede wszystkim, art. 244 § 1 KC określa katalog ograniczonych praw rzeczowych i nie wymienia w swej treści przywileju. Jednakże z art. 90 KM można wywnioskować, że przywilej został zakwalifikowany jako ustawowe prawo zastawu. Zatem nie było potrzeby wprowadzenia przywileju jako odrębnego ograniczonego prawa rzeczowego, bowiem jest on ustawowym prawem zastawu, a zastaw mieści się w katalogu art. 244 § 1 KC. Co więcej, Kodeks morski (uchwalony w 1961 r.) powstał wcześniej niż Kodeks cywilny (uchwalony w 1964 r.). Argument ten przemawia na korzyść teorii o celowym pominięciu przywileju przez twórców Kodeksu cywilnego w jego art. 244 § 1 KC. Zatem ustawodawca nie miał potrzeby wprowadzania przywileju jako odrębnego ograniczonego prawa rzeczowego, gdyż przywilej jest ustawowym prawem zastawu, a zastaw mieści się w katalogu art. 244 § 1 KC. Co więcej, jak zauważa J. Młynarczyk, jest to specyficzna instytucja prawa morskiego¹⁵. Nie występuje zatem w stosunkach niezwiązanych z żeglugą morską.

Jednakże przywilej jest bardziej skuteczny od zastawu z tego względu, że daje wierzytelowi uprawnienie do zaspokojenia się z obciążonej rzeczy bez względu na dobrą wiarę nabywcy statku. Co więcej, zapewnia on ochronę określonym wierzytelnościom, choćby właściciel statku nie był osobiście dłużnikiem. Z uwagi na przysługujące im prawo pierwszeństwa, przywileje pozwalają, aby wierzytelności uprzywilejowane wyprzedzały wszystkie inne wierzytelności.

Istotne jest, że przywileje morskie powstają wyłącznie w drodze ustawy, z chwilą powstania wierzytelności, którą zabezpieczają. Wykluczona jest zatem

¹³ S. Carrus, *Les privilèges sur le navire pour fournitures et réparations*, Paris 1928, s. 9 i n., [w:] W. Adamczak, Z. Godecki, *Przywileje na statku...*, s. 10.

¹⁴ W. Endemann, *Handbuch des Deutschen Handels-See und Wechselrecht*, B. IV, Leipzig, 1984, s. 302, [w:] W. Adamczak, Z. Godecki, *Przywileje na statku...*, s. 10.

¹⁵ J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 2002, s. 319.

umowa lub jakakolwiek inna czynność prawna pomiędzy dłużnikiem a wierzycielem.

Przywileje są prawem akcesoryjnym i nie mogą istnieć bez wierzytelności, którą zabezpieczają. Przywilej będzie więc dzielił los zabezpieczonej wierzytelności. Cechą niewątpliwie odróżniającą przywileje od hipoteki jest niejawnosć, bowiem ich powstanie z mocy prawa wiąże się z brakiem obowiązku dokonania wpisu w rejestrze. Oznacza to trudności w określeniu czy określony statek w danej chwili obciążony jest przywilejem czy też nie. Przywileje, z uwagi na przysługujące im prawo pierwszeństwa oraz niejawnosć, stanowią pewne niebezpieczeństwo dla hipoteki morskiej w postaci zmniejszenia realności zabezpieczenia wierzytelności hipotecznej.

Warto w tym miejscu wskazać, że przywileje morskie obciążają jedynie określony katalog wierzytelności, związany ściśle z uprawianiem żeglugi morskiej. Przywilej stanowi zatem zabezpieczenie wierzytelności z cechą pierwszeństwa. Rodzaj wierzytelności determinuje bowiem pierwszeństwo jej zaspokojenia.

Kodeks morski w art. 91 wskazuje zamknięty katalog wierzytelności uprzywilejowanych. Faktycznie stanowią one odzwierciedlenie listy wynikającej z Konwencji Międzynarodowej o ujednostajnieniu niektórych zasad, odnoszących się do przywilejów i hipotek morskich, podpisanej w Brukseli 10.4.1926 r.¹⁶

Uprzywilejowane są wierzytelności z tytułu:

- 1) należnych państwu kosztów sądowych, nie wyłączając kosztów egzekucji sądowej; wydatków poniesionych we wspólnym interesie wierzycieli na zachowanie statku lub w celu sprzedaży statku i podziału uzyskanej ceny; opłat tonażowych, latarniowych lub portowych oraz innych opłat i świadczeń publicznych tego rodzaju; opłat pilotowych oraz kosztów nadzoru i zachowania statku powstałych od chwili jego wejścia do ostatniego portu;
- 2) umów o pracę na statku zawartych z kapitanem, innymi członkami załogi i osobami zatrudnionymi w obsłudze statku;
- 3) wynagrodzenia za ratownictwo oraz udziału statku w awarii wspólnej;
- 4) wynagrodzenia szkody wyrządzonej zderzeniem statków lub innymi wypadkami morskimi, jak również szkody wyrządzonej w portowych urządzeniach, dokach i drogach żeglugowych; odszkodowania za śmierć,

¹⁶ Dz.U. z 1937 r. Nr 33, poz. 260.

uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia pasażerów i członków załogi; uszkodzenia za utratę lub uszkodzenie ładunku bądź bagażu;

- 5) umów zawartych lub innych czynności prawnych podjętych przez kapitana, w granicach jego ustawowego umocowania, w czasie przebywania statku poza portem macierzystym, dla rzeczywistych potrzeb konserwacji statku lub kontynuowania podróży, bez względu na to, czy kapitan jest równocześnie armatorem lub właścicielem statku oraz czy roszczenie przysługuje jemu samemu czy dostawcom, osobom naprawiającym statek, pożyczkodawcom lub innym kontrahentom.

S. Matysik zasadnie wskazuje, że „przywileje – oprócz przysługującego im pierwszeństwa przed innymi wierzytelnościami (nawet zabezpieczonymi zastawem) – nie są sobie równe i mają kolejną rangę względem siebie wzajemnie oraz muszą być spłacone (zaspokojone) w kolejności wyliczonych wyżej grup”¹⁷.

W odróżnieniu od innych praw zastawniczych, przywileje nie ulegają przedawnieniu. Ich byt ma charakter tymczasowy, gdyż wygasają one po upływie ustawowo określonego terminu i w zależności od rodzaju przywileju będzie to, co do zasady, 1 rok lub 6 miesięcy w przypadku umów lub innych czynności prawnych zawieranych przez kapitana. Jednakże wygaśnięcie przywileju nie ma wpływu na istnienie wierzytelności, którą zabezpiecza, powodując jedynie utratę uprzywilejowanego charakteru tej wierzytelności. Podobnie kwestia wymagalności wierzytelności nie ma znaczenia dla obciążającego ją przywileju, co jednak wiąże się z możliwością dochodzenia swoich praw przez wierzyiciela dopiero w momencie gdy wierzytelność stanie się wymagalna. Decydujący dla powstania przywileju jest zatem moment powstania wierzytelności, a nie chwila, z którą staje się ona wymagalna.

Przedmiotem przywilejów morskich jest statek oraz pewne określone okoliczności. W. Sowiński uważa, że przywileje morskie ciążyą na majątku morskim właściciela statku¹⁸. O koncepcji majątku morskiego będzie mowa w kolejnym rozdziale, wobec czego w tym miejscu można jedynie wskazać, iż zdaniem doktryny na majątek morski składa się statek i fracht. Natomiast jak słusznie zauważa J. Młynarczyk, akcja wierzyiciela uprzywilejowanego np. w postaci zatrzymania statku i egzekucji, będzie skuteczna także wtedy, gdy armator nie bę-

¹⁷ S. Matysik, Prawo morskie. Zarys systemu, t. I, Zakład Narodowy Imienia Ossolińskich Wydawnictwo 1971, s. 184.

¹⁸ W. Sowiński, Konwencje brukselskie 1924 r. i 1926 r. dotyczące prawa morskiego, Warszawa 1938, s. 34, [w:] J. Łopuski, Prawo morskie, t. II 1, Bydgoszcz 1998, s. 175.

dzie osobiście dłużnikiem uprzywilejowanej wierzytelności. Przywilej bowiem ciąży na statku i jego wierzytelnościach¹⁹.

Przywilej rozciąga się m.in. na fracht, odszkodowanie należne statkowi, udział statku w awarii wspólnej i wynagrodzenie należne statkowi za ratownictwo. Istotne jest, że przywileje ciążą na wszystkich częściach składowych statku, które istnieją w chwili powstania przywileju. Natomiast nie mają wpływu na istnienie przywilejów wszelkie zmiany dokonywane na statku w ramach jego normalnej eksploatacji. Oznacza to, że przedmiotem przywilejów morskich może być każdy statek morski z wyłączeniem wynikającym z art. 6 § 1 KM, tj. jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji oraz statków pełniących specjalną służbę państwową (art. 5 § 2 KM). Przywileje nie mogą również powstać na rzeczach, które utraciły charakter statku morskiego, np. wrakach, statkach-muzeach.

Zwraca się uwagę, że zaspokojenie wierzycieli uprzywilejowanych odbywa się, tak samo jak zaspokojenie wierzyciela hipotecznego, czyli w trybie przepisów Kodeksu postępowania cywilnego. Z uwagi na fakt, że przywileje powstać mogą zarówno na statku wpisanym, jak i niewpisanym do rejestru okrętowego, stosuje się odpowiednio przepisy o egzekucji z nieruchomości lub z rzeczy ruchomych. Przywilej także wynika ze stosunku obligacyjnego pomiędzy osobami fizycznymi, obciąża natomiast rzecz mogącą być własnością lub w użytkowaniu jednego z podmiotów stosunku zobowiązaniowego.

Należy zauważyć, że wierzytelności morskie wymienione w Konwencji arestowej nie są pojęciem tożsamym z wierzytelnościami uprzywilejowanymi (przywilejami) określonymi w art. 91 KM, o których będzie mowa w dalszej kolejności. Jak bowiem zwracał uwagę Sąd Najwyższy w uzasadnieniu swojego orzeczenia w sprawie IV CNP 6/10, wykładnia pojęcia „wierzytelność morska” nie powinna być rozszerzona o uprzywilejowane wierzytelności.

Jedynie na marginesie wskazuje się, że przywileje określone w art. 91 KM są wiernym odbiciem wierzytelności uprzywilejowanych wymienionych w art. 2 Konwencji o przywilejach. Nie ma zatem potrzeby, aby obie wyżej wskazane konwencje regulowały tę samą materię, mimo że zarówno wierzytelności morskie, jak i przywileje, wynikają z eksploatacji statku.

Należy zwrócić uwagę także na istnienie różnic w terminologii angielskiej dotyczącej pojęć: wierzytelności morskie i roszczenia morskie. Otóż wierzytelność morska w Konwencji arestowej określona jest mianem *maritime claim*,

¹⁹ J. Młynarczyk, Prawo morskie..., s. 76.

natomiast wierzytelności uprzywilejowane w Konwencji dotyczącej przywilejów to *maritime liens*.

Z definicji przywileju (*maritime lien*) wynika, że jest on uprzywilejowanym roszczeniem na majątku morskim. Konwencja o przywilejach stanowi w art. 2, że „na statku, na frachcie morskim za podróż podczas której powstała uprzywilejowana wierzytelność oraz na przynależnościach statku i frachtu morskiego nabytego od początku podróży, są uprzywilejowane:

- 1) koszty sądowe, należne Państwu i wydatki, poniesione we wspólnym interesie wierzyteli na konserwację statku, lub na koszty przeprowadzenia sprzedaży i podziału uzyskanej ceny; opłaty tonażowe, latarniane, albo portowe, oraz inne tego rodzaju opłaty i podatki publiczne; opłaty pilotowe, koszty nadzoru i konserwacji od chwili wejścia statku do ostatniego portu;
- 2) wierzytelności, powstałe z umowy o najem z kapitanem, załogą i innymi osobami przyjętymi do służby na statek;
- 3) wynagrodzenia, należne za ratowanie i pomoc oraz składki należne od statku w awariach wspólnych;
- 4) odszkodowania za zderzenia i inne wypadki nawigacyjne, jak również za szkody, wyrządzone urządzeniom portowym, docom i drogom żeglownym; odszkodowania za uszkodzenia cielesne pasażerów i załogi; odszkodowania za straty lub awarie ładunku lub bagaży;
- 5) wierzytelności, powstałe z zawartych umów lub transakcji, dokonanych przez kapitana poza portem macierzystym, na mocy jego ustawowych pełnomocnictw, dla rzeczywistych potrzeb konserwacji statku lub kontynuowania podróży, bez względu na to czy kapitan jest, czy nie jest równocześnie właścicielem statku i, czy jest to jego wierzytelność, czy dostawców, naprawiających, pożyczających, lub innych kontrahentów”.

Istnieją jednak pewne podobieństwa pomiędzy wierzytelnościami morskimi a przywilejami. Punktem wyjścia dla rozważań na ten temat będzie Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie (LLMC) z 1976 r. w brzmieniu przyjętym w Protokole z 1996 r., obowiązującym Polskę od czerwca 2015 r.²⁰ Określenie *maritime claims* zostało w tej Konwencji przetłumaczone w sposób sugerowany przez W. Adamczaka, czyli jako roszczenia morskie. Jednakże katalog tych roszczeń nie pokrywa się z katalogiem występującym w Konwencji arestowej ani w Konwencji o przywilejach. Artykuł 2

²⁰ Dz.U. z 2012 r. poz. 146.

ust. 1 omawianej Konwencji stanowi, że „roszczenia stwarzające podstawę do ograniczenia odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez statek to:

- 1) roszczenia z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała albo utraty lub uszkodzenia mienia (łącznie z uszkodzeniem urządzeń portowych, basenów, dróg wodnych i oznakowań nawigacyjnych), które zdarzyły się na statku lub w bezpośrednim związku z eksploatacją statku albo akcjami ratowniczymi, oraz z tytułu innych szkód wynikłych w ich konsekwencji;
- 2) roszczenia z tytułu szkody wynikłej z opóźnienia w przewozie morzem ładunku, pasażerów lub ich bagażu;
- 3) roszczenia z tytułu innych szkód spowodowanych naruszeniem praw innych niż prawa wynikające z umów, powstałych w bezpośrednim związku z eksploatacją statku lub akcjami ratowniczymi;
- 4) roszczenia z tytułu podniesienia, usunięcia, zniszczenia lub uczynienia nieszkodliwym statku, który zatonął, stał się wrakiem, wszedł na mieliznę lub został porzucony, wraz ze wszystkim, co znajduje się lub znajdowało się na takim statku;
- 5) roszczenia z tytułu usunięcia, zniszczenia lub uczynienia nieszkodliwym ładunku statku;
- 6) roszczenia innej osoby niż osoba odpowiedzialna z tytułu środków podjętych dla uniknięcia lub ograniczenia szkody, za którą osoba odpowiedzialna może ograniczyć swoją odpowiedzialność zgodnie z niniejszą konwencją oraz dalszych szkód wyrządzonych przez te środki”.

Powyższy katalog roszczeń morskich ma charakter zamknięty, podobnie jak i katalogi wymienione w omawianych powyżej Konwencjach. Ewidentnie rzuca się w oczy brak ograniczenia odpowiedzialności w stosunku do roszczeń wynikających z umów związanych z działalnością statku morskiego takich jak pilotaż, holowanie czy umowy zawierane przez kapitana poza portem macierzystym. Wszak Konwencja LLMC dotyczy jedynie szkód wyrządzonych przez statek w związku z jego eksploatacją. Nie można zatem dochodzić ograniczenia odpowiedzialności ani z tytułu wierzytelności morskich opisanych w art. 1 Konwencji arestowej, ani też z tytułu przywilejów morskich opisanych w art. 2 Konwencji o przywilejach.

Jak zauważa K. Kochanowski, na statku zajęтым w trybie postępowania zabezpieczającego, nie musi, ale może ciążyć ograniczone prawo rzeczowe (przywilej morski). Przecież katalog wierzytelności morskich znajdujący się w art. 1 Konwencji arestowej obejmuje 17 pozycji, podczas gdy lista przywilejów mor-

skich ograniczona jest jedynie do 5 kategorii, z których część nie jest wcale wierzytelnościamiorskimi²¹.

Zarówno Konwencja LLMC, jak i Konwencja dotycząca przywilejów i hipotek morskich pozostawały, zdaniem *J. Łopuskiego*, pod silnym wpływem koncepcji majątku morskiego. Być może stąd właśnie wynika zbieżność „pomiędzy zobowiązaniami, w odniesieniu do których odpowiedzialność armatora jest ograniczona, a wierzytelnościami zabezpieczonymi przywilejem na statku – zachodzi według przepisów powyższych konwencji, a także Kodeksu morskiego – wzajemne uzupełnianie się, jeżeli nawet nie całkowite, to w każdym razie w dużym zakresie”²².

Niemniej dla porównania wierzytelności morskich i przywilejów warto wskazać, że obie instytucje związane są z uprawianiem żeglugi statkiem morskim. Wierzytelności morskie stanowią podstawę prawną do zajęcia statku w trybie aresztu. Natomiast przywileje morskie sprowadzają się do przyznania pewnej grupie wierzycieli szczególnych uprawnień względem statku morskiego. Polegają one głównie na przyznaniu określonego pierwszeństwa przy egzekucji prowadzonej z mienia obciążonego przywilejem²³. Tego pierwszeństwa nie ma zaś przy wierzytelnościach morskich. Przywilej wynika z określonego stosunku obligacyjnego, jednakże jest prawem zastawniczym, które idzie za statkiem. Natomiast wierzytelność morska jest *stricte* stosunkiem obligacyjnym.

Relacja pomiędzy omawianymi pojęciami wierzytelności morskich i roszczeń morskich oraz wierzytelności uprzywilejowanych kształtuje się odmiennie w zależności od materii regulowanej przez przepisy określonych międzynarodowych konwencji. Inaczej wygląda także kwestia odpowiedzialności za roszczenia morskie oraz wierzytelności uprzywilejowane. Wierzytelności morskie i wierzytelności uprzywilejowane nie stanowią podstawy do ograniczenia odpowiedzialności, o czym będzie jeszcze mowa.

Przedstawione powyżej pojęcia są oczywiście tożsame dla wszystkich państw, które ratyfikowały omawiane wyżej konwencje. Co do zasady, dotyczy to również systemu anglosaskiego. Wyjątkiem jest instytucja przywilejów, która jest odmiennie unormowana w prawie brytyjskim i amerykańskim z uwagi na fakt, że państwa te nie ratyfikowały Konwencji o przywilejach.

²¹ K. Kochanowski, *Areszt statku morskiego*, Gdańsk 2008 (niepubl.), s. 205–206.

²² J. Łopuski, *Odpowiedzialność za szkodę...*, s. 133.

²³ W. Adamczak, Z. Godecki, *Przywileje na statku i hipoteka morska*, Gdańsk 1998, s. 15.

Warto zatem dla porównania zwrócić uwagę na regulację przywilejów w krajach anglosaskich. Otóż nie jest do końca znany rodowód przywilejów (*maritime liens*) w Anglii. Z powstaniem przywilejów w krajach anglosaskich wiązą się dwie teorie: teoria personifikacji i teoria proceduralna. Sądy brytyjskie niewątpliwie preferowały teorię proceduralną, według której przywileje związane są z arestem statku. Nieobecność właściciela statku implikowała to, że sam statek „odpowiadał” i był sprzedawany w trybie egzekucji, a uzyskaną kwotę dzielono pomiędzy wierzycieli. Zatem w świetle teorii proceduralnej przywilej morski jest czymś w rodzaju środka proceduralnego w postępowaniu przeciwko właścicielowi statku, a jego celem jest zmuszenie go do stawieństwa przed sądem²⁴.

Za przeniesieniem odpowiedzialności na statek przemawia chociażby niejawność przywilejów, bowiem jak już była mowa, zdarzyć się może sytuacja, że właściciel nie ma wiedzy o obciążeniu jego statku. Dodatkowo, często wierzytelność powstaje na skutek działań osoby, która posługuje się statkiem, a nie czynności podejmowane przez jego właściciela. Wobec czego, nie jest zasadne, aby właściciel ponosił odpowiedzialność z pozostałych składników swojego majątku. W takim przypadku należałoby ograniczyć odpowiedzialność do wartości samego statku, który odpowiada za powstałe zobowiązania.

Z uwagi na fakt, że Wielka Brytania nie jest stroną Konwencji o przywilejach i hipotece morskiej, katalog wierzytelności uprzywilejowanych jest kształtowany przez prawo wewnętrzne. Określa go *Supreme Court Act*, zgodnie z którym uprzywilejowane są wierzytelności z tytułu: 1) wynagrodzenia kapitana, 2) wynagrodzenia członków załogi, 3) wydatki kapitana, 4) ratownictwa, 5) szkód spowodowanych przez statek, 6) pożyczki bodmeryjnej, 7) *respondentia*²⁵ – umowa pożyczki pod zastaw ładunku (pożyczka bodmeryjna i *respondentia* są już roszczeniami przestarzałymi). Powyższa lista stanowi ograniczony katalog tradycyjnych wierzytelności uprzywilejowanych.

Prawo Wielkiej Brytanii i innych państw Wspólnoty *Commonwealth* przewiduje także inne roszczenia morskie, które mogą być dochodzone w postępowaniu *in rem*, ale nie są uprzywilejowane. Określa się je mianem *statutory rights in rem* i są one również rozpoznawane przez Sąd Admiralicji. Są to m.in. roszczenia z tytułu usług świadczonych na rzecz statku albo szkód wyrządzonych

²⁴ G. Price, *The law of maritime liens*, London 1940, s. 5 i n.; P. Knorr, *Das Internationale Brüssler Übereinkommen über Schiffsgläubigerrechte von 1967 im künftigen deutschen Recht*, Hamburg 1969, s. 61, [w:] W. Adamczak, Z. Godecki, *Przywileje na statku...*, s. 12–13.

²⁵ Zob. <http://legal-dictionary.thefreedictionary.com/Respondentia>.

przez statek, roszczeń z tytułu „potrzeb” statku (*necessaries*) (bunkier, dostawy, naprawy, dostawy, holowanie), roszczeń z tytułu uszkodzenia ładunku, awarii wspólnej. Roszczenia te dają podstawę do arestru statku w postępowaniu *in rem*. W przeciwieństwie do przywilejów morskich, *statutory rights in rem* nie powstają razem z roszczeniem, nie „idą za statkiem” (są one pomijane w przypadku formalnej sprzedaży statku zanim procedura *actio in rem* zostanie wszczęta w związku z realizacją tych roszczeń). Klasyfikacja roszczeń następuje przed realizacją hipoteki na statku w procesie sądowej sprzedaży przymusowej²⁶. W. Tetley postrzega *statutory rights in rem* jako czystą procedurę, której funkcja sprowadza się do nadania powodowi możliwości skorzystania z określonego typu roszczenia morskiego prawa do arestru statku w postępowaniu *in rem* jako zabezpieczenia tego roszczenia²⁷.

W. Tetley wskazuje na trzy różnice pomiędzy *statutory rights in rem* a przywilejami morskimi. Pierwsza sprowadza się do tego, że *statutory rights* powstają jedynie w czasie wydania nakazu w postępowaniu *in rem* w Zjednoczonym Królestwie, podczas gdy przywileje morskie powstają w chwili świadczenia usług lub wyrządzenia szkody statkowi zainteresowanemu. Po drugie, roszczenie zabezpieczone przez *statutory right in rem*, w przeciwieństwie do przywilejów morskich, nie podąża za statkiem w przypadku zmiany właściciela. Kwestia ta jest uregulowana przez sekcję 20(2)(e)-(r) SCA 1981 (włączając roszczenia *statutory rights in rem*); roszczenie może być jedynie wniesione przeciwko statkowi, jeśli osoba, która byłaby odpowiedzialna z tytułu roszczenia w postępowaniu *in personam* („odpowiednia osoba”), była właścicielem, czarterującym lub osobą sprawującą kontrolę nad statkiem kiedy powstała podstawa postępowania. Dodatkowo, „odpowiednia osoba” musi być, w czasie wniesienia *actio in rem*, również prawnym właścicielem (*beneficial owner*) wszystkich udziałów w statku lub czarterującym na czas. W końcu roszczenie uprzywilejowane ma pierwszeństwo w stosunku do roszczeń z tytułu *statutory rights in rem* w czasie sprzedaży przymusowej statku²⁸.

²⁶ W. Tetley, Arrest, Attachment and Related Maritime Law Procedures, Tulane Law Review 1895–1995, s. 1910–1911.

²⁷ Ibidem, s. 1910: Under English maritime law, maritime liens are limited to salvage, damage, seamen's and master's wages, master's disbursements, bottomry, and respondentia (the last two being virtually obsolete). A statutory right in rem, on the other hand, is a pure procedure, the function of which is to confer on a claimant having a certain type of maritime claim the right to arrest the vessel in an action in rem as security for that claim.

²⁸ Ibidem, s. 1911: The statutory right of *actio in rem* – also sometimes inaccurately termed a “statutory lien” – differs from a maritime lien in at least three major ways. First, the right arises only from the time of the issue of the writ in rem in the United Kingdom, whereas the maritime lien

Roszczenia morskie w Wielkiej Brytanii mogą być dochodzone w następującej kolejności (s 21(6) SCA 1981):

- 1) specjalne prawa (*special legislative rights*);
- 2) koszty sądowe;
- 3) przywileje morskie (tradycyjne roszczenia morskie):
 - a) ratownictwo (włącznie z umową o ratownictwo) oraz awaria wspólna,
 - b) szkody,
 - c) wynagrodzenie kapitana i członków załogi;
- 4) hipoteki morskie (zarejestrowane);
- 5) „potrzeby” statku (*necessaries*), które stanowią *statutory rights in rem*:
 - a) nie podążają za statkiem w przypadku jego sprzedaży,
 - b) jedynie właściciel, posiadacz korzystający z majątku (*beneficial owner*), czarterujący na czas mogą zatrzymać statek z tytułu *statutory rights in rem*,
 - c) z tytułu bunkru, napraw, dostaw itd.,
 - d) nie ma *statutory rights in rem* w stosunku do dokerów;
- 6) *statutory rights in rem* powstają w oparciu o nakaz (zwany obecnie formularzem zgłoszenia *in rem – in rem claim form*)²⁹.

Powyżej wspomnianą teorię personifikacji przyjęły sądy amerykańskie. Na jej podstawie statek traktuje się jako „byt prawny”, który jest wyposażony w swoistą „osobowość” i sam „odpowiada” za określone wierzytelności związane z uprawianiem żeglugi za jego pomocą. Z tego też względu przywilej ciąży na statku niezależnie od zmiany jego właściciela i bez względu na osobistą odpowiedzialność właściciela z tytułu uprzywilejowanych wierzytelności. Wie-

arises when the services are provided to, or the damage is done by, the ship concerned. Secondly, the claim secured by a statutory right in rem, unlike a maritime lien claim, does not follow the ship into whoever's hands it passes; so the ship may not be arrested if it is sold by mutual consent before the issue of the writ. Legislative expression of this point is found in section 21(4)(b)(i) of the Supreme Court Act 1981. The rule requires that the action in rem for claims mentioned in sections 20(2)(e)-(r) of the Act (including the statutory right in rem claims) may only be brought against a ship if the person who would be liable on the claim in an action in personam ("the relevant person") was the owner, charterer, or person in possession or control of the ship when the cause of action arose. Additional, the "relevant person" must be, at the time the action in rem is brought, either the "beneficial owner" as respects all the shares in the ship or the vessel's demise charterer. Finally, the statutory right in rem claimant has a much lower priority than the maritime lienholder in the distribution of the proceeds of judicial sale, ranking after, rather than before, the vessel's mortgagee.

²⁹ W. Tetley, *Maritime Liens in the Conflict of Laws, Law and Justice in a Multistate World: Essays in Honor of Arthur T. von Mehren*, Transnational Publishers Inc., Ardsley, New York 2002, s. 439–457.

rzyciele zaspokajani są w następstwie postępowania egzekucyjnego, a wartość statku stanowi górną granicę odpowiedzialności jego właściciela³⁰.

Z uwagi na to, że prawo amerykańskie oparte jest w dużej mierze na brytyjskim, instytucje przywilejów morskich są ukształtowane podobnie. Mimo że USA również nie są stroną Konwencji o przywilejach, katalog wierzytelności uprzywilejowanych jest szerszy niż w Wielkiej Brytanii. Stany Zjednoczone nie posiadają instytucji *statutory rights in rem*, a „potrzeby” statku (*necessaries*) są definiowane szerzej niż w Wielkiej Brytanii i państwach Wspólnoty *Commonwealth*. Co więcej, oprócz przywilejów morskich (*preferred maritime liens*) istnieje w amerykańskim prawie morskim także „zwykłe” prawo zastawu. Do przywilejów morskich zalicza się: 1) wynagrodzenie kapitana i członków załogi; 2) ratownictwo (włącznie z umową o ratownictwo); 3) szkody wynikające z deliktów morskich; 4) wynagrodzenie dokerów (i innych pracowników portowych), jeśli są zatrudnieni bezpośrednio przez armatora, kapitana, managera lub określonych agentów; 5) przywileje morskie wynikające z umów, które powstają przed hipotekamiorskimi. Jeśli zaś chodzi o zwykłe prawo zastawu, może być ono wykonywane nawet w przypadku leasingu kontenera³¹. Prawa zastawu w USA mają wzajemną rangę względem siebie, która przedstawia się następująco:

- 1) specjalne prawa państwowe (*special legislative rights*) (np. usuwanie wraków, konfiskata i sprzedaż rzeczy pochodzących z przestępstwa, np. narkotyków);
- 2) koszty sądowe;
- 3) przywileje morskie:
 - a) wynagrodzenie kapitana i członków załogi,
 - b) ratownictwo (włącznie z umową o ratownictwo) oraz awaria wspólna,
 - c) szkody wynikające z deliktów morskich,
 - d) wynagrodzenie dokerów (i innych pracowników portowych), jeśli są zatrudnieni bezpośrednio przez armatora, kapitana, managera lub określonych agentów,
 - e) przywileje morskie wynikające z umów, które powstają przed hipotekamiorskimi;
- 4) hipoteki morskie;

³⁰ W. Adamczak, Z. Godecki, Przywileje na statku..., s. 13.

³¹ W. Tetley, Arrest, Attachment..., s. 1929–1931.