

Dominika Rydlichowska

Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu, Gdynia

Przywilej morski a odpowiedzialność armatora majątkiem morskim

DOI: <http://dx.doi.org/10.12775/SIT.2015.026>

1. Przywileje morskie w ogólności

Instytucja przywileju morskiego narodziła się jeszcze w starożytności. Niektórzy autorzy uważają, że dzisiejszy przywilej na statku wywodzi się w prostej linii z prawa rzymskiego, inni natomiast są zdania, że taki rodowód jest „trochę więcej niż fikcją”¹.

Na wyraz „przywilej” składają się dwa łacińskie słowa *lex* i *privus*, które łącznie tworzą *privilegium*. Początkowo przywilej był zwykłym prawem pierwszeństwa, przysługującym danej grupie wierzycieli przy sprzedaży rzeczy dłużnika. Sama zaś idea faworyzowania niektórych wierzycieli istniała już przed instytucją przywilejów².

Zarówno w prawie cywilnym, jak i morskim występują wspólne prawa zastawnicze, takie jak hipoteka czy zastaw. Definiując prawo zastawnicze, Fryderyk Zoll wskazał, że oznacza ono 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. W ocenie tego autora prawa zastawnicze to prawa polegające na tym, że wierzyciel już z mocy samej ustawy

¹ W. Adamczak, Z. Godecki, *Przywileje na statku i hipoteka morska*, Gdańsk 1998, s. 10.

² *Ibidem*, s. 9.

może pewne roszczenie zaspokoić z przedmiotu majątkowego, należącego do innej osoby, z pierwszeństwem przed innymi wierzycielami³.

Przywilej, czyli wierzitelność uprzywilejowana, jest prawem skutecznym *erga omnes*. Stosownie do treści art. 90 Kodeksu morskiego⁴ uprzywilejowanym wierzycielom przysługuje ustawowe prawo zastawu na statku morskim, bez względu na zmianę właściciela i dobrą wiarę jego nabywcy, a także pierwszeństwo przed wszystkimi innymi wierzycielami. Przywilej jest instytucją prawa materialnego, która rodzi określone skutki w sferze prawa procesowego, a mianowicie umożliwia sprawniejsze dochodzenie wierzitelności uprzywilejowanej niż „zwykłej”.

Przywilej jest terminem wspólnym dla prawa cywilnego i prawa morskiego, dlatego też warto rozważyć kwestię dotyczącą miejsca przywileju w prawie cywilnym. Otóż art. 244 § 1 Kodeksu cywilnego⁵ określa zamknięty katalog ograniczonych praw rzeczowych i nie wymienia w swej treści przywileju. Należy zatem zadać pytanie o przyczynę takiego stanu rzeczy. Czy był to zabieg celowy twórców Kodeksu cywilnego, czy może raczej ich niedopatrzenie.

Analizując treść art. 90 k.m., można dojść do przekonania, że pominięcie przywileju w katalogu ograniczonych praw rzeczowych w Kodeksie cywilnym było zabiegiem celowym. Przede wszystkim Kodeks morski jest aktem prawnym, który powstał wcześniej niż Kodeks cywilny, bo w 1961 roku, podczas gdy ten drugi uchwalony został w 1964 roku (Dz.U. z 2014 r., poz. 121, ze zm.). Już choćby sam ten argument przemawia na korzyść teorii celowego pominięcia przywileju przez twórców Kodeksu cywilnego na liście *numerus clausus* art. 244 § 1 k.c. Jeśli bowiem istniejący już akt prawny (Kodeks morski) stanowi w art. 90 (w brzmieniu z 1961 roku był to art. 63), iż uprzywilejowanym wierzycielom przysługuje ustawowe prawo zastawu na statku morskim, oznacza to, iż przywilej został

³ F. Zoll, *Prawo cywilne w zarysie*, Warszawa 1921, s. 216.

⁴ Ustawa z dnia 19 września 2001 roku Kodeks morski, Dz.U. z 2013 r., poz. 758, ze zm.

⁵ Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 roku Kodeks cywilny, Dz.U. z 2014 r., poz. 121 ze zm.

zakwalifikowany jako ustawowe prawo zastawu. Zatem nie było potrzeby wprowadzenia przywileju jako odrębnego ograniczonego prawa rzeczowego, ponieważ jest on ustawowym prawem zastawu, a zastaw mieści się w katalogu art. 244 § 1 k.c.

Zestawiając przywilej i zastaw, wskazać należy na większą skuteczność przywileju. Wynika to z faktu, że daje on wierzycielowi uprawnienie do zaspokojenia się z obciążonej rzeczy bez względu na dobrą wiarę nabywcy statku i z pierwszeństwem przed wierzytelnościami zabezpieczonymi „zwykłym” zastawem. Zresztą owa większa skuteczność wynika również z brzmienia art. 306 § 1 k.c., gdyż pierwszeństwo przed wierzycielami osobistymi właściciela rzeczy ograniczone jest przez tych, „którym z mocy ustawy przysługuje pierwszeństwo szczególne”. Z uwagi na przysługujące im prawo pierwszeństwa, przywileje pozwalają, aby wierzytelności uprzywilejowane wyprzedzały wszystkie inne, w tym obciążone zastawem.

Przysługujące przywilejowi pierwszeństwo szczególne przejawia się także w zapewnieniu ochrony określonym wierzytelnościom, nawet jeśli właściciel statku nie jest dłużnikiem. W związku z powyższym przywilej jest jednym z najmocniejszych praw rzeczowych.

Istotne jest, że przywileje morskie, w przeciwieństwie do hipoteki, powstają wyłącznie w drodze ustawy, z chwilą powstania wierzytelności, którą zabezpieczają. To zaś wyklucza zawarcie jakiegokolwiek umowy, której przedmiotem będą przywileje. Są one prawem akcesoryjnym i nie mogą istnieć bez wierzytelności, którą obciążają. Tym samym przywilej będzie dzielił los zabezpieczonej wierzytelności.

Warto wskazać, że przywileje morskie obejmują jedynie określony katalog wierzytelności, związany ściśle z uprawianiem żeglugi morskiej. Kodeks morski w art. 91 wskazuje zamknięty katalog wierzytelności uprzywilejowanych, który de facto pokrywa się z listą wynikającą z art. 2 konwencji Międzynarodowej o ujednostajnieniu niektórych zasad, odnoszących się do przywilejów i hipotek morskich, podpisanej w Brukseli dnia 10 kwietnia 1926 roku⁶.

⁶ Dz.U. z 1937 r. Nr 33, poz. 260.

Zdaniem Stanisława Matysika 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 określonej kolejności⁷.

Na marginesie wskazać należy, że wierzytelności uprzywilejowane nie są pojęciem tożsamym z katalogiem wymienionym w art. 1 ust. 1 konwencji w sprawie zajęcia (aresztu) statków morskich, podpisanej w Brukseli w dniu 10 maja 1952 roku⁸, zwanej dalej konwencją aresztową. Konwencja ta definiuje bowiem wierzytelność morską, nie zaś wierzytelność uprzywilejowaną. Nadto, zdaniem Wojciecha 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 Kodeksu postępowania cywilnego⁹.

Przedmiotem przywilejów morskich jest statek oraz pewne określone wierzytelności. Władysław Sowiński uważa, że przywileje morskie ciążyą na majątku morskim właściciela statku¹⁰. Należałoby zatem zastanowić się nad pojęciem majątku morskiego. Otóż według Jana Łopuskiego majątek morski jako masa wyodrębniona dla celów wyprawy morskiej stanowił z jednej strony granicę zaspokojenia wierzytelności związanych z taką wyprawą, z drugiej strony – ich zabezpieczenie. Podstawowymi składnikami majątku morskiego były statek i należny mu fracht morski¹¹. Jak słusznie zauważa Jerzy Młynarczyk, akcja wierzyciela uprzywilejowanego, np. w postaci zatrzymania statku i egzekucji, będzie skuteczna także wtedy, gdy armator nie będzie osobiście dłużnikiem uprzy-

⁷ S. Matysik, *Prawo morskie. Zarys systemu*, t. 1, Warszawa 1971, s. 184.

⁸ Dz.U. z 1976 r. Nr 39, poz. 229.

⁹ W. Adamczak, *Areszt statku w świetle konwencji brukselskiej*, „Technika i Gospodarka Morska” 1975, nr 4, s. 479.

¹⁰ W. Sowiński, *Konwencje brukselskie 1924 r. i 1926 r. dotyczące prawa morskiego*, Warszawa 1938, s. 34 cyt. za J. Łopuski, *Prawo morskie*, t. II 1, Bydgoszcz 1998, s. 175.

¹¹ J. Łopuski, *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, Gdańsk 1969, s. 139.

wilejowanej wierzytelności. Przywilej bowiem ciąży na statku i jego wierzytelnościach¹².

Przywilej rozciąga się m.in. na fracht, odszkodowanie należne statkowi, udział statku w awarii wspólnej i wynagrodzenie należne statkowi za ratownictwo. Podkreślenia wymaga również fakt, iż przywileje spoczywają 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. Z tego też należy wywieść, że przedmiotem przywilejów morskich może być każdy statek morski z wyłączeniem wynikającym z art. 5 i art. 6 § 1 Kodeksu morskiego. Idąc dalej tym tokiem myślenia, wskazać należy, że przywileje nie mogą również powstać na rzeczach, które utraciły charakter statku morskiego, np. we wrakach.

Żywot przywilejów jest krótki, gdyż wygasają one *ex lege* po 6 miesiącach lub roku w zależności od rodzaju wierzytelności, którą zabezpieczają. Wygaśnięcie przywileju oznacza jedynie pozbawienie istniejącej wierzytelności uprzywilejowania. Wszak niepodobienstwem byłoby wygaśnięcie samej wierzytelności. Następuje zatem przekształcenie wierzytelności uprzywilejowanej w „zwykłą”, która może być dochodzona na zasadach ogólnych¹³.

2. Ograniczenie odpowiedzialności

Rozważania nad zagadnieniem ograniczenia odpowiedzialności w niniejszym opracowaniu wynikają wprost ze stwierdzenia Jana Łopuskiego o wspólnym rodowodzie przywilejów i dobrodziejstwa ograniczenia odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich¹⁴.

Odpowiedzialność armatora jest następstwem samego faktu uprawiania żeglugi statkiem morskim i dotyczy zarówno roszczeń *ex contractu*, jak i *ex delicto*. Morskie stosunki odszkodowawcze wymagają jednak pewnego uzupełnienia przepisami Kodeksu cy-

¹² J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 2002, s. 319.

¹³ D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, *Kodeks morski. Komentarz*, LEX 2012.

¹⁴ J. Łopuski, *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, s. 136.

wilnego, co wynika wprost z brzmienia art. 1 § 2 Kodeksu morskiego. Wszak szkoda i odszkodowanie są domeną prawa cywilnego, stąd też potrzeba odwołania do niego w dwóch kwestiach – odpowiedzialności oraz ograniczenia odpowiedzialności. Co do zasady, dłużnik ponosi odpowiedzialność za dług całym swoim majątkiem obecnym i przyszłym. Jednakże możliwe jest ograniczenie odpowiedzialności z tytułu istnienia roszczeń.

Należy zwrócić uwagę, iż pojęcia dług i odpowiedzialność nie są synonimami. Powstanie długu jest zależne od woli dłużnika (lub raczej braku jego woli w wykonaniu zobowiązania), podczas gdy powstanie odpowiedzialności uzależnione jest od spełnienia ustawy wymaganych przesłanek¹⁵.

Istnieją dwa rodzaje odpowiedzialności: osobista (majątkowa) i rzeczowa. Pierwsza z nich jest co do zasady nieograniczona, bowiem dłużnik odpowiada całym swoim majątkiem teraźniejszym i przyszłym za istniejące zobowiązania, a jego majątek traktowany jest jako całość. Możliwe jest ograniczenie odpowiedzialności osobistej do pewnej wyodrębnionej masy majątku. To z kolei może skutkować tym, że mimo iż dłużnik odpowiada za dług całym swoim majątkiem, jego odpowiedzialność jest ograniczona liczbowo do pewnej wysokości, niezależnie od wielkości długu¹⁶.

Natomiast odpowiedzialność rzeczowa jest niezależna od osobistej i ma ścisły związek z prawem rzeczowym, a w szczególności z zabezpieczeniem wierzytelności poprzez hipotekę, zastaw czy hipotekę morską. Tym samym wierzyciel ma gwarancję zaspokojenia swojego roszczenia bezpośrednio z oznaczonego przedmiotu majątkowego. Odpowiedzialność rzeczowa uprawnia wierzyciela do bezwzględnego i bezpośredniego zaspokojenia się z przedmiotu obciążonego zastawem lub hipoteką¹⁷.

Niewątpliwie odpowiedzialność rzeczowa jest dla wierzyciela bardziej korzystna, bowiem może on zaspokoić się z przedmiotu obciążonego zastawem (w tym przywilejem) lub hipoteką niezależnie

¹⁵ J. Esser, *Schuldrecht*, Karlsruhe 1960, s. 81 cyt. za W. Czachórski, *Zobowiązania. Zarys wykładu*, Warszawa 2009, s. 54.

¹⁶ W. Czachórski, *Zobowiązania. Zarys wykładu*, Warszawa 2009, s. 54 i n.

¹⁷ *Ibidem*.

od tego, kto stanie się jego właścicielem. Nadto dłużnik, niebędący dłużnikiem osobistym, ma obowiązek znoszenia świadczenia. Natomiast w przypadku zbiegu egzekucji rzeczowej i osobistej, uprzywilejowaną pozycję ma dłużnik rzeczowy legitymujący się uprawnieniem do zaspokojenia się z tego przedmiotu przed wierzycielami osobistymi.

W rozważaniach nad ograniczeniem odpowiedzialności należy wziąć pod uwagę dwie kwestie. Pierwsza z nich dotyczy związku pomiędzy ograniczeniem odpowiedzialności a ograniczeniem odszkodowania, druga zaś – ograniczenia odpowiedzialności i ograniczenia długu.

Zdaniem Witolda Warkała wydaje się oczywiste, że ograniczenie odpowiedzialności, czy to do „oznaczonych przedmiotów majątkowych (tzw. odpowiedzialność rzeczowa istniejąca w przypadku hipoteki czy zastawu) lub do pewnej wyodrębnionej masy majątkowej dłużnika, czy do pewnej wysokości oznaczonej liczbowo, a zatem ograniczenie „tego, czym dłużnik odpowiada”, „nie pozostaje bez wpływu na zasadę pełnego odszkodowania. Natomiast ograniczenie substratu majątkowego odszkodowania (źródła, z którego mają być zaczerpnięte środki pieniężne na odszkodowanie), a tym bardziej ograniczenie odpowiedzialności do pewnej kwoty pieniężnej, jest o tyle trudne do pogodzenia z zasadą pełnego odszkodowania, że w wielu przypadkach udaremnia jej realizację¹⁸.

Tymczasem jeśli chodzi o różnicę znaczenia ograniczenia odpowiedzialności i ograniczenia długu, są one niekiedy błędnie używane jako zamienniki. Jednakże różnica pomiędzy nimi jest znaczna, bowiem ograniczenie odpowiedzialności sprowadza się do ograniczenia samych podstaw odpowiedzialności określonych podmiotów w porównaniu z odpowiedzialnością, jaką te podmioty poniosłyby na podstawie ogólnie stosowanych zasad danego systemu prawnego. Natomiast ograniczenie długu to nic innego jak ograniczenie zakresu zobowiązania, co w przypadku zobowiązań odszkodowawczych oznacza ograniczenie zakresu odszkodowania. Polski Kodeks morski mówiąc o ograniczeniu odpowiedzialności za rosz-

¹⁸ W. Warkała, *Odpowiedzialność odszkodowawcza*, Warszawa 1965, s. 91–92.

czenia morskie, rozumie przez to ograniczenie osobistego obowiązku świadczenia dłużnika, a zatem sprowadza się do ograniczenia długu. Podobnie ograniczenie odpowiedzialności podmiotów obrotu morskiego rozumiane jest w międzynarodowych konwencjach odnoszących się do tego zagadnienia¹⁹.

Szczególną instytucją prawa morskiego jest ograniczenie odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich. Jej rodowód wywodzi się jeszcze z prawa zwyczajowego. Idea ograniczenia odpowiedzialności polegała na tym, że właściciel statku odpowiadał za szkody wyrządzone w związku z jego eksploatacją, ale miał możliwość uwolnienia się od tej odpowiedzialności poprzez porzucenie statku i frachtu na rzecz wierzycieli albo był odpowiedzialny jedynie do wysokości kwoty obliczanej na podstawie tonażu statku²⁰.

Ograniczenie odpowiedzialności podmiotu uprawiającego żeglugę morską sprowadzało się do możliwości zaspokojenia wierzycieli morskich jedynie z określonego majątku morskiego. Armator odpowiadał wobec wierzycieli majątkiem morskim, na którym wierzycielom przysługiwało pierwszeństwo wynikające z uprzywilejowania ich wierzycielności. Koncepcja majątku morskiego łączyła obie te instytucje w jedną, logiczną całość²¹.

Znamienne jest stanowisko Stanisława Matysika, że ograniczenie odpowiedzialności armatora uważane było od dawna nie tylko za nieodzowną konieczność, ale także za przywilej, jakim ustawodawca „obdarował” armatorów. Oczywiście ograniczenie odpowiedzialności nie jest przywilejem w rozumieniu konwencji brukselskiej, a jedynie swoistym uprawnieniem określonego kręgu podmiotów, wynikającym ze szczególnych warunków uprawiania żeglugi morskiej²².

Przywilej morski i ograniczenie odpowiedzialności to dwie różne instytucje. Jednakże należy zwrócić uwagę na pierwotną więź

¹⁹ J. Łopuski, *Prawo morskie*, s. 287–288.

²⁰ M. A. Nesterowicz, *Ograniczenie odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich*, Toruń 2002, s. 11 i n.; J. Łopuski, *Prawo morskie*, s. 285 i n.; zob. także: M. A. Nesterowicz, *Ograniczenie odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich w prawie amerykańskim*, *Prawo Morskie* 2002, t. 17, s. 49 i n.

²¹ J. Łopuski, *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, s. 136.

²² *Ibidem*, s. 64–65.

łączącą ograniczenie odpowiedzialności z przywilejem morskim w konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności armatora z 1924 roku²³ oraz konwencji o przywilejach i hipotekach morskich z 1926 roku²⁴. Pierwsza z tych konwencji poszła już wyraźnie w kierunku kwotowego ograniczenia odpowiedzialności armatora z tytułu roszczeń morskich. Niezależnie od tego instytucja ograniczenia odpowiedzialności stoi na przeszkodzie pełnemu zaspokojeniu wierzytelności uprzywilejowanej. Wszak wysokość wierzytelności może przekraczać limity konwencyjne, wobec czego zostaje ona zaspokojona jedynie do wysokości określonej kwoty.

Natomiast konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie (LLMC) z 1976 roku²⁵ całkowicie oderwała się od koncepcji majątku morskiego, gdyż dotyczy jedynie szkód wyrządzonych przez statek w związku z jego eksploatacją. Roszczenia morskie uprawniające do ograniczenia odpowiedzialności określone są w art. 2 ust. 1 konwencji i stanowią zamknięty katalog. Nie można zatem w oparciu o konwencję LLMC dochodzić ograniczenia odpowiedzialności ani z tytułu wierzytelności morskich wynikających z art. 1 konwencji aresztowej, ani też z tytułu przywilejów morskich wymienionych w art. 2 konwencji o przywilejach i hipotekach morskich.

Tymczasem obowiązująca do dnia dzisiejszego konwencja z 1926 roku o hipotekach i przywilejach morskich przewiduje w art. 7 zaspokojenie uprzywilejowanych wierzycieli z przedmiotów obciążonych przywilejami w granicach określonych przepisami o ograniczeniu odpowiedzialności.

Zarówno konwencja dotycząca ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1924 roku (poprzedniczka obecnej konwencji LLMC z 1976 roku), jak i konwencja dotycząca przywilejów i hipotek morskich z 1926 roku pozostawały, w ocenie Jana Łopuskiego, pod silnym wpływem koncepcji majątku morskiego.

²³ Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich, podpisana w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r., Dz.U. z 1937 r. Nr 33, poz. 256.

²⁴ Dz.U. z 1937 r. Nr 33, poz. 260.

²⁵ Dz.U. z 2012 r., poz. 146.

Otóż 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 zakresie²⁶.

Zauważyć jednak należy, że konwencja LLMC wprowadza w rozdziale II kwotowe ograniczenie odpowiedzialności z tytułu istniejących roszczeń morskich. Taki rodzaj ograniczenia odpowiedzialności jest więc całkowicie niezależny od majątku morskiego właściciela statku, bowiem nie jest on ograniczony do pojedynczego konkretnego składnika tego majątku (lub kilku), jakim jest statek, ale do pewnej z góry określonej kwoty. Dodatkowo, w oparciu o konwencję LLMC, zaspokojenie roszczeń morskich odbywa się, co do zasady, z funduszu ograniczenia odpowiedzialności, który stanowi niejako substytut majątku morskiego. Odpowiedzialność jest zatem ograniczona do kwoty, a nie do mienia. Wobec czego statek, jako główny składnik majątku morskiego, jest bezpieczny i wyłączony z realizacji roszczeń morskich. Jedynie na marginesie wskazuje się za Iwoną Zużewicz-Wiewiórowską, że „wierzytelności korzystające do chwili ustanowienia funduszu z zabezpieczenia przywilejem podlegają zaspokojeniu z funduszu na równi z wierzytelnościami niezabezpieczonymi rzeczowo”, bowiem ustanowienie funduszu jest szczególnym przypadkiem wygaśnięcia przywilejów²⁷. Zatem postępowanie przed funduszem wyłącza pierwszeństwo dochodzenia wierzytelności uprzywilejowanych.

Całkowicie odmiennie przedstawia się sytuacja z dochodzeniem przywilejów morskich, bowiem konwencja o przywilejach i hipotekach morskich przewiduje ich realizację jedynie z majątku morskiego, którego głównym składnikiem jest statek. Mamy zatem do czynienia z odpowiedzialnością ograniczoną do konkretnego składnika majątku, nie zaś całą masą majątkową lub określoną kwotą. Co więcej, przywilej – jako prawo zastawnicze – obciąża statek i z tego też względu może być dochodzony bezpośrednio z niego.

²⁶ J. Łopuski, *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, s. 133.

²⁷ D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, *Kodeks morski. Komentarz*, LEX 2012.

Natomiast roszczenia morskie, jako że nie mogą obciążać statku, mogą być dochodzone z majątku morskiego w ogólności, w tym również ze statku morskiego.

W kontekście wyżej poczynionych rozważań zauważyć należy, iż zarówno wierzytelności morskie wynikające z konwencji aresztowej, jak i wierzytelności uprzywilejowane są realizowane z głównego składnika majątku morskiego, jakim jest statek.

Niewątpliwie istnienie przywileju morskiego uwarunkowane jest specyfiką uprawiania żeglugi oraz niebezpieczeństw z tym związanych. Ich rola sprowadza się głównie do zapewnienia podmiotom uprawnionym możliwości dochodzenia roszczeń objętych uprzywilejowaniem, ale także określa kolejność zaspokojenia. Jak zostało wyżej wskazane, instytucja przywileju morskiego jest immanentnie związana z koncepcją majątku morskiego, który stanowi źródło zaspokojenia wierzytelności uprzywilejowanych. Mimo wspólnego rodowodu, inaczej kształtuje się ograniczenie odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich, co również zostało zaakcentowane w niniejszym opracowaniu, podobnie jak wpływ istnienia przywileju na dobrodziejstwo ograniczenia odpowiedzialności.

Relacja pomiędzy wierzytelnościamiorskimi a wierzytelnościami uprzywilejowanymi kształtuje się odmiennie, podobnie jak zagadnienie odpowiedzialności za roszczenia morskie oraz wierzytelności uprzywilejowane. Wierzytelności morskie ani wierzytelności uprzywilejowane nie stanowią same w sobie podstawy do ograniczenia odpowiedzialności.

Uzasadnienie prawne dla łączenia instytucji prawa rzeczowego, jaką jest przywilej morski, i zasadą prawa cywilnego, czyli ograniczeniem odpowiedzialności, wynika przede wszystkim z omówionej wyżej odpowiedzialności rzeczowej, która jest ściśle związana z prawem rzeczowym. Wszak przywilej jest ograniczonym prawem rzeczowym, prawem zastawniczym, a odpowiedzialność rzeczowa wiąże się głównie z zabezpieczeniem wierzytelności, m.in. poprzez ustanowienie zastawu na rzeczy ruchomej. Przywilej jest zatem przejawem odpowiedzialności rzeczowej statku z tytułu istnienia roszczeń morskich. Zaś odpowiedzialność ta jest ograniczona do określonego składnika majątku morskiego, jakim jest statek, bez względu na to, kto stanie się jego właścicielem. Natomiast pozosta-

łe składniki majątku dłużnika, na których nie ciąży przywilej, są bezpieczne. Należy zatem przyznać rację Janowi Łopuskiemu, że przywileje morskie i ograniczenie odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich mają wspólny rodowód. U podłoża obu tych instytucji leżały bowiem te same koncepcje prawne, wynikające z ogólnej idei wspólnoty interesów²⁸.

3. Koncepcja majątku morskiego

Pojęcie majątku morskiego zostało w całości ukształtowane przez doktrynę, bowiem ani polski Kodeks morski, ani konwencje międzynarodowe nie tylko nie określają tego pojęcia, ale też się nim nie posługują. Wobec czego, brak jest legalnej definicji tego zagadnienia. Jednakże pojęcie majątku morskiego znane jest od dawna zarówno prawu francuskiemu (*fortune de mer*), jak też prawu niemieckiemu (*das Seevermogen*), wiąże się ono z koncepcjami ograniczenia odpowiedzialności armatora i podziałem majątku właściciela statku na morski i lądowy²⁹.

Wpływ koncepcji „majątku morskiego” najsilniej widoczny jest choćby w Konwencji brukselskiej o przywilejach i hipotekach morskich z 1926 roku, lecz również w Kodeksie morskim, a przejawia się w tym, że przywilej ciąży nie tylko na statku, ale również na przychodach należnych statkowi z podróży oraz na należnościach odszkodowawczych wyrównujących ubytek wartości statku lub jego straty w przychodach, a więc na zespole składników majątkowych odpowiadających treści pojęcia „majątku morskiego”³⁰.

Na pierwszy plan wysuwa się koncepcja majątku morskiego, immanentnie związana z pojęciem „wyprawy morskiej”, w której każdy uczestnik ryzykował tym, co sam wносił jako wkład w wyprawę, więc: właściciel statku, właściciel towaru oraz kapitan i załoga wnosili odpowiednio statek, towar i wynagrodzenie. Każdy z uczest-

²⁸ J. Łopuski, *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, s. 136.

²⁹ G. Ripert, *Droit maritime*, t. II, Paris 1952, s. 139, cyt. za S. Matysik, op. cit., s. 258.

³⁰ J. Łopuski, *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, s. 133.

ników ryzykował jedynie swoim udziałem, z uwagi na fakt, iż odpowiedzialność nie rozciągała się na pozostałe składniki ich majątku. Należy także zwrócić uwagę na abstrakcyjny podział majątków – na majątek morski (*fortune de mer*) i majątek lądowy (*fortune de terre*) z podstawowym zaznaczeniem, że odpowiedzialność podmiotu za roszczenia powstałe w związku z żeglugą morską ograniczona jest jedynie do majątku morskiego³¹.

Określenie podróży morskiej ma to znaczenie, że na majątek morski składa się zarówno statek w takim stanie, w jakim znajduje się w momencie zakończenia podróży, jak i wierzytelności podczas niej powstałe. Od przebiegu podróży morskiej zależy stan statku po jej zakończeniu, a przede wszystkim powstałe wierzytelności. Dopiero taka konstrukcja majątku morskiego może stanowić punkt wyjścia dla zaspokojenia wierzytelności uprzywilejowanych z tego majątku, czyli ze statku oraz z przychodów należnych statkowi z podróży, ale również z należności odszkodowawczych wyrównujących ubytek wartości statku lub straty w jego przychodach³².

Natomiast w przypadku uszkodzenia statku podczas podróży, jego wartość oczywiście spada, co wpływa na zmniejszenie wartości majątku morskiego, z którego zaspokojone zostaną wierzytelności uprzywilejowane. W przypadku zaś naprawienia statku przed kolejną podróżą, jego wartość wzrośnie, co nie zmienia faktu, że pierwszeństwo zaspokojenia się będzie przysługiwało wierzytelnościom powstałym w czasie poprzedniej podróży, podczas której doszło do uszkodzenia statku. Dlatego też tak istotne jest ustalenie chwili, która będzie podstawą do określenia wartości majątku morskiego, właśnie na potrzeby zaspokojenia przywilejów. Jak już wyżej zostało powiedziane, takim momentem jest chwila zakończenia podróży morskiej.

W nawiązaniu do powyższego Jan Łopuski przedstawia tzw. koncepcję odnowienia majątku morskiego. Zdaniem tego autora odnowienie powstaje w sytuacji, gdy statek przed wyruszeniem w nową

³¹ M. A. Nesterowicz, *Ograniczenie odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich*, Toruń 2002, s. 11 i n.

³² J. Łopuski, *Prawo morskie*, s. 175 i n.

podróż nie zaspokoii wierzytelności powstałych w poprzedniej podróży. To z kolei jest ściśle związane z ideą przywileju morskiego, która zmierza do szybkiego rozliczenia wierzytelności po zakończeniu jednej podróży, a przed rozpoczęciem kolejnej. Natomiast jeżeli statek, jeszcze nie zaspokajając wierzytelności, z jednej podróży wyruszy w następną, następuje jakoby odnowienie majątku morskiego, gdyż wierzytelnościom związanym z tą podróżą służy pierwszeństwo zaspokojenia na majątku morskim uformowanym w jej wyniku przed niezaspokojonymi wierzytelnościami z poprzedniej podróży³³.

Podstawowymi składnikami majątku morskiego były statek i należny mu fracht. Jednakże zdaniem Jana Łopuskiego, w skład „majątku morskiego” mogą wchodzić także inne należności statku, jak odszkodowanie za poniesione, a nie naprawione szkody, udział w awarii wspólnej czy wynagrodzenie za ratownictwo³⁴. Teza ta znajduje odzwierciedlenie w art. 94 k.m.

Centralnym punktem majątku morskiego był oczywiście statek morski ze wszystkimi częściami składowymi i przynależnościami. Jednakże konwencja brukselska z 1926 roku nie zawiera w swej treści pojęcia statku morskiego, pozostawiając tę kwestię rozstrzygnięciu poszczególnym państwom – sygnatariuszom. Zatem statkiem morskim w rozumieniu art. 2 § 1 Kodeksu morskiego jest każde urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej.

W prawie polskim statek morski określony jest jako rzecz złożona, składająca się z wielu połączonych ze sobą części składowych. Zasadne jest przyjęcie, iż jeśli statek stanowi składnik majątku morskiego w takim stanie, w jakim się znajduje w danej chwili, to wszelkie zmiany dokonywane w ramach normalnej eksploatacji statku i związana z tym wymiana części składowych nie powinna mieć znaczenia. Tożsame rozwiązanie ma zastosowanie w odniesieniu do przywilejów morskich, gdyż, jak już wyżej zostało powiedziane, Jan Łopuski stoi na stanowisku, iż przepisy Kodeksu morskiego w odniesieniu do przywilejów opierają się na koncepcji

³³ J. Łopuski, *Prawo morskie*, s. 175.

³⁴ J. Łopuski, *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, s. 139.

majątku morskiego. Tym samym rozwiązanie to może doprowadzić do sytuacji, w której składniki majątku morskiego obciążonego przywilejami mogą należeć do różnych podmiotów³⁵.

Istotne jest także, że uprzywilejowanie określonych wierzytelności na majątku morskim było ekwiwalentem ograniczenia odpowiedzialności w odniesieniu do tych właśnie wierzytelności. Pomimo formalnego oddzielenia w procesie ewolucji prawa morskiego instytucji przywilejów na statku i instytucji ograniczenia odpowiedzialności armatora, chociażby poprzez ich uregulowanie w odrębnych działach kodeksów morskich, to jednak ich związki funkcjonalne pozostały bardzo silne, w każdym razie w tych systemach, w których koncepcja „majątku morskiego” zachowuje jeszcze pewne znaczenie³⁶.

Tak rozumiany majątek morski stanowić może podstawę dla dalszej dyskusji dotyczącej realizacji odpowiedzialności majątkiem morskim za roszczenia powstałe w związku z uprawianiem żeglugi.

4. Realizacja przywilejów z majątku morskiego

Warto zwrócić uwagę na fakt, iż przywileje nie tylko regulują kwestię pierwszeństwa pomiędzy wierzytelnościami uprzywilejowanymi, ale przede wszystkim pozwalają, aby wierzytelności uprzywilejowane wyprzedzały każdy inny rodzaj wierzytelności. Kolejność wyżej omówionych grup nie jest przypadkowa, gdyż wierzytelności uprzywilejowane, wynikające z tej samej podróży, zaspokajają się w kolejności grup według listy wymienionej w art. 91 § 1 Kodeksu morskiego. Wobec czego przywileje – oprócz przysługującego im pierwszeństwa przed innymi wierzytelnościami (nawet zabezpieczonymi zastawem) – mają kolejną rangę względem siebie wzajemnie i muszą być spłacone (zaspokojone) w kolejności wyliczonych grup.

³⁵ Ibidem, s. 139.

³⁶ J. Łopuski, *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, s. 133.

Podkreślić należy, iż mimo widocznego wpływu i odwzorowania konwencji brukselskiej z 1926 roku w polskim Kodeksie morskim, wierzytelności wymienione w art. 91 § 1 k.m. nie są tożsame z pojęciem składników wchodzących w skład majątku morskiego.

Zaspokojenie wierzyciela z przedmiotu obciążonego przywilejem, czyli statku morskiego, następuje w drodze egzekucji stosownie do brzmienia art. 92 § 2 Kodeksu morskiego. Tryb egzekucji regulują już jednak przepisy Kodeksu postępowania cywilnego. I tak zgodnie z art. 1014 k.p.c. do egzekucji ze statków morskich wpisanych do rejestru okrętowego stosuje się odpowiednio przepisy o egzekucji z nieruchomości. Natomiast art. 1021 k.p.c. przewiduje, że egzekucja ze statków nie wpisanych do rejestru okrętowego odbywa się według przepisów o egzekucji z ruchomości.

Pierwszym krokiem ku realizacji przywilejów morskich jest wytoczenie przez wierzyciela stosownego powództwa przeciwko właścicielowi statku obciążonego przywilejem (lub przeciwko armatorowi). Postępowanie będzie polegało na zaspokojeniu uprzywilejowanej wierzytelności ze statku, nawet jeżeli właściciel statku nie jest dłużnikiem uprzywilejowanej wierzytelności. Nadto wyrok wydany przeciwko armatorowi statku jest skuteczny przeciwko jego właścicielowi i na odwrót – wyrok wydany przeciwko właścicielowi statku jest skuteczny przeciwko jego armatorowi.

Jan Łopuski określa powództwo z art. 92 § 1 k.m. jako „powództwo o ścierpienie egzekucji”³⁷. Jednakże termin ten nie jest do końca trafny w stosunku do postępowania o zaspokojenie wierzyciela ze statku, przede wszystkim z uwagi na fakt, że polska procedura cywilna nie zna takiego pojęcia, jak „powództwo o ścierpienie egzekucji”. Co więcej, jest to postępowanie mające na celu realizację przywilejów morskich w drodze egzekucji.

Co do zasady, powództwo o zaspokojenie ze statku obciążonego przywilejem łączy się z zajęciem statku dla celów zabezpieczenia powództwa, czyli aresztem. W systemie polskiego prawa procesowego znaczenie istnienia prawa zastawu na statku jest z tego punktu widzenia ograniczone, gdyż statek, jak każde inne mienie dłużnika, może być zajęty w trybie zabezpieczenia powództwa, jeżeli za-

³⁷ Ibidem, s. 139.

chodzą przesłanki określone w art. 730 § 1 k.p.c.³⁸ Zabezpieczenie sprowadza się do możliwości zajęcia, czyli aresztu, statku morskiego w porcie, w którym znajduje się w chwili wystąpienia przez wierzyciela ze stosownym wnioskiem, pod warunkiem oczywiście wykazania przez wierzyciela jego interesu prawnego w udzieleniu zabezpieczenia. Istotne jest, iż przepisy Kodeksu morskiego nie regulują proceduralnie kwestii aresztu statku, pozostawiając ją Kodeksowi postępowania cywilnego w związku z konwencją aresztową.

Postępowanie wszczęte na podstawie konwencji aresztowej ma za przedmiot jedynie statek, z pominięciem pozostałych składników majątku morskiego. Jednakże konwencja przewiduje w art. 3 ust. 1, że przedmiotem aresztu może być również każdy inny statek będący własnością armatora (tzw. *sister ship arrest*), a nie tylko statek, który bezpośrednio przyczynił się do powstania wierzytelności morskich. Znamienne jest, że każdy z tych statków stanowi składnik majątku morskiego armatora i jako taki może zostać aresztowany „za długi” innego statku. Zatem mimo iż konwencja aresztowa ogranicza możliwość zajęcia majątku morskiego jedynie do statku, pozwala na zajęcie innego statku tego samego właściciela.

Należy przypisać szczególne znaczenie instytucji przywilejów morskich na arenie międzynarodowych stosunków żeglugowych. Kluczowe jest zapewnienie wierzycielowi możliwości wyboru dogodnej jurysdykcji dla dochodzenia roszczenia, zwłaszcza że w przypadku wierzytelności uprzywilejowanej ma on szerszą możliwość korzystania z jurysdykcji krajowej niż w przypadku wierzytelności nieuprzywilejowanej. Przecież istota przywileju polega na możliwości dochodzenia przez wierzyciela roszczenia w postępowaniu o ścierpienie egzekucji ze statku przeciwko każdemu właścicielowi statku obciążonego przywilejem, nie zaś tylko w postępowaniu o zapłatę przeciwko dłużnikowi osobistemu. Istnieje zatem możliwość wszczęcia postępowania o zaspokojenie uprzywilejowanej wierzytelności przed polskim sądem, jeżeli statek obciążony przywilejem znajduje się na wodach polskich, nawet jeżeli brak jest przesłanek uzasadniających jurysdykcję krajową wynikającą art. 1103 k.p.c. Co więcej, przywilej na statku dodatkowo uzasadnia jurysdykcję

³⁸ Ibidem.

krajową dla dochodzenia zaspokojenia wierzytelności, ale także daje możliwość przeprowadzenia egzekucji wyroku z mienia nie-należącego do dłużnika osobistego³⁹.

Jan Łopuski stoi na stanowisku, że powyżej opisane ukształtowanie instytucji przywilejów morskich jest nieco anachroniczne i archaiczne. Zdanie to jest jak najbardziej zasadne w świetle tego, że nie można obecnie jednoznacznie stwierdzić, że przedmiotem przywilejów morskich jest statek, gdyż konwencje brukselskie o przywilejach i hipotekach z 1967 roku oraz o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich z 1957 roku zrywają z koncepcją majątku morskiego⁴⁰. Jednakże Polska nie ratyfikowała ani konwencji brukselskiej o przywilejach i hipotekach morskich z 1967 roku, ani kolejnej międzynarodowej konwencji o przywilejach i hipotekach morskich z 1993 roku.

Wobec powyższego uzasadnione jest stwierdzenie, że w świetle prawa polskiego regulującego kwestię przywilejów aktualna jest koncepcja majątku morskiego. Wynika to z faktu, że nadal obowiązuje konwencja z 1926 roku, oparta właśnie na tej idei, gdzie głównym składnikiem majątku jest statek morski.

Reasumując, wskazać należy na związek pomiędzy przywilejem morskim, ograniczeniem odpowiedzialności a majątkiem morskim. Istnienie bowiem przywileju powoduje odpowiedzialność armatora ze statku i jednocześnie ogranicza tę odpowiedzialność do statku obciążonego przywilejem (jako składnika majątku morskiego), zapewniając nietykalność pozostałych składników majątku morskiego. Nie ma zatem w ocenie autorki żadnych prawnych przeciwwskazań dla łączenia instytucji prawa rzeczowego, jaką jest przywilej morski z zasadą prawa cywilnego, czyli ograniczeniem odpowiedzialności. Jak już wyżej była mowa, przywilej jest przejawem odpowiedzialności rzeczowej ze składnika majątku morskiego, jakim jest statek. Jako prawo zastawnicze, przywilej obciąża statek morski, zabezpieczając w ten sposób wierzytelność morską, i jest z tego statku realizowany. Tym samym odpowiedzialność armatora z tytułu istnienia przywileju ogranicza się jedynie do określonego

³⁹ Ibidem, s. 140.

⁴⁰ Ibidem, s. 138.

składnika majątku morskiego, czyli statku, bez względu na to kto stanie się jego właścicielem już po powstaniu przywileju.

Widać zatem, że omawiane w niniejszym opracowaniu instytucje wzajemnie się przenikają, a istnienie jednej z nich determinuje powstanie drugiej. Wskazuje to niewątpliwie na wspólną genezę przywilejów morskich i ograniczenia odpowiedzialności. Jan Łopuski przytacza historyczne powiązanie przywilejów z ograniczeniem odpowiedzialności, bowiem właściciel statku odpowiadał majątkiem morskim, z którego wierzycielom uprzywilejowanym przysługiwało pierwszeństwo zaspokojenia. Drogi przywilejów i odpowiedzialności rozeszły się jednak po wejściu w życie Konwencji z 1957 roku o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich⁴¹. Jednakże, z uwagi na brak ratyfikacji konwencji z 1957 roku oraz oparcie Kodeksu morskiego na koncepcji majątku morskiego, teza o uznaniu przywileju morskiego za przejaw ograniczenia odpowiedzialności armatora pozostaje aktualna.

STRESZCZENIE

Przywilej morski a odpowiedzialność armatora majątkiem morskim

Niniejszy artykuł omawia instytucję prawa cywilnego, jaką jest przywilej morski oraz zasadę ograniczenia odpowiedzialności. Autorka podjęła próbę wskazania uzasadnienia prawnego dla takiego zestawienia, wskazując przede wszystkim na wspólny rodowód poruszanych zagadnień oraz ich wzajemne przenikanie się. Omówiony został także związek przywilejów morskich z majątkiem morskim oraz ograniczenie odpowiedzialności armatora z tytułu istnienia roszczeń morskich jedynie do określonych składników majątku morskiego, w głównej mierze statku.

Słowa kluczowe: przywilej morski; zastaw; statek morski; odpowiedzialność; ograniczenie odpowiedzialności; roszczenia morskie; zastaw ustawowy; majątek morski

⁴¹ J. Łopuski, *Encyklopedia podręczna prawa morskiego*, Gdańsk 1988, s. 91, cyt. za D. Pyć, I. Zuzewicz-Wiewiórowska, *Leksykon prawa morskiego*, Warszawa 2013, s. 501.

SUMMARY

Maritime liens and shipowner's liability

The following article tells about relation between maritime liens and shipowner's liability for existing maritime claims. The author indicates the legal justification for compilation of those two institutions. Moreover the article discus about the ratio between maritime liens and maritime assets as well as limitation of liability of the shipowner.

Keywords: lien; maritime lien; vessel; liability; limitation of liability; maritime claims

BIBLIOGRAFIA

- Adamczak W., *Areszt statku w świetle konwencji brukselskiej*, „Technika i Gospodarka Morska”, Gdańsk 1975, nr 4.
- Adamczak W., Godecki Z., *Przywileje na statku i hipoteka morska*, Gdańsk 1998.
- Czachórski W., *Zobowiązania. Zarys wykładu*, Warszawa 2009.
- Łopuski J., *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, Gdańsk 1969.
- Łopuski J., *Prawo morskie*, t. II 1, Bydgoszcz 1998.
- Matysik S., *Prawo morskie. Zarys systemu*. t. I, Warszawa 1971.
- Młynarczyk J., *Prawo morskie*, Gdańsk 2002.
- Nesterowicz M.A., *Ograniczenie odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich*, Toruń 2002.
- Price G., *The law of maritime liens*, London 1940.
- D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, *Kodeks morski. Komentarz*, LEX 2012.
- Pyć D., Zużewicz-Wiewiórowska I., *Leksykon prawa morskiego*, Warszawa 2013.
- Ripert G., „*Droit maritime*” t. II, Paris 1952.
- Sowiński W., *Konwencje brukselskie 1924 r. i 1926 r. dotyczące prawa morskiego*, Warszawa 1938.
- Warkało W., *Odpowiedzialność odszkodowawcza*, Warszawa 1965.
- Zoll F., *Prawo cywilne w zarysie*, t. II, z. II, Kraków 1947.