

Dominika Wetoszka

Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu, Gdynia

dominika.wetoszka@hotmail.com

Zastosowanie instytucji *actio in rem* w brytyjskim i amerykańskim prawie morskim*

DOI: <http://dx.doi.org/10.12775/SIT.2017.017>

1. Wprowadzenie

Instytucja *actio in rem* wywodzi się z prawa rzymskiego. Jej przeznaczeniem była ochrona władztwa nad rzeczami. Stosunki prawnorzeczowe objęte były ochroną procesową realizowaną za pomocą *actiones in rem* skierowaną wobec wszystkich osób, które mogły naruszać cudze prawo do rzeczy. Natomiast *actio in personam* – powództwo osobiste – służyło do dochodzenia wierzytelności. Roszczenie wynikające z *actio in personam* kierowane było w stosunku do konkretnej osoby, tj. dłużnika, z którym powód pozostawał w stosunku obligacyjnym.

Prawo rzymskie wywarło ogromny wpływ na współczesne systemy prawne. Widoczne jest to na przykładzie chociażby omawianej instytucji *actio in rem*, która ewoluowała odmiennie w prawie kontynentalnym i w prawie anglosaskim. W prawie kontynentalnym skarga ta zachowała swój pierwotny rzeczowy charakter, a instytucje

* Niniejsze opracowanie stanowi fragment rozprawy doktorskiej pt. „*Actio in rem* a ograniczenie odpowiedzialności w prawie morskim”, obronionej na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego.

takie jak zastaw czy hipoteka noszą cechy charakterystyczne dla *actio in rem*. Tymczasem w prawie anglosaskim *actio in rem* nie ma charakteru wyłącznie rzeczowego, jak miało to miejsce w prawie rzymskim, ponieważ może być również stosowana do dochodzenia zobowiązań. Instytucja ta ma zastosowanie głównie w sprawach związanych z żeglugą morską.

2. Stosowanie *actio in rem* w prawie morskim Wielkiej Brytanii

Wybitny niemiecki poeta i prawnik Johann Wolfgang von Goethe stwierdził niegdyś, że prawo rzymskie jest jak nurkująca kaczką, która chowa się od czasu do czasu, ale nigdy się nie gubi i zawsze wypływa na powierzchnię¹. Porównanie to zostało uznane przez angielską literaturę przedmiotu za trafne określenie wpływu prawa rzymskiego na anglosaskie.

W pierwszej kolejności należy rozpatrzyć kontekst historyczny kształtowania się *actio in rem* w prawie anglosaskim na przykładzie prawa angielskiego. Z tego też względu należy omówić funkcjonowanie angielskiego sądownictwa i Sądu Admiralicji (Court of Admiralty). Sąd ten zajmuje szczególne miejsce w historii brytyjskiego wymiaru sprawiedliwości i stanowi niejako łącznik z prawem rzymskim, na jego bowiem przykładzie najsilniej widać wpływ prawa rzymskiego. O tym, jak wielkie znaczenie przedmiotowy sąd miał dla anglosaskiego prawa morskiego, przekonać się można, przywołując autora traktatu *View of the Admiralty Jurisdiction* Johna Godolphina, który uznał prawo rzymskie za morskie prawo Anglii².

Jak wskazuje Arthur Duck, w przekonaniu angielskich prawników tamtej epoki prawo rzymskie było wręcz jedynym dopusz-

¹ J.W. Goethe, J.P. Eckermann, *Conversations of Goethe with Johann Peter Eckermann*, London 1930, s. 313.

² J. Godolphin, *View of the Admiralty Jurisdiction*, London 1661, s. 40, cyt. za: Ł. Marzec, *Czy prawo rzymskie pokonało kanał La Manche?*, Krakowskie Studia z Teorii Państwa i Prawa, t. 2, Kraków 2008, s. 50.

czalnym w Sądzie Admiralicji prawem, wykluczając stosowanie *common law*³.

Z kolei William Holdsworth, piszący o początkach sądownictwa Admiralicji, uważał, że przejmowało ono procedury oparte na prawie rzymskim, gdy tymczasem *common law* miało znaczenie jedynie uzupełniające. Co więcej, sędziowie Admiralicji nie mieli zwyczaju odwoływać się do uprzednich precedensów, stosując raczej zbiory prawa stanowionego⁴, co stanowi o wpływie rozwiązań rzymskich na prawo angielskie.

Łukasz Marzec zwraca uwagę, że rozpoznawane przez Sąd Admiralicji „sprawy cywilne w czasach Tudorów dotyczyć mogły w zasadzie wszystkich kwestii o charakterze handlowym i morskim. Wyszczególnienie obejmowało wszystkie kontrakty zawarte za granicą i na morzu, czartery i ubezpieczenia, niedostarczone frachty, szkody w ładunku, niedbałość w nawigacji przez prowadzących statek, marynarzy lub pilotów, weksle, należności za ratownictwo, kolizje morskie i śródlądowe, jak również wszelkie inne sprawy mogące wyniknąć z żeglugi”⁵.

Sąd działał jako osobna instytucja do 1873 r., kiedy na mocy Judicature Act włączony został (wraz z innymi) do High Court jako wydział Probate, Divorce and Admiralty Division, jednak w 1971 r. na mocy Administration of Justice Act przywrócono mu samodzielność jako Admiralty Court w ramach Queen’s Bench Division of the High Court, gdzie funkcjonuje do dziś⁶.

Prawo angielskie przewiduje podział powództw na *action in personam* i *action in rem*. W ramach *proceedings in personam* rozpoznawane są spory ze stosunków zobowiązaniowych, postępowanie zaś kończy się wyrokiem, który kształtuje sytuację prawną stron postępowania. Paweł Grzegorzczak zauważa, że jeżeli powód wystąpi z *actio*

³ A. Duck, *De Usu et Authiritate Juris Civilis Romanorum in Dominiis Principum Christianorum libri duo*, Lipsiae 1668, II, 8, 398: [*Ius enim Civile tantum valere in ha Curia, secluso Jure Muncipali, Iuriconsulti nostrates confetiunt*], cyt. za: Ł. Marzec, op.cit., s. 50.

⁴ W. Holdsworth, *A History of English law*, vol. V, London 1973, s. 126, cyt. za: Ł. Marzec, op.cit., s. 50.

⁵ Ł. Marzec, op.cit., s. 50.

⁶ *Oxford Dictionary of Law*, Oxford–New York 1996.

in rem, „w ujęciu teoretycznym powództwo takie kieruje się przeciwko samej rzeczy i ma za przedmiot jej posiadanie lub prawo rzeczowe”⁷.

Action in rem ma zastosowanie zwłaszcza w dziedzinie prawa morskiego i służy przede wszystkim realizacji praw rzeczowych na statku. W prawie angielskim powództwo *in rem* przeciwko statkowi jako pozwanemu (*action in rem against the ship as a defendant*) stanowi w zasadzie jedyny dostępny rodzaj *action in rem*⁸. Skutki orzeczeń wydawanych w następstwie *action in rem* nie są określane jednolicie. Dotyczą one wprawdzie wyłącznie prawa powoda lub pozwanego do konkretnej rzeczy, ale określają jego sytuację ze skutkiem *erga omnes*⁹.

Admiralty Court rozpatruje powództwa zarówno *in rem*, jak i *in personam*. Jak już wcześniej była mowa, określenie *in rem* oznacza przeciwko rzeczy albo przedmiotowi, a określenie *in personam* oznacza przeciwko osobie. Powództwo przeciwko rzeczy może być wniesione przeciwko statkowi celem jego aresztowania i w konsekwencji sprzedaży dla zaspokojenia roszczeń¹⁰.

W ocenie Nigela Meesona „jurysdykcja Sądu Admiralicji do postępowania *in rem* jest prawdopodobnie jedyną najważniejszą cechą tego sądu i odróżnia ją od innych jurysdykcji Sądu Najwyższego. Prawo do stosowania procedury *in rem* jest zastrzeżone przez *Supreme Court Act* i nie jest dostępne dla wszystkich roszczeń objętych jurysdykcją sądu”¹¹.

Zdania co do rodowodu brytyjskiego *actio in rem* występującego przed Sądem Admiralicji są w angielskiej doktrynie podzielone. William Tetley stoi na stanowisku, iż stosowana przed Sądem Admiralicji *actio in rem* wywodzi się z prawa rzymskiego. Podobnie Arthur

⁷ P. Grzegorzczak, *Immunitet państwa w postępowaniu cywilnym*, Warszawa 2010, s. 250–251.

⁸ G.C. Cheshire, P. North, J.J. Fawcett, *Private International Law*, Oxford 2008, s. 416.

⁹ H.J. Sonnenberger, *Inländische Gerichtsbarkeit über ausländische Staaten und sonstige öffentlich-rechtliche Rechtsträger. Die neuere Entwicklung der Rechtsprechung in Frankreich, England und in Deutschland*, AcP 1963, t. 162, s. 493.

¹⁰ S. Mankabady, *The law of collision at sea*, New York 1978, s. 61.

¹¹ N. Meeson, *The practice and procedure of the Admiralty Court*, London 1986, s. 9.

Browne twierdzi, że instytucja *actio in rem* przeciwko statkowi lub ładunkowi jest oparta na praktyce prawa kontynentalnego (*civil law*), co pozwala *actio in rem* odzyskać lub uzyskać samą rzecz, aktualne, specyficzne jej posiadanie¹².

Natomiast bardziej współcześni brytyjscy historycy prawa, kwestionują rzymski rodowód *actio in rem*, wskazując, że od XVI w. Sąd Admiralicji rozpoznawał roszczenia *in rem* czysto osobistej natury, niemające nic wspólnego z własnościowym charakterem tej instytucji wynikającym z rzymskiego *actio in rem*. Co więcej, historycy ci nie mogą znaleźć w prawie precedensowym późnego średniowiecza ani okresu współczesnego żadnych instytucji podobnych do przywilejów lub hipoteki morskiej potrzebnych do wykonywania *actio in rem* przeciwko statkowi przed Sądem Admiralicji. Zdaniem niektórych historyków prawa *actio in rem* wywodzi się raczej z procedury aresztu rzeczy celem wymuszenia obecności pozwanego niż z prawa rzymskiego. Postępowanie to rozwinęło się w średniowiecznej Europie i zostało uznane w Anglii w XV w.¹³

Za słuszne uznać należy stanowisko Williama Tetleya odnośnie do pochodzenia omawianej instytucji, sama bowiem istota *actio in rem* wywodzi się z prawa rzymskiego. Teza ta nie stoi w sprzeczności z faktem łączenia *actio in rem* z aresztem statku, gdyż skarga ta ewoluowała w brytyjskich stosunkach morskich i obecnie używana jest do dochodzenia roszczeń morskich.

Pierwotnie właściwość (*admiralty jurisdiction*) Sądu Admiralicji dotyczyła jedynie spraw morskich związanych ze statkiem morskim. Jednakże na mocy dwóch aktów prawnych: Crown Proceedings Act z 1947 r. oraz Civil Aviation Act z 1949 r., rozszerzono kompetencje Sądu Admiralicji do rozpoznawania spraw wynikających z ograniczenia odpowiedzialności i zwolnienia ze stosowania *actio in rem* w stosunku do statków i samolotów należących do Korony oraz roszczeń wynikających z ratownictwa dotyczącego samolotu¹⁴.

¹² W. Tetley, Q.C. *Arrest, Attachment and Related Maritime Law Procedures*, “Tulane Law Review” 1895–1985, s. 4–5.

¹³ Ibidem, s. 5.

¹⁴ A. Mandaraka-Sheppard, *Modern Maritime Law (Volume 1): Jurisdiction and Risks (Maritime and Transport Law Library)*, Oxford 2013 s. 4.

Obecnie kwestia postępowania *in rem* regulowana jest przez Supreme Court Act z 1981 r. (tzw. Senior Court Act 1981 – SCA). Sprawy *in rem* mogą być rozpoznawane przez High Court, który jest właściwy w sprawach (*admiralty jurisdiction of the High Court*) określonych w sekcji 20(1–7) SCA. Zalicza się do nich m.in. wierzytelności uprzywilejowane (*maritime liens*) oraz inne roszczenia morskie (*statutory rights in rem* – ustawowe prawa *in rem*).

Na marginesie warto wskazać, że na mocy sekcji 21(3) SCA jurysdykcja Sądu Admiralicji rozciąga się także na samolot oraz inne rzeczy (*other property*), jeśli istnieje w stosunku do nich przywilej morski lub inna należność (*other charge*). Powstanie roszczenia w stosunku do samolotu, a co za tym idzie możliwość wystąpienia ze skargą *in rem* do High Court (sekcja 21(5) SCA) dotyczy roszczeń wynikających z ratownictwa oraz holowania lub pilotażu (sekcja 20(2)(j-1) SCA). Jednakże możliwe jest zastosowanie *actio in rem* wobec samolotu jedynie w sytuacji, gdy samolot znajduje się na wodzie (*when the aircraft is waterborne*), gdyż tylko w tym przypadku można mówić o jego holowaniu¹⁵ lub świadczeniu usług pilotażu morskiego w stosunku do samolotu¹⁶.

Nigel Meeson wskazuje, że na mocy Crown Proceedings Act z 1947 r. (sekcja 29(1)) „żadne działanie *in rem* nie może zostać wniesione przeciwko Koronie, ani przeciwko statkom Jej Królewskiej Mości, samolotom ani ładunkom ani żadnym innym przedmiotom stanowiącym własność Korony, nie mogą one być aresztowane, ani zatrzymane, ani sprzedane, podobnie jak jakikolwiek zastaw podlegający egzekucji. W okolicznościach gdzie procedura *in rem* została wszczęta przez powoda w uzasadnionym przekonaniu, że rzecz nie należy do Korony, sąd może nakazać kontynuowanie tej procedury jako *in personam* jeśli jej użycie będzie możliwe”¹⁷.

Różnice pomiędzy postępowaniem przeciwko rzeczy a postępowaniem przeciwko osobie trafnie opisuje Christopher Hill w następujących słowach: „najistotniejsze dla pełnego zrozumienia procedury *in rem* i przyswojenie sobie angielskiego sposobu rozumienia tej in-

¹⁵ Ibidem, s. 52

¹⁶ Ibidem.

¹⁷ N. Meeson, op.cit., s. 8.

stytucji jest zdanie sobie sprawy z tego, iż *actio in rem* jest najzupełniej odrębna od *actio in personam*. Nie jest to procedura względem tej drugiej pomocnicza. Jest to działanie bezpośrednio przeciwko statkowi, nie zaś przeciwko jego właścicielowi, a wyrok może zostać w końcu wydany również przeciwko statkowi, a przez to cała procedura będzie przeprowadzana do końca bez udziału właściciela owej rzeczy (*res*), który nawet nie pojawi się, by ustosunkować się do postawionych zarzutów. Czemuż zresztą miałby to czynić? Zarzuty zostały postawione wobec statku, nie wobec niego samego. Odpowiedzialność samego właściciela nie jest tu w ogóle badana; jest bez znaczenia dla angielskiego rozumienia tego problemu. Jakkolwiek rzadko, *actio in rem* może łączyć się w końcu z wyrokiem przeciwko rzeczy (*in rem*), który będzie „skuteczny przeciwko wszystkim”. Właściciel może wziąć udział w sporze *in rem*, jeśli uważa to za wskazane dla obrony swego majątku. Ale zasadniczo jest to działanie przeciwko jego majątkowi, nie zaś przeciwko niemu samemu”¹⁸.

Autor ten w sposób niezwykle trafny przedstawił brytyjską koncepcję funkcjonowania *actio in rem*, wskazując, że jej istotą jest postępowanie przeciwko rzeczy. Osoba dłużnika ma zatem drugorzędne znaczenie, roszczenie wierzyciela zostanie bowiem zaspokojone ze statku. Udział właściciela statku w postępowaniu nie jest warunkiem koniecznym do zaspokojenia roszczeń, co może mieć istotne znaczenie dla szybkości postępowania.

W prawie angielskim istniały dwie teorie dotyczące określenia pozwanego w postępowaniu *in rem*. Pierwsza z nich to teoria proceduralna (*procedural theory*), która stanowiła, że *actio in rem* (jako roszczenie) miało na celu wymuszenie pojawienia się podmiotu odpowiedzialnego przed sądem i podjęcia przez niego osobistej obrony względem roszczenia. Innymi słowy, *actio in rem* służyła do tego, żeby osoba zainteresowana statkiem, która – po przystąpieniu do sprawy – będzie odpowiedzialna osobiście, bez względu na wartość statku, jeśli roszczenie przekroczy wartość statku.

¹⁸ Ch. Hill, K. Sothering, T. Hosoi, Ch. Helmer, *Arrest of Ships-1, England and Wales; Federal Republic of Germany, Japan, USA*, London 1985, s. 14.

Zgodnie z drugą teorią – teorią personifikacji (*personification theory*) – *actio in rem* było postępowaniem przeciwko rzeczy (*res*) i wywodziło się z koncepcji przywilejów morskich na statku od chwili powstania okoliczności będących podstawą roszczenia. Innymi słowy, rzecz była uważana za „upersonifikowanego” pozwanego. Jednakże teoria proceduralna zwyciężyła nad teorią personifikacji po uchwaleniu *Judicare Acts* w latach 1873–1875, mimo to statek był w dalszym ciągu postrzegany jako źródło i jednocześnie ograniczenie odpowiedzialności pozwanego. Z kolei od 1883 r. właściciel statku zaczął być nazywany pozwanym i stał się stroną postępowania *in rem*¹⁹. Pojawienie się pozwanego przed sądem, jego przystąpienie do postępowania *in rem* powodowało, że postępowanie toczyło się jako łączne postępowanie *actio in rem* i *actio in personam* (*joint action in rem and in personam*)²⁰.

Lord Johan Steyn w nawiązaniu do sprawy *The Dictator* wskazał, że: „*actio in rem* [...] nie tylko determinuje wysokość odpowiedzialności i w przypadku standardowej zapłaty dochodzonej od *res*, ale także oznacza dochodzenie [roszczenia – przyp. D.R.] przeciwko przystępującym [do sprawy] właścicielom, jeśli mogą oni być osobiście odpowiedzialni w Admiralty Court, całkowite roszczenie powoda, za które odpowiedzialni są właściciele”²¹.

Omawiana procedura jest wygodna dla obu stron postępowania. Wszak dłużnik, jeśli nie ma takiej woli, nie musi brać udziału w postępowaniu i ustosunkowywać się do zarzutów postawionych w stosunku do jego rzeczy – statku. Wierzyciel natomiast działa przeciwko majątkowi, można rzec namacalnemu, gdyż znajdującemu się faktycznie w porcie, zabezpieczonemu na poczet dochodzonych roszczeń. Przystąpienie pozwanego do postępowania oznacza, że toczyć się ono będzie łącznie przeciwko statkowi oraz pozwanemu w połączonym postępowaniu *in rem* i *in personam*, co

¹⁹ A. Mandaraka-Sheppard, *Modern Maritime Law and Risk Management*, London 2009, s. 77–78.

²⁰ W. Tetley, Q.C., op.cit., s. 1906.

²¹ A. Mandaraka-Sheppard, *Modern Maritime Law and Risk Management*, s. 77–78.

z kolei powoduje rozszerzenie odpowiedzialności pozwanego na inne składniki jego majątku.

Jednym z przykładów stosowania *actio in rem* w prawie anglosaskim jest areszt statku morskiego, orzekany na przestrzeni wieków przez Sąd Admiralicji. Z punktu widzenia egzekucyjnego podmiotem dokonującym fizycznie aresztu statku od 1370 r. był i w dalszym ciągu jest urzędnik sądowy, zwany *Admiralty Marshal* z siedzibą w Londynie²².

Jeszcze w połowie XX w. jurysdykcja angielska nie przewidywała, co do zasady, instytucji zajęcia majątku dłużnika celem zabezpieczenia roszczenia przed wydaniem wyroku w sprawie. Jedynym wyjątkiem było prawo zajęcia statku morskiego, możliwe wyłącznie w przypadku istnienia przywileju na statku (*maritime lien*), egzekwowanego przed Sądem Admiralicji właśnie w procedurze *in rem*. Istotne jest, iż instytucja aresztu statku dawała zawsze gwarancję angielskiej jurysdykcji w sprawie – z tego też względu wierzyciele dążyli do zatrzymania statku w porcie angielskim. Prawo do aresztu statku było dosyć bezwzględne i niejako automatyczne oraz działało w oderwaniu od aktualnych okoliczności danej sprawy. Ponadto nie brano pod uwagę istnienia ewentualnej niewypłacalności dłużnika²³.

Francesco Berlingieri uważa, że wniosek o areszt ma charakter „wyłącznie morski” i nie jest częścią generalnego brytyjskiego systemu prawnego, jak to ma miejsce w innych krajach²⁴.

W Polsce areszt statku jest dokonywany w postępowaniu zabezpieczającym, które jest możliwe w każdej sprawie cywilnej, co sprawia, że samo zabezpieczenie ma charakter cywilnoprawny. Natomiast wykonanie postanowienia o zabezpieczeniu poprzez areszt statku ma charakter „wyłącznie morski”, podobnie jak w Wielkiej

²² K. Kochanowski, „Areszt statku morskiego”, Gdańsk 2008, niepublikowane, s. 81.

²³ R. Shaw, *The International Conference on Arrest of Ships 1999*, „P&I International” 2/2000, s. 1.

²⁴ F. Berlingieri, *Arrest of Ships, A Commentary on the 1952 and 1999 Convention*, London 1992, s. 8, przypis 36, cytat z podsumowania przedwojennych prac nad Konwencją autorstwa C. Millera (członka delegacji brytyjskiej): „in English law his question of arrest is purely maritime, it is not part of our general law as it is in other countries”. K Kochanowski, op.cit., s. 80–81.

Brytanii. Wynika to z faktu, że aresztować w postępowaniu zabezpieczającym można jedynie statek, a nie każdą dowolną rzecz.

Zdaniem Williama Tetleya podstawową przesłanką dokonania aresztu statku w porcie w Anglii jest automatyczne uzyskanie angielskiej jurysdykcji w postępowaniu rozpoznawczym: „w Zjednoczonym Królestwie postępowanie *in rem* jest charakterystyczną procedurą stosowaną przed Sądem Admiralicji, mającą na celu rozpoznawanie i zarazem wykonywanie wszystkich wierzytelności morskich. Zazwyczaj była używana głównie jako proceduralny instrument zapewniający osobiste stawiennictwo dłużnika w postępowaniu niż jako czynność skierowana przeciwko (upersonifikowanemu) statkowi, traktowanemu jako osoba i »sprawca szkody«. Odróżnia to postępowanie *in rem* od postępowania *in personam*, że statek (w niektórych przypadkach także ładunek, paliwo, fracht lub suma uzyskana ze sprzedaży tego mienia) jest samym pozwanym, wraz z właścicielem statku [...] *Actio in rem* zapewnia prejudycjalne zabezpieczenie powództwa, gwarantuje jurysdykcję danego sądu oraz zwykle zapewnia udział właściciela statku w procesie”²⁵.

Konsekwencją zastosowania *actio in rem* w Wielkiej Brytanii jest uzyskanie dogodnego dla wierzyciela forum procesowego do rozpoznania sprawy o roszczenia morskie. Może prowadzić także do przystąpienia przez właściciela do postępowania, jednakże ma to znaczenie drugorzędne wobec możliwości skierowania roszczeń bezpośrednio do statku.

Postępowanie przed Sądem Admiralicji jest typowym przykładem *actio in rem*. Powództwo kierowane jest przeciwko statkowi, który w chwili wszczęcia postępowania znajduje się lub w ciągu najbliższych 12 miesięcy będzie znajdować się na terenie Anglii lub Walii, czyli w obrębie właściwości sądu. W postępowaniu tym nie ma znaczenia kwestia zgody pozwanego na jurysdykcję Sądu Admiralicji, gdyż jest ona automatyczna. Procedura *in rem* zostaje wszczęta wraz z momentem pojawienia się rzeczy w miejscu, gdzie może ona zostać zatrzymana np. port, reda czy doki.

Rozwiązanie takie jest słuszne, przesądza bowiem z góry o kwestii jurysdykcji i sąd zamiast zajmować się jej badaniem, od razu

²⁵ W. Tetley, Q.C., op.cit., s. 1905.

może przejść do *meritum*, czyli badania zasadności zabezpieczenia i wydania merytorycznego orzeczenia w tym przedmiocie. Podobnie automatycznie zostaje rozstrzygnięte zagadnienie własności sądu, które będzie uwarunkowane miejscem zatrzymania rzeczy.

Jak już nadmieniono, jedną z podstaw aresztu statku jest istnienie przywileju morskiego (*maritime lien*). Zgodnie z angielską koncepcją przywilejem jest prawo rzeczowe na cudzym statku, ograniczone do kwoty równej wysokości istniejącego roszczenia. Przywilej jest zatem przykładem odpowiedzialności z rzeczy – statku morskiego.

Trafnie William Tetley uważa *maritime lien* za prawdziwy „przywilej” wywodzący się z prawa cywilnego i *lex maritima* średniowiecznej Europy. Zdaniem tego autora jest to zabezpieczone roszczenie przeciwko statkowi morskiemu, wynikające z usługi świadczonej dla tego statku lub ze szkody przez niego wyrządzonej. Jako taki konstytuuje on istotne prawo do rzeczy cudzej, *ius in re aliena*, i nie powinien być uważany wyłącznie za instrument proceduralny. *Maritime lien* korzysta z pierwszeństwa przed *mortgage* oraz hipotekami morskimi przy zaspokajaniu wierzycieli w podziale środków uzyskanych ze sprzedaży rzeczy (statku) w sądowym postępowaniu egzekucyjnym²⁶.

Alternatywnym wobec *actio in rem* sposobem zabezpieczenia roszczeń jest *Mareva injunction* (obecnie bardziej popularnym określeniem jest *Freezing order*), której twórcą był Lord Alfred Denning. W przeciwieństwie do *actio in rem*, procedura ta jest wymierzona przeciwko samemu dłużnikowi, wymusza bowiem na nim, aby przed lub w czasie trwania sporu, nie usuwał majątku spod jurysdykcji sądu rozpoznającego sprawę ani nie rozporządzał majątkiem w inny sposób, jeśli w opinii sądu brak takiego zarządzenia zagrozi wykonalności jego orzeczenia²⁷.

Istotne jest, iż omawiana procedura dopuszcza możliwość zabezpieczenia innych roszczeń niż tylko morskie i może być stosowana przez wszystkie wydziały High Court, w tym Admiralty and Com-

²⁶ Ibidem, s. 1909.

²⁷ Ibidem, Lord Denning orzekał jako *Master of the Rolls* w sprawie *Mareva Compania Naviera SA vs. International Bulkcarriers* s. 5.

mercial Court. Instytucja ta została uznana przez sądownictwo angielskie w 1975 r. Wymiar ustawy *Mareva injunction* uzyskała w 1981 r. Na mocy SCA 1981, sect. 37(3) przyznano High Court of Justice uprawnienia do wydawania tymczasowych zarządzeń uniemożliwiających stronie jakichkolwiek czynności mających na celu wyprowadzenie lub usunięcie poza jurysdykcję High Court swojego mienia, bez względu na to, czy strona ta ma miejsce zamieszkania lub siedzibę w obrębie jurysdykcji tego sądu²⁸.

3. Stosowanie *actio in rem* w prawie morskim Stanów Zjednoczonych

Prawo amerykańskie ma swój rodowód w prawie brytyjskim, a przez to sięga do źródeł rzymskich. Anglicy, kolonizując Stany Zjednoczone, „przywieźli” ze sobą swoje prawo, regulacje oraz instytucje, które zaadoptowały się na obszarze zależnym od Korony. Rozwiązania brytyjskie np. areszt statku w trybie *actio in rem* stosowane są do dnia dzisiejszego na obszarze USA, jednakże są one nieco bardziej złożone niż ich pierwowzór. Przykładowo, na pojęcie amerykańskiego prawa morskiego składa się *admiralty law* oraz *maritime law*.

Roman Tokarczyk posługuje się pojęciem „prawo admiralskie” na określenie terminu *admiralty law*. Jednakże nie do końca można zgodzić się z takim tłumaczeniem. Po pierwsze, zgodnie ze słownikową definicją, słowo *admiralty* oznacza jurysdykcję sądową nad sprawami dotyczącymi statków lub morza oraz innych wód nawigacyjnych; prawa morskiego²⁹. Co więcej, słowo jest rzeczownikiem, nie zaś przymiotnikiem, wobec czego należałoby je raczej tłumaczyć jako Admiralicja, a co za tym idzie – prawo admiralicji, nie zaś jako (prawo) admiralskie. Tym bardziej że przymiotnik „admiralskie” budzi większe skojarzenia z marynarką wojenną niż z morskim prawem handlowym, o którym mowa w niniejszym opracowaniu.

²⁸ Ibidem, s. 5.

²⁹ *Admiralty* – The jurisdiction of courts of law over cases concerning ships or the sea and other navigable waters; maritime law; <http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/Admiralty>, (dostęp: 28.12.2016).

Ciekawe jest, że Roman Tokarczyk używa terminu „admiralicja” w odniesieniu do dawnego europejskiego stowarzyszenia właścicieli prywatnych statków, uzbrojonych w celu wzajemnej ochrony przed atakami piratów i innymi zagrożeniami. Stowarzyszenie to kształtowało normy ówczesnego prawa morskiego. W XIV w. narodziło się w Wielkiej Brytanii sądownictwo admiralskie Court of Admiralty, gdzie dominowała i do dziś dominuje procedura *in rem*³⁰. Zatem wnioskować należy, że brytyjski Sąd Admiralicji wywodzi się z dawnego stowarzyszenia kupców określonych mianem admiralicji. Powyższe natomiast również przemawia za używaniem pojęcia sądu admiralicji, ponieważ zdaniem tego autora „mimo że amerykańska doktryna prawna uznaje nazwę »prawo admiralskie« za synonim nazwy »prawo morskie« – różnicuje je rodowód i stosunek do nowoczesnych rozwiązań normatywnych regulujących żeglugę i sprawy z nią związane”³¹.

Przed wszystkim podnieść należy, że w Stanach Zjednoczonych nie funkcjonują sądy admiralicji podobne do sądów brytyjskich. Sprawy morskie rozpoznawane są przez sądy federalne (*federal district courts*) na podstawie art. 28 U.S. Code § 1333³². Wobec czego termin „jurysdykcja sądów admiralicji”, którym posługuje się Roman Tokarczyk, należy uznać za pewien skrót myślowy wynikający z kompetencji sądów federalnych do rozpoznawania spraw morskich określonej jako *admiralty jurisdiction*.

Na prawo admiralicji w USA składają się: prawo federalne i prawo stanowe, przy czym prawo federalne ma pierwszeństwo przed stanowym, co wynika z artykułu VI Konstytucji Stanów Zjednoczonych. W przypadku konfliktu pomiędzy prawem admiralicji a ogólnym prawem morskim „horyzontalne” pierwszeństwo zawsze będzie miało ogólne prawo morskie. Natomiast w przypadku konfliktu pomiędzy prawem stanowym a ogólnym prawem morskim, temu pierwszemu zawsze przysługuje prymat³³.

³⁰ R. Tokarczyk, *Prawo amerykańskie*, Kraków 2003, s. 322.

³¹ Ibidem, s. 323.

³² <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/28/1333> (dostęp: 28.12.2016)

³³ R. Tokarczyk, *op.cit.*, s. 323.

Jeśli chodzi o źródła materialnego prawa admiralicji (*substantive admiralty law*) Roman Tokarczyk wymienia:

- ogólne prawo morskie tworzone przez sędziów federalnych (*judge-made law*),
- ustawy Kongresu wydawane w oparciu o klauzulę admiralską (*Admiralty Clause*) i klauzulę handlową (*Commerce Clause*),
- prawo międzynarodowe.

Prawo morskie materialne reguluje kwestie związane m.in. ze związkiem przyczynowym (*causality*), statusem budujących i naprawiających statki (*shipbuilders and ship repairs*), niezęglowności (*unseaworthiness*), czynów zawinionych (*intentional wrongs*), różnych rodzajów szkód (*damages*) czy różnego rodzaju odszkodowania (*indemnity*)³⁴.

Możliwe jest przeniesienie sprawy z sądu stanowego do sądu federalnego za pomocą instytucji zwanej *removal* (odwołanie). Sytuacja taka jest niezwykle niekorzystna dla powoda, statuuje bowiem dla niego proces na często mniej przyjaznym forum z odmiennymi normami i procedurami. Jednakże cele przekazania spraw morskich sądom federalnym są wyraźnie określone. Chodzi mianowicie o w miarę jednakową interpretację prawa morskiego, żeby można było zapewnić jego jednolitość. Istotne jest również, że jurysdykcja sądów rozpoznających sprawy morskie dotyczy tak osób (*in personam*), jak i rzeczy (*in rem*). W przypadku osób, jurysdykcja sądu rozciąga się na wszystkie osoby, bez względu na ich pochodzenie czy obywatelstwo. Podobnie jest w odniesieniu do rzeczy, ponieważ podlegają jej wszystkie rzeczy, których sprawa dotyczy, przy czym bez znaczenia jest ich wartość³⁵.

Jurysdykcja sądów admiralicji (*admiralty jurisdiction*) rozpatrujących sprawy *in rem*, wynika z konstytucji oraz aktów niższego rzędu. Zgodnie z § 2 artykułu III konstytucji USA władza sądowa rozciąga się na wszystkie sprawy z zakresu prawa morskiego, zatem do jej zakresu będą należały zarówno sprawy morskie jak i admiralicji³⁶.

³⁴ Ibidem, s. 323–324.

³⁵ Ibidem, s. 325.

³⁶ Article III, Section 2 of Admiralty and Maritime jurisdiction of the Supreme Court.

Actio in rem w Stanach Zjednoczonych jest powództwem przeciwko oznaczonej rzeczy³⁷. Nie musi być ono oparte na osobistej odpowiedzialności właściciela rzeczy³⁸. Zgodnie z Supplemental Rules for Admiralty and Maritime Claims, *actio in rem* mogą być wnoszone: 1) w celu egzekwowania przywileju na statku (*maritime lien*) oraz 2) zawsze kiedy prawo Stanów Zjednoczonych przewiduje dla sprawy morskiej procedurę *actio in rem* lub procedurę do niej analogiczną. Poza tym, jeśli prawo nie przewiduje nic innego, strona, która może wnieść *actio in rem*, może również wnieść powództwo *in personam* przeciwko każdej osobie, która może być odpowiedzialna. Przepisy ustawy zwalniają z aresztu statki i inne mienie będące we własności lub w posiadaniu lub też użytkowane przez Stany Zjednoczone. Kiedy przepis prawa tak stanowi powództwo przeciwko Stanom Zjednoczonym można wytoczyć w postaci *actio in rem*³⁹. Podobny zakaz pozywania statków należących do państwa występuje w Wielkiej Brytanii, o czym była już mowa uprzednio.

W powództwach *in rem* roszczenie powinno być zweryfikowane pod przysięgą lub za pomocą uroczystego zapewnienia. Powinno ono opisywać z rozsądną dokładnością mienie, które jest przedmiotem powództwa, oraz stan, który jest lub będzie właściwy w toku postępowania⁴⁰. Głównym przykładem *actio in rem* w amerykańskim prawie morskim jest areszt statku, a także dochodzenie roszczeń z tytułu wspomnianych przywilejów na statku. Powstanie przywilejów morskich, które mogą być dochodzone za pomocą *actio in rem*, wynikają m.in. z tytułu naruszenia kontraktów morskich i deliktów morskich⁴¹.

³⁷ Przykładowo w wyroku Sądu Rejonowego Południowego Dystryktu Florydy (Case 9:09-cv-80594-WPD) pozwany statek został oznaczony jako “ten określony, nienazwany, szary statek, o długości ok. 57 stóp, jego silniki, wyposażenie, meble i inne rzeczy potrzebne należące i będące w posiadaniu *in rem*”: “That certain unnamed gray, two story vessel approximetely fifty-seven feet in lenght, her engines, tackle, apparel, furniture, equipment, and all other necessaries, appertaining and belonging *in rem*”.

³⁸ R. Force, A.N. Yiannopoulos, M. Davis, *Maritime and Admiralty Law*, Waszyngton 2008, s. 171.

³⁹ *Supplemental Rules for Certain Admiralty and Maritime Claims, Rule C.*

⁴⁰ S.F. Friedell, *Benedict on Admiralty*, 8, § 12.02 [A], New York 1999.

⁴¹ R. Force, A.N. Yiannopoulos, M. Davis, op.cit., s. 171.

Przy okazji rozważań na temat jurysdykcji admiralicji nie sposób nie wspomnieć o precedensowym orzeczeniu w sprawie *De Lovio vs. Boit* (1789). Dzięki niemu ukształtowana została fundamentalna norma stwierdzająca, że amerykańska jurysdykcja rozciąga się na wszystkie umowy (*contracts*) dotyczące żeglugi, biznesu lub handlu morskiego, przy czym miejsce ich zawarcia pozostaje bez znaczenia. Natomiast zgodnie z omawianym orzeczeniem w przypadku deliktu obowiązuje prawo lokalne miejsca jego popełnienia i jest zróżnicowane w zależności od przedmiotu. W sprawach rzeczowych (*in rem*) ogranicza się do miejsca popełnienia deliktu, tj. morza, natomiast w sprawach z zakresu *in personam* (marynarzy i pracowników portowych) rozciąga się także na delikty popełnione na lądzie⁴².

Jedynie w celach porównawczych autorka wskazuje, iż w USA również jest możliwość zastosowania *actio in rem* w stosunku do samolotu obciążonego zastawem, jednakże w przeciwieństwie do Wielkiej Brytanii postępowanie to nie należy do jurysdykcji sądów admiralicji. Zgodnie z 14 Code of Federal Procedure § 13.17(e)(2) samolot może zostać zajęty (*seized*) na podstawie zarządzenia sądu federalnego w postępowaniu *in rem* celem realizacji ciężącego na nim zastawu. Nadto, na podstawie sekcji 14 Code of Federal Procedure § 13.17(a) można zająć samolot, jeśli nastąpiło naruszenie postanowień Federal Aviation Act of 1958, skutkujące karą pieniężną o charakterze cywilnoprawnym⁴³.

4. Podsumowanie

Zaprezentowane rozważania prowadzą do przekonania, że *actio in rem* w Wielkiej Brytanii jest stosowana od stuleci w postępowaniu z tytułu roszczeń morskich odnoszących się do samego statku. Mimo wątpliwości angielskich historyków prawa co do jej rzymskiego rodowodu nie bez znaczenia pozostaje wpływ prawa rzymskiego na omawianą instytucję. Co więcej, prawo brytyjskie

⁴² Ibidem, s. 324–325.

⁴³ <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/14/13.17>: § 13.17 Seizure of aircraft (dostęp: 28.12.2016)

ją udoskonaliło poprzez ustanowienie automatycznej jurysdykcji lokalnych sądów oraz próbę przymuszenia dłużnika do osobistego stawiennictwa w postępowaniu. Wniosek na poparcie rzymskiego pochodzenia wynika choćby z faktu, iż *actio in rem* używana była do dochodzenia przywilejów morskich, które wszak stanowią prawo na rzeczy cudzej.

Jeśli zaś chodzi o prawo amerykańskie, wskazać należy, że wpływ prawa rzymskiego na amerykańskie jest pośredni i wynika z przysposobienia prawa angielskiego przez USA. Prawo „przybyło” na terytorium Stanów Zjednoczonych wraz z kolonizatorami i zostało zaadoptowane na potrzeby nowopowstałego państwa. Tym samym nie sposób było pominąć roli i wpływu istniejących już i sprawdzonych instytucji prawnych znanych kolonizatorom, w tym *actio in rem* jako sposobu dochodzenia roszczeń wynikających z uprawiania żeglugi.

STRESZCZENIE

Zastosowanie instytucji *actio in rem* w brytyjskim i amerykańskim prawie morskim

Niniejsze opracowanie porusza zagadnienie zastosowania rzymskiej instytucji *actio in rem* we współczesnym prawie morskich państw anglosaskich – Wielkiej Brytanii oraz Stanów Zjednoczonych. Istotną kwestią jest zwrócenie uwagi na rozumienie i sposób korzystania z powództwa rzeczowego przeciwko statkowi w stosunkach żeglugowych państw systemu *common law*. Omawiana instytucja uległa bowiem ewolucji i sposób korzystania z niej jest odmienny od rzymskiego pierwowzoru, gdyż służy do dochodzenia roszczeń związanych z żeglugą morską, głównie przywilejów morskich. Przejawem zastosowania *actio in rem* w omawianych państwach systemu *common law* przejawia się choćby w możliwości dokonania zajęcia aresztu statku morskiego w trybie *in rem* w związku z dochodzeniem roszczeń morskich.

Słowa kluczowe: *actio in rem*; *actio in personam*; prawo morskie; realizacja praw rzeczowych na statku; postępowanie przeciwko statkowi

SUMMARY

Applying the institution of *actio in rem* in British and American maritime law

This paper raises the question of the use of the Roman institution – *actio in rem* in modern maritime law in Anglo-Saxon countries – Great Britain and the United States. It is important to draw attention to the understanding and the method as to how *actio in rem* against the vessel is used in shipping relations of common law system countries. The discussed institution has in fact evolved and the way of using it differs from the original Roman way, as it is now used in maritime claims, mainly in maritime privilege. An indication of the usage of *actio in rem* in common law countries is seen in the possibility of seizure of the arrest of a ship in the *in rem* mode in connection with the investigation issued in maritime claims.

Keywords: *actio in rem*; *actio in personam*; maritime law; realization of property right on the ship; proceedings against the ship

BIBLIOGRAFIA

- Berlingieri F., *Arrest of Ships, A Commentary on the 1952 and 1999 Convention*, London 1992.
- Cheshire G.C., North P., Fawcett J.J., *Private International Law*, Oxford 2008.
- Duck A., *De Usu et Authiritate Juris Civilis Romanorum in Dominiis Principum Christianorum libri duo*, Lipsiae 1668, II, 8,398: [*Ius enim Civile tantum valere in ha Curia, secluso Jure Muncipali, Iuriconsulti nostrates confetiunt*].
- Force R., Yiannopoulos A.N., Davis M., *Maritime and Admiralty Law*, Washington 1996.
- Friedell S.F., *Benedict on Admiralty*, New York 1999.
- Godolphin J., *View of the Admiralty Jurisdiction*, London 1661.
- Goethe J. W., Eckermann J.P., *Conversations of Goethe with Johann Peter Eckermann*, London 1930.
- Grzegorzcyk P., *Immunitet państwa w postępowaniu cywilnym*, Warszawa 2010.
- Hill Ch., Sothering K., Hosoi T., Helmer Ch., *Arrest of Ships-1*, England and Wales; Federal Republic of Germany, Japan, USA, London 1985.

- Holdsworth W., *A History of English law*, vol. V, London 1973.
- Kochanowski K., „Areszt statku morskiego”, Gdańsk 2008, niepublikowane.
- Mandaraka-Sheppard A., *Modern Maritime Law (Volume 1): Jurisdiction and Risks (Maritime and Transport Law Library)*, Oxford 2013.
- Mankabady S., *The law of collision at sea*, New York, 1978.
- Marzec Ł., *Czy prawo rzymskie pokonało kanał La Manche?*, Krakowskie Studia z Teorii Państwa i Prawa, t. 2, Kraków 2008.
- Meeson N., *The practice and procedure of the Admiralty Court*, London, 1986
- Oxford Dictionary of Law*, Oxford–New York 1996.
- Shaw R., *The International Conference on Arrest of Ships 1999*, “P&I International” 2/2000.
- Sonnenberger H.J., *Inländische Gerichtsbarkeit über ausländische Staaten und sonstige öffentlich-rechtliche Rechtsträger. Die neuere Entwicklung der Rechtsprechung in Frankreich, England und in Deutschland*, AcP 1963, t. 162.
- Tetley W., Q.C. *Arrest, Attachment and Related Maritime Law Procedures*, “Tulane Law Review I.” 1895–1985.
- Tokarczyk R., *Prawo amerykańskie*, Kraków 2003.