

KRZYSZTOF KOCHANOWSKI

ARESzt I EGZEKUCJA ZE STATKU MORSKIEGO. UWAGI *DE LEGE FERENDA*

Treść artykułu to analiza przepisów regulujących areszt statku morskiego oraz ściśle z tym związane zagadnienie egzekucji ze statków. Te przepisy to Kodeks postępowania cywilnego (postępowanie zabezpieczające) z 1964 r. i Konwencja w sprawie aresztu statków morskich (Bruksela 1952), której Polska jest stroną, a także Międzynarodowa konwencja w sprawie aresztu statków (Genewa 1999), która jednak dotąd nie weszła w życie.

Autor krytycznie ocenia działanie polskiego wymiaru sprawiedliwości w sprawie aresztu statków. Polskie sądy nie potrafią stosować tej formy zabezpieczenia.

Autor artykułu uważa za pożądane uregulowanie w nowym kodeksie morskim instytucji aresztu statku morskiego. Regulacja ta powinna być skorelowana z zasadniczą zmianą przepisów o egzekucji ze statków morskich. Jego wnioski de lege ferenda obejmują dziewięć postulatów. Mają one duże znaczenie dla legislacji morskiej i są radykalne.

WSTĘP

Prace prowadzone obecnie przez Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego nad nowym kodeksem morskim dają asumpt do analizy aktualnego kształtu przepisów regulujących areszt statku morskiego oraz ściśle z tym związanego zagadnienia egzekucji ze statków. Zasadnicze pytanie można sformułować w sposób następujący: Czy istnieje obecnie potrzeba uregulowania instytucji aresztu statku morskiego w nowym kodeksie morskim? A jeśli tak, to w jaki sposób i w jakim zakresie?

Z aresztem statku związany jest immanentnie problem egzekucji z takiej jednostki, choćby dlatego że w naszej rzeczywistości areszt statku bardzo często pociąga za sobą konieczność jego sprzedaży w postępowaniu egzekucyjnym. Wynika to z faktu, że aresztowane w Polsce statki niejednokrotnie zostają w efekcie ich zajęcia porzucone przez dotychczasowych właścicieli, a wierzyciele, chcąc nie chcąc, muszą zaspokajać się z tak zabezpieczonego mienia dłużnika. Wydaje się zatem logiczne, że obie te procedury powinny być możliwie maksymalnie zharmonizowane.

1. AKTUALNY STAN PRAWNY

Areszt statku morskiego jest szczególnym sposobem zabezpieczenia roszczeń związanych z szeroko pojętym uprawnieniem żeglugi morskiej. W przypadku Polski, szczególnie obecnie, wyjątkowość zabezpieczenia roszczeń poprzez areszt statku morskiego wynika tyleż ze specyficznego charakteru statku morskiego jako takiego, co z okoliczności, że w przeważającej liczbie wypadków zabezpieczenie takie dotyczy mienia stanowiącego własność osoby zagranicznej, znajdującego się jedynie czasowo na terytorium Rzeczypospolitej. Wynika też z tego, że areszt statku morskiego jest przedmiotem konwencji międzynarodowej, której Polska jest stroną¹, a także nowej konwencji z 1999 r., która jednak dotąd nie weszła w życie².

Zatem przepisy dotyczące materii będącej tematem tego opracowania znajdują się w Kodeksie postępowania cywilnego, w części dotyczącej postępowania zabezpieczającego, oraz we wspomnianej konwencji z 1952 r. Nie wdając się w szczegółowe rozważania dotyczące zakresu stosowania konwencji aresztowej oraz jej poszczególnych rozwiązań, można stwierdzić, że konwencja określa zasadnicze ramy instytucjonalne i proceduralne aresztu statków morskich, w obrębie których stosuje się przepisy Kodeksu postępowania cywilnego. Stosowanie konkretnych przepisów o postępowaniu zabezpieczającym w powiązaniu z imperatywnymi przepisami konwencji powoduje niejednokrotnie problemy i niejasności, nie są one jednak nierozwiązywalne i nie powodują zasadniczych trudności tak w realizowaniu uprawnień wierzycieli, jak i w odniesieniu do ochrony praw dłużników. Inaczej jednak, i znacznie gorzej zarazem, mają się rzeczy w odniesieniu do postępowania egzekucyjnego, choć przepisy o prowadzeniu egzekucji ze statku morskiego znajdują się w jednym akcie prawa i nie muszą być konfrontowane z przepisami konwencji międzynarodowej regulującej ten sam zakres przedmiotowy. Jeśli zatem przywołuje się problemy pojawiające się w związku z aresztem statku morskiego, to zasadniczo wynikają one nie tyle z braku przepisów pozytywnych, a zatem takich, jakie należałoby wprowadzić do k.p.c. (konwencji z 1952 r. wszak zmienić nie można, choć w przyszłości można będzie zapewne ją wypowiedzieć i ratyfikować nową konwencję z 1999 r.), ile z nieprecyzyjnego sformułowania istniejących już regulacji lub z błędnej interpretacji aktualnie obowiązujących przepisów, które stosowane są w taki sposób, aby maksymalnie utrudnić i skomplikować procedurę aresztu statku. Ta sama konstatacja, nawet w znacznie większym stopniu, odnosi się do sprzedaży statku w postępowaniu egzekucyjnym.

¹ Międzynarodowa konwencja w sprawie zajęcia (aresztu) statków morskich, Bruksela 1952 (Dz.U. z 1976 r., Nr 39, poz. 229 i 230).

² Międzynarodowa konwencja w sprawie aresztu statków, Genewa 1999.

Rozważając skuteczność procedur aresztowych i możliwości, z jakich mogą dziś korzystać wierzyciele domagający się zabezpieczenia swoich roszczeń, należy niestety stwierdzić, że obecnie notuje się ciągły regres w porównaniu do skuteczności działania wierzycieli i praktyk organów wymiaru sprawiedliwości w latach 90., kiedy to przepisy te były interpretowane znacznie bardziej racjonalnie. Jest tak pomimo zasadniczej nowelizacji przepisów o postępowaniu zabezpieczającym z 2005 r., która w zamierzeniu miała ułatwić zabezpieczanie roszczeń i wyposażyć wierzycieli w skuteczniejsze narzędzia działania. Zapewne część winy za taki stan rzeczy można przypisać specyficznemu podejściu sędziów i komorników, którzy wydają się dziś działać maksymalnie oportunistycznie i formalistycznie zarazem, interpretując wszelkie ewentualne wątpliwości na niekorzyść wnioskodawców. Tym bardziej zatem należałoby tak zmodyfikować przepisy polskiego prawa, by wątpliwości i pytań było jak najmniej. Trudno bowiem liczyć na dobrą wolę eksponentów wymiaru sprawiedliwości, którzy – jak pokazuje doświadczenie – nie są zainteresowani ani zrozumieniem zawiłych niejednokrotnie materii świata żeglugi, ani racjonalną interpretacją przepisów prawa do niego się odnoszących. Ostatnie orzeczenia Sądu Okręgowego w Gdańsku i Sądu Apelacyjnego w Gdańsku odmawiające zatrzymania statku „Ostend Spirit” w sytuacji, gdy areszt ten był nie tylko uzasadniony, ale wręcz konieczny, są tego smutnym przykładem³.

Oceniając sprawy w aspekcie międzynarodowym – a przecież niemal wszystkie sprawy z zakresu prawa morskiego do takich należą – gdzie stosunki prawne poddane są zazwyczaj prawu obcemu, sądy polskie w ogóle nie są w stanie wyrwać się mentalnie z okowów swoistego polocentryzmu, nakazującego badanie każdego zagadnienia wyłącznie w punktu widzenia prawa polskiego. Powodem wspomnianej wyżej odmowy aresztu statku przez sąd I instancji było niewykazanie przez belgijskiego wierzyciela (uprawnionego), że w sprawie wynikłej z umowy czarteru na czas poddanej prawu angielskiemu, wierzyciel wysłał uprzednio cypryjskiemu dłużnikowi „wezwania do zapłaty...wraz z dowodem doręczenia albo wysłania przesyłką poleconą”. Jak powszechnie wiadomo, we współczesnym shippingu kontrahenci porozumiewają się wyłącznie za pomocą listów poleconych. Natomiast Sąd Apelacyjny w Gdańsku, rozpatrujący zażalenie wierzyciela, utożsamiał posiadanie interesu prawnego przez wierzyciela z wykazaniem przez wierzyciela, że dłużnik jest niewypłacalny. Ponadto Sąd Apelacyjny zarzucił wierzycielowi, że ten w przyszłości zamierza zaspokoić się z zabezpieczenia, jakiego żąda od dłużnika w zamian za zwolnienie statku z aresztu! Na pozór wydawałoby się, że na tym polega sens postępowania zabezpieczającego. Jak się jednak okazuje, tak nie jest. Sąd Apelacyjny zarzucił bowiem wierzycielowi, że „w uzasadnieniu zażalenia skarżący wskazał, że udzielenie zabezpieczenia nie tyle ma zmierzać do

³ Postanowienie SO w Gdańsku z 29.03.2011r., sygn. akt IX GCo 60/11 oraz postanowienie SA w Gdańsku z 14.04.2011 r., sygn. I Cz 627/11.

zabezpieczenia wykonalności przyszłego orzeczenia, co ma zapewnić możliwość zaspokojenia się ze złożonej kaucji lub gwarancji udzielonej przez jeden z Klubów ubezpieczeń wzajemnych”. Na takie *dictum* trudno doprawdy o sensowny komentarz.

2. ZASADNICZE PROBLEMY

2.1. OMÓWIENIE OGÓLNE

Aby nie pozostać gołosłownym w krytyce efektywności wymiaru sprawiedliwości, należy przytoczyć przynajmniej podstawowe problemy, jakie pojawiają się w związku z wykonywaniem aresztu statku morskiego i jego egzekucyjną sprzedażą. Prawidłowe zdefiniowanie takich problemów pomoże zarazem w określeniu remediów, jakie wydają się niezbędne do polepszenia tej bardzo niezadowolającej sytuacji.

2.1.1. PRZEWLEKŁOŚĆ POSTĘPOWANIA

W przypadku postępowania zabezpieczającego przewlekłość nie wynika wyłącznie z barier i hamulców spowodowanych przez nieracjonalne przepisy, lecz również ze zbyt powolnego działania sądu jako takiego – przynajmniej w stosunku do tempa współczesnego obrotu portowo-morskiego. Podstawowe problemy są dość proste i wynikają nie z natury postępowania zabezpieczającego, lecz z podstawowych wymogów polskiej procedury cywilnej i praktyki sądów: potrzeby przedstawiania dokumentów tłumaczonych na język polski i obowiązku dołączania przez pełnomocnika – prócz pełnomocnictwa – również dokumentów potwierdzających umocowanie osoby udzielającej pełnomocnictwa w postaci wyciągów ze stosownego rejestru lub innych podobnych. Tłumaczenie dowodów na polski, a szczególnie aranżowanie owych dokumentów uwierzytelniających umocowanie osoby udzielającej pełnomocnictwa trwa niejednokrotnie znacznie dłużej niż rozpatrywanie samego wniosku o udzielenie zabezpieczenia.

Trzeba jednak oddać polskim sądom, że szybkość rozpatrywania wniosków o areszt statku nie jest ostatnio najgorsza i stosowne postanowienie można uzyskać już nawet w ciągu 2–3 dni od dnia złożenia wniosku. To postęp, nawet zakładając, że przygotowanie takiego wniosku wraz z towarzyszącymi mu dokumentami trwa co najmniej 3 dni. Niemniej jednak możliwość zatrzymania statku wchodzącego do polskiego portu jest dziś wciąż niewielka, jeśli stosowne

działania zostaną podjęte dopiero po jego zawinięciu do portu. Toteż aresztuje się albo te statki, które pozostają w stoczni remontowej, albo te, których zawinięcie do jednego portów polskich zostało przewidziane przez wierzyciela z dostatecznym wyprzedzeniem.

Natomiast w przypadku postępowania egzekucyjnego jego przewlekłość wynika bezpośrednio z nieracjonalności przepisów Kodeksu postępowania cywilnego i wadliwości samego podstawowego założenia owej procedury, tj. stosowania przepisów o egzekucji z nieruchomości.

2.1.2. DORĘCZENIE DOKUMENTÓW SĄDOWYCH I KOMÓRNICZYCH DŁUŻNIKOWI

Doręczanie dokumentów sądowych i komorniczych zagranicznym dłużnikom, zwłaszcza tym spoza Unii Europejskiej, pochłania większość czasu przeznaczanego na postępowanie egzekucyjne. A przecież zdecydowana większość właścicieli statków to spółki zarejestrowane w „rajach podatkowych” znajdujących się poza Europą. Co więcej, w przypadku statków porzuconych w Polsce zagraniczny dłużnik – *brass plate company*, będący właścicielem jednego tylko statku – już nie istnieje lub istnieje tylko na papierze, nie prowadząc żadnej działalności i nie posiadając, co gorsza, czynnych organów. Co prawda przepisy k.p.c. przewidują, że pismo nieodebrane przez dłużnika pozostawia się w aktach sprawy ze skutkiem doręczenia, ale bynajmniej nie rozwiązuje to problemu, bo pierwsze doręczenie pisma dłużnikowi mającemu siedzibę poza Europą trwa zwykle co najmniej rok.

2.1.3. STATKI PORZUCONE

Jak już wspomniano, stałym problemem są statki stanowiące własność podmiotów zagranicznych aresztowane w Polsce, w stosunku do których krajowi i zagraniczni wierzyciele starają się następnie prowadzić egzekucję, a które zalegają polskie porty latami, zazwyczaj dawno opuszczone przez załogę. Ekonomicznie opłacalnej egzekucji takiej jednostki przeprowadzić nie sposób, gdyż w chwili zakończenia postępowania egzekucyjnego koszty tegoż postępowania, w tym koszty dozoru jednostki, przewyższają wartość handlową statku, który z reguły nadaje się już tylko na złom.

2.2. PROBLEMY A SZCZEGÓŁOWE PRZEPISY K.P.C.

Problemy ogólne przedstawione wyżej mają zazwyczaj swoje źródło w konkretnych, wadliwych rozwiązaniach lub niejasnych dyspozycjach przepisów Kodeksu postępowania cywilnego. Należy przynajmniej je wymienić i zwięźle scharakteryzować.

2.2.1. POSTĘPOWANIE ZABEZPIELAJĄCE

Art. 730 (Podstawy zabezpieczenia)

Znowelizowane przepisy k.p.c. w dalszym ciągu nie wspominają *expressis verbis* o sytuacji, gdy sądem właściwym do rozstrzygnięcia sprawy w postępowaniu rozpoznawczym jest sąd zagraniczny (lub arbitrażowy), a powód żąda zabezpieczenia roszczenia przez sąd polski. Co prawda przed nowelizacją z 2005 r. przepisy wspominały o „sądzie powszechnym”, gdy tymczasem obecnie mowa już ogólnie o „sądzie”. Najwidoczniej ustawodawca przyjął, że w świetle orzeczenia Sądu Najwyższego z 18.03.1993 r. i ugruntowanej następnie praktyki nie ma potrzeby bezpośredniego regulowania tej kwestii, gdyż jest ona bezdyskusyjna⁴. Warto jednak nadmienić, że nie dla wszystkich autorytetów prawnych taka interpretacja jest usprawiedliwiona⁵.

Można jednak przyjąć, że stanowisko zajęte w 1993 r. przez Sąd Najwyższy jest dość powszechnie akceptowane przez praktykę i sądy zasadniczo nie odrzucają wniosków o zabezpieczenie roszczenia, jeśli właściwym do rozpoznania sprawy co do meritum jest sąd zagraniczny lub zagraniczny sąd arbitrażowy. Niemniej jednak wskazane byłoby ujęcie tego rozstrzygnięcia w ramach ustawowych, wskazując, iż brak jurysdykcji krajowej w postępowaniu rozpoznawczym nie stanowi przeszkody do zabezpieczenia powództwa w drodze postanowienia wydanego przez sąd krajowy. Szkopuł jednak w tym, że uściślenie takie powinno znaleźć się bezpośrednio w Kodeksie postępowania cywilnego, poprzez modyfikację art. 730 § 1.

Art. 737 (Rozpoznanie wniosku)

Termin instrukcyjny do rozpoznania wniosku o zabezpieczenie wynosi obecnie 7 dni. Warto przypomnieć, iż projekt nowelizacji k.p.c. z 2005 r. przewidywał wprowadzenie terminu dwutygodniowego (!) i dopiero w toku prac

⁴ Postanowienie SN z 18.03.1993 r., U I CRN 6/93, OSNC 1993/11/204: „Brak jurysdykcji krajowej nie stanowi przeszkody do rozpoznania wniosku o zabezpieczenie roszczenia i wydanie zarządzenia tymczasowego przez sąd polski”.

⁵ K. Piasecki, *Kodeks postępowania cywilnego*, t. II – *Komentarz*, red. K. Piasecki, Warszawa 1997, s. 433–434: „Ponieważ art. 1099 stanowi, że w razie braku jurysdykcji krajowej zachodzi nieważność postępowania, bez rozróżnienia, o jakie postępowanie chodzi, należy przyjąć, iż przepis ten dotyczy również postępowania zabezpieczającego. Z tego też względu nie jest uzasadnione stanowisko SN wyrażone w post. z 18.02.1993 (ICRN 6/93, OSN 1992, Nr 11, poz. 204), że brak jurysdykcji krajowej nie stanowi przeszkody do rozpoznania wniosku o zabezpieczenie roszczenia i wydanie zarządzenia przez sąd polski. Odmienne J. G u d o w s k i, *Przegląd orzecznictwa SN z zakresu postępowania cywilnego*, PS 1996, nr 4, s. 84. Jurysdykcja sądu polskiego musi więc istnieć w każdym postępowaniu zabezpieczającym, lecz nie musi jednocześnie istnieć w postępowaniu rozpoznawczym, w związku z którym zabezpieczenie jest dokonywane. Brak jurysdykcji w postępowaniu rozpoznawczym może mieć natomiast charakter bezwzględny lub względny.

legislacyjnych senat zdołał skrócić ten termin do tygodnia. W praktyce żeglugowej nawet siedmiodniowy termin jest zdecydowanie zbyt długi, by można było skutecznie zaarrestować statek morski w polskim porcie, chyba że przebywa on w stoczni. Przeciętny czas pobytu statku w porcie nie przekracza obecnie 72 godzin, zatem wierzyciel nie ma w praktyce szans uzyskania postanowienia w przedmiocie zabezpieczenia roszczenia poprzez areszt statku morskiego w porcie, chyba że złoży taki wniosek do sądu jeszcze przed wpływieniem statku do polskiego portu. Wydaje się, że możliwe byłoby jednak skrócenie tego terminu – w przypadku wniosku o areszt statku morskiego do na przykład 3 dni. Oczywiście w dalszym ciągu będzie to termin instrukcyjny, niemniej jednak może to mieć zasadniczy wpływ na zmobilizowanie sądu do szybkiego działania.

Doręczenia dokumentów obowiązaniem

Z zagadnieniem tym wiążą się przynajmniej trzy istotne pytania: (1) komu można skutecznie doręczać stosowne dokumenty, a w szczególności postanowienie o udzieleniu zabezpieczenia i protokół zajęcia statku; (2) czy dokumenty te muszą być tłumaczone na język obcy, a jeśli tak, to na jaki; (3) w jakim zakresie do postępowania zabezpieczającego należy stosować przepisy o postępowaniu egzekucyjnym.

(1) W przypadku aresztu statku morskiego komornik dokonuje zatrzymania statku w porcie poprzez zawiadomienie kapitanatu portu, a następnie wejście na pokład statku, sporządzenie protokołu zajęcia i wręczenie kapitanowi odpisu postanowienia o udzieleniu zabezpieczenia oraz protokołu zajęcia. Zatem w ramach tych czynności kapitan statku traktowany jest jako przedstawiciel obowiązanej i zarazem przedstawiciel armatora statku. Taka przynajmniej była praktyka w ciągu ostatnich 25 lat. Obecnie jednak ten sposób doręczania dokumentów obowiązaniem napotyka liczne problemy, gdyż na przykład kapitanowie odmawiają przyjmowania owych dokumentów, utrzymując, iż nie są umocowani do ich odbioru⁶.

⁶ Sprawa egzekucji prowadzonej ze statku „Gazgan” (bandery rosyjskiej) na podstawie wyroku Sądu Okręgowego w Gdańsku z 17.01.2001 r. (sygn. akt IX GC 316/99) przez Komornika Rewiru IV przy Sądzie Rejonowym Gdyni (sygn. akt IV KM 1738/03); w sprawie tej kapitan statku skutecznie odmówił przyjęcia pism sądowych i komorniczych adresowanych do właściciela statku, będącego zarazem armatorem jednostki. Kapitan reprezentował z mocy prawa dłużnika (właściciela statku) będącego armatorem jednostki. Jednak Sąd Rejonowy w Gdyni uznał, iż taka odmowa była uzasadniona, gdyż dokumenty były adresowane nie do armatora statku, tylko do właściciela jednostki (którego kapitan ustawowo nie reprezentuje), a fakt, że armator i właściciel to jedna i ta sama osoba (firma) okazał się dla sądu bez znaczenia. Orzeczenie to – jakkolwiek wydane przez sąd rejonowy – stało się niestety lokalnym precedensem w okręgu Sądu Rejonowego w Gdyni, obejmującym rejon całego portu gdyńskiego i lokalnych stoczni. W efekcie wszyscy czterej komornicy działający w tym okręgu i podlegający kontroli Sądu Rejonowego w Gdyni oddalają wnioski wierzycieli o doręczenie pism sądowych i komorniczych (tak w postępowaniu zabezpieczającym, jak i egzekucyjnym) kapitanom zatrzymywanych jednostek, niezależnie od tego czy armator i właściciel statku są jedną i tą samą osobą, czy też nie, znakomicie w ten sposób utrudniając prowadzenie postępowania zabezpieczającego lub egzekucyjnego.

Niezależnie od interpretacji przepisów Kodeksu morskiego o kapitanie statku, które w opinii doktryny odnoszą się wyłącznie do kapitanów statków o polskiej przynależności (praktyka portowa wszakże rozciąga ich stosowanie na wszystkie statki zawijające do polskich portów), wydaje się jednak, że kapitan statku może być uznany za pracownika armatora statku ustawowo upoważnionego do odbioru pism sądowych, w trybie przepisu art. 133 § 2 k.p.c. Do dyspozycji przepisu art. 740 § 1 zd. drugie k.p.c. ma zastosowanie art. 805 § 1 k.p.c., a to zgodnie z orzeczeniem SN z 27.02.1959 r., ICZ 33/59, RPEiS 1960; do doręczenia postanowienia w przedmiocie zabezpieczenia mają zatem odpowiednie zastosowanie przepisy o doręczeniach (art. 131–142 k.p.c.).

Podobne trudności interpretacyjne pojawiają się w przypadku agenta statku, któremu komornik niejednokrotnie doręcza odpis postanowienia sądu o areszcie statku. Według kodeksu morskiego agent morski jest również ustawowym przedstawicielem armatora statku (art. 201 k.m.) i jako taki jest uprawniony do odbioru pism procesowych. Jest jednak uprawniony, a nie zobowiązany. Ponadto należy mieć na względzie, że agent nie reprezentuje bynajmniej abstrakcyjnego „statku”, który nie ma wszak osobowości prawnej, lecz konkretnego przedsiębiorcę, potrzebującego profesjonalnej pomocy w obcym porcie. Stąd też agent może reprezentować armatora lub właściciela statku, w tym i odbierać pisma procesowe, lecz wcale nie musi.

(2) Komornicy dokonujący zajęcia statku żądają obecnie przetłumaczenia przez uprawnionego postanowienia o udzieleniu zabezpieczenia oraz protokołu zajęcia statku na „właściwy język obcy”, aby zadośćuczynić wymogom doręczania dokumentów procesowych osobie zagranicznej. W takiej sytuacji pojawia się jednak proste pytanie: Na jaki to „właściwy język obcy” należy przetłumaczyć takie dokumenty: na język kraju siedziby obowiązanego, na język kraju bandery statku (jeśli obowiązanym nie ma akurat siedziby w kraju bandery), czy też może na język ojczysty kapitana jednostki, jeśli komornik zdecydował się na doręczenie dokumentów właśnie kapitanowi? A może nie tłumaczyć w ogóle, gdy dokumenty są doręczane polskiemu agentowi statku?

(3) Zgodnie z art. 743 k.p.c. do wykonania postanowienia o zabezpieczeniu należy odpowiednio stosować przepisy o postępowaniu egzekucyjnym. Dyspozycja ta bywa obecnie interpretowana przez organy egzekucyjne wprost, w taki sposób, że wszystkie przepisy o postępowaniu egzekucyjnym ze statku morskiego należy bezpośrednio i bez wyjątku stosować do jego zajęcia w postępowaniu zabezpieczającym. Komornicy nie zauważają, że przepisy te należy stosować „odpowiednio”, a nie bezpośrednio. Nie rozumieją też często, iż oba te postępowania zmierzają do diametralnie odmiennego celu. W przypadku innych niż statek ruchomości koncepcja taka nie miałaby praktycznego znaczenia. Inaczej jest jednak w przypadku aresztu statku morskiego, gdyż przez przepisy części trzeciej k.p.c. statek morski wpisany do rejestru okrętowego (tak polskie-

go, jak zagranicznego) traktowany jest *de facto* tak samo jak nieruchomości, ze wszystkimi tego konsekwencjami wiążącymi się z prowadzeniem egzekucji z nieruchomości. Ponadto w sytuacji egzekucji ze statku morskiego Kodeks postępowania cywilnego stawia jeszcze szczególne, dodatkowe wymogi ujęte w przepisach art. 1014–1022.4 k.p.c. W związku z tym komornicy żądają ostatnio od uprawnionego między innymi: (a) dostarczenia tłumaczenia postanowienia o udzieleniu zabezpieczenia i innych dokumentów na język kraju siedziby obowiązanego lub język kraju bandery statku lub alternatywnie – uiszczenie zaliczki na koszty takich tłumaczeń, (b) udzielenia informacji, w jakim rejestrze zarejestrowany jest dany statek, i podanie dokładnego adresu rejestru, a nawet (c) uiszczenia zaliczki na publikacje ogłoszeń prasowych o wszczęciu egzekucji ze statku morskiego⁷.

Kto może wpłacić kaucję obejmującą sumę zabezpieczenia?

Z literalnej treści art. 736 oraz art. 742 k.p.c. wynika, że to obowiązanym powinien złożyć sumę zabezpieczenia do depozytu. W praktyce żegludowej często zabezpieczenia udziela nie sam obowiązanym, lecz osoba trzecia – jego ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej (klub P&I), bank, „spółka matka” dłużnika, czy też niebędący dłużnikiem czarterujący, żywotnie zainteresowany w zwolnieniu statku z aresztu. W takiej sytuacji powstaje zatem pytanie, czy również wpłacenie przez osobę trzecią sumy zabezpieczenia do depozytu sądowego wywiera skutki opisane w art. 736 k.p.c. i w szczególności w art. 742 § 1 k.p.c., czyli automatyczny upadek zabezpieczenia. Zdrowy rozsądek i wykładnia funkcjonalna sugerowałyby, że tożsamość osoby wpłacającej powinna być bez znaczenia. Literalna wykładnia językowa wskazuje jednak, że to sam obowiązanym musi wpłacić sumę zabezpieczenia do depozytu. Co prawda, osoba trzecia, która wpłaca sumę zabezpieczenia, powinna wskazywać, że czyni to w imieniu i na rachunek obowiązanego, co w rezultacie powinno spełniać wymogi obu wspomnianych przepisów. Wydaje się jednak, że przepis ten wymagałby doprecyzowania.

Kaucja a majątek obowiązanego

W związku z wyżej wspomnianym problemem pojawia się następna wątpliwość. Czy kaucja wpłacona przez obowiązanego stanowi jego majątek lub prawo majątkowe w rozumieniu art. 1103.7 k.p.c., statuując w konsekwencji polską jurysdykcję w sporze? A jeśli kaucja została wpłacona przez osobę trzecią względem obowiązanego, czy i w takim wypadku może być ona poczytywana za majątek lub prawo majątkowe obowiązanego?

⁷ Por. sprawa statku „Envoy” aresztowanego w Gdyni i wydane w związku z tym Postanowienie Komornika SR Rewiru IV w Gdyni (sygn. akt IV KM 2152/06) z 29.11.2006 r.

Wpłata kaucji a możliwość wnoszenia środków zaskarżenia

Wpłacenie przez obowiązane sumy zabezpieczenia umożliwia mu samoistne niejako zwolnienie statku spod zabezpieczenia. Jednak – przynajmniej zgodnie z orzecznictwem sądów Gdańska i Gdyni – wpłacenie kaucji pozbawia zarazem obowiązane możliwości złożenia zażalenia na postanowienie o udzieleniu zabezpieczenia⁸. Zgodnie z opinią Sądu Apelacyjnego w Gdańsku, wyrażoną w cytowanym w przypisie nr 8 orzeczeniu, wraz z wpłatą kaucji zabezpieczenie ustanowione inicjalnym postanowieniem sądu udzielającego zabezpieczenia przestaje niejako istnieć, a zatem postanowienia tego nie można już kwestionować, gdyż stało się ono tym samym bezprzedmiotowe. Jakkolwiek ustawodawca nie sformułował tego wyraźnie, należy domniemywać, że poprzez wpłatę kaucji powstaje z mocy prawa nowe zabezpieczenie i to w dodatku ustanowione przez samego dłużnika, z jego własnej woli, skoro to on sam, nieprzymuszony bezpośrednio przez sąd wpłacił kaucję na konto sądu. Ostatnia opinia jest jedynie domysłem autora, gdyż znowelizowany Kodeks postępowania cywilnego mówi jedynie o upadku zabezpieczenia, a zarazem nie wspomina o powstaniu nowego zabezpieczenia. Równie dobrze można jednak utrzymywać, że z chwilą wpłaty sumy zabezpieczenia na konto depozytowe całe postępowanie zabezpieczające zostaje zakończone, mimo że kaucja wciąż spoczywa na koncie sądu. W konsekwencji, o ile w poprzednim stanie prawnym mogły istnieć wątpliwości na temat wzajemnej relacji przepisów art. 741 i 742 k.p.c., a w szczególności dotyczące możliwości jednoczesnego zaskarżenia postanowienia o udzieleniu zabezpieczenia i złożenia wniosku o jego zmianę, o tyle obecnie takich wątpliwości być nie może. Obowiązany musi się zdecydować: albo kwestionuje postanowienie o udzieleniu zabezpieczenia, składając na nie zażalenie, i czeka cierpliwie na orzeczenie sądu drugiej instancji, albo wpłaca kaucję, pozbawiając się tym samym bezpowrotnie możliwości kontestowania zasadności orzeczenia ustanawiającego zabezpieczenia jako takiego. Można przypuszczać, że w wielu przypadkach będzie to dla obowiązane do prawdy trudna alternatywa.

Alternatywne sposoby udzielenia zabezpieczenia

Kodeks postępowania cywilnego nie uwzględnia innych niż kaucja sposobów zabezpieczania roszczeń zabezpieczonych inicjalnie aresztem statku.

⁸ Sprawa statku „Cemox” i wydane w związku z tym postanowienie Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z 29.06.2004 r. (sygn. akt I ACz 1741/04), stwierdzające m.in.: „złożenie kaucji w depozycie sądowym skutkujące zwolnieniem statku spod zabezpieczenia (aresztu) uniemożliwia jednoczesne skuteczne zaskarżenie samego postanowienia o wydaniu zarządzenia tymczasowego w przedmiocie zabezpieczenia powództwa”.

A przecież praktyka shippingowa zna wiele innych, równie skutecznych, a zarazem mniej dotkliwych dla dłużnika sposobów zabezpieczenia, takich jak klubowy *Letter of Undertaking* czy zwykła gwarancja bankowa. Utrudnia to rzecz jasna sytuację dłużnika, który musi wyłożyć gotówkę, zamiast przedstawić dogodny i wiarygodny zarazem instrument finansowy. Można jednak mniemać, że ustawodawca ograniczył określony w k.p.c. katalog zabezpieczeń do takiego jedynie, którego wartości i zarazem wiarygodności nie trzeba badać, a rozsądny i odpowiedzialny wierzyciel nie powinien kwestionować. W przypadku zaproponowania lub przedłożenia przez dłużnika gwarancji nieakceptowanej przez wierzyciela, sąd musiałby badać, czy zabezpieczenie takie jest wystarczające, wiarygodne *etc.* Oczywiście jest zatem, że nie można by w takiej sytuacji zastosować automatycznego upadku zabezpieczenia, a sąd musiałby badać zaproponowany przez obowiązane instrument zabezpieczenia na rozprawie. Przedłużyłoby to rozpatrywanie sprawy, szczególnie gdyby jedna ze stron złożyła następnie zażalenie. Jednak sama możliwość przedstawienia przez dłużnika alternatywnego sposobu zabezpieczenia w postaci gwarancji ubezpieczeniowej powinna być przynajmniej wzmiankowana w przepisach dotyczących aresztu statku morskiego.

Legitymacja do występowania w postępowaniu zabezpieczającym

Zdaniem autora przepis art. 742 k.p.c. budzi poważne wątpliwości dotyczące określenia kręgu podmiotów związanych z postępowaniem zabezpieczającym, jeśli rozważyć je na tle działań mających na celu areszt statku morskiego. Jest tu istotna luka, na którą warto zwrócić uwagę. Zażalenie na postanowienie w przedmiocie zabezpieczenia roszczenia może złożyć jedynie obowiązany. Jak już wspomniano, również tylko obowiązany może wpłacić kaucję. W sytuacji zatem, gdy zabezpieczenie zostało ustanowione na mieniu stanowiącym własność osoby trzeciej, niebędącej zarazem obowiązany (dłużnikiem uprawnionego), osoba ta nie ma możliwości procesowej skutecznego zaskarżenia takiego postanowienia, ani nawet złożenia do depozytu sądowego sumy zabezpieczenia. Jest to sytuacja częsta w żegludze, gdy sąd aresztuje statek nienależący do obowiązane, lecz stanowiący własność osoby trzeciej niebędącej ani dłużnikiem, ani nawet odpowiedzialnej rzeczowo względem uprawnionego. Zazwyczaj dotyczy to sytuacji, gdy aresztowano statek za długi poprzedniego właściciela bądź wiarygodność uprawnionego nie jest skierowana do właściciela statku, lecz do czarterującego, bądź do niebędącego właścicielem statku przewoźnika w inny sposób korzystającego z tej jednostki. W przypadku statków podnoszących obcą banderę sąd ma zazwyczaj duże trudności z ustaleniem tożsamości właściciela statku w chwili wydawania postanowienia w przedmiocie zabezpieczenia roszczenia, gdyż uprawniony zwykle uprawdopodobnia tę okoliczność wyłącznie za pomocą różnego rodzaju publikacji prywatnych (*Lloyds' List*) lub serwisów internetowych (*Seasearcher*), często niedokładnych lub nieaktual-

nych. Osobie takiej nie przysługuje skarga na czynności komornika, gdyż byłaby ona bezprzedmiotowa. Pozostaje jedynie powództwo przeciwegzekucyjne – kosztowne i nad wyraz długotrwałe. Straty poniesione przez armatora statku mogą być w takiej sytuacji olbrzymie, niepowetowane – nierzadko dochodzi do utraty jednostki. Jak już wskazano wyżej, wątpliwe jest też, czy osoba trzecia może sama złożyć kaucję w depozycie sądowym, a następnie sama, we własnym imieniu, żądać stwierdzenia przez sąd automatycznego upadku zabezpieczenia.

Kaucja wierzyciela

Przepis art. 739 § 3 i 4 k.p.c. daje sądowi możliwość zobowiązania uprawnionego do złożenia kaucji na zabezpieczenie roszczeń obowiązanego powstałych w wyniku wykonania postanowienia o zabezpieczeniu. W praktyce sądy nie korzystają z tego przepisu, a szkoda, gdyż właściwie stosowany „temperamentalny” zapęd wierzycieli dysponujących niejednokrotnie wątpliwymi roszczeniami, a w szczególności tych, którzy używają postępowania zabezpieczającego jako wygodnego narzędzia nacisku na swoich adwersarzy. W praktyce żeglujkowej nie jest niczym niezwykłym areszt statku obliczony w istocie nie na zabezpieczenie roszczenia, którego wierzyciel będzie dochodzić w postępowaniu rozpoznawczym, lecz na „zmiękczenie” prawdziwego lub mniemanego dłużnika, by ten zapłacił wierzycielowi w zamian za zwolnienie statku spod zabezpieczenia. Wiarygodność i zasadność tak dochodzonego, a raczej wymuszanego, roszczenia jest w takich przypadkach zgoła problematyczna, jeśli nie żadna.

Zabezpieczenie roszczeń na statku nienależącym do dłużnika

Wierzyciel, opierając się na przepisie art. 3(4) konwencji aresztowej, a także na przepisach o przywilejach morskich, może się domagać w postępowaniu zabezpieczającym zajęcia statku, który nie stanowi własności dłużnika. W niektórych przypadkach bowiem dłużnik nie musi być właścicielem zajmowanego statku. Przykładem jest wykonywanie prawa wynikającego z przywileju morskiego, a także zajęcie statku w czarterze na czas lub *bareboat*, gdy czarterujący jest dłużnikiem, a wierzyciel domaga się zajęcia statku, w stosunku do którego wynikło dane roszczenie. Może to też nastąpić w sytuacji, gdy aresztowano statek za długi poprzedniego właściciela. Jednak statek taki, nawet zaaresztowany, nie będzie mógł być w przyszłości przedmiotem postępowania egzekucyjnego. Podstawą egzekucji jest tytuł wykonawczy wystawiony przeciwko dłużnikowi. Skoro zaaresztowany statek nie należy do dłużnika, to wierzyciel nie może prowadzić egzekucji przeciwko takiej jednostce; komornik powinien odmówić prowadzenia czynności egzekucyjnych. Samo zaaresztowanie statku nie sprawia bynajmniej, że można w stosunku do niego prowadzić egzekucję tylko dlatego, że taki areszt orzeczono. Nie daje takich możliwości ani konwencja aresztowa,

co potwierdza zresztą pośrednio jej art. 9, ani prawo wewnętrzne. Statek taki może zatem zostać trwale zatrzymany w polskim porcie, lecz nie będzie mógł być nigdy sprzedany w postępowaniu egzekucyjnym.

2.2.2. POSTĘPOWANIE EGZEKUCYJNE

Podstawową wadą obecnej regulacji jest założenie ustawodawcy, że regułą stanowi egzekucja ze statku wpisanego do polskiego rejestru okrętowego, a egzekucja ze statku nieposiadającego polskiej przynależności (jakkolwiek termin ten w ogóle nie pojawia się w k.p.c.) jest jedynie wyjątkiem. Tak było zapewne w chwili, gdy kodeks postępowania cywilnego powstawał. Ale sytuacja zmieniła się zasadniczo już w latach 90. XX w. – wraz z szybkim kurczeniem się polskiej floty, a szczególnie wraz ze zmniejszeniem się liczby statków zarejestrowanych w polskim rejestrze okrętowym. Toteż istotna nowelizacja przepisów k.p.c., jaka miała miejsce w 2005 r., powinna była uwzględnić taki przypadek. Tak się jednak niestety nie stało – autorzy noweli nie brali pod uwagę głosów płynących z kręgów prawników morskich, nawołujących do zmiany tego anachronicznego założenia⁹. Toteż w dalszym ciągu konstrukcja odnośnych przepisów zakłada *a priori*, że wierzyciel prowadzi egzekucję ze statku wpisanego do polskiego rejestru okrętowego. Inna ewentualność jest uregulowana nie dość, że nieracjonalnie, to jeszcze nad wyraz wybiórczo.

Statek morski jako nieruchomości

W prawie polskim egzekucję ze statku morskiego prowadzi się zasadniczo według przepisów o egzekucji z nieruchomości, przy równoczesnym zastosowaniu specjalnych przepisów o egzekucji ze statków (art. 1014 i nast. k.p.c.). Dotyczy to zarówno statków wpisanych do polskiego rejestru okrętowego, jak i statków wpisanych do rejestrów zagranicznych. O ile w przypadku statku wpisanego do polskiego stałego rejestru okrętowego zastosowanie przepisów o egzekucji w nieruchomości mogłoby jeszcze ewentualnie znaleźć jakieś logiczne uzasadnienie (choć doprawdy wątpliwe), to w odniesieniu do statków wpisanych do obcych rejestrów rozwiązanie nie ma już po prostu najmniejszego sensu. W art. 1022 Kodeks postępowania cywilnego posługuje się pojęciem „statku zagranicznego”. Trudno powiedzieć, o jaki to statek chodzi¹⁰. Należy mniemać, jak sądzę, że ustawodawcy chodziło o statek morski niewpisany do stałego polskiego rejestru okrętowego. Można zarazem założyć, że autorzy owych przepi-

⁹ Problematyka egzekucji ze statków morskich wyjątkowo rzadko jest przedmiotem zainteresowania doktryny. Zob. M.H. Koziański, *Statek morski jako przedmiot egzekucji*, Technika i Gospodarka Morska 1985, nr 4, s. 197–198; *idem*, *Egzekucja ze statków morskich*, Technika i Gospodarka Morska 1985, nr 5, s. 239–242.

¹⁰ M.H. Koziański stwierdza wręcz, że pojęcie „statek zagraniczny” nie jest znane polskiemu prawu morskemu (*Zmiany w Kodeksie postępowania cywilnego a prawo morskie*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni 2005, nr 17, s. 44).

sów nie czytali w ogóle kodeksu morskiego i pojęcie statku o polskiej przynależności nie jest im znane.

Egzekucja z nieruchomości jest skomplikowana i długotrwała. Ale w przypadku nieruchomości ma ona przynajmniej ten walor, że księga wieczysta i sam organ rejestrowy znajdują się w Polsce; czynności egzekucyjne prowadzi komornik rewiru, w którym znajduje się dana nieruchomość; to samo dotyczy sądu nadzorującego czynności komornika. Księga wieczysta podlega wreszcie temu samemu prawu, co przepisy o postępowaniu egzekucyjnym. Jednak przy egzekucji ze statku morskiego w dziewięciu przypadkach na dziesięć jednostka owa wpisana jest do rejestru znajdującego się na drugim końcu świata, prowadzonego ponadto zgodnie z zupełnie innym, niż polskie, prawem; ponadto zagraniczny organ rejestrowy nie jest sądem, lecz wyspecjalizowaną jednostką lokalnej administracji. Zatem rozwiązanie to znacznie przedłuża prowadzenie czynności egzekucyjnych.

Dodatkowe wymogi stawiane przez przepisy działu VII części trzeciej k.p.c. komplikują i tak już niełatwą sytuację wierzyciela. Wierzyciel egzekwujący swe roszczenia ze statku porzuconego musi udowodnić, że statek nie jest nigdzie zarejestrowany. Jak ma to zrobić – tego już niestety ustawodawca nie wskazał. Czy wierzyciel ma przedstawić informacje uzyskane ze wszystkich istniejących na świecie rejestrów okrętowych?

Należy zauważyć, że o ile w przypadku nieruchomości dłużnik może nie być nawet świadomy, iż w stosunku do jego własności toczy się postępowanie egzekucyjne (nie widać tego „gołym okiem”), o tyle w przypadku egzekucji ze statku morskiego właściciel jednostki zawsze wie, co się dzieje z jego statkiem, a zatem ma możliwość przeciwdziałania egzekucji prowadzonej przez wierzyciela. Egzekucja ze statku morskiego jest poprzedzona zatrzymaniem i zajęciem statku w porcie, a zatem zawsze musi być dostrzeżona przez właściciela jednostki, który przecież interesuje się losem swego statku na bieżąco, a przynajmniej powinien tak czynić. O każdym zatrzymaniu statku kapitan jednostki informuje wszystkie zainteresowane osoby, w tym również właściciela jednostki. Zatem nie ma żadnej przesłanki, czy to prawnej, czy faktycznej, by statek traktować jako nieruchomość.

*Obowiązek wskazania rejestru okrętowego statku „zagranicznego”
i zawiadomienia rejestru o wszczęciu egzekucji (art. 1022 k.p.c.)*

Artykuł 1022 k.p.c. wymaga, by wierzyciel wskazał rejestr, w którym statek jest wpisany, a następnie, by komornik zawiadomił ów rejestr o wszczęciu egzekucji. Wymóg wskazania rejestru zagranicznego może być uzasadniony tylko tym, że fakt rejestracji statku przesądza o zastosowaniu przepisów o egzekucji z nieruchomości. Ustalenie rejestru, do którego dany statek jest wpisany, nie sprawia na ogół trudności, jeśli statek w ogóle jest jeszcze wpisany do jakiegoś rejestru. Kłopotów przysparzają natomiast statki niewpisane aktualnie do żad-

nego rejestru, czyli zwykle porzucone przez właściciela. Okoliczność tę trzeba jednak udowodnić i tu pojawia się problem. Wierzyciel jest bowiem w stanie wykazać, w jakim rejestrze statek był wpisany w ostatnim roku. Jednak jeśli jednostka została z niego wykreślona z inicjatywy samego rejestru – a tak zwykle bywa, gdy właściciel nie uiszcza na czas okresowo pobieranych opłat rejestrowych – to nie ma sposobu, by się dowiedzieć, czy i gdzie statek został następnie zarejestrowany. Co gorsza, wierzyciel nie ma praktycznych możliwości, by wykazać, że statek nie figuruje już w żadnym rejestrze okrętowym. A tylko w takim wypadku wierzyciel będzie mógł „przesunąć” postępowanie egzekucyjne na tory egzekucji z ruchomości. Warto zauważyć, że § 2 art. 1022 k.p.c. okazuje się niestety niewystarczającą pomocą dla wierzycieli, którzy twierdzą, że nie mogą ustalić aktualnego rejestru okrętowego danego statku.

Przepis art. 1022 k.p.c. już przed nowelizacją kodeksu z 2005 r. był chyba elementem najbardziej hamującym postępowanie, a dodanie nowego § 2 sprawiło, że wymogi stawiane przez ustawodawcę wierzycielowi jeszcze wzrosły. Obecnie przedmiotem egzekucji są zasadniczo statki wygodnych bander (dominujących zresztą w światowej żegludze), zarejestrowane w egzotycznych krajach (Liberia, Kajmany, St. Vincent & Grenadyny, Dominika *etc.*). Skuteczne doręczenie zawiadomienia do takiego rejestru bywa praktycznie niemożliwe – choćby do Liberii, gdzie trwa permanentna wojna domowa, a sam rejestr działa przez na pół oficjalną ekspozyturę w Nowym Jorku. Ponadto istnieje problem egzotycznego języka, na który trzeba przetłumaczyć takie dokumenty (np. swahili, malajski, farsi). Jeśli ustawodawca chce konieczne zobligować komornika do zawiadamiania władzy rejestrowej, to może przynajmniej przewidzieć wysłanie takiego zawiadomienia **po** zakończeniu egzekucji, co nie wstrzymywałoby jej biegu, a zarazem czyniło zadość wymogowi poinformowania rejestru okrętowego o dokonanej sprzedaży.

Należy się zastanowić, jaka jest zasadniczo racja zawiadamiania rejestru okrętowego o wszczęciu egzekucji. Rejestr nie może przecież brać udziału w postępowaniu egzekucyjnym i w żadnej mierze nie może prezentować swego stanowiska – nawet gdyby takie miał. Jest to wyłącznie sprawa pomiędzy wierzycielem, dłużnikiem i właścicielem statku (gdy nie jest on tożsamy z dłużnikiem). Ponieważ statek sprzedany w postępowaniu egzekucyjnym jest jako taki wolny od obciążeń, wydaje się, że jego nabywca nie będzie musiał zawiadamiać dotychczasowego rejestru okrętowego o tym fakcie, gdyż podstawą rejestracji statku w nowym rejestrze będą dokumenty wskazujące fakt nabycia jednostki w postępowaniu egzekucyjnym, a nie świadectwo wykreślenia statku z poprzedniego rejestru.

Obwieszczenie o licytacji

Artykuł 1019 k.p.c. wprowadza konieczność przesyłania obwieszczenia o licytacji „terenowym organom administracji morskiej właściwym dla ... portu

macierzystego statku” w celu wywieszenia w tych portach. Przepis zaprojektowano kiedyś dla egzekucji ze statków podnoszących polską banderę, natomiast odnoszenie go do statków bandery obcej jest absurdalne. Jest to błąd wynikający ze stosowania pewnych przepisów „odpowiednio” w sytuacji, gdy „odpowiednio” stosować się ich nie da lub nie ma to sensu. Za granicą nie ma żadnych „terenowych organów administracji morskiej”, gdyż każdy kraj ma własną strukturę administracji morskiej. Skąd nieszczęsny komornik ma wiedzieć, który organ administracyjny Wysp Marshalla lub Belize jest odpowiednikiem polskiego „terenowego organu administracji morskiej”, gdzie ma siedzibę, i jak przesłać mu pocztą dyplomatyczną takie zawiadomienie? Jak marynarz egzekwujący zaległe pensje ma się dowiedzieć, jaki jest właściwy terenowy organ administracji morskiej w takim obcym porcie, jak np. Vilia, będąca głównym portem państwa Vanuatu; a wszak Vanuatu posiada zarejestrowaną tam flotę wielokrotnie większą niż flota polska. W jakim języku skierować zawiadomienie do terenowego organu administracji morskiej Bangladeszu i jak znaleźć odpowiedniego tłumacza przysięgłego? Jak przekonać urzędnika lokalnego w Noworosyjsku, że powinien potwierdzić odbiór takiego zawiadomienia? Polskie sądy żądają bowiem doręczania takich zawiadomień poprzez pocztę dyplomatyczną, tak jak w przypadku doręczania pozwu, w tłumaczeniu na język adresata sporządzonym przez tłumacza przysięgłego. Zwykle wysłanie zawiadomienia listem poleconym lub kurierem (DHL, UPS) nie jest przez nasze sądy akceptowane.

Problem statków porzuconych

Ani Kodeks postępowania cywilnego, ani żadne inne przepisy prawa cywilnego nie regulują sytuacji, w której statek zostaje porzucony przez swego właściciela w Polsce. Zdarza się często, że jednostki stanowiące własność podmiotów zagranicznych zostają aresztowane w Polsce, a następnie krajowi (i zagraniczni) wierzyciele starają się prowadzić w stosunku do niego egzekucję. Statki te zalegają potem latami polskie porty, z reguły dawno już opuszczone przez załogę, gdyż egzekucji takiej właściwie nie sposób przeprowadzić. Tylko w odniesieniu do portów Trójmiasta można tu wymienić statki: „Ramada”, „Gazgan”, „Chemsun”, „Żeromski” i „Fair One”.

W przypadku „Ramady” (*ex* „Świecie”), bandery panamskiej, właściciel miał siedzibę w Zjednoczonych Emiratach Arabskich. Statek został aresztowany przez załogę polską w Gdyni i przestał tu 4 lata. Komornik nie był w stanie go sprzedać, choćby dlatego, że wierzyciele nie mieli środków finansowych, by zapłacić za bardzo kosztowne tłumaczenie dokumentów egzekucyjnych na język arabski. Sąd Rejonowy w Gdyni odmówił udzielenia zaliczki na koszty tłumaczeń, wyjaśniając to brakiem funduszy. Właściciel statku nie istniał już, a korespondencja sądowa kierowana do niego nawet nie wracała z ZEA. Egzekucja się nie powiodła. Dopiero gdy statek zaczął tonąć, Urząd Morski w Gdyni

zareagował i sprzedał go na złom, jako „mienie porzucone przez właściciela”, działając zresztą bez podstawy prawnej. Rzecz jasna, suma uzyskana za tej operacji była wielokrotnie niższa niż początkowa wartość statku. Marynarze dostali swe wynagrodzenia po 5 latach. Podobnie było w przypadku „Gazgana”, bandery rosyjskiej, statku porzuconego przez właściciela. Postępowanie egzekucyjne trwało 5 lat¹¹. Wierzyciel dostał dziesiątą część swojej wierzytelności. Także „Chemsun”, zarejestrowany w Panamie, został najpierw porzucony przez właściciela, a dopiero prawie po roku przez swą załogę. Egzekucja trwała ponad 3 lata. Statek sprzedano za grosze na złom, wierzyciel nie dostał nic, a całą kwotę uzyskaną ze sprzedaży złomu pochłonęły koszty dozoru i egzekucji. „Fair One” (pod banderą Dominiki) stoi aresztowany w Gdyni już trzeci rok, porzucony, bez załogi.

Kwestia statków porzuconych związana jest z problemem, jakim jest zasadnicza niechęć do stosowania przez sądy w postępowaniu zabezpieczającym – w stosunku do porzuconych statków – przepisów o sprzedaży rzeczy ulegających szybkiemu zepsuciu (art. 751 k.p.c.). Sędziowie nie chcą zrozumieć, że statek również jest rzeczą ulegającą szybkiemu zepsuciu, szczególnie gdy weźmie się pod uwagę długotrwałość wszelkich procedur zmierzających do jego sprzedaży w drodze postępowania egzekucyjnego. Sądy nie mogą przystać na stosowanie tego przepisu, powołując się zresztą na komentatorów, którzy podkreślają, iż przepis art. 751 k.p.c. jest wyjątkiem od zasady wprowadzonej w art. 731 k.p.c., toteż nie może być traktowany rozszerzająco¹².

Przykładem takiej sytuacji jest los wspomnianego już statku „Fair One”, który aresztowany w Gdyni stoi już trzeci rok, podczas gdy wierzyciel czeka, aż sąd stwierdzi wreszcie wykonalność w Polsce orzeczenia arbitrażowego wydanego w Rydze, które będzie stanowiło tytuł egzekucyjny. W tym przypadku postępowanie egzekucyjne jeszcze się nie rozpoczęło, a statek jest już *de facto* wrakiem. Jednak w postępowaniu zabezpieczającym Sąd Rejonowy w Gdyni nie uznał za możliwe sprzedaży tej jednostki jako mienia szybko się psującego.

3. PROPOZYCJE ROZWIĄZAŃ

W sytuacji, gdy sprawy z zakresu prawa morskiego stanowią obecnie zaledwie promil sporów rozstrzyganych przez sądy polskie, trudno oczekiwać większego zrozumienia tej materii przez sędziów, tak w aspekcie *stricte* prawnym, jak i w aspekcie praktycznym, tj. rozumienia mechanizmów żeglugi i obrotu portowo-morskiego. Sądy nie „nauczają” się shippingu, bo nie mają czasu, ochoty

¹¹ Egzekucja ze statku „Gazgan” prowadzona w Gdyni w latach 1999–2006.

¹² *Kodeks postępowania cywilnego*, t. II – *Komentarz do artykułów 506–1217*, red. A. Zieliński, Warszawa 2006, s. 514.

i okazji. Toteż trudno liczyć na bardziej profesjonalną i zarazem zdroworozsądkową ocenę problemów pojawiających się w związku z aresztem czy egzekucją ze statku morskiego.

Wydaje się zatem, że niezbędne jest, przynajmniej w dłuższej perspektywie, osobne uregulowanie w prawie polskim instytucji aresztu statku morskiego. Można to będzie zrobić dopiero w nowym kodeksie morskim, nad którego projektem trwają właśnie prace. Nowe przepisy powinny jasno określać relacje konwencji aresztowej i prawa wewnętrznego, precyzować przepisy o postępowaniu zabezpieczającym w odniesieniu do aresztu statku morskiego oraz wprowadzić dodatkowe regulacje odnoszące się do tak specyficznej sytuacji, jaką jest areszt statku morskiego. Dodatkowe regulacje powinny uwzględniać omówione przez autora problemy i rozwiązywać je w możliwie racjonalny i praktyczny sposób, uwzględniając specyfikę żeglugi morskiej.

Regulacja ta powinna być skorelowana z zasadniczą zmianą przepisów o egzekucji ze statku morskiego. Tylko taka zmiana będzie miała sens i właściwie ureguluje tę materię. Zmiana powinna uwzględniać następujące elementy:

- egzekucja ze statku prowadzona jest na podstawie przepisów o egzekucji z ruchomości, a nie z nieruchomości;
- nie ma potrzeby zawiadamiania rejestru statku oraz lokalnej administracji morskiej portu macierzystego o wszczęciu czy zakończeniu egzekucji, chyba że statek wpisany jest do stałego rejestru polskiego;
- zawiadomienie dłużnika oraz właściciela statku (jeśli nie jest on tożsamy z dłużnikiem) następuje poprzez doręczenie stosownych dokumentów kapitanowi statku, niezależnie od tego, kogo on reprezentuje i co ma na ten temat do powiedzenia; w przypadku gdy statek nie ma kapitana i gdy – w szczególności – jest on opuszczony przez załogę, wszystkie dokumenty składa się w kapitanacie portu ze skutkiem doręczenia. Zasadę tę stosuje się tak w postępowaniu egzekucyjnym, jak i zabezpieczającym;
- statek pozbawiony załogi traktowany jest zawsze jako mienie podlegające szybkiemu zepsuciu i może być niezwłocznie sprzedany na wniosek wierzyciela, przy czym suma uzyskana ze sprzedaży zostaje złożona w depozycie komornika lub sądu. Zasadę tę stosuje się tak w postępowaniu zabezpieczającym, jak i egzekucyjnym;
- wszelkie dokumenty doręczane dłużnikowi (oraz właścicielowi statku) niemającemu miejsca zamieszkania lub siedziby w Polsce tłumaczy się na język angielski i w takim języku się je doręcza;
- nie tylko obowiązany może złożyć do depozytu sądowego sumę zabezpieczenia, o której mowa w art. 742 § 1 k.p.c., lecz także każda osoba posiadająca interes prawny w zwolnieniu statku spod zabezpieczenia. Kwota złożona do depozytu nie stanowi majątku obowiązanego w rozumieniu art. 1103.7 k.p.c., ale zarazem stanowi majątek, z którego wierzyciel będzie się mógł zaspokoić po uzyskaniu tytułu egzekucyjnego;

- wpłacenie do depozytu sądowego sumy zabezpieczenia nie pozbawia obowiązanej możliwości zaskarżania postanowienia o udzieleniu zabezpieczenia;
- wniosek o udzielenie zabezpieczenia poprzez areszt statku morskiego powinien być rozpoznany w terminie 3 dni;
- legitymację bierną do występowania w postępowaniu zabezpieczającym posiada – oprócz obowiązanej – także właściciel statku, jeśli nie jest tożsamy z obowiązującym.

Byłoby rzeczą pożądaną, by te specyficzne regulacje dotyczące egzekucji ze statków morskich znalazły się w samym kodeksie morskim, uzupełniając przepisy Kodeksu postępowania cywilnego w tym zakresie. Rozwiązanie to może być co prawda krytykowane ze względów systemowych, ale przecież już dziś Kodeks morski zawiera wiele regulacji poniekąd wyjątkowych i alternatywnych względem Kodeksu cywilnego i Kodeksu postępowania cywilnego. Ponadto wydaje się, że z punktu widzenia legislacyjnego łatwiej byłoby usunąć jedynie pewne przepisy z Kodeksu postępowania cywilnego i jednocześnie uregulować rzecz całą w kodeksie morskim, niż we własnym zakresie zmieniać odnośne przepisy k.p.c. – bez zgody czy choćby współdziałania Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Cywilnego.

Są to być może propozycje radykalne, ale tylko takie mogą służyć jako punkt wyjściowy do dyskusji o jakościowej zmianie przepisów o areszcie i egzekucji ze statków morskich.

ARREST OF VESSEL AND JUDGMENT EXECUTION AGAINST VESSEL. REMARKS DE LEGE FERENDA (Summary)

The article provides analysis of current regulation on arrest of vessel and closely related issues of execution of judgments against vessel. The Author discusses Polish Code of Civil Procedure 1964, International Convention Relating to Arrest of Sea-Going Ships (the Brussels Convention 1952), to which Poland is party, and International Convention on the Arrest of Ships (the Geneva Convention 1999), not yet in force.

The Author criticizes Polish judicial authorities' conduct regarding arrest of vessel and calls for incorporation of its regulation into the Polish maritime Code. His 9-point proposal is far-reaching and may prove valuable for future legislation.