

KRZYSZTOF KOCHANOWSKI

NOWA KONWENCJA O ARESZCIE STATKÓW – GENEWA 1999

Artykuł omawia nową Konwencję o areszcie statków przyjętą 12 marca 1999 roku na Konferencji Dyplomatycznej, która odbywała się w Genewie pod auspicjami UNCTAD, IMO i CMI. Nowa konwencja stanowi uzupełnienie i uściślenie Konwencji o areszcie statków morskich z 1952 roku.

Zamiarem autora było przybliżenie nowych rozwiązań wprowadzonych przez uchwaloną cztery lata temu konwencję oraz porównanie ich z treścią konwencji z 1952 roku. Konwencja o areszcie statków z 1999 roku nie jest w pełni nowym dziełem. Wejdzie ona w życie po ratyfikacji jej przez 10 państw.

WSTĘP

Artykuł niniejszy poświęcony jest nowej konwencji o areszcie statków przyjętej 12 marca 1999 r. na Konferencji Dyplomatycznej odbywającej się w Genewie pod auspicjami UNCTAD, IMO i CMI. Nowa konwencja, stanowiąca *de facto* uzupełnienie i uściślenie konwencji o areszcie statków morskich z 1952 roku, nie weszła jeszcze w życie – stanie się to dopiero z chwilą ratyfikowania jej przez 10 państw. Zamiarem autora jest przybliżenie nowych rozwiązań wprowadzonych przez uchwaloną trzy lata temu konwencję oraz porównanie ich z treścią konwencji z 1952 roku.

Gwoli poprawności terminologicznej, w niniejszym opracowaniu autor używa zamiennie terminów: „zajęcie”, który stosowany jest w k.p.c. i polskim tłumaczeniu urzędowym treści Konwencji z 1952 roku, oraz „areszt” (ang. *arrest*) – zastosowany uzupełniająco w tytule tejże konwencji, a jednocześnie powszechnie używany w praktyce międzynarodowej. Polski termin „zajęcie” przetłumaczony bezpośrednio na angielski, jako *seizure* jest mylący, gdyż *seizure* oznacza zajęcie statku z przymusowym zwykle przejściem własności jednostki, czy to na drodze cywilnoprawnej, czy administracyjnej. Ponadto dla

potrzeb niniejszego artykułu autor we własnym zakresie przetłumaczył na język polski niektóre z przepisów nowej konwencji.

Rozmiar i cele tego krótkiego artykułu nie pozwalają na głębsze analizy historyczno-porównawcze zagadnienia aresztu. Można jedynie wspomnieć, że samo zjawisko zatrzymywania statku (głównie w portach zagranicznych), w związku z wierzytelnościami powstałymi w trakcie jego eksploatacji, było znane od wieków. Siłą rzeczy każde z państw stosowało przy tym własne prawo, co powodowało znaczny stan niepewności zarówno dla armatorów, jak i samych potencjalnych wierzycieli. Prace nad ujednociającą zagadnienie konwencją rozpoczęto już przed II wojną światową, na kolejnych konferencjach Międzynarodowego Komitetu Morskiego (CMI): w 1933 w Oslo, 1937 w Paryżu, w 1947 w Amsterdamie oraz w 1951 w Neapolu. Kolejne konferencje miały za zadanie przede wszystkim doprowadzić do kompromisu pomiędzy dwoma zasadniczo różniącymi się między sobą koncepcjami zabezpieczania roszczeń poprzez areszt statku morskiego.

Przed uchwaleniem konwencji z 1952 roku, areszt statku morskiego stanowił jeden z istotnych przedmiotów rozbieżności pomiędzy doktrynami prawa kontynentalnego i prawa systemu *common law*, oczywiście w zakresie prawa morskiego. Według doktryn prawa kontynentalnego areszt statku był po prostu jedną z form zabezpieczenia roszczeń wierzyciela, a statek jako taki nie był obiektem szczególnie wyróżnionym w tym zakresie. Zajęcie statku nie miało natomiast wpływu na kwestię jurysdykcji w procesie dotyczącym meritum sporu. Natomiast doktryna *common law* zasadniczo nie przewidywała w ogóle zabezpieczenia roszczeń wierzyciela na majątku dłużnika, a areszt statku był tu wyjątkiem, wynikającym z faktu, iż dopuszczały to sądy admiralicji (*Courts of Admiralty*), poprzez zdrowy pragmatyzm umożliwiając brytyjskim wierzycielom skuteczne zabezpieczanie ich roszczeń względem obcych armatorów. Z drugiej jednak strony system brytyjski umożliwiał niejako „automatyczny” areszt statku na wniosek wierzyciela, niezależnie od faktycznej sytuacji finansowej dłużnika i kwestii jego wypłacalności. Ponadto wniosek o areszt statku przesądzał niejako kwestię jurysdykcji sądu, który aresztu dokonał. Był więc sposobem na „wymuszenie” wygodnej wierzycielowi jurysdykcji, w tym wypadku brytyjskiej. Rozwiązanie brytyjskie było logiczne: ten sam sąd aresztował statek, rozstrzygał spór co do meritum i następnie, w wypadku uznania racji wierzyciela, przeprowadzał egzekucję z zatrzymanego uprzednio mienia dłużnika. Wszystkie te czynności były wykonywane przy zastosowaniu jednego i tego samego prawa materialnego. Jedyнным problemem był fakt niejednokrotnego lekceważenia przez sąd brytyjski praw dłużnika, który uprzednio zastrzegł sobie inne forum do rozstrzygnięcia danego sporu.

Rozwiązania systemów prawa kontynentalnego, z punktu widzenia przestrzegania właściwej danemu sporowi jurysdykcji i respektowanie praw dłużnika, były mniej praktyczne w działaniu. Cóż z tego, że wierzyciel zajął statek dłużnika we Francji, skoro z natury łączącego strony stosunku wynikało,

że powództwo co do istoty sporu winno być złożone w sądzie niemieckim. Gdy zaś po uzyskaniu wreszcie orzeczenia sądu niemieckiego wierzyciel starał się je wyegzekwować tam, gdzie zabezpieczył swoje roszczenie, napotykał na opór sądu francuskiego, który nie chciał, bądź nie mógł, bądź nie potrafił wykonać wyroku sądu zagranicznego.

Konwencja z 1952 r. zunifikowała poniekąd rozwiązania kontynentalne i anglosaskie, faworyzując nieco te drugie, a fakt, iż podpisało ją lub przystąpiło do niej 70 państw, świadczy o znaczącym sukcesie samej konwencji i jej autorów. Do konwencji nie przystąpiły: USA, Chiny i Związek Radziecki. Treść konwencji w niektórych miejscach pozostawiała dość szerokie pole manewru sądom państw – sygnatariuszy, które mogły (i czyniły to) interpretować jej postanowienia w duchu prawa krajowego. Szczególnie sądy francuskie odczytywały tekst konwencji w taki sposób, iż możliwe było zatrzymanie statków, które do dłużnika nie tylko należały, ale nie były nawet przez niego aktualnie eksploatowane.

W celu rozwiązania problemów jurysdykcyjnych, o których była wyżej mowa, konwencja wprowadziła w art. 7 zasadę, iż sąd miejsca aresztu statku staje się właściwy dla powództwa co do meritum sporu nie tylko wtedy, gdy przewiduje to prawo krajowe tego sądu, lecz również w pewnych określonych enumeratywnie w konwencji okolicznościach, w tym między innymi, gdy: wierzytelność wynikła w państwie, gdzie dokonano zajęcia; wierzytelność wynikła z podróży statku, podczas której dokonano zajęcia; wierzytelności wynikła ze zderzenia, niesienia pomocy lub z ratownictwa; wierzytelność wynikła z hipoteki lub z mortgage.

Stąd też od chwili ratyfikacji tej Konwencji, zakres jurysdykcji sądów polskich w sprawach niektórych roszczeń morskich jest w istocie szerszy, niż to przewidują przepisy Tytułu III, Księgi pierwszej, Części trzeciej kodeksu postępowania cywilnego (art. 1103 i nast.) i obejmuje wyżej określone sytuacje. Praktycznym problemem jest natomiast przekonanie polskich sądów, które zasadniczo odmawiają rozstrzygania takich spraw, że istotnie przysługuje im jurysdykcja w danej sprawie.

POZYCJA POLSKI

Polska ratyfikowała Konwencję brukselską z 1952 r. w 1976 r. (Dz.U. z 1976 r., Nr 39, poz. 229). Na zasadzie prymatu konwencji międzynarodowej nad przepisami prawa wewnętrznego, przepisy konwencji mają pierwszeństwo w stosunku do przepisów k.p.c. – Część druga, Księga pierwsza – Postępowanie zabezpieczające. Oczywiście przepisy konwencji regulują tylko wybrane, zasadnicze kwestie aresztu statku, pozostawiając w szczególności wszystkie

zagadnienia proceduralne krajowemu prawu procesowemu, czyli w tym wypadku przepisom k.p.c. o postępowaniu zabezpieczającym.

Należy jednak podkreślić, że przepisy konwencji znajdują zastosowanie jedynie w stosunku do statków zarejestrowanych w państwach konwencyjnych (podnoszących banderę państwa konwencyjnego). W odniesieniu do statku podnoszącego banderę państwa nie będącego stroną konwencji z 1952 r., stosuje się wyłącznie przepisy k.p.c. Należy tu zauważyć, iż w praktyce sama treść konwencji opublikowana w „Dzienniku Ustaw” nie jest wystarczającym źródłem informacji do prawidłowej oceny, jakie przepisy należy zastosować rozważając areszt danej jednostki. Kompletniej informacji dostarcza dopiero aktualna lista państw, które ratyfikowały tę konwencję; dopiero wówczas można prawidłowo ocenić, czy dany statek podlega jej przepisom. Jeśli tak jest, jeśli podnosi on banderę państwa konwencyjnego, to należy ocenić, czy wierzytelność stanowiąca podstawę wniosku o areszt jednostki jest w istocie „wierzytelnością morską” w rozumieniu przepisów konwencji, dającą prawo do zatrzymania statku. W praktyce informacja o stanie ratyfikacji może być nader trudna do uzyskania, gdyż nawet MSZ nie zawsze posiada, jak to wskazuje praktyka, aktualne listy ratyfikacji poszczególnych konwencji międzynarodowych.

Jak to wynika z powyższych rozważań, ratyfikacja przez Polskę Konwencji brukselskiej z 1952 r. ograniczyła w istocie możliwość zabezpieczania roszczeń na statkach podnoszących bandery państw – sygnatariuszy, poprzez ograniczenie listy zabezpieczanych roszczeń do zamkniętego katalogu *maritime claims*. Katalog ten był bowiem daleki od kompletności, co było zresztą zamiarem twórców konwencji, którzy zmierzali między innymi do tego, by statek morski podlegał aresztowi jedynie w związku z pewnymi, ściśle określonymi wierzytelnościami natury „morskiej”. Zasadą konwencji z 1952 roku było założenie, iż statek morski **nie podlega zajęciu** w związku z długami jego właściciela, chyba że podstawą wniosku wierzyciela jest „wierzytelność morska”. Konwencja z 1999 r. utrzymała tę zasadę, powiększając jedynie katalog „wierzytelności morskich”.

Z drugiej jednak strony Konwencja z 1952 r. w art. 3 ust. 4 dała wierzycielowi możliwość zabezpieczenia jego roszczenia na mieniu stanowiącym własność osoby **nie będącej ani dłużnikiem osobistym wierzyciela**, ani dłużnikiem rzeczowym. Przepis ten umożliwia wierzycielowi zajęcie statku będącego w czarterze na czas (*charter by demise*), który to statek ani nie jest własnością dłużnika, ani nie jest obciążony ograniczonym prawem rzeczowym, ustanowionym na rzecz wierzyciela. Wystarczy, by zabezpieczana wierzytelność była wierzytelnością morską, która wynikała z eksploatacji zajmowanego statku przez osobę nie będącą jego właścicielem, w tym wypadku przez czarterującego na czas. Przepis ten znajduje też zastosowanie do innych sytuacji, gdy za wierzytelność morską związaną z danym statkiem odpowiada osoba inna niż właściciel jednostki. Stanowiło to zasadnicze rozszerzenie uprawnień

wierzyciela przewidzianych w kodeksie postępowania cywilnego. Kodeks bowiem, co do zasady nie przewiduje zabezpieczenia roszczeń pieniężnych poprzez zajęcie rzeczy stanowiących bezsprzecznie własność osoby trzeciej, nie będącej stroną sporu.

TREŚĆ NOWEJ KONWENCJI

Podstawą nowej konwencji był tzw. Projekt Lizboński (*Lisbon Draft*) opracowany jeszcze w 1984 roku pod auspicjami CMI. Projekt ten następnie przedłożono IMO oraz UNCTAD, które powołały grupę ekspertów do dalszych prac nad nim. Konferencja zwołana w marcu 1999 r., na której reprezentowane były 93 państwa i 19 organizacji międzynarodowych, obradowała nad dokumentem przygotowanym ostatecznie przez wspomnianą grupę ekspertów. Efektem obrad, niekiedy bardzo ożywionych, podczas których ścierały się interesy państw tradycyjnie proarmatorskich oraz tych popierających interesy załadowców i odbiorców ładunków jest konwencja, która w założeniu miała uzupełnić i poprawić braki konwencji z 1952 roku. Jej wady i niedoskonałości, przynajmniej w części spowodowane zmianami, jakie zaszły w shippingu podczas minionego półwiecza, to między innymi:

- ukształtowanie się nowych tytułów odpowiedzialności, nie uwzględnionych w zamkniętej liście *maritime claims*, np. odpowiedzialność z tytułu zanieczyszczenia środowiska naturalnego;
- nowe koncepcje dotyczące jurysdykcji, szczególnie w związku z *European Convention on Jurisdiction and Judgements* z 1968 roku;
- sprzeczność z regułami ISM Code – od 1998 r. w zakresie statków pasażerskich, promów i chemikaliowców, a od roku 2002 – wszystkich pozostałych jednostek; sprzeczność ta dotyczy nałożonego przez ISM Code obowiązku stałego nadzoru nad statkiem, również w chwili, gdy jest on aresztowany, co może niejednokrotnie być niewykonalne w czasie dłuższego zatrzymania jednostki; nowa konwencja również nie uwzględniła niestety tego problemu;
- podatność statków na nieuzasadniony areszt, szczególnie przy braku praktycznej, a często i prawnej możliwości uzyskania odszkodowania za niesłuszne zatrzymanie jednostki; poprzednia konwencja nie regulowała tej kwestii, pozostawiając ją wewnętrznemu ustawodawstwu państw – sygnatariuszy; również nowe rozwiązanie pozostawiło to zagadnienie nie rozwiązane do końca;
- powstanie licznych tanich bander, których państwa nie przystąpiły do konwencji z 1952 roku;

- powstanie zjawiska czasowej rejestracji statku i oderwanie bandery rejestru tymczasowego od państwa rejestru podstawowego; oderwanie się zatem bandery od rejestru, gdzie ujawniony jest właściciel statku;
- pojawienie się wielu kategorii urządzeń morskich, nie będących sensu stricto „statkami morskimi”, ale trwale obecnych na wodach żeglownych – poduszkowce, barki z zestawami, platformy wiertnicze, etc.

Niektórych ułomności konwencji z 1952 roku nie udało się w nowym projekcie naprawić. Problem tymczasowej rejestracji statków (*temporary register*), nie został na przykład rozwiązany, lecz raczej usunięty poza nawias konwencji.

Układ i konstrukcja nowej konwencji oparte są na poprzedniej, w szczególności dotyczy to podstawowej dla jej funkcjonowania zamkniętej listy wierzytelności morskich (*maritime claims*), które uprawniają wierzyciela do występowania o areszt statku. Analizując treść konwencji z 1999 roku trzeba mieć jednak na względzie, iż została ona sporządzona w 6 równoprawnych i równie wiążących wersjach językowych, gdy tymczasem jej poprzedniczka jedynie w języku angielskim i francuskim. Nie trzeba wiele wyobraźni, by zdać sobie sprawę, że zakres znaczeniowy przepisów nowej konwencji może być nieco odmienny w każdym z tych krajów, których języki dostały wyróżnienia jako „języki oficjalne”. Pozostałe państwa przy sporządzaniu oficjalnych tłumaczeń zapewne będą bazowały na wersji angielskiej, podobnie zresztą jak autor niniejszego artykułu.

Tytuł nowej konwencji uległ skróceniu poprzez usunięcie z niego określenia „morskie” (*sea-going*), tym samym jej zakres został poszerzony poprzez objęcie jej obowiązywaniem jednostek, którym nie sposób przypisać przymiotu statków wyłącznie „morskich”. Ponadto poszczególne artykuły opatrzone podtytułami, co ułatwia orientację w jej treści.

Artykuł I zatytułowany „Definicje” zwiera, tak jak w poprzedniej konwencji, listę wierzytelności morskich wraz z ich definicjami oraz definicje podstawowych terminów występujących w jej treści. Omawiając katalog wierzytelności morskich należy odnotować, następujące zmiany i uzupełnienia poszczególnych punktów poprzedniej konwencji:

- Punkt a/ *strata lub szkoda spowodowana eksploatacją statku* – przeformułowany poprzez wprowadzenie pojęcia „strata lub szkoda” (*loss or damage*), zamiast dotychczasowego „szkoda” (*damage*), ponadto zastosowano generalny termin „eksploatacja statku” (*operation of the ship*), zamiast dotychczasowego, enigmatycznego zwrotu „wskutek zderzenia lub w jakikolwiek inny sposób” (*in collision or otherwise*).
- Punkt b/ *utrata życia lub uszkodzenie zdrowia, czy to na lądzie, czy też na wodzie, w bezpośrednim związku z eksploatacją statku* – zawężono pojęcie związku przyczynowego pomiędzy utratą zdrowia lub życia, a obecnie **bezpośrednim** związkiem z eksploatacją statku.

- Punkt c/ pomoc i ratownictwo ujęto szerzej, jako: *ratownictwo lub umowę o ratownictwo, włącznie ze specjalnym odszkodowaniem za ratownictwo dotyczącym statku, który sam lub poprzez swój ładunek stanowił zagrożenie dla środowiska naturalnego*; widoczny jest tutaj wyraźny wpływ rewolucyjnych zmian w świadomości zagrożeń dla środowiska naturalnego.
- Punkt d/ dodano zupełnie nowy punkt dotyczący ochrony środowiska naturalnego: *szkoda lub możliwość jej spowodowania przez statek, a dotycząca środowiska naturalnego, linii brzegowej i interesów z nią związanych; środki przedsięwzięte celem zapobieżenia, zminimalizowania lub usunięcia takiej szkody; odszkodowanie z tytułu takiej szkody; koszty rozsądnych środków mających na względzie rekonstrukcję środowiska naturalnego, już przedsięwzięte lub konieczne; straty spodziewane lub już poniesione przez osoby trzecie w związku z takimi szkodami; szkody, koszty lub straty podobnej natury jak ujęte wyżej w pkt. d/; komentarz jak w pkt. c/.*
- Punkt e/ wprowadzono nowy punkt dotyczący wraków: *koszty lub wydatki związane z podnoszeniem, usuwaniem, przywracaniem, niszczeniem, lub unieszkodliwieniem statków zatopionych, wraków, statków znajdujących się na mieliżnach lub opuszczonych, włącznie z ich zawartością oraz kosztami i wydatkami poniesionymi na zachowanie opuszczonych statków i utrzymanie ich załóg.*
- Punkt f/ *jakakolwiek umowa o używanie lub wynajęcie jakiegokolwiek statku zawarta w formie czarteru, bądź w jakiejkolwiek innej formie – stanowi odpowiednik dawnego punktu d/, bez zmian.*
- Punkt g/ *jakakolwiek umowa o przewóz ładunku lub pasażerów na statku, zawarta w formie czarteru lub w jakikolwiek inny sposób – stanowi odpowiednik dawnego punktu e/; rozszerzono go poprzez dodanie „pasażerów”, umożliwiając tym samym pasażerom skuteczniejsze dochodzenie ich praw.*
- Punkt h/ *utrata lub uszkodzenie ładunku lub w związku z ładunkiem (włącznie z bagażem) przewożonym na pokładzie statku – stanowi odpowiednik dawnego punktu f/; rozszerzono nieco zakres związku przyczynowego poprzez dodanie “lub w związku”.*
- Punkt i/ *awaria wspólna – stanowi odpowiednik dawnego punktu g/, bez zmian.*
- Punkt j/ *holowanie – stanowi odpowiednik dawnego punktu i/, bez zmian.*
- Dawny punkt h/: *pożyczka bodomeryjna*, został usunięty, ze względu na ostateczny zanik tej instytucji.
- Punkt k/ *pilotaż – stanowi odpowiednik dawnego punktu j/, bez zmian.*

- Punkt l/ *rzeczy, materiały, zaopatrzenie, bunkier i wyposażenie, w tym kontenery dostarczone na statek i usługi świadczone na rzecz statku, dla jego eksploatacji, zarządu, zachowania i utrzymania* – stanowi odpowiednik dawnego punktu k/; lecz dodano: *zaopatrzenie, bunkier i wyposażenie, w tym kontenery, usługi świadczone na rzecz statku oraz zarząd i zachowanie statku.*
- Punkt m/ *budowa, przebudowa, naprawa, konwersja lub wyposażanie statku* – stanowi odpowiednik dawnego punktu l/; lecz został przeformułowany poprzez dodanie przebudowy i konwersji oraz przesunięcie terminu opłaty dokowe do następnego punktu.
- Punkt n/ *opłaty portowe, kanałowe, dokowe, i inne należności za korzystanie z dróg żeglownych* – uściśla i rozszerza zarazem zakres tego typu wierzytelności przewidzianych w konwencji z 1952 roku.
- Punkt o/ *wynagrodzenie i inne kwoty należne kapitanowi, oficerom, i innym członkom załogi statku w związku z zatrudnieniem na statku, w tym koszty repatriacji oraz nie uiszczone składki na ubezpieczenie społeczne członków załogi* – jakkolwiek stanowi odpowiednik dawnego punktu m/; znacznie rozszerza zakres należności załogowych, ujmując nie tylko zaległe wynagrodzenie, lecz również koszty repatriacji oraz nie uiszczonych składek na ubezpieczenie społeczne.
- Punkt p/ *wydatki poniesione w imieniu statku lub jego właściciel* – stanowi odpowiednik dawnego punktu n/; choć nieco przeformułowany.
- Punkt q/ *składki ubezpieczeniowe (w tym wpłaty z tytułu ubezpieczeń wzajemnych) dotyczące statku, płatne przez lub w imieniu właściciela, armatora lub czarterującego bareboat* – jest to nowy punkt obejmujący składki ubezpieczeniowe, w tym wpłaty w ramach ubezpieczeń wzajemnych (wpłaty na rzecz klubów P&I), dotyczące danego statku, a wymagalne od właściciela, armatora lub bareboat czarterującego.
- Punkt r/ *prowizje i należności maklerów i agentów związane z danym statkiem, płatne przez lub w imieniu właściciela, armatora lub bareboat czarterującego* – jest to także zupełnie nowy punkt.
- Punkt s/ *spory dotyczące własności lub posiadania statku* – stanowi odpowiednik dawnego punktu o/; do sporów dotyczących własności dodano jeszcze spory dotyczące posiadania.
- Punkt t/ *spory pomiędzy współwłaścicielami statku co do zatrudnienia lub korzyści z tego statku* – stanowi odpowiednik dawnego punktu p/; jednakże tylko w zakresie „zatrudnienia statku” lub jego przychodów.
- Punkt u/ *zastaw hipoteczny typu mortgage lub hipoteka morska lub obciążenie podobnej natury ciążące na statku* – stanowi odpowiednik dawnego punktu q/; dodano jednak „obciążenia podobnej natury”; ten niejasny

termin może w przyszłości budzić wiele praktycznych wątpliwości, pozostawiając decydujący głos ustawodawstwu wewnętrznemu, które niejednokrotnie nakładając inne obciążenia o charakterze praw rzeczowych o niejasnym charakterze; można w tym kontekście wspomnieć również o polskiej, nieujawnionej w rejestrze okrętowym hipotece ustawowej.

Punkt v/ *spory wynikające z umowy o sprzedaż statku* – ten nowy punkt, dotyczy sporów wynikłych na tle umowy sprzedaży statku.

Artykuł 2 konwencji nie zawiera istotnych odstępstw od artykuł drugiego konwencji z 1952 r. Natomiast artykuł trzeci – Wykonanie prawa aresztu – budził zapewne najwięcej kontrowersji podczas Konferencji dyplomatycznej w Genewie. Po pierwsze, usunięto z treści dotychczasowego art. 3 wzmiankę o możliwości zatrzymania również statku gotowego do podróży. Posunięcie to rozstrzygnęło definitywnie spory co do możliwości aresztowania statku na wodach wewnętrznych i terytorialnych państwa konwencyjnego, odpowiadając pozytywnie na to pytanie. Po wtóre – sformułowano w sposób jasny i czytelny ustęp pierwszy, którego treść rozmaicie dotychczas interpretowano w różnych państwach konwencyjnych. Obecnie zawiera on szczegółowe wyliczenie sytuacji, w których areszt jest dopuszczalny. W ustępie 1 pkt. c/ dotyczącym hipotek i *mortgages* pominięto sugerowany przez część uczestników zwrot „zarejestrowanych”, co miało zawęzić zakres tego rodzaju obciążeń jedynie do hipotek i *mortgages* ujawnionych w stosownych rejestrach. Silna presja państw anglosaskich doprowadziła do usunięcia tego ograniczenia. W punkcie e/ rozszerzono *de facto* zakres pojęcia przywileju morskiego, opuszczając początkowo proponowany termin „międzynarodowy” i pozostawiając prawu wewnętrznemu każdego z państw – sygnatariuszy decyzję, jakie roszczenia powodują powstanie przywilejów morskich.

Ustęp drugi artykułu trzeciego dotyczący zasady „statków siostrzanych” stanowił nawiązanie do rozwiązań tradycyjnych, choć treść tego przepisu znacznie uściślono w stosunku do obowiązujących dotychczas postanowień. Nie przyjęto jednak propozycji brytyjskich a wzorowanych na rozwiązaniach rodem z RPA, zmierzających do umożliwienia aresztu statków stanowiących własności osób bezpośrednio powiązanych z dłużnikiem. Rozwiązanie to miało w intencji wnioskodawców stanowić remedium na rosnącą wciąż liczbę *one ship companies*, których statki skutecznie opierają się przepisom dotychczasowej konwencji, ukrywając się za zasłoną korporacyjną licznych spółek jednostatkowych.

Ustęp trzeci wreszcie wprowadził znaczące ograniczenie w zakresie aresztowania statku nie stanowiącego własności dłużnika. Statek taki może być aresztowany w danym państwie jedynie wówczas, gdy (zasądający) wyrok co do meritum sporu może być w tym państwie wyegzekwowany w drodze

egzekucyjnej sprzedaży tegoż statku. W odniesieniu do Polski ograniczenie to może mieć znaczenie, gdyż nie każdy statek, który podlegałby w Polsce arestowi może być jednocześnie sprzedany w postępowaniu egzekucyjnym. Przykładowo dopuszczalne jest obecnie, zgodnie z art. 3 ust. 1 i ust. 3 Konwencji z 1952, zatrzymanie w Polsce statku, w stosunku do którego wynika wierzytelność morska nie zabezpieczona przywilejem morskim (przywilej nie powstał w ogóle lub już wygasł), której dłużnikiem osobistym jest czarterujący na czas lub czarterujący *bareboat*, lecz jednocześnie nie właściciel jednostki. W wypadku uzyskania przez wierzyciela tytułu egzekucyjnego przeciwko takiemu dłużnikowi, statek ten nie może stać się przedmiotem skutecznego postępowania egzekucyjnego, gdyż nie stanowi własności dłużnika. Sąd polski nie wyda takiego wyroku, zaś wyrok sądu zagranicznego zezwalający na egzekucję tego statku nie uzyska zapewne w Polsce postanowienia o wykonalności i klauzuli wykonalności. Nowa konwencja zakazuje po prostu arestów statku w opisanej wyżej sytuacji, co może z drugiej strony utrudnić jej stosowanie, skoro każdorazowo sąd arestujący winien zbadać, czy w danej sytuacji powództwo zgłoszone przez wnioskodawcę może doprowadzić do wydania egzekwowalnego w Polsce wyroku.

Artykuł 4 dotyczy zwolnienia z arestów, w szczególności wskutek udzielenia przez zainteresowaną osobę (niekoniecznie właściciela lub armatora) stosownego zabezpieczenia, a więc materii ujętej w pkt. 5 poprzedniej konwencji. W toku prac konferencji proponowano, by wskazać, choćby przykładowo, jakie zabezpieczenia uważane są za wystarczające. Za takie proponowano uznać w szczególności gwarancję bankową lub gwarancję klubu P&I. Niestety propozycja ta nie zdobyła dostatecznego poparcia uczestników, czego można tylko żałować przy świadomości, jak znaczne trudności mają polskie sądy z właściwą oceną zwyczajowych zabezpieczeń stosowanych w shippingu, przy jednoczesnym uwzględnieniu faktu, iż polskie prawo (art. 742 oraz 807 k.p.c.) w dalszym ciągu nie uznaje innych instrumentów zabezpieczenia finansowego niż gotówkowy depozyt na koncie sądu lub złożenie książeczki oszczędnościowej.

Artykuł 5 dotyczy powtórnego i wielokrotnego arestów, zmieniając zasadę tylko jednego arestów wyrażoną w poprzedniej konwencji. Nowa konwencja zezwala na powtórną arest tego samego statku, jeśli uprzednio udzielone zabezpieczenie stało się z upływem czasu niewystarczające, czy to z uwagi na samą kwotę roszczenia i udzielonego dotychczas zabezpieczenia, czy też na osobę udzielającego danego zabezpieczenia i jego aktualną kondycję finansową.

Jakkolwiek artykuł 6 rozszerza i uściśla treść dotychczasowego artykułu 6 konwencji z 1952 roku, to jednak jego generalna zasada nie uległa zmianie. Nowa Konwencja nie wprowadza obowiązku udzielania przez wierzyciela arestującego statek zabezpieczenia ewentualnych roszczeń, jakie może

podnieść wobec niego właściciel lub czarterujący aresztowanej jednostki, gdy areszt okaże się z jakichkolwiek względów nieuzasadniony. Tu również kręgi żeglugowe optowały za wprowadzeniem obligatoryjności takich zabezpieczeń, lecz na próżno.

Artykuł 7 dotyczy kluczowej kwestii jurysdykcji w sporze co do meritum sprawy. Nowa Konwencja przybliżyła się do rozwiązań brytyjskich, gdzie areszt statku w porcie brytyjskim wymusza niejako jurysdykcję sądów brytyjskich. O ile poprzednia konwencja co do zasady pozostawiała kwestię jurysdykcji prawu wewnętrznemu państwa, gdzie dokonano aresztu, wskazując jedynie kilka sytuacji, gdzie jurysdykcja sądu aresztującego powstawała niejako automatycznie na mocy przepisów samej konwencji aresztowej, to nowa konwencja przyjęła już jako zasadę, iż sąd, który aresztował dany statek posiada jurysdykcję w sporze co do meritum sprawy. Jedynie w ściśle określonych sytuacjach (np. wiążący zapis na sąd arbitrażowy lub na określony inny sąd powszechny) sąd ten może uchylić się od rozstrzygnięcia takiego sporu.

Artykuł 8 odnosi się do zakresu stosowania konwencji, obejmując nim wszystkie statki, nie tylko morskie. Ponadto przepisy nowej konwencji mają obejmować wszystkie statki znajdujące się w obrębie jurysdykcji państw konwencyjnych, niezależnie od tego, czy podnoszą one banderę państwa – sygnatariusza, czy też nie. Stanowi to moim zdaniem rozszerzenie zakresu jej działania w stosunku do jej poprzedniczki, która co prawda w art. 8 ust. 2 zezwalała na zajęcie każdego statku, również podnoszącego banderę państwa nie będącego stroną konwencji, lecz tylko w odniesieniu do wierzytelności morskich określonych w Konwencji, nie zaś do wszystkich uprawnień z niej wynikających (np. areszt statku za długi czarterującego nie będącego jego właścicielem).

Nowa Konwencja, jeśli wejdzie w życie, będzie zatem miała wpływ również na floty wszystkich państw, niezależnie od tego, czy państwa te do niej przystąpią, czy też nie. Tym samym przepis art. 8 przeciąłby wątpliwości, jakie w ostatnich latach wywoływało odwoływanie się konwencji z 1952 roku do flagi statku, jako wyróżnika określającego, czy dany statek podlega jej przepisom. Bandera bowiem, wskutek praktyki rejestracji czasowych, „oderwała się” od właściciela statku i rejestru okrętowego określającego tożsamość i siedzibę właściciela, czego twórcy konwencji z 1952 roku nie przewidzieli. Nowa konwencja nie tyle odpowiada na to pytanie, ile likwiduje problem, poddając w istocie całą światową flotę swoim przepisom, rzecz jasna w obrębie państw, które do niej przystąpią.

Artykuł 10 pozwala natomiast państwom – stronom wyłączyć jej stosowanie w stosunku do jednostek nie posiadających przymiotu statków morskich, jak również wyłączyć z zakresu jej stosowania statki nie podnoszące bandery państw – sygnatariuszy.

KONKLUZJE

Trudno uznać, iż Konwencja o areszcie statków z 1999 roku jest w pełni nowym dziełem. Stanowi raczej gruntowną modyfikację i zarazem uzupełnienie konwencji z 1952 roku, której podstawowe założenia i mechanizmy sprawdziły się w ciągu minionego półwiecza. Rozwiązanie rewolucyjne w tym zakresie – brytyjska koncepcja „aresztu statków stowarzyszonych”, która mogłaby rozwiązać jedno z podstawowych niedomagań konwencji z 1952 roku, czyli problem *one ship companies* – nie została niestety przyjęta jako zbyt nowatorska. Dlatego też, paradoksalnie, fakt pewnej zachowawczości konwencji z 1999 roku może zniechęcić państwa, które dotychczas były stronami konwencji z 1952 roku do wypowiedzenia jej i przystępowania do nowej konwencji. Skoro bowiem „stara” konwencja dobrze funkcjonuje, to po co zastępować ją nową, nie sprawdzoną. Pod hasłem „lepsze jest wrogiem dobrego” wiele państw może wstrzymać się od przystąpienia do nowej konwencji. Z drugiej zaś strony aktywne uczestnictwo w pracach Konwencji genewskiej z 1999 roku takich państw, jak USA, Chiny i Rosja może wskazywać, iż rozważają one przystąpienie do nowej konwencji, co być może pociągnęłoby za sobą inne państwa.

Pytanie o ewentualne przystąpienie Polski i następstwa tegoż należy chyba zawiesić do chwili, gdy nową konwencję ratyfikuje 10 pierwszych państw, powołując ją tym samym do życia.

THE NEW CONVENTION REGARDING THE ARREST
OF SHIPS, GENEVA 1999
(Summary)

This article deals with the new convention on the arrest of ships which was approved on 12 March 1999 during the Diplomatic Conference in Geneva held under the auspices of UNCTAD, IMO and CMI. The new convention supplements and more specifically defines the 1952 convention on the arrest of ships.

The aim of this article is to describe the new solutions which were introduced four years ago and to compare them with the convention of 1952. The convention on the arrest of vessels of 1999 is not entirely new. It will enter into force following its ratification by ten States.