

MIROSLAW H. KOZIŃSKI

DWA ODESŁANIA DO KODEKSU MORSKIEGO

1. UWAGI WSTĘPNE

Odesłanie winno być w działalności legislacyjnej ważnym instrumentem racjonalizującym system prawa. Przepisy odsyłające¹ mają na celu osiągnięcie większej zwężności aktów normatywnych i wpływają pozytywnie na spójność systemu prawa. Niezbyt często jednak w naszym ustawodawstwie wykorzystuje się tę metodę, zwłaszcza gdy chodzi o instytucje prawne unormowane w specjalistycznych ustawach. Niewątpliwie ustawa z 1.12.1961 r. – Kodeks morski² dotyczy dość wąskiego, w sensie przedmiotowym i podmiotowym, zakresu stosunków społeczno-gospodarczych, z tym większym zainteresowaniem należy odnotować dwa odesłania do tego aktu normatywnego zawarte w najnowszym polskim ustawodawstwie.

Pierwsze z nich zawarte jest w ustawie, która dość naturalnie winna wykorzystywać prawo morskie³, albowiem reguluje podobną problematykę żeglugową, chodzi o ustawę z 21. 12. 2000 r. o żegludze śródlądowej⁴. Drugie zawarte jest w ustawie z 29. 11. 2000 r. – Prawo atomowe⁵, która jest odległa w swej zasadniczej treści od materii objętej k.m.

2. ODESŁANIE Z ART. 25 USTAWY O ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ

2.1. REJESTRACJA STATKÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Zanim omówimy samo interesujące nas odesłanie, niezbędne jest przedstawienie wybranych kwestii związanych z rejestracją statków żeglugi śródlądowej. Ustawa o żegludze śródlądowej w art.18 ust.1 przewiduje, że statki polskie podlegają obowiązkowi wpisu do rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej

¹ W niniejszym opracowaniu chodzi o odesłanie *sensu stricto*, nie zaś o klauzule odsyłające w rozumieniu klauzul generalnych, odsyłających do norm pozasystemowych, zob. np. L. L e s z c z y Ń s k i, *Funkcje klauzul odsyłających a model ich tworzenia w systemie prawa*, PiP 2000, nr 7, s. 3 i n.

² Dz.U. nr 58, poz. 318, tekst jednolity – Dz.U. 1986, nr 22, poz. 112; zm. Dz.U. 1989, nr 35, poz. 192; 1991, nr 16, poz. 73; 1996, nr 6, poz. 39.

³ Na temat relacji między prawem żeglugi śródlądowej i prawem morskim zob. W. G ó r s k i, *Problematyka prawna żeglugi śródlądowej – na styku z żeglugą morską*, „Prawo Morskie” 1986, t. 1, s. 71 i n.

⁴ Dz.U. 2001, nr 5, poz. 43; bliżej na temat tej ustawy zob. M. H. K o z i Ń s k i, *Nowa ustawa o żegludze śródlądowej a prawo morskie*, „Prace Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni” 2001, nr 11, s. 167 i n.

⁵ Dz.U. 2001, nr 3, poz. 18.

zwanego dalej „rejestr”. Trudno nie dostrzec tu analogii z rejestrami okrętowymi, o których mowa jest w k.m. Dotychczasowe przepisy podobnie regulowały rejestr administracyjny statków żeglugi śródlądowej⁶.

Do rejestru może być czasowo wpisany statek nie będący statkiem polskim, jeżeli polska osoba prawna lub obywatel polski przedstawi umowę określającą prawo do dysponowania statkiem oraz pisemną zgodę właściwych organów państwa stałego rejestru na czasowy wpis do polskiego rejestru. Jest to zapis bez wątpienia wzorowany na czasowej polskiej przynależności statków morskich, normowanej w k.m. O ile jednak w prawie morskim uzyskanie czasowej polskiej przynależności ma uzasadnienie ekonomiczne i prawne, gdyż pozwala uprawiać żeglugę pod polską banderą statkowi obcemu, o tyle wpisanie statku obcego do rejestru statków żeglugi śródlądowej – jak można sądzić – nie daje żadnych szczególnych uprawnień statkom obcym, nakłada zaś na nie dodatkowe obowiązki. Ustawa zresztą nie wyjaśnia bliżej, jaki status ma statek obcy wpisany do polskiego rejestru. Wydaje się, że w związku z treścią art. 20 ust. 4 ustawy każdy statek po wpisaniu do polskiego rejestru winien uzyskać od organu administracji żeglugi śródlądowej dokument rejestracyjny stanowiący dowód polskiej przynależności statku.

Rejestr jest niewątpliwie rejestr administracyjny, co wielokrotnie eksponuje ustawa. Prowadzą go terenowe organy administracji żeglugi śródlądowej, właściwe dla portu macierzystego statku. Wpis następuje na pisemny wniosek armatora, niezwłocznie po wybudowaniu statku w kraju lub po przybyciu statku do kraju w razie nabycia go za granicą.

Trudno wyjaśnić, dlaczego ustawodawca używa określenia, że rejestr składa się z ksiąg rejestrowych. Z treści art. 20, ust. 1 nie wynika bowiem, by mogły być prowadzone jakieś odrębne, zróżnicowane księgi rejestrowe. Rejestr jest jednolity, obowiązkowy dla wszystkich statków żeglugi śródlądowej, z wyjątkiem statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu i rekreacji oraz, określonych wielkością i mocą napędu, statków używanych do połowu ryb i zawiera następujące dane:

- kolejny numer rejestracyjny statku i datę wpisu,
- nazwę statku lub inny znak rozpoznawczy,
- nazwę portu macierzystego statku,
- rodzaj i przeznaczenie statku,
- rok, miejsce budowy, nazwę stoczni i numer budowy oraz określenie materiału głównego, z którego statek jest zbudowany,
- rodzaj i ilość głównych maszyn napędowych, łączną ich moc w kW, a także ilość i rodzaj pędników,
- wymiary statku,
- oznaczenie i adres armatora statku i osoby upoważnionej do dysponowania statkiem wraz z numerem identyfikacyjnym REGON nadanym podmiotowi przez urząd statystyczny oraz oznaczeniami kodowymi adresu przyjętymi w krajowym rejestrze urzędowym podziału terytorialnego kraju TERYT. W przypadku braku numeru identyfikacyjnego REGON wpisuje się numer PESEL.

⁶ Szczegółowe zasady jego prowadzenia regulowało rozporządzenie w sprawie rejestru administracyjnego statków żeglugi śródlądowej z 1965 r. (Dz.U. nr 8, poz. 48 i 1990, nr 48, poz. 286).

Jak widać, dane powyższe są podobne do danych wpisywanych do administracyjnego rejestru statków morskich prowadzonego przez urzędy morskie⁷. Morskie prawo administracyjne przewiduje jednak możliwość wpisania do rejestru także statku w budowie, co wyraźnie wyklucza art. 19, ust. 2 ustawy o żegludze śródlądowej. Naturalnie omawiany rejestr nie zawiera danych, zawartych w rejestrze okrętowym, istotnych z punktu widzenia morskiego prawa cywilnego, takich jak: podstawa nabycia własności statku, hipoteka morska i ograniczenia w rozporządzaniu statkiem, stwierdzenie polskiej przynależności, stwierdzenie zawieszenia polskiej przynależności. Oczywiście jest, że rejestr statków żeglugi śródlądowej nie ma charakteru cywilnoprawnego i nie mogą być do niego stosowane ani przepisy proceduralne typowe dla rejestru okrętowego, czyli przepisy o postępowaniu nieprocesowym zwarte w k.p.c., jak i konsekwencje prawne wpisów przewidziane w ustawie o hipotece i księgach wieczystych z 1982 r., zwłaszcza zaś praworzeczowe domniemnia wynikające z wpisów.

Niezbędne jest jednak podkreślenie, że w prawie polskim istniał także **sądowy rejestr statków żeglugi śródlądowej**⁸, którego celem było m.in. zabezpieczenie praw rzeczowych na statku. Ustawa z 1949 r.⁹ przewidująca zakładanie rejestru sądowego dla statków, których rejestry zaginęły lub uległy zniszczeniu, była jednak ustawą epizodyczną. Sama instytucja rejestru sądowego statków żeglugi śródlądowej oparta była na ustawodawstwie przedwojennym, które uchylone zostało ustawą z 1950 r. W okresie powojennym do założenia rejestru zobowiązany był właściwy sąd na wniosek właściciela statku, wierzyciela posiadającego na statku prawo zastawu, jak również na wniosek Skarbu Państwa. Prawa zastawu, które figurowały w zaginionym lub zniszczonym rejestrze, wpisywało się z pierwszeństwem, jakie im służyło według poprzedniego rejestru. Prawa zastawu, których wzajemnego stosunku nie dało się ustalić, wpisywane były z równym pierwszeństwem. Gdy stopień pierwszeństwa był sporny, sąd wpisywał odpowiednie ostrzeżenie. Jeśli pominięte zostały prawa zastawu przy zakładaniu nowego rejestru, zainteresowani mogli żądać ich wpisania do nowego rejestru według przepisów o uzgodnieniu treści księgi wieczystej z rzeczywistym stanem prawnym.

2.2. HIPOTEKA MORSKA NA STATKACH ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Artykuł 25 ustawy o żegludze śródlądowej stanowi, że „**do statków wpisanych do rejestru (statków żeglugi śródlądowej) stosuje się przepisy Kodeksu morskiego o zastawie na statku**”.

Zapis ten zobowiązuje do stosowania w prawie żeglugi śródlądowej wprost, a nie odpowiednio, przepisów o zastawie na statkach. To znaczy, bez wątplenia chodzi o stosowanie następujących instytucji k.m.: zastawu na statkach wpisanych do reje-

⁷ Zob. rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 25.11.1963 r. w sprawie rejestracji statków morskich w urzędach morskich (Dz.U. nr 55, poz. 297).

⁸ Por. W. G ó r s k i, *Prawo przewozowe*, Warszawa 1971, s. 305.

⁹ Ustawa z 9.03.1949 r. o zakładaniu rejestrów dla statków żeglugi śródlądowej, których rejestry zaginęły lub uległy zniszczeniu, oraz o opłatach w postępowaniu dotyczącym rejestru statków żeglugi śródlądowej, Dz.U. nr 18, poz. 119.

stru okrętowego (hipoteka morska) i zastawu na statkach nie wpisanych do rejestru okrętowego. Problematyczne jest sformułowanie ustawy, jeśli idzie o przywileje morskie na statku, które stanowią także rodzaj zastawu ustawowego na statku morskim. Nasuwa się problem, czy ustawa o żegludze śródlądowej pod pojęciem „przepisów k.m. o zastawie na statku” rozumie normy zgrupowane w odpowiednio zatytułowanej części tego kodeksu czy też i inne przepisy normujące pozostałe formy zastawu na statku. Zwrócić trzeba uwagę, że w literaturze prawa morskiego wyrażono wręcz pogląd, jakoby istniała legislacyjna jedność instytucji zastawu na statku¹⁰. Sądzić należy, że ustawodawcy nie chodziło jednak o przeniesienie do prawa żeglugi śródlądowej charakterystycznej dla prawa morskiego instytucji przywilejów morskich, a jedynie hipoteki morskiej. Już to samo jest wystarczająco wątpliwe prawnie, nie należy zatem powstałej sytuacji prawno-legislacyjnej dodatkowo komplikować.

Wypada krótko przypomnieć, na czym polega hipoteka morska i jak jest unormowana w k.m. Rzeczpospolita Polska już w 1936 r. ratyfikowała konwencję brukselską z 1926 r. o przywilejach i hipotekach morskich. Jednak jej praktyczna realizacja normatywna nastąpiła dopiero w 1961 r., gdy uchwalono k.m. W art. 60 § 1 k.m. stwierdzono, że „do zastawu na statkach wpisanych do rejestru okrętowego (hipoteka morska) stosuje się odpowiednio przepisy prawa cywilnego o hipotece”¹¹. Art. 61 k.m. przewidywał, że umowa o ustanowienie hipoteki morskiej powinna być zawarta na piśmie z notarialnie poświadczonymi podpisami stron, natomiast art. 62 k.m. dla jej ustanowienia na polskim statku na rzecz cudzoziemca lub zagranicznej osoby prawnej wymagał zezwolenia ministra żeglugi. Lakoniczność regulacji, polegająca na wprowadzeniu jedynie pojęcia hipoteki morskiej do rozdziału o „zastawie na statku”, spowodowała, że hipoteka morska była kwalifikowana jako rodzaj zastawu na statku¹².

¹⁰ W. A d a m c z a k, Z. G o d e c k i, *Przywileje na statku i hipoteka morska*, Gdańsk 1988, s. 25.

¹¹ W momencie wprowadzenia hipoteki morskiej były to przepisy dekretu z 11.10.1946 r. prawo rzeczowe, Dz.U. nr 57, poz. 319 z późniejszymi zmianami; na treść hipoteki morskiej miało wpływ wprowadzenie k.c. – ustawy z 23.04.1964 r., Dz.U. nr 16, poz. 93 z późniejszymi zmianami; obecnie odesłanie z k.m. odnosi się do ustawy z 6.07.1982 r. o księgach wieczystych i hipotece, Dz.U. nr 19, poz. 147 z późniejszymi zmianami (u.k.w.h.). Należy zwrócić uwagę, że zaawansowane są prace legislacyjne nad kolejnymi zmianami dotyczącymi hipoteki i innych praw rzeczowych. Między innymi wprowadzone zostanie nowe prawo rzeczowe „dług na nieruchomości”. Sądzić można, że prawo to lepiej mogłoby służyć jako zabezpieczenie na statku niż hipoteka. Hipoteka będzie zresztą mogła być zamieniona w dług na nieruchomości (zob. na ten temat R. S z t y k, *Dług na nieruchomości – nowa forma zabezpieczenia sumy pieniężnej*, „Rejent” 2000, nr 2, s. 58 i n.). Pozornie przeto niezmienniana instytucja hipoteki morskiej ulegała licznym modyfikacjom, wynikającym ze zmian prawa cywilnego.

¹² Por. J. I g n a t o w i c z, *System prawa cywilnego, Prawo własności i inne prawa rzeczowe*, t. II, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1977, s. 602 i n.; autor traktuje zastaw i przywileje na statku jako odmiany zastawu, a stosowanie określenia „hipoteka morska” wiąże wyłącznie z jej wpisem w rejestrze okrętowym. Analogicznie J. M o j a k (*Prawne zabezpieczenie kredytu*, Lublin 1996, s. 204) uznaje „hipotekę morską za zastaw umowny na statku wpisanym do rejestru okrętowego”. Także W. A d a m c z a k (W. A d a m c z a k, M. H. K o z i Ń s k i, J. Ł o p u s k i, *Prawo morskie*, t.II, cz.3: *Prawo żeglugi morskiej* (red. J. Ł o p u s k i), s. 144) uważa, że hipoteka morska jest odmianą zastawu.

W prawie morskim – jak wspomniano – często zastaw i hipoteka są traktowane łącznie jako jednolita instytucja prawna. Nie bez znaczenia jest tu także praktyka legislacji międzynarodowej wyraźnie łącząca przywileje na statku z hipoteką morską. W projekcie polskiego prawa rzeczowego z 1937 r. była mowa o „prawach zastawniczych” obejmujących zarówno zastaw, jak i hipotekę. Jednak już w prawie rzeczowym z 1946 r. ustawodawca polski wybrał inną drogę i wydaje się, że konsekwentnie należałoby traktować odrębnie zastaw i hipotekę, mimo ich zbieżności funkcjonalnej. Trudno zatem uznać za właściwe przyjęte w 1961 r. unormowanie k.m. łączące zastaw i hipotekę. Wydaje się, że hipoteka morska zasługuje na wyodrębnienie i odpowiedni rozdział w kodeksie morskim winien być raczej zatytułowany „hipoteka morska i zastaw na statku”. Kwestia ta stała się wyjątkowo aktualna w kontekście ustawowego odesłania zawartego w ustawie o żegludzie śródlądowej. Do kwestii tej jeszcze wrócimy.

W 1991 r.¹³ dokonano niewielkiej zmiany w przepisach o zastawie na statku. Mając na uwadze zasadnicze zmiany w ustroju społeczno-gospodarczym naszego kraju, zapoczątkowane w 1989 r., skreślono dotychczasowy art. 66 k.m.. Przepis ten przewidywał, że ustanowienie zastawu na statku polskim na rzecz cudzoziemca lub zagranicznej osoby prawnej może nastąpić tylko za zezwoleniem ministra transportu i gospodarki morskiej.

Niewątpliwie w 1995 r.¹⁴ nastąpiły najdalej idące modyfikacje treści przepisów o hipotece morskiej. Sama definicja hipoteki morskiej i jej ścisły związek z zastawem na statku pozostały w zasadzie niezmienione. Wyraźnie ograniczono jednak zakres odpowiedniego stosowania do hipoteki morskiej przepisów o hipotece. I tak w nowym brzmieniu art.64 k.m. mowa jest o „odpowiednim stosowaniu przepisów prawa cywilnego o hipotece na nieruchomościach”, poza tym – mając na uwadze szereg nowych przepisów k.m. dotyczących hipoteki morskiej – ustawodawca nadał im pierwszeństwo przed unormowaniami ogólnymi o hipotece. Jest to dość wyraźny krok w kierunku wyodrębnienia hipoteki morskiej.

O ile dotychczasowe postanowienia k.m. podkreślały znaczenie umowy o ustanowienie hipoteki i w wymagały dla niej formy pisemnej z notarialnie poświadczonymi podpisami, o tyle nowy art.65 k.m. ma zdecydowanie inne brzmienie. Mowa w nim jedynie o oświadczeniu woli właściciela o ustanowieniu na jego statku hipoteki morskiej, które winno mieć formę pisemną z podpisem notarialnie poświadczonym. Naturalnie także po tej zmianie umowa jest głównym źródłem hipoteki morskiej. Nasuwa się w związku z tym kwestia, w jakim momencie powstaje hipoteka morska. Na gruncie poprzedniego stanu prawnego twierdzono, że umowna hipoteka morska powstawała wyłącznie na podstawie umowy, natomiast wpis jej do rejestru okrętowego nie miał charakteru konstytutywnego, lecz był jedynie przesłanką jej pełnej skuteczności¹⁵. Po nowelizacji poglądu tego nie da się utrzymać. Zgodnie bowiem z treścią nowego prze-

¹³ Ustawa z dnia 4.01.1991 r. o zmianie ustawy – Kodeks morski, Dz.U. nr 16, poz. 73.

¹⁴ Ustawa z 9.11.1995 r. o zmianie ustawy – Kodeks morski, Dz.U.z 1996, nr 6, poz. 39.

¹⁵ Tak J. Wasilkowski, *Zarys prawa rzeczowego*, Warszawa 1963, s. 233; Z. Godęcki [w:] *op.cit.*, s. 34.

pisu umowa o ustanowienie hipoteki nie ma formalnego wpływu na jej ustanowienie. Brak oświadczenia woli właściciela, złożonego w przepisanej formie, powoduje bezskuteczność umownego konsensu¹⁶. Wydaje się także, że ustawodawca *expressis verbis* przesądził o konstytutywności wpisu hipoteki morskiej do rejestru okrętowego, w art. 65 dodał bowiem zdanie drugie o następującej treści: „Do powstania hipoteki morskiej niezbędny jest wpis do rejestru okrętowego”¹⁷.

Artykuł 65a § 1 k.m. przewiduje, że hipoteka morska może być wyrażona również w walucie obcej lub jednostkach obliczeniowych określonych w art. 312 § 2 k.m. Tym samym w zgodzie z art. 358 § 1 k.c., hipotekę morską można wyrażać w walucie obcej.

Istotnym *novum* w k.m. (art. 65a § 2) jest możliwość zabezpieczenia tej samej wierzytelności ustanowieniem hipoteki morskiej na więcej niż jednym statku. K.m. w art. 65b unormował, na czym ciąży hipoteka morska. Norma ta stanowi *lex specialis* w stosunku do art. 84-88 u.k.w.h. W szczególności chodziło o wierzytelności właściciela statku powstałe po ustanowieniu hipoteki. I tak hipoteka morska obciąża, oprócz statku i jego przynależności¹⁸, wierzytelności właściciela statku z tytułu:

- odszkodowania za uszkodzenie lub stratę statku, łącznie z odszkodowaniem ubezpieczeniowym,
- wynagrodzenie za ratownictwo w zakresie, w jakim wyrównuje ono szkody w statku spowodowane ratownictwem,
- udział statku w awarii wspólnej,
- opłaty za najem lub dzierżawę statku.

Rozszerzenie przedmiotu hipoteki morskiej o typowe dla obrotu morskiego wierzytelności może okazać się w praktyce niewystarczające, dlatego art. 65b § 2 k.m. przewiduje, że strony mogą rozszerzyć zakres wierzytelności obciążonych hipoteką morską.

Artykuł 65c k.m. przewiduje, że umowa o przeniesienie własności statku, obciążonego hipoteką morską, na cudzoziemca lub zagraniczną osobę prawną wymaga uprzedniej zgody wierzyciela hipotecznego, wyrażonej na piśmie, z podpisem urzędowo poświadczonym. Jest to rozwiązanie konieczne dla hipoteki morskiej, gdyż umowa taka może spowodować przeniesienie statku do innego rejestru okrętowego. Wprawdzie w prawie morskim szczególne znaczenie ma zasada wzajemnego uzna-

¹⁶ Nie wydaje się przeto słuszny pogląd, że „oświadczenie to może być złożone na piśmie pod rygorem nieważności i wynikać z jednostronnej czynności prawnej lub z umowy zawartej z wierzycielem” (W. A d a m c z a k, *Hipoteka morska jako rzeczowe zabezpieczenie kredytu*, [w:] *Przekształcenia własnościowe w gospodarce morskiej* (red. K. K r u c z a l a k), Sopot 1997, s. 367); oczywiście możliwa jest w prawie morskim hipoteka powstająca bez zgody właściciela, np. przymusowa.

¹⁷ Zgodnie z art. 19 § 1 k.m. rejestr okrętowy prowadzi izba morska właściwa dla portu macierzystego statku, zob. także rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 12.11.1996 r. w sprawie rejestru okrętowego (Dz.U. nr 141, poz. 659).

¹⁸ Art. 62 § 2 k.m. określa, że „przynależnością statku jest wszelki sprzęt, który nie będąc częścią składową statku stanowi jego wyposażenie”; do przynależności statku należy stosować odpowiednio art. 86 u.k.w.h. Trzeba podkreślić, że prawo żeglugi śródlądowej nie reguluje pojęcia przynależności statku. W grę wchodziłoby zatem pojęcie przynależności z k.c.

wania obciążeń rzeczowych, jeżeli zostały ustanowione zgodnie z prawem bandery obciążonego statku i ujawnione w rejestrze publicznym, ale realizacja prawa rzeczowego w obcym obszarze prawnym może być utrudniona. Dlatego zgoda wierzyciela hipotecznego jest w tym przypadku tak istotna.

Nowy art. 65d k.m. także ma na celu urealnienie zabezpieczenia hipotecznego. Przepis tej rozwija regułę sformułowaną w art. 92 u.k.w.h. Zgodnie z nim w przypadku świadomego, znacznego zwiększenia ryzyka związanego z eksploatacją statku, obciążonego hipoteką, które powoduje istotne pogorszenie sytuacji wierzyciela hipotecznego, może on żądać niezwłocznego zaspokojenia z przedmiotu hipoteki lub dodatkowego odpowiedniego zabezpieczenia. Przepis ten chyba najbardziej oddaje specyfikę przedmiotu hipoteki morskiej i szczególne ryzyko związane z jego utratą lub uszkodzeniem. Statek obciążony hipoteką morską jest nadal eksploatowany, narażony na niebezpieczeństwa morza, a także na inne ryzyka¹⁹, przy czym wierzyciel hipoteczny nie ma żadnego wpływu na sposób wykorzystywania statku.

Nowością w k.m. jest wprowadzenie, wspomnianej na wstępie, instytucji hipoteki morskiej na statku w budowie. K.m. wprowadził w art.19 § 5 możliwość, że statek budowany w Polsce może być wpisany do rejestru okrętowego, „jeżeli położona została jego stępka lub wykonana została równorzędna praca konstrukcyjna w miejscu wodowania”. Możliwość ta dotyczy także statku nie stanowiącego polskiej własności. Art. 21 k.m. wprowadził specjalną księgę rejestrową dla statków w budowie, zwaną „rejestrem statków w budowie”. Właściwie wprowadzenie do k.m. tej swoistej konstrukcji prawnej miało jeden cel – umożliwienie budowy nowych statków w oparciu o kredyt hipoteczny. Dlatego art. 65e § 1 k.m. deklaruje, że hipotekę morską można ustanowić na statku w budowie. Odrębnie musiano określić przedmiot tej hipoteki. Zgodnie z art. 65e § 2 k.m. hipoteka taka obejmuje „materiały, urządzenia i wyposażenie znajdujące się na terenie stoczni budującej obciążony hipoteką statek, które przez oznakowanie lub w inny sposób zostały wyraźnie zidentyfikowane jako przeznaczone do budowy lub wyposażenia tego statku”²⁰.

W sumie nowelizacja z 1995 r. ukształtowała w polskim prawie morskim w znacznym stopniu odrębną od hipoteki lądowej formę zabezpieczenia rzeczowego na statku.

W projekcie nowego k.m. rozbudowano znacznie przepisy o hipotece morskiej, dodając przede wszystkim możliwość zaspokojenia wierzyciela hipotecznego w trybie bezegzekucyjnym, w sposób podobny do anglosaskiej odmiany hipoteki zwanej *mortgage*²¹.

Nasuwa się pytanie, czy tak ukształtowana, tradycyjna instytucja prawa morskiego może być przeniesiona do prawa żeglugi śródlądowej w sposób wyżej przedstawiony.

¹⁹ Por. J. Mł y n a r c z y k, *Prawo morskie*, Gdańsk 1997, s. 287.

²⁰ Przepisy o hipotece na statkach w budowie są wzorowane na nieratyfikowanej przez Polskę konwencji brukselskiej z 1967 r., por. J. Ł o p u s k i, *Prawo morskie w dobie reformy ustawodawstwa*, „Kwartalnik Prawa Prywatnego” 1996, nr 3, s. 587.

²¹ Bliżej na ten temat zob. M.H. K o z i Ń s k i, *Ewolucja przepisów o hipotece morskiej w prawie polskim*, „Rejent” 2000, nr 3 oraz t e n ż e, *Nowe przepisy o hipotece morskiej*, „Prace Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni” 2000, nr 9, s.186 i n.

Primo, hipoteka morska ma charakter cywilnoprawny, jest ograniczonym prawem rzeczowym, musi przeto być ustanawiana i ujawniana zgodnie z przepisami prawa cywilnego. Wpis w rejestrze administracyjnym nie może konstytuować hipoteki na statku żeglugi śródlądowej.

Secundo, nie ma możliwości stosowania wprost przepisów o hipotece morskiej do statków żeglugi śródlądowej. Nawet stosowanie ich *mutatis mutandis* nastęczałoby wiele trudności. Przede wszystkim nie sposób zastosować norm dotyczących przedmiotu hipoteki morskiej. W prawie żeglugi śródlądowej nie istnieje instytucja ratownictwa w rozumieniu prawa morskiego, a z całą pewnością nie ma instytucji awarii wspólnej. Bez wątpliwości nie można wykorzystać w istniejącym stanie prawnym formy hipoteki na statku w budowie, gdyż prawo żeglugi śródlądowej nie zna pojęcia „statku w budowie”.

Tertio, rejestr okrętowy nie jest prowadzony wprawdzie przez sąd, lecz przez izbę morską, ale prowadzi się go zgodnie z przepisami k.p.c. o postępowaniu nieprocesowym. Sędzia, w formie postanowienia, a nie urzędnik administracji, w formie decyzji, dokonuje wpisu hipoteki morskiej. Do rejestru okrętowego stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące ksiąg wieczystych. Przepisy k.m. i akty wykonawcze do k.m. niezwykle szczegółowo regulują ochronę wierzycieli hipotecznych, w tym problem przeniesienia statku do innego rejestru. Rejestr żeglugi śródlądowej nie daje minimum gwarancji wierzycielom hipotecznym. Ustawa o żegludze śródlądowej jest zresztą wyjątkowo niekonsekwentna, gdyż z jednej strony dopuszcza stosowanie przepisów o zastawie na statku żeglugi śródlądowej, a z drugiej nie przewiduje w zestawieniu danych wpisywanych do rejestru administracyjnego wpisów dotyczących zastawu na statku.

Mniej wątpliwości budzić może odesłanie z art. 25 ustawy o żegludze śródlądowej odnośnie do zastawu na statkach nie wpisanych do rejestru okrętowego. Moim zdaniem, można byłoby statki wpisane do rejestru statków żeglugi śródlądowej uznać za statki, o których mowa w art. 66 k.m. Tym samym odesłanie z art. 25 ustawy i dalsze odesłanie z art. 66 k.m. doprowadziłyby do ustawy o zastawie rejestrowym i rejestrze zastawów²². Wydaje się, że bez tego podwójnego odesłania statki żeglugi śródlądowej mogłyby być przedmiotem zastawu rejestrowego. Mając na uwadze powyższe wątpliwości co do hipoteki sądzić można, że *de lege lata* ta forma zastawu jest jedyną formą rzeczowego zabezpieczenia na statku, którą można byłoby stosować w prawie żeglugi śródlądowej.

Zawężająca wykładnia pojęcia „zastawu na statkach wpisanych do rejestru okrętowego”, czyli hipoteki morskiej, i uznanie wszystkich statków żeglugi śródlądowej za „statki nie wpisane do rejestru okrętowego” byłoby jedynym sposobem, nie wymagającym interwencji ustawodawczej, pogodzenia obowiązujących przepisów prawa morskiego i prawa żeglugi śródlądowej. Wydaje się jednak, że nie taka była intencja ustawodawcy, który chciał przenieść hipotekę na grunt ustawy o żegludze śródlądowej.

²² Ustawa z 6.12.1996 r. o zastawie rejestrowym i rejestrze zastawów, Dz.U. nr 149, poz. 703 z późniejszymi zmianami.

Powyższe uwagi wskazują jednoznacznie, że proponowane przez ustawę z 2000 r. rozwiązanie jest nie do przyjęcia, zarówno w sensie teoretycznym jak i praktycznym. Czy jednak sam pomysł przeniesienia na grunt prawa żeglugi śródlądowej hipoteki morskiej, a może nawet przywilejów na statku nie ma uzasadnienia? Niewątpliwie jest to pomysł całkowicie racjonalny, uzasadniony faktem słabej kondycji finansowej polskich armatorów śródlądowych, koniecznością odnowy taboru i co najważniejsze – względami konkurencji z zagranicznymi armatorami.

Przykładowo: we Francji od lat istnieje hipoteka rzeczna (*hypothèque fluviale*) wzorowana na hipotece morskiej²³. Może być ona ustanawiana na statkach żeglugi śródlądowej o pojemności ponad 20 t. Ustanowienie hipoteki wymaga zawarcia umowy pisemnej. Hipotekę tę wpisuje się w rejestrze prowadzonym przez sąd właściwy dla miejsca rejestracji statku.

Dodać można, że francuskie prawo żeglugi śródlądowej zna także formę przywilejów specjalnych na statku (*privileges speciaux sur bateaux*)²⁴. Uprzywilejowane są cztery kategorie roszczeń:

- opłaty nawigacyjne, portowe i pilotowe,
- wynagrodzenia za pracę kapitana i członków załogi,
- wynagrodzenia za ratownictwo,
- odszkodowania wynikające ze zderzenia lub innego wypadku nawigacyjnego.

Stosowanie zabezpieczeń rzeczowych na statkach żeglugi śródlądowej jest więc możliwe i praktykowane w niektórych krajach. Wszędzie jednak tam, gdzie występują te zabezpieczenia, mają one charakter cywilnoprawny i podlegają procedurze sądowej.

Wybrnięcie z powstałej sytuacji normatywnej jest – moim zdaniem – możliwe wyłącznie przez zmiany w istniejącym stanie prawnym. Istnieją różne możliwości modyfikacji nieprzemysłanej regulacji zawartej w ustawie z 2000 r. Jednym z możliwych rozwiązań byłoby dokonanie zmiany w projekcie nowego k.m.; ustawa ta jest po pierwszym czytaniu i nie została jeszcze uchwalona. Pomysł ten, z zupełnie innych powodów, przedstawiałem na forum Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego. Chodzi o zmianę nazwy działu I w tytule IV k.m. z „Zastaw na statku” na „Hipoteka morska i zastaw na statku” i wykreślenie z definicji hipoteki morskiej słowa „zastaw”. Pozwoliłoby to ograniczyć odesłanie z ustawy o żegludze śródlądowej do zastawu na statku, który w k.m. dotyczy statków nie wpisanych do rejestru okrętowego. Przepisy odsyłają w tym zakresie do prawa cywilnego, czyli do ustawy o zastawie rejestrowym i rejestrze zastawów. Tak więc statki wpisane do rejestru administracyjnego statków żeglugi śródlądowej mogłyby być objęte zastawem rejestrowym w trybie sądowym przewidzianym powyższą ustawą. Wykluczyłoby to stosowanie do statków żeglugi śródlądowej instytucji hipoteki morskiej.

Drugim rozwiązaniem byłoby restytuowanie wspomniego wyżej rejestru sądowego statków żeglugi śródlądowej. Celowe byłoby przeto znowelizowanie ustawy z 2000 r. przez dodanie nowych przepisów o rejestrze sądowym statków żeglugi śród-

²³ R. R o d i e r e, *Droit des transports terrestres et aeriens*, Paris 1973, s. 83.

²⁴ *Ibid.*, s. 82.

ładowej. W ustawie nowelizującej należałoby dodatkowo zmienić k.p.c. rozszerzając m.in. tryb egzekucji właściwej dla statków morskich na statki żeglugi śródlądowej. Zapewne konieczne byłoby dokonanie zmian również innych przepisów.

Trzecim rozwiązaniem byłoby dokonanie odpowiedniej zmiany w k.m. obejmującej przepisy o rejestrze okrętowym. Chodzi o to, by do rejestru okrętowego na wniosek zainteresowanego armatora można było wpisywać także statki żeglugi śródlądowej. Należałoby przeto w rejestrze okrętowym stworzyć czwartą księgę – rejestr statków żeglugi śródlądowej, który spełniałby wyłącznie rolę „sądowego rejestru statków żeglugi śródlądowej” i umożliwiał ustanawianie na nich hipoteki morskiej. Tak więc proponowana księga czwarta rejestru okrętowego spełniałaby wyłącznie funkcje praworzeczowe. Nie wydaje się, by istniały jakiegokolwiek trudności organizacyjne lub prawne w takim poszerzeniu kompetencji izb morskich. Ten ostatni pomysł legislacyjny wydaje się najlepiej odpowiadać koncepcji wprowadzenia do prawa polskiego hipoteki na statkach żeglugi śródlądowej.

3. ODESŁANIE Z ART. 102 UST. 2 PRAWA ATOMOWEGO

3.1. PODSTAWOWE ZASADY ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ ZA SZKODY JĄDROWE

Nowe Prawo atomowe w rozdziale dwunastym unormowało odpowiedzialność cywilną za szkody jądrowe. Trudno byłoby omawiać szczegółowo tę ciekawą regulację, której podstawą są nadal zasady przyjęte w konwencji wiedeńskiej z 21.05.1963 r. o odpowiedzialności cywilnej za szkodę jądrową²⁵. Niezbędne wydaje się dla wykazania celowości omawianego odesłania przypomnienie podstawowych zasad tej odpowiedzialności, tym bardziej że p.a. wyraźnie nawiązuje do zmodyfikowanej wersji konwencji.

W świetle art. 101 ust. 1 p.a. osoba eksploatująca ponosi wyłączną odpowiedzialność za szkodę jądrową spowodowaną wypadkiem jądrowym w urządzeniu jądrowym lub związana z tym urządzeniem, chyba że szkoda nastąpiła bezpośrednio wskutek działań wojennych lub konfliktu zbrojnego.

Prawo atomowe wyjątkowo szczegółowo normuje pojęcie szkody jądrowej. Jak się wydaje, jest to najszerzej ujęte określenie szkody w naszym ustawodawstwie, chociaż szereg sformułowań wyraźnie nawiązuje do definicji szkody olejowej i szkody spowodowanej zanieczyszczeniem morza innymi substancjami niż oleje, zawartych w prawie morskim.

²⁵ Dz.U. 1990, nr 63, poz. 370 i 371; zob. także Wspólny protokół dotyczący stosowania konwencji wiedeńskiej i konwencji paryskiej z 1960 r. (o odpowiedzialności za szkody jądrowe) z 21.09.1988 r. (Dz.U. 1994, nr 129, poz. 633), który „pro wizorycznie” łączy dwa różne systemy konwencyjne. Obecny stan regulacji międzynarodowych w zakresie odpowiedzialności za szkody jądrowe trudno uznać za optymalny, jednak prawo atomowe podlega ciągłym zmianom, czego przykładem jest protokół z 12.09.1997 r. uzupełniający i znacznie modyfikujący konwencję wiedeńską, zob. bliżej J. Ł o p u s k i, *Reforma międzynarodowego prawa atomowego dotyczącego kompensacji szkód jądrowych: nowe koncepcje i nie rozwiązane problemy*, „Kwartalnik Prawa Prywatnego” 1998, nr 3, s. 448 i n.

Szkoda jądrowa (art.100 ust.5 p.a.) obejmuje:

- **szkodę na osobie,**
- **szkodę w mieniu,**
- **szkodę w środowisku,** tzn. koszty zastosowanych środków mających na celu przywrócenie stanu środowiska naturalnego, jako dobra wspólnego, sprzed jego naruszenia, chyba że naruszenie jest nieznaczne,
- **utrata korzyści,** które poszkodowany mógłby osiągnąć, gdyby nie wyrządzono mu szkody na osobie lub w mieniu, a także utratę korzyści spowodowaną naruszeniem środowiska, jako dobra wspólnego – w zakresie, w jakim szkoda powstała lub wynika z promieniowania jonizującego emitowanego przez jakiekolwiek źródło promieniowania wewnątrz urządzenia jądrowego lub emitowanego przez paliwo jądrowe, materiały promieniotwórcze, odpady lub materiał jądrowy pochodzący z urządzenia jądrowego, powstałe w nim lub wprowadzone do niego, jeżeli wynikają one z właściwości promieniotwórczych tej substancji lub połączenia właściwości promieniotwórczych z trującymi, wybuchowymi lub innymi niebezpiecznymi właściwościami takiej substancji,
- **koszty zastosowanych środków zapobiegawczych** lub szkody spowodowane ich zastosowaniem.

Wydaje się, że wzorem dla pojęcia szkody jądrowej²⁶ było zapewne także prawo morskie. Już w konwencji brukselskiej z 25.05.1962 r. o odpowiedzialności armatora statku o napędzie jądrowym wprowadzono do prawa morskiego odpowiedzialność niemal absolutną²⁷ i oryginalne określenie szkody spowodowanej wypadkiem jądrowym. Konwencja ta miała bezpośredni wpływ na kształt specyficznego reżimu prawnego odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem morza olejami²⁸. Także postanowienia art. 326-332 k.m., regulujące odpowiedzialność armatora za szkody spowodowane innymi substancjami niż ropa naftowa, mogły stanowić pewien wzór dla nowego prawa atomowego. Widzimy to choćby w sformułowaniach: „środki zapobiegawcze”, „stan środowiska sprzed zanieczyszczenia”, „szkoda spowodowana zastosowaniem środków zapobiegawczych”.

Artykuł 103 ust.1. p.a. zobowiązuje osobę eksploatującą urządzenie jądrowe do posiadania **finansowego zabezpieczenia** odpowiedzialności. Jest to rozwiązanie przyjęte w wielu morskich konwencjach o odpowiedzialności cywilnej, np. we wspomnianej konwencji z 1962 r., konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (CLC 1969/1992), konwencji HNS 1996. Nie-

²⁶ Na temat pojęcia szkody jądrowej i zasad odpowiedzialności atomowej, zob. bliżej J. Ł o p u s k i, *Liability for Nuclear Damage, an International Perspective*, Warszawa 1993, s. 25 i n. Na temat szkody zanieczyszczeniowej zob. M.H. K o z i ń s k i, *Odpowiedzialność cywilna za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem morza*, „Prawo Morskie” 1999, t. XII, s. 55 i n.

²⁷ Por. J. Ł o p u s k i, *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, Gdańsk 1969, s. 240 i n., zob. także S. M a t y s i k, *Niektóre problemy odpowiedzialności cywilnej z tytułu szkód wyrządzonych przy pokojowym wykorzystaniu energii jądrowej*, „Studia Cywilistyczne” 1965, vol.VI, s. 95 i n., J. M a c h o w s k i, *Prawnomiędzynarodowe aspekty odpowiedzialności z tytułu szkód atomowych*, PiP 1967, nr 2, s. 278 i n.

²⁸ Por. M.H. K o z i ń s k i, *Odpowiedzialność...*, s. 60.

stety, warto w tym miejscu po raz kolejny zwrócić uwagę na brak takiego obowiązkowego zabezpieczenia w prawie polskim odnośnie do szkód spowodowanych zanieczyszczeniem innymi substancjami niż ropa naftowa²⁹. Podkreślić należy, że p.a. w art.103 ust. 3 przewiduje, że Skarb Państwa gwarantuje wypłatę odszkodowania z tytułu szkody jądrowej na osobie w zakresie, w jakim nie mogła być zaspokojona z zabezpieczenia finansowego. Czyli w zakresie odpowiedzialności za szkodę jądrową, w naszym kraju, państwo – w określonym zakresie – pełni funkcję podobną do Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami w odniesieniu do szkód zanieczyszczeniowych. Kwestia tzw. uzupełniającej odpowiedzialności funduszu międzynarodowego tworzonego ze składek państw „jądrowych” lub firm z tych państw spotkała się w prawie atomowym z jeszcze większym oporem niż tworzenie tzw. dodatkowej warstwy odpowiedzialności (konwencja HNS) w prawie morskim³⁰.

Prawo atomowe przyznaje poszkodowanym w stosunku do gwarantów udzielających zabezpieczenia finansowego *actio directa*. Roszczenia z tytułu szkód jądrowych na osobie nie przedawniają się, a inne roszczenia majątkowe związane ze szkodami jądrowymi przedawniają się w terminie 3 lat od dnia, w którym poszkodowany dowiedział się o szkodzie i osobie odpowiedzialnej. Jednakże roszczenia te wygasają z upływem lat dziesięciu od dnia wypadku jądrowego.

3.2. OGRANICZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI I FUNDUSZ OGRANICZENIA

Integralną częścią zarówno odpowiedzialności olejowej, jak i atomowej jest **system ograniczenia kwotowego odpowiedzialności**. W świetle art. 102 p.a. granicą odpowiedzialności osoby eksploatującej urządzenie jądrowe za szkodę jądrową w mieniu lub w środowisku jest kwota stanowiąca równowartość **150 mln SDR**³¹. Jednakże wysokość odszkodowania za nieznaczne naruszenie środowiska jest ograniczona do zwrotu kosztów, które zostały lub zostaną poniesione w celu przywrócenia stanu środowiska

²⁹ *Ibid.*, s. 59, zob. także M.H. Koziński, *Zasady odpowiedzialności cywilnej armatora za inne zanieczyszczenia niż olejowe w kodeksie morskim*, „Prace Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni” 1996, nr 2, s. 208.

³⁰ Por. J. Łopuski, *Reforma...*, s. 448 i n. – cytowany autor dość pesymistycznie odnosi się do prac nad reformą prawa atomowego, stwierdzając, że wyraźnie dominował w nich „interes przemysłu jądrowego nad interesem ochrony poszkodowanych, a podejście państw jądrowych było nadmiernie komercyjne”.

³¹ Konwencja brukselska z 1962 r. przewidywała granicę odpowiedzialności armatora statku o napędzie jądrowym w kwocie 1,5 mld franków Poincare, t.j. ok. 100 mln dolarów. Natomiast art. V konwencji wiedeńskiej stwierdzał, że odpowiedzialność osoby eksploatującej może być ograniczona do kwoty nie niższej niż 5 mln dolarów USA, przy czym wartość dolara uzależniono od wartości złota (35 dolarów za uncję czystego złota). Protokół z 1997 r. podniósł tę kwotę do 300 mln SDR, z tym że przewidziano w nim możliwość obniżenia tej kwoty przez zainteresowane państwo do 150 mln SDR, o ile państwo to przyjmie na siebie dodatkową odpowiedzialność za szkodę jądrową. W okresie 15 lat od wejścia protokołu w życie najniższa granica odpowiedzialności ograniczonej wynosić ma 100 mln SDR.

sprzed jego naruszenia. To drugie ograniczenie nie ma zatem charakteru kwotowego, lecz stanowi ograniczenie zakresu kompensowanej szkody. Jest to wyjątek od omówionego wyżej rozumienia szkody jądrowej. Podkreślić trzeba, że w prawie polskim odszkodowania za szkody jądrowe na osobie nie podlegają ograniczeniu kwotowemu.

Od 1957 r., gdy przyjęto konwencję brukselską o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich³², w realizacji tego przywileju istotną rolę zaczęło odgrywać tworzenie przez podmiot uprawniony do ograniczenia tzw. **funduszu ograniczonej odpowiedzialności**³³. Istotą ograniczenia odpowiedzialności jest to, że wysokość roszczeń kierowanych do podmiotu korzystającego z tego przywileju przekracza kwotę, do której podmiot ten odpowiada. Przypomina to sytuację charakterystyczną dla prawa upadłościowego, gdy istnieje ograniczona masa majątkowa i przekraczające ją roszczenia wierzycieli. Istnieć zatem musi pewna procedura, która pozwoli zaspokoić zgłoszone roszczenia proporcjonalnie do ich wysokości i charakteru. W prawie morskim przyjęto rozwiązanie polegające na możliwości ustanowienia przez armatora specjalnego funduszu ograniczenia w wysokości granicy jego odpowiedzialności określonej konwencją z 1976 r. lub konwencją CLC 1969/92. Rozwiązanie to jest korzystne zarówno dla armatora, który nie musi zaspokajać indywidualnie wierzycieli, i dla wierzycieli, zwłaszcza gdy jest ich wielu, którzy mają jedno źródło zaspokojenia swych roszczeń i obiektywny organ dokonujący odpowiedniego, proporcjonalnego podziału środków finansowych przeznaczonych na odszkodowania.

W momencie ratyfikacji konwencji z 1957 r. nie było w Polsce przepisów proceduralnych umożliwiających ustanowienie i podział funduszu ograniczonej odpowiedzialności, co stawiało pod znakiem zapytania praktyczne wykorzystanie instytucji ograniczenia odpowiedzialności w naszym systemie prawa. Dlatego wprowadzając do k.m. nową konwencję z 1976 r. Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego sformułowała projekt oryginalnych przepisów procesowych dotyczących tej instytucji³⁴. Od 1991 r. mamy w k.m. dział II w tytule VII – *Postępowanie w sprawach o ustanowienia funduszu ograniczenia odpowiedzialności i jego podział*. Dodać należy, że przepisy te mają zastosowanie także do ustanawiania funduszu ograniczonej odpowiedzialności przewidzianego w systemie odpowiedzialności olejowej (art. 346 § 3 k.m.).

Postępowanie funduszowe jest rodzajem postępowania nieprocesowego. Wyłącznie właściwym do jego przeprowadzania jest Sąd Okręgowy w Gdańsku. Wniosek o wszczęcie postępowania może zgłosić osoba uprawniona do ograniczenia odpowiedzialności. W prawie morskim ustanowienie funduszu nie jest konieczne dla skorzystania z przywileju ograniczenia odpowiedzialności, jednak w razie prawdopo-

³² Dz.U. 1973, nr 41, poz. 245 i 246.

³³ Także konwencja wiedeńska w art.VII przewiduje obowiązek posiadania ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia pokrywającego odpowiedzialność osoby eksploatującej w takiej wysokości, takiego rodzaju i na takich warunkach, jakie określi państwo, w którym eksploatowe jest urządzenie jądrowe. System ten utrwał się w konwencjach dotyczących ograniczenia odpowiedzialności, zob. konwencję londyńską z 19.11.1976 r. o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie (Dz.U. 1986, nr 35, poz. 176), konwencję CLC 1969/1992, konwencję HNS 1996.

³⁴ Bliżej na temat postępowania funduszowego zob. M.H. K o z i ń s k i, *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 1997, s. 121 i n.

dobieństwa ujawnienia się dalszych wierzycieli sąd może uzależnić ograniczenie odpowiedzialności od ustanowienia funduszu (art. 309 § 2 k.m). Także z regulacji p.a. wynika, że ustanowienie funduszu ograniczenia nie jest obligatoryjne i zależy od woli osoby eksploatującej (art.102 ust.2 p.a.). Tak więc jeżeli roszczenia z tytułu szkód w mieniu lub w środowisku przekraczają kwotę 150 mln SDR, osoba eksploatująca może ustanowić **fundusz ograniczenia odpowiedzialności**. W sprawach ustanowienia takiego funduszu i jego podziału właściwy będzie Sąd Okręgowy w Warszawie. Z p.a. wynika jednak przede wszystkim, że do ustanowienia i podziału takiego funduszu **stosuje się odpowiednio przepisy Kodeksu morskiego o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie**.

Wydaje się, że jest to zbyt daleko idące odesłanie, ponieważ wynika z niego, że w p.a. zastosowanie ma cały tytuł VII k.m. Nawet stosowanie *mutatis mutandis* działu pierwszego tego tytułu do szkód jądrowych nie jest możliwe. W ogóle trzeba podkreślić, że przepisy tego tytułu są integralnie powiązane z konwencją z 1976 r. i wielokrotnie do niej odsyłają, co stawiać będzie sąd funduszowy przed wieloma problemami interpretacyjnymi. Przykładowo art. 311-313 k.m. nie mogą mieć żadnego odniesienia do szkód jądrowych.

Jeśli idzie o przepisy o postępowaniu funduszowym, to p.a. modyfikuje treść wniosku o wszczęcie postępowania, przewidując, że winien on zawierać:

- nazwę urzędującego jądrowego,
- określenie wypadku jądrowego, z którego wynikają roszczenia i informacje o postępowaniach zmierzających do ustalenia przebiegu tego wypadku,
- określenie rodzaju roszczeń i wierzycieli, na których zaspokojenie fundusz ma być przekazany, a także informację o znanych wnioskodawcy roszczeniach już dochodzonych przed sądem,
- oświadczenie o gotowości ustanowienia funduszu, uzasadnienie jego wysokości, a także określenie sposobu jego ustanowienia.

Sensownie zmodyfikowano, w porównaniu do treści art. 315 § 2 k.m., tylko dwa pierwsze punkty. Dwa pozostałe nie są racjonalnie sformułowane. Zastąpienie określenia „przeznaczony” na „przekazany” nie ma żadnego uzasadnienia. Nie do przyjęcia jest pozostawienie w p.a. sformułowania z k.m. „uzasadnienie jego wysokości” i zmodyfikowanie zapisu art. 315 § 3 k.m., który mówi o dołączeniu do wniosku wyciągu z rejestru okrętowego, obejmującego dane wpływające na wysokość funduszu. Prawo atomowe w art. 102 ust. 5 mówi o dołączeniu dokumentów obejmujących dane wpływające na wysokość funduszu. Jest to zapis niefortunny, o ile bowiem dane rejestrowe statku mają istotny wpływ na obliczenie wysokości kwoty ograniczenia zależnej od jego tonażu, o tyle p.a. zna tylko jedną, globalną kwotę ograniczenia i jej wysokość nie może ulec zmianie.

Konwencja z 1976 r. nie ma związku z instytucją zabezpieczenia finansowego, instytucję tę wzorowano przeto na systemie odpowiedzialności olejowej. Z treści CLC wynika jednak, że gwarant winien zabezpieczyć całość ewentualnej odpowiedzialności właściciela statku przewożącego oleje. Dowodem takiego zabezpieczenia jest odpowiedni certyfikat. Prawo atomowe w art. 103 ust.1 przewiduje, że zabezpieczenie finansowe w sytuacji, gdy wypadek jądrowy wyrządził nie tylko szkody w mieniu

i środowisku, ale także na osobie, co wydaje się najczęstsze, obejmuje tylko 90% szkód, gdyż 10% przeznaczyc trzeba na szkody osobowe. Trudno przyjąć, by eksploatujący urządzenie jądrowe ubezpieczał się ponad granicę 150 mln SDR, czyli może być problem z ustanowieniem funduszu, gdyż jego wysokość nie może być mniejsza niż granica odpowiedzialności osoby eksploatującej urządzenie jądrowe. Z procedurą działową przewidzianą w k.m. wyraźnie koliduje art. 103 ust. 2 p.a., który przewiduje termin 5-letni dla ustalenia, czy szkody na osobie nie przewyższają łącznie kwoty zabezpieczenia przeznaczonego wyłącznie dla tych roszczeń. Kodeks morski nie zna również partycypacji Skarbu Państwa w zaspokojeniu roszczeń na osobie, o czym wspomina art. 103 ust. 3 p.a.³⁵.

Artykuł 318 § 3 k.m. mówi o wyjątkowo istotnym zagadnieniu skutków prawnych ustanowienia funduszu, jednak w tym zakresie odsyła do art. 13 konwencji z 1976 r. Przepis ten stwierdza, że jeśli ustanowiono fundusz, to żadna osoba wysuwająca roszczenie przeciwko funduszowi nie będzie mogła dochodzić swych praw z tytułu tego roszczenia przeciwko innemu mieniu osoby, która lub w której imieniu ustanowiono fundusz. Jest to niejako proceduralna kwintesencja instytucji ograniczenia odpowiedzialności. Nasuwa się pytanie, czy postanowienia konwencji z 1976 r. mogą być w takim szerokim zakresie stosowane w prawie atomowym. Zauważmy, że konwencja ta także stosuje ograniczenie do roszczeń na osobie. Przypomnieć należy, że sama konwencja stwierdza, że nie stosuje się jej do roszczeń podlegających międzynarodowej umowie lub prawu krajowemu, regulującym odpowiedzialność za szkodę jądrową lub zakazującym jej ograniczania³⁶.

Sądzić można, że trafniejszym rozwiązaniem byłoby odesłanie wyłącznie do przepisów proceduralnych o ustanawianiu i podziale funduszu ograniczonej odpowiedzialności, chociaż i w takim przypadku nie dałoby się uniknąć wątpliwości, o których wyżej była mowa. *Nota bene* przepisy o postępowaniu funduszowym w k.m. wymagają pilnej korekty ustawodawcy, choćby uwzględniającej zniesienie sądów wojewódzkich czy rewizji jako środka zaskarżenia.

4.UWAGI KOŃCOWE

Próby odesłań do przepisów k.m. z jednej strony wskazują na rosnące znaczenie i coraz szerszą znajomość przepisów prawa morskiego. Z drugiej jednak – są dowodem na to, jak trudno przenieść instytucje prawa morskiego do innych działów prawa. Niestety, tradycjonalizm prawa morskiego i jego odrębność, a także daleko posunięta internacjonalizacja powodują, że omówione wyżej dwie próby odesłań nie mogą być ocenione zbyt pozytywnie. Zwłaszcza odesłanie z ustawy o żegludze śródlądowej

³⁵ Tendencja do tzw. „uspołecznienia odpowiedzialności cywilnej” i udziału państwa w kompensacie niektórych szkód nie jest jednak obca prawu morskiemu, zob. M.H. K o z i ń s k i, *Aktualne tendencje w zakresie odpowiedzialności odszkodowawczej w stosunkach morskich*, „Prawo Morskie” 1999, t. XI, s. 69 i n.

³⁶ Por. J. Ł o p u s k i, *Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie*, [w:] W. A d a m c z a k, M. D r a g u n - G e r t n e r, M.H. K o z i ń s k i, M. N e s t e r o w i c z, J. Ł o p u s k i (red. J. Ł o p u s k i), *Prawo morskie*, t. II, cz.1: *Prawo żeglugi morskiej*, Bydgoszcz 1998, s. 297.

jest błędem ustawodawczym i wymaga szybkiej korekty³⁷. W drugim odesłaniu nasuwa się nieodparcie sugestia, że być może, warto byłoby, wzorując się na rozwiązaniach przyjętych w prawie morskim, poszerzyć prawo atomowe o kilka dodatkowych norm dotyczących funduszu ograniczenia i postępowania funduszewego. Zapewne byłoby to czytelniejsze i nie wymagało dość trudnych zabiegów interpretacyjnych.

TWO RENVOYS TO THE MARITIME LEGAL CODE

(S u m m a r y)

This article discusses two legislative renvoys to the 1961 Maritime Legal Code which are contained in new legislation from 2000. The first of these is contained in the legislation of 21.12.2000 concerning internal waterway transport; the second is contained in the legislation of 29.11.2000, the Law on Atomic Matters.

The essay is organized according to the issue under discussion; hence it deals with two quite different questions: lien on vessels (maritime mortgage), and liability for atomic damages. Such separate matters are linked by new legislation's connection with the Maritime Legal Code; that is the attempt by Polish legislation to exploit the achievements of maritime law.

The renvoy of article 25 of legislation concerning internal waterway transport demands the implementation in internal waterway transport of the institution of lien on vessels (an institution that is characteristic of maritime law). The article criticizes this solution, demonstrating the impossibility of recording, in the administrative register, the property rights relating to a vessel involved in internal waterway transport.

The second renvoy, contained in article 102 of statute 2 of the Law on Atomic Matters, envisages, in the event of limitation of liability on the part of persons employing atomic devices, the possibility of using the institutions of the limited liability fund, as established and allocated (such institutions being regulated according to maritime law). The author points to a host of problems that may arise if this revision is implemented.

³⁷ Prawo żeglugi śródlądowej ma niestety pewną tradycję stosowania odesłań do k.m. o wątpliwej wartości praktycznej. Przykładem może być art. 91 ustawy z 15.11.1984 r. – Prawo przewozowe (Dz.U. nr 153, poz. 272 z późniejszymi zmianami). Norma ta deklaruje, że „do przewozów międzynarodowych w żegludze śródlądowej, do konosamentu, awarii wspólnej oraz czarteru na czas stosuje się odpowiednio przepisy Kodeksu morskiego”.