

IWONA ZUŻEWICZ-WIEWIÓROWSKA*

POSTĘPOWANIE NIEPROCESOWE W SPRAWACH O USTANOWIENIE I PODZIAŁ FUNDUSZU OGRANICZENIA ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA ROSZCZENIA MORSKIE

Abstrakt

W artykule przedstawiono określone w kodeksie morskim oraz w konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie (LLMC 1996) reguły postępowania sądowego w sprawach o ustanowienie i podział funduszu ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie. Autorka zaprezentowała podstawowe zasady konwencyjne dotyczące ukonstytuowania funduszu i związanych z tym skutków oraz problematykę ich wykładni i stosowania w prawie krajowym wybranych państw uczestniczących w konwencji. W artykule omówiono uregulowanie zasadniczych etapów przebiegu postępowania funduszowego w polskiej procedurze cywilnej.

Słowa kluczowe: fundusz ograniczenia odpowiedzialności, ustanowienie funduszu, ograniczenie odpowiedzialności, roszczenia morskie, konwencja LLMC 1996.

1. ISTOTA FUNDUSZU OGRANICZENIA I KONWENCYJNE SKUTKI JEGO USTANOWIENIA

Wewnętrzna, w miarę spójną strukturę kodeksu morskiego zaburza jego tytuł IX określający postępowanie w sprawach związanych z ograniczeniem odpowiedzialności za roszczenia morskie i dochodzeniem roszczeń z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki.¹ Umieszczone w kodeksie morskim przepisy proce-

* Dr Iwona Zużewicz-Wiewiórowska, adiunkt w Katedrze Prawa Morskiego WPiA UG.

¹ Art. 339–354 k.m.

duralne² implementują międzynarodową konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976, zmienioną protokołem londyńskim z 1996 r. (LLMC 1996).³ Zawarty w konwencji zbiór norm prawnoprocesowych ogranicza się do kilku artykułów proklamujących podstawowe zasady postępowania przy ustanowieniu i rozliczeniu funduszu ograniczenia. Jednolite postanowienia konwencyjne nie zawsze jednak oznaczają jednolitą ich wykładnię i spójną praktykę sądową w państwach-stronach konwencji. Po części wynika to z faktu, iż konwencja w dużej mierze pozostawiła kwestie proceduralne właściwości prawa państwa-strony, w którym ustanowiono fundusz (*legis fori*).⁴ Polski ustawodawca przyjął regułę, zgodnie z którą postępowanie w sprawach o ustanowienie i podział funduszu ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie podlega przepisom k.p.c. o postępowaniu nieprocesowym, ze zmianami wynikającymi z przepisów działu I tytułu IX k.m. oraz konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie (LLMC 1996).⁵ Przepisy proceduralne określone w k.m. oraz postanowienia konwencyjne stanowią zatem *lex specialis* w stosunku do uregulowań k.p.c.

Umieszczone w kodeksie morskim szczególne rozwiązania prawnoprocesowe koncentrują się wokół utworzenia i dystrybucji funduszu przeznaczanego na pokrycie ściśle określonych w konwencji roszczeń, w odniesieniu do których uprawniony może powołać się na ograniczenie swojej odpowiedzialności. Postępowanie funduszowe ma w założeniu służyć sprawniejszej repartycji środków – przeznaczonych na zaspokojenie roszczeń osób uprawnionych do naprawienia szkody – do wyczerpania zasobów funduszu. Fundusz ma charakter specjalnego zabezpieczenia wnoszonego przez dłużnika, w imieniu własnym lub osób, za które zgodnie z konwencją ponosi odpowiedzialność, na rzecz wierzycieli w stosunku do których może ograniczyć swoją odpowiedzialność. Stanowi wydzielony z masy

² Przepisy określające postępowanie w sprawach związanych z ograniczeniem odpowiedzialności za roszczenia morskie zostały wprowadzone do kodeksu morskiego z 1961 r. ustawą z dnia 4 stycznia 1991 r. o zmianie ustawy – Kodeks morski (Dz.U. Nr 16, poz. 73). W wyniku nowelizacji wprowadzono do kodeksu z 1961 r. nowy tytuł VII poświęcony ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, który składał się z dwóch działów: działu I – zawierającego przepisy materialnoprawne regulujące ograniczoną odpowiedzialność oraz działu II określającego postępowanie w sprawach o ustanowienie funduszu ograniczenia odpowiedzialności i jego podział. Zob. J. Łopuski, *Prawo morskie*, t. II, *Prawo żeglugi morskiej 1*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 1998, s. 291.

³ Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, 1976, sporządzona w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz.U. z 1986 r. Nr 35, poz. 175), zmieniona Protokołem, sporządzonym w Londynie dnia 2 maja 1996 r. (Dz.U. z 2012 r. poz. 146). Obowiązek stosowania przez państwa członkowskie UE postanowień konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, zmienionej Protokołem z 1996 r., wynika z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, s. 128).

⁴ Art. 14 LLMC 1996.

⁵ Art. 339 § 1 k.m.

majątkowej dłużnika składnik tego majątku, niedostępny dla innych wierzycieli.⁶ Poprzez ustanowienie funduszu dłużnik zwalnia się z odpowiedzialności za roszczenia podlegające zaspokojeniu z funduszu. Dokonanie zapłaty z zasobów funduszu powoduje wygaśnięcie wierzytelności także w części niezaspokojonej. W literaturze przedmiotu istota funduszu ograniczenia porównywana jest do instytucji złożenia wierzytelności do depozytu sądowego (art. 467 pkt 1 i 3 k.c.).⁷ Poprzez ważne złożenie wierzytelności do depozytu sądowego dłużnik zwalnia się z zobowiązania, przy czym może skorzystać z tej drogi zarówno w stosunku do wierzycieli, którzy nie są mu znani, jak i wtedy, gdy wierzytelność jest sporna pomiędzy wierzycielami. Wypadek taki można odnieść do sytuacji, w której kilka osób dochodzi wierzytelności podlegających zaspokojeniu z kwoty ograniczonej odpowiedzialności armatora.⁸ Z zaspokojenia z funduszu nie skorzystają wierzyciele, w stosunku do których konwencja wyłączyła ograniczenie (np. członkowie załogi statku oraz ich bliscy i spadkobiercy w stosunku do armatora, jeżeli na podstawie prawa właściwego dla umowy o pracę armator nie jest uprawniony do ograniczenia swojej odpowiedzialności z tytułu roszczeń pracowniczych).⁹ Fundusz nie jest również dostępny dla osoby odpowiedzialnej, która podjęła środki zapobiegawcze w celu zminimalizowania szkody w odniesieniu do roszczeń z tytułu zwrotu kosztów takich środków.¹⁰ Do uczestniczenia w podziale środków z funduszu jest natomiast uprawniony sam dłużnik (lub jego ubezpieczyciel), jeżeli przed utworzeniem funduszu zaspokoił już w części lub w całości roszczenia wierzyciela. Zgodnie z postanowieniami konwencji wstępuje w jego prawa i uczestniczy w dystrybucji funduszu.¹¹ Zasada subrogacji może dotyczyć również innych osób, o ile takie przejęcie jest dozwolone zgodnie z prawem mającym zastosowanie w sprawie. Jak wskazują komentatorzy, takim prawem właściwym niekoniecznie jest prawo państwa, w którym fundusz został utworzony. Na podstawie norm kolizyjnych obowiązujących w państwie ustanowienia funduszu do oceny konwencyjnego „prawa przejęcia” może znaleźć zastosowanie prawo tego państwa, w którym subrogacja miała miejsce.¹² Określona w konwencji możliwość tymczasowego wydzielenia z funduszu, na podstawie orzeczenia sądu (lub innego właściwego organu państwa, w którym ustanowiono fundusz), wystarczającej sumy pozwalającej osobie zobowiązanej do zapłaty zaspokoić swoje roszczenie prze-

⁶ Art. 11 ust. 1 in fine LLMC 1996. Zob. P. Bonassies, Ch. Scapel, *Droit maritime*, L.G.D.J., Paris 2010, s. 311.

⁷ J. Łopuski, *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, Gdańsk 1969, s. 269.

⁸ *Ibidem*, s. 269.

⁹ Art. 3 lit. e LLMC 1996.

¹⁰ Zob. M. A. Nesterowicz, *Ograniczenie odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich*, TNOiK, Toruń 2002, s. 262.

¹¹ Art. 12 ust. 2–4 LLMC 1996.

¹² F. Berlingieri, *International Maritime Conventions*, Volume II. Navigation, Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction, Informa Law from Routledge 2015, s. 384.

ciwko funduszowi w późniejszym terminie, ma w założeniu zapobiegać sytuacjom, w których w chwili, kiedy wstąpienie w prawa zaspokojonego wierzyciela staje się możliwe, zasoby funduszu są już wyczerpane.¹³

Z ustanowieniem funduszu ograniczenia konwencja wiąże dwa ważne skutki natury ogólnej: po pierwsze, następuje przesunięcie potencjalnych roszczeń kierowanych przeciwko statkowi lub innemu mieniu beneficjenta ograniczenia, do funduszu.¹⁴ Po drugie, ważne ustanowienie funduszu pozwala uzyskać zwolnienie statku lub innego mienia zatrzymanego lub zajętego przed ukonstytuowaniem funduszu w obrębie jurysdykcji państwa-strony konwencji.¹⁵ Dla wierzycieli utworzenie funduszu oznacza uzyskanie pewności zaspokojenia roszczeń ze środków funduszu. Konwencyjne skutki ustanowienia funduszu aktualizują się w sytuacji, gdy fundusz został ustanowiony w jednym z państw stron konwencji, a dostępu do funduszu nie blokują ograniczenia w zakresie przepływu waluty poza granice państwa utworzenia funduszu.¹⁶ W polskiej procedurze skutki, które prawo łączy z ustanowieniem funduszu następują z chwilą uprawomocnienia się postanowienia o ustanowieniu funduszu i otwarciu postępowania działowego.¹⁷ Ustanowienie funduszu „chroni” majątek dłużnika przed zajęciami w trybie zabezpieczenia powództwa z tytułu roszczenia, które może być wysunięte przeciwko funduszowi oraz kierowaniem egzekucji roszczeń podlegających zaspokojeniu z funduszu w stosunku do innych składników majątku dłużnika. Wierzyciele, na których rzecz fundusz został ustanowiony nie mogą zatem podejmować żadnych czynności zabezpieczających lub egzekucyjnych w stosunku do innego mienia osoby uprawnionej do ograniczenia. Brak sankcji w odpowiedzi na próby zajęcia innego mienia dłużnika poza granicami państwa ustanowienia funduszu odczytywany jest jako luka w prawie konwencyjnym.¹⁸ Komentatorzy przypominają, że wyłączenie dopuszczalności kierowania roszczeń przeciwko innemu mieniu dłużnika dotyczy jedynie zajęcia statku w trybie postępowania zabezpieczającego (aresztu statku) oraz zatrzymania lub zajęcia innego mienia należącego do osoby, w której imieniu ustanowiono fundusz i nie znajduje zastosowania do zajęcia mienia w wykonaniu wyroku sądu pod warunkiem jednak, że taki wyrok został wydany przed utworzeniem funduszu. Nie stanowi także przeszkody w dochodzeniu przez powoda roszczeń co do istoty sprawy.¹⁹

¹³ *Ibidem*, s. 385.

¹⁴ Art. 13 ust. 1 LLMC 1996.

¹⁵ Art. 13 ust. 2 LLMC 1996. Zob. E. Gold, A. Chircop, H. Kindred, *Maritime Law*, Irwin Law, Toronto 2003, s. 744.

¹⁶ Art. 13 ust. 3 LLMC 1996. Zob. E. Gold, A. Chircop, H. Kindred, *Maritime Law*, *op. cit.*, s. 744–745.

¹⁷ Art. 343 § 3 k.m.

¹⁸ Zob. G. Piette, *Droit maritime*, Editions A. Pedone, 2017, s. 300.

¹⁹ F. Berlingieri, *International Maritime Conventions*, Volume II. Navigation, *op. cit.*, s. 387; P. Griggs, R. Williams, J. Farr, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, 4th Ed., LLP, London 2004, s. 75.

Konwencyjne reguły zwolnienia mienia spod zabezpieczenia²⁰ dotyczą jedynie mienia zajętego w państwie uczestniczącym w konwencji w celu zabezpieczenia roszczenia podlegającego zaspokojeniu z funduszu. Sąd, w którym ustanowiono fundusz ograniczenia na podstawie konwencji, nie jest uprawniony do orzeczenia o uchyleniu zabezpieczenia roszczenia ustanowionego w państwie, które nie jest stroną konwencji.²¹ Automatyczne uchylenie aresztu statku (lub innego zabezpieczenia) w każdym przypadku ustanowienia funduszu ograniczenia odpowiedzialności nie jest jednak wolne od kontrowersji. Problematyczne może być w szczególności zwolnienie statku z aresztu w sytuacji, gdy istnieje wysokie prawdopodobieństwo utraty przez dłużnika prawa do ograniczenia odpowiedzialności ze względu na jego winę niewybaczalną²² w spowodowaniu wypadku. W takim przypadku uchylenie aresztu może w istocie pozbawić w przyszłości poszkodowanego możliwości zaspokojenia swojego roszczenia. Rozważania na temat zakresu swobody sędziowskiej w odniesieniu do orzeczenia o uchyleniu zabezpieczenia dobrze ilustruje praktyka sądów francuskich.²³ Francuski *Cour de Cassation* w głośnej sprawie statku *Heidelberg* wyraźnie opowiedział się za koniecznością zwolnienia statku z aresztu po ustanowieniu funduszu ograniczenia.²⁴ Uchylenie zabezpieczenia powinno zostać orzeczone bez potrzeby badania zasadności ustanowienia funduszu. Poważny spór co do istnienia winy niewybaczalnej po stronie armatora również nie powinien stanowić przeszkody w orzeczeniu o zwolnieniu statku z aresztu.²⁵ W sprawie statku

²⁰ Postępowanie w przedmiocie zmiany przez sąd postanowienia o ustanowieniu zabezpieczenia na podstawie art. 342 § 3 k.m. omawia D. Wetoszka, *Dochodzenie roszczeń morskich w świetle zasady ograniczenia odpowiedzialności w stosunkach żeglugowych*, C.H. Beck, Warszawa 2019, s. 137–138.

²¹ S. Baughen, *Shipping Law*, Routledge, 2012, s. 412. Sprawa *The ICL Vikraman* [2003] EWHC 2320 (Comm); [2004] 1 Lloyd's Rep 21.

²² Na temat pojęcia winy własnej osoby powołującej się na prawo do ograniczenia odpowiedzialności zob. Z. Peplowska-Dąbrowska, *Wybrane zagadnienia kwotowego ograniczenia odpowiedzialności w prawie morskim: wina własna niewybaczalna i jej interpretacja w orzecnictwie sądów różnych jurysdykcji*, [w:] *Prawo transportowe: morze – ląd – powietrze*, red. Dominika Wetoszka; C.H. Beck, Warszawa 2017, s. 57 i n.; J. Łopuski, *Prawo morskie*, tom I, red. J. Łopuski, Oficyna Wydawnicza Branta, 1996, s. 216–217; D. Damar, *Wilful Misconduct in International Transport Law*, Springer-Verlag Berlin Heidelberg 2011, s. 160 i n.; N.A. Martínez Gutiérrez, *Limitation of Liability in International Maritime Conventions. The relationship between global limitation liability regimes*, Routledge, 2011, s. 54 i n.

²³ Zob. P. Bonassies, Ch. Scapel, *Droit maritime...*, s. 311, a także G. Piette, *Droit maritime, op. cit.*, s. 300–301; M.A. Nesterowicz, *Ograniczenie odpowiedzialności...*, *op. cit.*, s. 258 i n.

²⁴ Zob. *Cour de Cassation* (Ch. Com.), 23 listopada 1993, statek *Heidelberg*, nr 91-17258, DMF 1994, s. 36, obs. P. Bonassies; zob. też P. Bonassies, *Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité*, DMF 1993, Nr 524, s. 95 i n.

²⁵ Zob. *Cour de Cassation* (Ch. Com.), 23 listopada 1993, statek *Heidelberg*, *op. cit.*, s. 36. Sprawa statku *Heidelberg* zakończyła się uznaniem prawa armatora do ograniczenia odpowiedzialności.

Gure Maiden Cour de Cassation doprecyzował, że wytyczne dotyczące obowiązku uchylenia aresztu znajdują zastosowanie, o ile fundusz został ustanowiony w jednym z miejsc określonych w art. 13 ust. 2 konwencji.²⁶ W przeciwnym wypadku sąd dysponuje, w ramach swoich dyskrejcyjnych uprawnień, swobodą uznania w przedmiocie orzeczenia o uchyleniu aresztu.²⁷ W sytuacji, w której ograniczenie odpowiedzialności poddane jest właściwości prawa francuskiego sąd orzekający o uchyleniu zabezpieczenia powinien zbadać uprawnienie armatora do skorzystania z ograniczenia, i w razie ustalenia, że armator dopuścił się zawinionego działania pozbawiającego go prawa do ograniczenia, odmówić uchylenia zabezpieczenia.²⁸ W wymiarze bardziej ogólnym można przyjąć, że literalna wykładnia postanowień art. 13 ust. 2 zd. 2 konwencji przemawia za przyjęciem automatyzmu w orzekaniu o zwolnieniu mienia spod zabezpieczenia z chwilą ustanowienia funduszu, jeżeli mienie zostało zajęte w jednym ze wskazanych w nim miejsc. Uznanie dyskrejcyjnego uprawnienia sądu (lub innego właściwego organu) do zwolnienia statku lub każdego innego mienia spod zabezpieczenia w obrębie jurysdykcji państwa-strony poza enumeratywnie wymienionymi w konwencji miejscami ustanowienia funduszu, wydaje się powszechnie akceptowane.²⁹ Podejrzenie istnienia winy własnej osoby odpowiedzialnej za szkodę jako okoliczności wyłączającej prawo do ograniczenia odpowiedzialności powinno stanowić dostateczną przesłankę utrzymywania aresztu do czasu zakończenia postępowania zmierzającego do wykazania winy własnej właściciela statku. Dodatkowe zabezpieczenie w postaci aresztu statku w sytuacji, gdy przywilej ograniczenia nie służy osobie odpowiedzialnej wzmacnia skuteczność pokrycia roszczeń odszkodowawczych osób poszkodowanych.

Zob. Cour de Cassation (Ch. com.), 22 września 2015, statek *Heidberg* N° 13-25584 I 13-27489, P. Bonassies, *La faute nautique commise par le capitaine en tant qu'il a quitté la passerelle pour une operation de ballastage ne prive pas l'armateur du droit à limitation de responsabilité*, DMF 2015, Nr 775, s. 1027 i n.

²⁶ Cour de Cassation (Ch. com.) z 5 stycznia 1999 r., statek *Gure Maiden*, nr 93-19688, obs. A. Vialard, DMF z 1999, s. 130.

²⁷ *Ibidem*, s. 130.

²⁸ Zob. P. Bonassies, Ch. Scapel, *Droit maritime*, 3e edition, L.G.D.J., Paris 2016, s. 378.

²⁹ A. William Moreira, *Update on Limitation of Liability for Maritime Claims in Canada*. Canadian Maritime Law Association Annual Seminar Halifax, Nova Scotia, June 17 2016, s. 11 (dostęp: 22.11.2019: http://www.cmla.org/papers/limitation_of_liability_2016.pdf).

2. ZASADA DOBROWOLNOŚCI USTANOWIENIA FUNDUSZU. KONCEPCJA DWÓCH FUNDUSZY OGRANICZENIA

Utworzenie funduszu ograniczenia nie jest warunkiem koniecznym skorzystania przez dłużnika z dobrodziejstwa ograniczenia odpowiedzialności.³⁰ W przypadku licznej grupy wierzycieli zasadność utworzenia funduszu i przeprowadzenia postępowania działowego wyraża się w ustanowieniu jednego zabezpieczenia dla wszystkich roszczeń łącznie, efektywniejszej ocenie żądań oraz sprawniejszym zaspokojeniu roszczeń wierzycieli. Konwencja jasno jednak proklamuje zasadę odrębności ograniczenia odpowiedzialności od utworzenia funduszu i odpowiedzialności dłużnika.³¹ Dłużnik korzysta z prawa do ograniczenia nawet jeżeli fundusz nie został ustanowiony³² i może powołać się na ograniczenie odpowiedzialności w ramach środków obrony w procesie cywilnym dotyczącym roszczenia podlegającego ograniczeniu. Konwencja zezwała jednak państwom-stronom na zastrzeżenie w prawie krajowym obowiązku ustanowienia funduszu po wniesieniu do sądu powództwa o zasądzenie roszczenia podlegającego ograniczeniu.³³ Kodeks morski również wyraźnie proklamuje ideę dobrowolności ustanowienia funduszu stanowiąc, że dłużnik może powołać się na ograniczenie odpowiedzialności niezależnie od ukonstytuowania funduszu ograniczenia.³⁴

Twórcy konwencji LLMC 1996 przyjęli koncepcję dwóch odrębnych funduszy ograniczenia: jednego, przeznaczonego na pokrycie roszczeń z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała pasażerów oraz drugiego, przeznaczonego na pokrycie pozostałych roszczeń.³⁵ Ogólne limity ograniczenia określa art. 6 LLMC 1996. Utworzony na jego podstawie fundusz ograniczenia może się składać z dwóch części – dwóch subfunduszy – funduszu roszczeń osobowych, dotyczącego roszczeń z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała osób innych niż pasażerowie, oraz funduszu roszczeń rzeczowych, dotyczącego wszelkich innych roszczeń.³⁶ Poszkodowani zgłaszający roszczenia z tytułu uszkodzenia ciała lub śmierci pasażera są upraw-

³⁰ Art. 10 ust. 1 LLMC 1996.

³¹ Art. 1 ust. 7 oraz art. 10 LLMC 1996. P. Popielarski, H. Myszka, *Nowa konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie*, TGM 7/1977, s. 410.

³² Art. 10 LLMC 1996.

³³ Art. 98 § 2 k.m. stanowiący, że „sąd może, w razie prawdopodobieństwa ujawnienia się kolejnych wierzycieli, uzależnić ograniczenie odpowiedzialności od ustanowienia funduszu ograniczenia odpowiedzialności” został usunięty z kodeksu morskiego ustawą z dnia 31 sierpnia 2012 r. o zmianie ustawy – Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, Dz.U. z 2012 r. poz. 1069.

³⁴ Art. 98 § 1 k.m.

³⁵ Zob. F. Berlingieri, *International Maritime Conventions*, Volume II. Navigation, *op. cit.*, s. 374 i n.

³⁶ *Ibidem*, s. 383.

nieni do odrębnego funduszu, niezależnego i wyłączzonego z ogólnego funduszu utworzonego na podstawie art. 6 konwencji.³⁷ Podstawę do utworzenia funduszu zarezerwowanego wyłącznie dla pasażerów statku określa art. 7 konwencji. Fundusz roszczeń pasażerskich dostępny jest wyłącznie dla pasażerów w rozumieniu art. 7 ust. 2 konwencji, tj. osób przewożonych na statku na podstawie umowy o przewóz pasażera albo osób które, za zgodą przewoźnika, towarzyszą pojazdowi lub żywym zwierzętom przewożonym na podstawie umowy o przewóz towarów.³⁸ Roszczenia z tytułu utraty lub uszkodzenia bagażu podlegają zaspokojeniu z funduszu roszczeń rzeczowych na równi z innymi roszczeniami z tytułu szkód w mieniu w rozumieniu art. 6 ust. 1 lit. b konwencji.³⁹ Fundusz powinien być ustanowiony w wysokości sumy wszystkich kwot wyznaczających granice odpowiedzialności, jakie mają zastosowanie do roszczeń, za które uprawniony do ograniczenia może być odpowiedzialny. Kwoty te muszą być powiększone o odsetki liczone od dnia zdarzenia powodującego obowiązek zapłaty odszkodowania do dnia ustanowienia funduszu.⁴⁰ Kodeks morski precyzuje, że jeżeli dłużnik utworzył fundusz ograniczenia odpowiedzialności przez złożenie do depozytu sądu odpowiedniej sumy pieniężnej, to składający nie odpowiada za odsetki powstałe po złożeniu tej sumy.⁴¹ Rezolucja IMO Legal Committee LEG. 5 (99)⁴² znacząco podniosła limity ograniczenia odpowiedzialności z tytułu szkód innych niż na osobie pasażera.⁴³ Nowe limity globalnego ograniczenia, przyjęte w trybie *tacit acceptance* weszły w życie 8 czerwca 2015 r. i są wiążące dla państw-stron Protokołu 1996.⁴⁴

³⁷ Zob. A. Politis, [w:] *EU Transportation Law*, vol I, Brussels Commentary on EU Maritime Transport Law, ed. H. Jessen, M. J. Werner, *Claeys and Casteels Law Publishers*, 2016, s. 540; F. Berlingieri, *International Maritime Conventions*, Volume II. Navigation, *op. cit.*, s. 384.

³⁸ Z kategorii tej wyłączeni są członkowie załogi statku, inne osoby zatrudnione przez właściciela czy przewoźnika, pasażerowie „na gapę”.

³⁹ M. Tsimplis, *Liability in respect of passenger claims and its limitation*, *Journal of International Maritime Law* 2009, 15 (2), s. 134 i 137.

⁴⁰ Art. 11 ust. 1 LLMC 1996.

⁴¹ Art. 99 k.m.

⁴² IMO Legal Committee Resolution LEG. 5 (99). Adoption of Amendments of the Limitation Amounts in the Protocol of 1996 to the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (adopted on 19 April 2012). Oświadczenie Rządowe z dnia 11 grudnia 2014 r. w sprawie mocy obowiązującej Zmian z 2012 r. do Protokołu z 1996 r. zmieniającego Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., przyjętych przez Komitet Prawny Międzynarodowej Organizacji Morskiej dnia 19 kwietnia 2012 r. w formie rezolucji LEG.5(99), Dz.U. 2015 poz. 191.

⁴³ Zob. N. A. Martínez Gutiérrez, *New Global Limits of Liability for Maritime Claims*, *International Community Law Review* 2013, Nr 15, s. 341 i n.; A. Politis, [w:] *EU Transportation Law*, *op. cit.*, s. 541.

⁴⁴ F. Berlingieri, *International Maritime Conventions*, Volume II. Navigation, *op. cit.*, s. 379–380. Na temat wdrożenia do prawa krajowego nowych limitów odpowiedzialności na przykładzie Francji

Metoda określania limitów odpowiedzialności dla roszczeń innych niż pasażerskie (wymienione w art. 7 LLMC 1996) bierze za podstawę tonaż statku.⁴⁵ Granice odpowiedzialności dla tych roszczeń, wynikłych z każdego odrębnego zdarzenia, obliczane są następująco:

- a) w odniesieniu do roszczeń z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała:
 - i) 3,02 miliona jednostek obliczeniowych dla statku o tonażu nie przekraczającym 2000 ton,
 - ii) dla statku o większym tonażu następujące kwoty dodaje się do wymienionych w i):
 - za każdą tonę od 2001 do 30 000 ton – 1208 jednostek obliczeniowych,
 - za każdą tonę od 30 001 do 70 000 ton – 906 jednostek obliczeniowych,
 - za każdą tonę ponad 70 000 ton – 604 jednostki obliczeniowe;
- b) w odniesieniu do wszelkich innych roszczeń:
 - i) 1,51 miliona jednostek obliczeniowych dla statku o tonażu nie przekraczającym 2000 ton,
 - ii) dla statku o większym tonażu następujące kwoty dodaje się do wymienionych w i):
 - za każdą tonę od 2001 do 30 000 ton – 604 jednostki obliczeniowe,
 - za każdą tonę od 30 001 do 70 000 – 453 jednostki obliczeniowe,
 - za każdą tonę ponad 70 000 GT – 302 jednostki obliczeniowe.⁴⁶

Kwoty ograniczenia odpowiedzialności dla mniejszych jednostek określa kodeks morski. Konwencja pozostawiła państwom w niej uczestniczącym opcję uregulowania szczególnymi przepisami prawa wewnętrznego systemu ograniczenia odpowiedzialności dla statków poniżej 300 ton. Polski ustawodawca skorzystał z tej możliwości i określił dla statków o pojemności brutto poniżej 300 granicę odpowiedzialności dłużnika w wysokości 200 000 jednostek obliczeniowych – w odniesieniu do roszczeń z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia oraz 100 000 jednostek obliczeniowych – w odniesieniu do innych roszczeń.⁴⁷

zob. A. A. Lemarié, D. Da, *Les nouvelles limites de responsabilité en matière de créances maritimes de la Convention de 1976/1996 sont-elles déjà applicables en France?*, DMF 2018, Nr 800, s. 195; D. Da, A. Lemarié, L. Rass-Masson, *Depuis quand les nouvelles limitations de la "LLMC" sont-elles applicables en France? Point d'étape suite à la publication du décret n°2018-545*, DMF 2019, Nr 810, s. 99.

⁴⁵ Problematykę ustalenia tonażu, który stanowi podstawę obliczania wysokości ograniczenia w przypadku kilku statków uczestniczących w zdarzeniu i ponoszących odpowiedzialność omawia M. A. Nesterowicz, *Ograniczenie odpowiedzialności...*, *op. cit.*, s. 254 i n.

⁴⁶ Zmiany z 2012 r. do Protokołu z 1996 r. zmieniającego Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., przyjęte przez Komitet Prawny Międzynarodowej Organizacji Morskiej dnia 19 kwietnia 2012 r. w formie rezolucji LEG.5(99), Dz.U. z 2015 r. poz. 190.

⁴⁷ Art. 101 § 1 k.m.

Ustalenie wysokości funduszu w odniesieniu do roszczeń osobowych pasażerów statku może nastęrczać pewnych trudności związanych z kumulatywnym zastosowaniem LLMC 1996 oraz regulacji prawa unijnego i międzynarodowego określających *per capita* górną granicę odszkodowania w odniesieniu do roszczeń pasażerskich.⁴⁸ Zgodnie z art. 7 ust. 1 LLMC 1996 limit odpowiedzialności z tytułu roszczeń pasażerskich wynikłych z każdego odrębnego zdarzenia, z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała pasażerów wyznacza kwota 175 000 jednostek obliczeniowych pomnożona przez liczbę pasażerów, do której przewożenia statek jest uprawniony, zgodnie z odpowiednim certyfikatem.⁴⁹ Artykuł 19 konwencji ateńskiej z 1974, utrzymany w dotychczasowym brzmieniu przez protokół do konwencji ateńskiej z 2002 r., daje podstawę stosowania globalnego ograniczenia roszczeń przez przewoźnika i wykonującego przewóz, ich pracowników lub agentów zgodnie z postanowieniami międzynarodowych konwencji dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich. Bardziej restrykcyjne warunki stawia art. 5 rozporządzenia 392/2009⁵⁰, który dopuszcza globalne ograniczenie odpowiedzialności jedynie na podstawie LLMC 1996 wraz z jej dalszymi zmianami.⁵¹ Korzystanie z globalnych limitów ograniczenia zgodnie z rozporządzeniem warunkowane jest ponadto istnieniem krajowych przepisów implementujących LLMC 1996.⁵² W braku mającego zastosowanie ustawodawstwa krajowego odpowiedzialność przewoźnika lub wykonującego przewóz poddana jest wyłącznie przepisom rozporządzenia. Na tych samych zasadach rozporządzenie dopuszcza ograniczenie odpowiedzialności w odniesieniu do roszczeń, które powstały w wyniku wojny lub ataków terrorystycznych (zgodnie z pkt 2.2. wytycznych IMO). W przypadku ryzyk wojennych i terrorystycznych wynikające z Zastrzeżenia i Wytycznych IMO dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej granice odpowiedzialności mogą zostać wytyczone poniżej limitów z LLMC 1996.⁵³ Rozporządzenie ma węższy zakres podmiotowy w stosunku do uregulowania konwencyjnego, które uprawnia do skorzystania z ograniczenia nie tylko przewoźnika i wykonującego przewóz

⁴⁸ Na temat wzajemnych relacji pomiędzy konwencyjnym systemem globalnego ograniczenia odpowiedzialności a szczególnymi systemami odpowiedzialności zob. N. A. Martínez Gutiérrez, *Limitation of Liability in International Maritime Conventions*, Routledge 2011, s. 176 i n.

⁴⁹ Protokół z 1996 r. usunął maksymalny limit odpowiedzialności dla roszczeń pasażerskich z tytułu szkód na osobie, ograniczający pod rządem LLMC 1976 odpowiedzialność do kwoty 25 mln SDR.

⁵⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków, Dz.U. UE L 131, 28.5.2009, s. 24.

⁵¹ Zob. A. Politis, [w:] *EU Transportation Law*, *op. cit.*, s. 538–539.

⁵² *Ibidem*, s. 539.

⁵³ Zob. S. Lamont-Black, *Sea Passenger Rights and the Implementation of the Athens Convention in the EU*, *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, 2018, vol. 32, No 2, s. 43.

ale także ich podwładnych i agentów.⁵⁴ Wraz z wejściem w życie Protokołu 2002 do konwencji ateńskiej, którym związana jest Unia Europejska, zainteresowane podmioty uzyskały możliwość bezpośredniego powoływania się wewnątrz Unii na postanowienia konwencji ateńskiej 2002.⁵⁵ Komentatorzy podkreślają, że art. 5 rozporządzenia nr 392/2009 nie stracił na aktualności i wyraża wolę prawodawcy unijnego stosowania w ramach UE globalnego limitu ograniczenia jedynie na podstawie LLMC 1996.⁵⁶ Rozporządzenie nr 392/2009 nadal również określa system odpowiedzialności przewoźnika w odniesieniu do przewozów krajowych drogą morską w obrębie jednego państwa członkowskiego, o których mowa w jego art. 2. Ponieważ konwencja ateńska 2002 nie reguluje tego typu przewozów, jej postanowienia znajdują zastosowanie jedynie na podstawie rozporządzenia nr 392/2009. Stosunki prawne pozostające poza zakresem zastosowania konwencji ateńskiej 2002 oraz rozporządzenia nr 392/2009 poddane są, na podstawie art. 181 § 1 k.m., konwencji ateńskiej z 1974 r., zmienionej Protokołem z 1976 r. Polska, jak dotąd, nie ratyfikowała Protokołu 2002 r., ale jest nim związana na mocy prawa unijnego. W przypadku kumulatywnego zastosowania limitów wynikających ze szczególnego reżimu odpowiedzialności przewoźnika pasażerskiego oraz globalnego ograniczenia odpowiedzialności zawsze decydująca jest niższa kwota.⁵⁷

Określony przez ustawodawcę sposób ustanowienia funduszu wydaje się dosyć elastyczny. Fundusz może być ustanowiony przez wpłacenie odpowiedniej sumy pieniężnej na oprocentowany rachunek bankowy, którego dysponentem jest sąd, lub przez akceptowane przez sąd zabezpieczenie wpłacenia tej kwoty przez bank lub zakład ubezpieczeń, mający siedzibę w Polsce.⁵⁸ Na zgodny wniosek uczestników postępowania sąd może uznać za wystarczający także inny sposób zabezpieczenia wpłacenia tej kwoty (np. gwarancję Klubu P&I).⁵⁹ Sposób

⁵⁴ A. Politis, [w:] *EU Transportation Law*, *op. cit.*, s. 538.

⁵⁵ Za przyjęciem takiej tezy może przemawiać dodatkowo rozstrzygnięcie Trybunału Sprawiedliwości z 10.01.2006 w sprawie C-344/04, IATA and ELFAA (Zbiór Orzeczeń 2016, I-403). Wyrok dotyczy wprawdzie postanowień konwencji montrealskiej, ale ze względu na jej przedmiotowe i funkcjonalne podobieństwo do konwencji ateńskiej może być odnoszony także do tej ostatniej. Zob. A. Politis, [w:] *EU Transportation Law*, *op. cit.*, s. 490.

⁵⁶ A. Politis, [w:] *EU Transportation Law*, *op. cit.*, s. 538–539.

⁵⁷ M. Tsimplis, R. Shaw, *Carriage of Passengers*, [w:] Y. Baatz, *Maritime Law*, Informa Law from Routledge, 2014, s. 216; A. Politis, [w:] *EU Transportation Law*, *op. cit.*, s. 540.

⁵⁸ Warto odnotować, że przygotowany przez Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego projekt nowego kodeksu morskiego uzupełnia krąg ewentualnych podmiotów uprawnionych do złożenia zabezpieczenia finansowego o bank lub ubezpieczyciela mającego siedzibę w państwie członkowskim Unii Europejskiej lub Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym oraz Konfederacji Szwajcarskiej. Kodeks morski – projekt – kwiecień 2018. Uzasadnienie projektu ustawy Kodeks morski przygotowanego przez Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego, *Prawo Morskie* 2018, t. XXXV, s. 120–121.

⁵⁹ Art. 341 k.m.

przeliczenia na walutę krajową przyjętych w konwencji jednostek obliczeniowych (SDR), określających limity ograniczenia, reguluje jej art. 8. Podstawowa reguła stanowi, że limity ograniczenia przelicza się na walutę krajową państwa, na którego obszarze powołano się na ograniczenie, zgodnie z kursem obowiązującym w dniu ustanowienia funduszu ograniczenia. Konwencja nie określa zasad oprocentowania środków, z których ustanowiono fundusz pozostawiając tę kwestię regulacji prawa krajowego.⁶⁰ Do zarządu funduszem ustanowionym na podstawie przepisów kodeksu morskiego stosuje się odpowiednio przepisy o zarządzie nieruchomości w postępowaniu egzekucyjnym. Dochód uzyskany z zarządu funduszem jest do niego doliczany.⁶¹

3. WYBRANE ZAGADNIENIA JURYSDYKCYJNE ZWIĄZANE Z USTANOWIENIEM FUNDUSZU

Zgodnie z art. 11 LLMC 1996 „każda osoba, która może być odpowiedzialna, może ustanowić fundusz w sądzie lub w innym właściwym organie w każdym państwie stronie, w którym wszczęto postępowanie prawne w sprawie roszczeń podlegających ograniczeniu”. Konwencyjne pojęcie postępowania prawnego (*legal proceedings*) odnosi się nie tylko do postępowania sądowego, ale również do postępowania arbitrażowego.⁶² Także postępowanie w sprawie sądowego zabezpieczenia roszczenia traktowane jest *legal proceedings* w rozumieniu przepisów konwencji.⁶³ Powstaje pytanie, czy treść konwencji dopuszcza prewencyjne skorzystanie z procedury funduszowej jeszcze przed wystąpieniem przez wierzyciela z roszczeniem odszkodowawczym co do meritum sprawy na drogą sądową. Inaczej mówiąc, czy postępowanie w sprawie o ustanowienie i podział funduszu wchodzi w zakres konwencyjnego pojęcia postępowania prawnego w sprawie roszczeń podlegających ograniczeniu (*legal proceedings*).⁶⁴ Negatywna odpowiedź, i w konsekwencji przyjęcie, że *legal proceedings* odnosi się jedynie do powództw co do istoty sprawy w przedmiocie odpowiedzialności wskazuje, że dłużnik musi wstrzymać się z ustanowieniem funduszu do czasu zainicjowania postępowania przez wierzyciela.⁶⁵

⁶⁰ Bliżej na ten temat M.A. Nesterowicz, *Ograniczenie odpowiedzialności*, *op. cit.*, s. 263–264.

⁶¹ Art. 344 § 4 k.m.

⁶² ICL Shipping Ltd. and Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd. v. Chin Tai Steel Enterprises Co. Ltd. and Others – The „ICL Vikraman”, Queen’s Bench Division (Commercial Court), [2004] 1 Lloyd’s L.R. 21. Zob. S. Baughen, *Shipping Law*, Routledge, 2012, s. 412.

⁶³ J. Łopuski, *Prawo morskie*, t. II, Prawo żeglugi morskiej 1, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 1998, s. 309.

⁶⁴ A. William Moreira, *Update on Limitation of Liability for Maritime Claims...*, *op. cit.*, s. 35.

⁶⁵ *Ibidem*, s. 35.

Pozytywna odpowiedź oznacza uznanie samoistnego charakteru postępowania w sprawie ustanowienia funduszu, które nie jest warunkowane uprzednim wytoczeniem powództwa przez wierzyciela zainteresowanego uzyskaniem zaspokojenia roszczenia z ewentualnego funduszu. Zwolennicy pierwszego rozwiązania opowiadają się za przyjęciem tezy, że na podstawie art. 11 konwencji fundusz może być utworzony dopiero po wszczęciu postępowania sądowego dotyczącego roszczeń podlegających ograniczeniu.⁶⁶ Nie jest natomiast konieczne, aby fundusz został ustanowiony przez osobę, przeciwko której takie postępowanie jest prowadzone, skoro fundusz ukonstytuowany przez jeden z podmiotów uprawnionych do ograniczenia uważa się za ustanowiony przez wszystkie te podmioty.⁶⁷ Osoba uprawniona do ograniczenia nie może zatem ustanowić funduszu w dowolnym sądzie, który może być właściwy w odniesieniu do roszczeń powodów, a jedynie w takim sądzie przed którym zainicjowane zostało postępowanie sądowe w sprawie roszczenia podlegającego ograniczeniu. Prawo wyboru przez dłużnika tego państwa, w którym zostanie przeprowadzone postępowanie funduszowe aktualizuje się jedynie wówczas, gdy postępowania w sprawie dochodzenia roszczeń podlegających ograniczeniu zostały wszczęte w sądach różnych państw uczestniczących w konwencji.⁶⁸ Na rzecz drugiej z koncepcji opowiedział się francuski sąd apelacyjny w sprawie statku *CMA CGM Maghreb*.⁶⁹ Przeprowadzona przez sąd analiza postanowień art. 10 i 11 konwencji o ograniczeniu z 1976 r. doprowadziła do konkluzji, że z zastrzeżeniem odmiennych postanowień przyjętych w prawie krajowym, uprzednie wszczęcie postępowania sądowego przez wierzyciela z tytułu odpowiedzialności nie jest warunkiem koniecznym ukonstytuowania funduszu ograniczenia odpowiedzialności przez armatora.⁷⁰ Konwencja otworzyła możliwość utworzenia funduszu ograniczenia szerokiemu kręgowi podmiotów, które mogą ponosić ewentualną odpowiedzialność w związku z zaistniałym zdarzeniem. Artykuł 11 konwencji nie wymaga, aby utworzenie funduszu ograniczenia było warunkowane uprzednim wytoczeniem powództwa przeciwko podmiotowi zainteresowanemu utworzeniem funduszu. Sąd uznał, że konwencja dopuszcza sytuację, w której fundusz został lub jest tworzony wstępnie, a więc w sposób prewencyjny, jeszcze przed wniesieniem powództwa. Taki sposób wykładni przyznaje prawo ukonstytuowania funduszu odpowiedzialności uprawnionym do ograniczenia jeszcze

⁶⁶ Zob. J. Łopuski, *Prawo morskie*, t. II, *op. cit.*, s. 307.

⁶⁷ Art. 11 ust. 3 LLMC 1996. F. Berlingieri, *International Maritime Conventions*, Volume II. Navigation..., *op. cit.*, s. 381.

⁶⁸ Zob. J. Łopuski, *Prawo morskie*, t. II, *op. cit.*, s. 309; F. Berlingieri, *International Maritime Conventions*, Volume II. Navigation, *op. cit.*, s. 381.

⁶⁹ Cour d'Appel d'Aix-en-Provence (2e Ch.) w sprawie statku *CMA CGM Maghreb*, 5 października 2011, nr 10-13332. J.-L. Renard, *Peut-on constituer un fonds de limitation de responsabilité avant toute action judiciaire?*, DMF 2011, Nr 730, s. 873 i n. DMF 2014, 873 i n.

⁷⁰ *Ibidem*, s. 875.

przed zawiśnięciem jakiegokolwiek sporu *in meriti*. Samo uprawnienie do uruchomienia postępowania funduszowego aktualizuje się już z chwilą zaistnienia zdarzenia (wypadku morskiego), które prowadzi do powstania roszczeń odszkodowawczych poddanych ograniczeniu. Wykładnia przyjęta przez sąd apelacyjny została zaaprobowana przez francuski *Cour de Cassation*, który potwierdził, że armator może ustanowić fundusz ograniczenia zapobiegawczo jeszcze przed wszczęciem przeciwko niemu postępowania sądowego.⁷¹ Początkowy moment dopuszczalności uruchomienia postępowania funduszowego wyznacza wystąpienie zdarzenia, z którego wynikają roszczenia podlegające ograniczeniu. Uprawiony do ograniczenia nie musi zatem czekać na wykonanie przez poszkodowanego pierwszego ruchu i wniesienie powództwa zmierzającego do przesądzenia odpowiedzialności za roszczenia podlegające ograniczeniu. Takie stanowisko opiera się na założeniu, że zgodnie z prawem międzynarodowym wszczęcie postępowania przez wierzyciela nie stanowi warunku wstępnego ukonstytuowania funduszu przez właściciela statku.⁷² Nie brakuje jednak głosów krytykujących stanowisko sądu kasacyjnego.⁷³

Praktyka sądów angielskich wskazuje, że armator może rozpocząć postępowanie o utworzenie funduszu w związku z zaistniałym wypadkiem nawet jeśli nie zostało jeszcze wniesione przeciwko dłużnikowi do sądu w Anglii żadne powództwo w odniesieniu do roszczenia podlegającego ograniczeniu.⁷⁴ Komentatorzy wskazują, że wykładnia konwencji w duchu jej celów powinna prowadzić do uznania prawa dłużnika do ustanowienia funduszu ograniczenia w państwie-stronie konwencji dopóki nie zostało zainicjowane postępowanie sądowe przeciwko dłużnikowi w żadnym z państw-stron konwencji.⁷⁵ Po wszczęciu postępowań prawnych wybór po stronie dłużnika powinien ograniczać się jedynie do tych jurysdykcji, w których rozpoczęto postępowania.⁷⁶

W odniesieniu do sporów wewnątrzspółnotowych dodatkowo powstaje kwestia wzajemnych relacji pomiędzy art. 11 konwencji (utrzymanym w dotychczasowym brzmieniu przez PROT 1996) a zawierającym regułę jurysdykcyjną art. 9

⁷¹ Cour de Cassation (Ch. com.) z 9 lipca 2013 r., statek *CMA CGM Maghreb*, nr 12.18504, DMF 2013, Nr 751, s. 795.

⁷² Zob. Ph. Delebecque, *Droit maritime*, Dalloz, Paris 2014, s. 634.

⁷³ Cour de Cassation (Ch. Com.) z 9 lipca 2013 r., statek *CMA CGM Maghreb*, Nr 12.18504. Un armateur peut constituer préventivement, et antérieurement à toute action, un fonds de limitation. Observations P. Bonassies, DMF 2013, Nr 751, s. 806.

⁷⁴ *Seismic Shipping Inc. and Another v Total E&P UK plc (The Western Regent)* [2005] 2 Lloyd's Rep 359, [2005] 2 Lloyd's Rep 54. Na temat proceduralnych skutków tego stanu rzeczy w prawie angielskim M. Tsimplis, R. Shaw, *The Liabilities of the Vessel*, [w:] Y. Baatz, *Maritime Law*, Informa Law from Routledge, 2014, s. 301–302.

⁷⁵ M. Tsimplis, R. Shaw, *The Liabilities of the Vessel...*, *op. cit.*, s. 296–297.

⁷⁶ *Ibidem*, s. 296–297.

rozporządzenia nr 2012/2015^{77,78} Zgodnie z art. 9 rozporządzenia 2012/2015, jeżeli na jego podstawie sąd państwa członkowskiego ma jurysdykcję w sprawach dotyczących odpowiedzialności z tytułu używania lub eksploatacji statku, wówczas również w sprawach dotyczących ograniczenia tej odpowiedzialności rozstrzyga ten sąd lub inny sąd wskazany na jego miejsce przez przepisy wewnętrzne tego państwa.⁷⁹ Motywem włączenia takiego rozwiązania do konwencji brukselskiej o jurysdykcji i wykonywaniu orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych (art. 6 bis konwencji brukselskiej tożsamy treściowo z art. 9 rozporządzenia 1215/2012) było zapewnienie armatorowi możliwości powołania się na prawo do ograniczenia przed każdym sądem właściwym w przedmiocie rozstrzygnięcia co do istoty sprawy, zgodnie z postanowieniami konwencji.⁸⁰ Art. 6 bis konwencji brukselskiej nie stanowił przeszkody w zainicjowaniu postępowania sądowego przez samego armatora zmierzającego do ustalenia prawa do ograniczenia lub braku odpowiedzialności w tych państwach członkowskich, które dopuszczają w prawie krajowym mechanizm „powództw negatywnych” czy „powództw prewencyjnych”, bez konieczności uprzedniego utworzenia funduszu ograniczenia.⁸¹ W wymiarze praktycznym skumulowane stosowanie art. 11 LLMC 1976/1996 oraz art. 9 rozporządzenia 1215/2012 oznacza, że armator pozywając jednego z domniemanych poszkodowanych w postępowaniu deklaratoryjnym w sprawie uprawnienia do ograniczenia w miejscu swojej siedziby, może również w miejscu swojej siedziby (albo w miejscu wystąpienia szkody) zainicjować postępowanie

⁷⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych, Dz.Urz. L 351, 20.12.2012, s. 1. Zob. J. Gołaczyński (red.), *Jurysdykcja, uznawanie orzeczeń sądowych oraz ich wykonywanie w sprawach cywilnych i handlowych. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1215/2012. Komentarz*, C.H.Beck, Warszawa 2015, s. 90–91.

⁷⁸ Zob. B. Hess, Th. Pfeiffer, P. Schlosser, *The Brussels I-Regulation (EC) No 44/2001. The Heidelberg Report on the Application of Regulation Brussels I in 25 Member States (Study JLS/C4/2005/03)*, Verlag C. H. Beck München 2008, s. 73 i n.

⁷⁹ Przepis ten został dodany w 1978 r. do konwencji o jurysdykcji i wykonywaniu orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych przyjętej w Brukseli 27 września 1968 r. jako jej art. 6a, a następnie powtórzony w konwencji lugańskiej z 1988 r. (zob. J. Łopuski, *Konwencja lugańska o jurysdykcji i wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych*, Oficyna Wydawnicza „Branta”, Bydgoszcz 2001, s. 51) oraz konwencji lugańskiej z 2007 r. (art. 7). W zmienionym brzmieniu został przeniesiony do rozporządzenia nr 44/2001 (art. 7), a następnie także do rozporządzenia nr 1215/2012 (art. 9).

⁸⁰ Zob. Cour d'Appel de Rouen (2^{ème} Ch. civ.) z 26 lipca 2000, statki *Darfur* i *Happy Fellow*, obs. P. Bonassies, DMF 2001, Nr 612, s. 109.

⁸¹ Cour d'Appel de Rouen (2^{ème} Ch. civ.) z 26 lipca 2000, statki *Darfur* i *Happy Fellow*, *op. cit.*, s. 117. Prawo francuskie, co do zasady, dopuszcza możliwość orzeczenia o uprawnieniu armatora do ograniczenia odpowiedzialności jedynie w ramach postępowania w sprawie utworzenia funduszu.

nie o ograniczenie.⁸² Wykonując pierwszy ruch i rozpoczynając postępowanie o ograniczenie odpowiedzialności armator może własnym działaniem przesądzić o właściwość sądu.⁸³ W literaturze przedmiotu wskazuje się na negatywne skutki reguły, sprzyjającej wykorzystywaniu *forum shopping* przez armatorów i inne osoby zobowiązane z tytułu roszczeń podlegających ograniczeniu oraz pogłębianiu braku koordynacji i koncentracji postępowań w sprawach orzekania o roszczeniach morskich podlegających ograniczeniu odpowiedzialności.⁸⁴

4. ZASADNICZE ETAPY PRZEBIEGU POSTĘPOWANIA FUNDUSZOWEGO

Sprawy o ustanowienie i podział funduszu ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie poddane są właściwości wyłącznej Sądu Okręgowego w Gdańsku. Postępowanie funduszowe przebiega w kilku etapach zamykanych odpowiednimi postanowieniami sądu. Postępowanie rozpoczyna wniosek osoby uprawnionej do ograniczenia odpowiedzialności. Moment początkowy wyznacza zaistnienie zdarzenia, z którego wynikają roszczenia podlegające ograniczeniu. Skoncentrowanie następującej po sobie sekwencji wypadków w ramach konwencyjnego pojęcia „każdego odrębnego zdarzenia” ma w sprawach funduszowych pierwszorzędne znaczenie.⁸⁵ Wydzielenie, w ramach serii przypadków tożsamych co do miejsca i osób, kilku oddzielnych od siebie zdarzeń wiąże się z koniecznością utworzenia – dla każdego odrębnego zdarzenia – odrębnego funduszu. Dobrze ilustruje problem kwalifikacji stanu faktycznego do kategorii „odrębnego zdarzenia” rozstrzygnięcie australijskiego sądu federalnego w sprawie statku *The APL Sydney*.⁸⁶ W tej sprawie kontenerowiec zaczął kotwicę o gazociąg, a następnie, na skutek dalszych manewrów, doprowadził do pęknięcia gazociągu.⁸⁷ Właściciele gazociągu domagali się ustanowienia czterech odrębnych funduszy wskazując, że w sprawie zaistniały cztery odrębne zdarzenia. W sprawie rozstrzyganej w oparciu o LLMC 1996 powstała kwestia,

⁸² Zob. B. Hess, Th. Pfeiffer, P. Schlosser, *The Brussels I-Regulation...*, op. cit., s. 74.

⁸³ U. Magnus, P. Mankowski [ed.], *European Commentaries on Private International Law (ECPII)*, Volume I, Brussels I bis Regulation 2016, Otto Schmidt, Köln 2016, s. 405.

⁸⁴ A. Dickinson, E. Lein [ed.], *The Brussels I Regulation Recast*, Oxford University Press, Oxford 2015, s. 196.

⁸⁵ Zob. art. 6 i 7 LLMC 1996.

⁸⁶ *Strong Wise Ltd v Esso Australia Resources Pty Ltd* [2010] FCA 240, Federal Court of Australia, Rares J., 18 March 2010.

⁸⁷ Sprawę szczegółowo omawiają M. Tsimplis, R. Shaw, *The Liabilities of the Vessel*, op. cit., s. 294 i n.

ile nastąpiło odrębnych zdarzeń determinujących konieczność ustanowienia dodatkowych odrębnych funduszy. Kluczem do odpowiedzi było przesądzenie kwestii, czy podstawy roszczeń, wynikających z każdego działania, zaniedbania lub zaniechania są dostatecznie samodzielne, że zgodnie z zasadami prawidłowego (zdroworozsądkowego) rozumowania można je uznać za odrębne od siebie.⁸⁸ W rozstrzygnięciu Rares J przyjął, że roszczenia wynikają z dwóch odrębnych zdarzeń, tj. uszkodzenia gazociągu przez kotwicę, a następnie, po upływie 35 minut, pęknięcia gazociągu na skutek manewrów statku. Przyjęcie wystąpienia dwóch odrębnych zdarzeń wymagało w konsekwencji ustanowienia przez właściciela statku dwóch odrębnych funduszy.⁸⁹ Warto odnotować, że przyjęta przez sąd koncepcja została oceniona krytycznie przez przedstawicieli doktryny, jako zagrażająca efektywności instytucji ograniczenia odpowiedzialności i celowości ustanawiania funduszu ograniczenia tworzącego mechanizm chroniący dłużnika przed dalszymi środkami zabezpieczającymi i egzekucyjnymi.⁹⁰

Wystąpienie z wnioskiem o ustanowienie funduszu nie jest ograniczone terminem. Uprawniony do ograniczenia może zainicjować postępowanie fundusze także po uprawomocnieniu się orzeczenia zasądzającego dopóki roszczenie nie zostało wyegzekwowane.⁹¹ Na żądanie wnioskodawcy sąd może, w celu zabezpieczenia, orzec o wstrzymaniu egzekucji prowadzonej dla zaspokojenia roszczenia objętego funduszem.⁹² Krąg uprawnionych do ograniczenia określa art. 1 LLMC 1996, zaliczając do tej grupy nie tylko właściciela statku, ale także czarterującego, zarządzającego, armatora statku, ratującego (i osoby, za które podmioty wskazane w konwencji ponoszą odpowiedzialność) oraz ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej. Ponieważ konwencja posługuje się pojęciem czarterującego bez odniesienia do typu czarteru należy roznieć szeroko kwalifikację czarterującego, zaliczając do niej także czarterującego na podstawie umowy *slot* czarteru.⁹³ Nowozelandzki Wysoki Trybunał uznał za uprawnionego do ograniczenia odpowiedzialności również czarterującego na czas w ramach podczarteru (*sub-time charterer*).⁹⁴ Wielość podmiotów uprawnionych do ogra-

⁸⁸ Zob. S. Baughen, *Shipping Law*, Routledge, 2012, s. 409.

⁸⁹ *Ibidem*, s. 409.

⁹⁰ M. Tsimplis, R. Shaw, *The Liabilities of the Vessel...*, *op. cit.*, s. 296.

⁹¹ Podobnie Cour de Cassation (Ch. com.) z 16 listopada 2010, statek *La Licorne*, Nr 09-71.285, obs. P. Bonassies, DMF 2011, Nr 723, s. 212 i n.; Cour d'Appel de Rouen z 5 listopada 1992, statek *Virgule*, DMF 1993, s. 566.

⁹² Art. 342 § 3 k.m.

⁹³ *Metvale Ltd. and Another v. Monsanto International SARL and Others – The “MSC Napoli”*, Queen's Bench Division (Admiralty Court), [2009] 1 Lloyd's Rep. 246.

⁹⁴ *Tasman Orient Line CV v. Alliance Group Limited, Comalco New Zealand Limited and Others – The „Tasman Pioneer”* (The High Court of New Zealand, Auckland Registry – unreported), dostępne na stronie internetowej Comité Maritime International (<https://comitemaritime.org>).

niczenia odpowiedzialności nie oznacza zwielokrotnienia kwot ograniczenia czy pomnożenia funduszy.⁹⁵ Konwencja jasno proklamuje bowiem zasadę jedności ograniczenia odpowiedzialności. Fundusz ustanowiony przez jednego z uprawnionych do ograniczenia uważany jest za ustanowiony przez wszystkie osoby uprawnione do ograniczenia.⁹⁶ Kodeks morski przewiduje, że postępowanie wszczęte na wniosek osób mogących powołać się na to samo ograniczenie odpowiedzialności sąd połączy do wspólnego rozpoznania.⁹⁷ W sytuacji, gdy kilka podmiotów jest uprawnionych do ograniczenia regułą jest ustanowienie jednego funduszu.

Warunki formalne wniosku określa art. 511 § 1 k.p.c. Kodeks morski stawia w tym zakresie dodatkowe wymagania nakładając na wnioskodawcę obowiązek określenia we wniosku stosownie do okoliczności: 1) nazwy statku, z którym wiąże się odpowiedzialność, jego portu macierzystego oraz określenia stosunku wnioskodawcy do statku; 2) określenia zdarzenia, z którego wynikają roszczenia, i informacji o postępowaniach zmierzających do ustalenia przebiegu tego zdarzenia; 3) określenia rodzaju roszczeń i wierzycieli, na których zaspokojenie fundusz ma być przeznaczony, oraz informacji o znanych wnioskodawcy roszczeniach już dochodzonych przed sądem; 4) oświadczenia o gotowości ustanowienia funduszu, uzasadnienie jego wysokości, a także określenie sposobu jego ustanowienia.⁹⁸ Do wniosku należy dołączyć wyciąg z rejestru okrętowego, obejmujący dane wpływające na wysokość funduszu.⁹⁹

Pierwszy etap postępowania kończy postanowienie wstępne o prawie ustanowienia funduszu. Sąd wydaje je po przeprowadzeniu rozprawy. W postanowieniu sąd określa wysokość funduszu oraz sposób jego ustanowienia a także terminy wpłaty sum lub złożenia w określony sposób dokumentów zabezpieczenia.¹⁰⁰ Jeżeli jednak zachodzą okoliczności wyłączające ustanowienie funduszu to sąd odmówi jego ustanowienia. Rozstrzygnięcie w sprawie ewentualnego „przełamania” ograniczenia poprzez wykazanie winy własnej dłużnika wyższego stopnia na podstawie art. 4 konwencji, i w konsekwencji wyłączenie ograniczenia wymaga przeprowadzenia postępowania kontradyktoryjnego. Stawiająca uczestników postępowania w opozycji kwestia ewentualnego pozbawienia dłużnika prawa do ograniczenia odpowiedzialności może doprowadzić do zawieszenia postępowania funduszowego do czasu rozstrzygnięcia sporu w drodze procesu. Wytyczne CMI dotyczące reguł postępowania w sprawach dotyczących ograniczenia odpowiedzialności w prawie morskim sugerują, że postępowanie w przedmiocie

⁹⁵ P. Bonassies, Ch. Scapel, *Droit maritime, op. cit.*, s. 357.

⁹⁶ Art. 11 ust. 3 LLMC 1996.

⁹⁷ Art. 340 § 1 zd. 2 k.m.

⁹⁸ Art. 340 § 2 k.m.

⁹⁹ Art. 340 § 3 k.m.

¹⁰⁰ Art. 342 § 1 k.m.

pozbawienia dłużnika prawa do ograniczenia nie powinno automatycznie prowadzić do zawieszenia postępowania o utworzenie funduszu.¹⁰¹ Optowanie na rzecz nieopóźniania ustanowienia funduszu oraz związanych z tym skutków (w szczególności zwolnienia spod zabezpieczenia innego mienia dłużnika, np. przez uchylenie aresztu statku) może jednak doprowadzić do sytuacji, w której „przełamanie” ograniczenia będzie oznaczało dla wierzycieli utratę jakiegokolwiek zabezpieczenia. Wytyczne sugerują, że w takim wypadku fundusz powinien być utrzymany i rozdyskrybuowany pomiędzy wierzycieli, tak jakby dłużnik nie utracił prawa do ograniczenia. Wierzyciele natomiast zyskają możliwość realizacji niezaspokojonej części roszczeń w stosunku do innych składników majątkowych dłużnika oraz będą mogli domagać się niezwłocznego zabezpieczenia swoich roszczeń na pozostałym majątku dłużnika.¹⁰² Wytyczne, zgodnie z ich założeniem, nie narzucają prawnych rozwiązań, a jedynie wskazują na preferowany kierunek rozwoju ustawodawstwa krajowego. Postanowienie wstępne o prawie ustanowienia funduszu a także postanowienie o odmowie ustanowienia funduszu mogą być zaskarżone w drodze apelacji.

W drugim etapie postępowania sąd, po przeprowadzeniu rozprawy, wydaje postanowienie o ustanowieniu funduszu i podjęciu postępowania działowego. Warunkiem pozytywnego rozstrzygnięcia sądu jest jednak wypełnienie przez wnioskodawcę obowiązków określonych w postanowieniu wstępnym o prawie ustanowienia funduszu. Niewypełnienie w zakreślonym przez sąd terminie obowiązków nałożonych na wnioskodawcę w postanowieniu wstępnym skutkuje wydaniem postanowienia o odmowie ustanowienia funduszu. Na postanowienie w przedmiocie ustanowienia funduszu i podjęcia postępowania działowego lub o odmowie ustanowienia funduszu przysługuje apelacja.¹⁰³ Następstwem uprawomocnienia się postanowienia o odmowie ustanowienia funduszu jest orzeczenie przez sąd o zwrocie sum lub zabezpieczeń złożonych przez wnioskodawcę na rzecz funduszu. Wraz z uprawomocnieniem się postanowienia o odmowie ustanowienia funduszu upada przesłanka zabezpieczenia wniosku zgodnie z art. 342 § 3. Po uprawomocnieniu się postanowienia o odmowie ustanowienia funduszu sąd uchyła zatem postanowienie o wstrzymaniu egzekucji prowadzonej dla zaspokojenia roszczenia objętego funduszem.

Trzeci etap postępowania, warunkowany prawomocnością postanowienia o ustanowieniu funduszu i podjęciu postępowania działowego, wyznacza powołanie przez sąd biegłego-komisarza. Sąd powołuje taką osobę po wysłuchaniu

¹⁰¹ Guidelines in respect of Procedural Rules Relating to Limitation of Liability in Maritime Law adopted at the 39th Conference of the CMI, held in Athens in October 2008, dostępne na stronie internetowej: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/468382-Rules-relating-to-Limitation-of-Liability-Guidelines-and-Commentary.pdf>, s. 12 (dostęp: 22.11.2019).

¹⁰² *Ibidem*, s. 15.

¹⁰³ Art. 343 § 1 i 2. k.m.

uczestników postępowania. Kodeks morski nie stawia szczególnych wymagań dla sprawowania funkcji biegłego-komisarza. Wymaga jednak powołania komisarza spośród osób posiadających odpowiednie kwalifikacje. Ustawa dopuszcza powierzenie funkcji biegłego komisarza osobie prawnej.¹⁰⁴ Nie ma natomiast wymogu, aby funkcję biegłego-komisarza sprawował dyspaszer. Do biegłego-komisarza stosuje się przepisy Kodeksu postępowania cywilnego o biegłym.¹⁰⁵ Przysługuje mu stosowne wynagrodzenie. Na zarządzenie sądu w toku postępowania wnioskodawca może zostać zobowiązany do wpłacenia zaliczki na poczet wynagrodzenia i wydatków biegłego-komisarza.¹⁰⁶ Biegły-komisarz ma za zadanie przygotowanie projektu listy wierzytelności i planu podziału funduszu oraz pisemnego uzasadnienia tych dokumentów. Zachowuje daleko idącą samodzielność. Jest upoważniony do samodzielnego doręczania pism uczestnikom postępowania, wzywania ich do składania niezbędnych wyjaśnień i oświadczeń na piśmie oraz ich protokołowania. Może również zarządzać kwotami, z których ustanowiono fundusz, jeżeli takie uprawnienie zostało mu nadane przez sąd funduszowy.¹⁰⁷ W razie konieczności ustalenia okoliczności, które są między uczestnikami sporne biegły-komisarz może wnioskować o przeprowadzenie przez sąd stosownego postępowania dowodowego. Biegły-komisarz może także dokonywać wypłat z funduszu, jeżeli sąd powierzył mu takie zadanie. Obowiązany jest przedstawić sądowi sprawozdanie z tej czynności.¹⁰⁸ Ujawnienie się sporu między uczestnikami co do istnienia lub wysokości zgłoszonego roszczenia w toku przygotowania projektu listy wierzytelności i planu podziału funduszu wymaga jednak interwencji sądu. Sąd po przeprowadzeniu rozprawy może orzec o skierowaniu zainteresowanego uczestnika na drogę postępowania procesowego (spornego) oraz o wyłączeniu w planie podziału sumy potrzebnej na zaspokojenie roszczenia po rozstrzygnięciu tego sporu.

Sąd zarządza podanie do publicznej wiadomości informacji o ustanowieniu funduszu i otwarciu postępowania działowego oraz wzywa zainteresowanych, aby zgłosili swe roszczenia w terminie 6 miesięcy od opublikowania wezwania.¹⁰⁹ Z przepisów nie wynika jednoznacznie, w jakiej formie powinno być dokonane zgłoszenie roszczenia oraz do kogo powinno być skierowane. W judykaturze wskazuje się, że roszczenia podlegające zaspokojeniu z funduszu powinny

¹⁰⁴ Art. 344 § 1 k.m.

¹⁰⁵ Art. 344 § 3 k.m.

¹⁰⁶ Art. 348 § 2 k.m.

¹⁰⁷ Do zarządu stosuje się odpowiednio przepisy o zarządzie nieruchomości w postępowaniu egzekucyjnym (art. 344 § 4 k.m.).

¹⁰⁸ Art. 347 § 2 k.m.

¹⁰⁹ Art. 345 § 1 k.m.

być zgłaszane bezpośrednio do sądu funduszu.¹¹⁰ Kodeks morski wymaga, aby w wezwaniu zamieścić pouczenie o skutkach niezgłoszenia roszczenia w terminie. Ogłoszenie powinno być opublikowane w piśmie ukazującym się w siedzibie sądu i w dzienniku o zasięgu ogólnopolskim. Dopuszczalne jest upublicznienie informacji o ustanowieniu funduszu także w inny sposób, dostosowany do zdarzenia, które stanowi podstawę roszczeń. W przypadku niektórych zdarzeń implikujących przeprowadzenie postępowania funduszowego wierzyciele uprawnieni do uzyskania zaspokojenia z funduszu mogą zamieszkiwać lub posiadać siedzibę za granicą. Jeśli zainteresowanymi w uczestnictwie w postępowaniu działowym mogą być, w znacznej mierze, osoby mające miejsce zamieszkania lub siedzibę w innych państwach, sąd doręcza tekst ogłoszenia przedstawicielstwom dyplomatycznym lub konsularnym tych państw w Rzeczypospolitej Polskiej, z prośbą o podanie tego ogłoszenia do publicznej wiadomości w tych państwach. Sąd może jednak odstąpić od ogłoszenia, jeżeli jest oczywiste, że wszyscy wierzyciele zgłosili już swoje roszczenia.¹¹¹ Uchybienie terminowi zgłoszenia roszczenia wywołuje daleko idące skutki prawne. Roszczenia niezgłoszone w terminie nie będą uwzględnione w liście wierzytelności i planie podziału. Reguły przywrócenia terminu do zgłoszenia roszczenia określają art. 168 do 172 k.p.c. Kodeks morski wymaga zaistnienia usprawiedliwionej przyczyny uzasadniającej przekroczenie ustawowego terminu. Zatwierdzenie przez sąd planu podziału zamyka drogę żądania przywrócenia terminu. Zgłoszenie roszczenia przerywa bieg przedawnienia. Skierowanie przez sąd zainteresowanego uczestnika na drogę procesu cywilnego powoduje, że termin przedawnienia dla tego roszczenia biegnie na nowo od dnia uprawomocnienia się orzeczenia w tej sprawie.¹¹² W razie zgłoszenia do funduszu roszczeń, które nie podlegają zaspokojeniu z funduszu (np. roszczeń odszkodowawczych członków rodzin marynarzy, którzy zginęli w katastrofie statku) sąd funduszu, uznając zgłoszenie za niedopuszczalne powinien przekazać je do właściwego, czyli procesowego trybu postępowania (art. 201 k.p.c.) a w konsekwencji, po ich wyłączeniu jako osobne sprawy, do właściwego miejscowo i rzeczowo sądu.¹¹³ Wierzyciel zgłaszający swe roszczenie po ustanowieniu funduszu może żądać zmiany prawomocnego postanowienia o ustanowieniu funduszu, jeżeli jest to niezbędne do ochrony jego praw. Posta-

¹¹⁰ Zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 26 stycznia 2006 r. w sprawie I ACa 178/05, SIP LEX nr 284247 w jednej ze spraw dotyczących katastrofy promu *Jan Heweliusz* w 1993 r.

¹¹¹ Art. 345 § 2–4 k.m.

¹¹² Art. 345 § 6 k.m.

¹¹³ Zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 26 stycznia 2006 r. w sprawie I ACa 178/05, SIP LEX nr 284247.

nowienie w przedmiocie zmiany sąd wydaje po przeprowadzeniu rozprawy; na postanowienie przysługuje apelacja.¹¹⁴

Upływ terminu do zgłoszeń roszczeń, jeżeli był on wyznaczony, otwiera kolejny etap postępowania, w którym biegły-komisarz sporządza projekt listy wiarygodności i planu podziału funduszu.¹¹⁵ Sposób podziału funduszu pomiędzy uprawnionych następuje zgodnie z wytycznymi LLMC 1996. Punktem wyjścia jest równe traktowanie wszystkich wierzycieli uczestniczących w podziale funduszu.¹¹⁶ Jeśli suma zgłoszonych roszczeń przekracza wartość funduszu podzielenie jego środków następuje *pro rata* – proporcjonalnie do wysokości roszczeń skierowanych przeciwko funduszowi.¹¹⁷ Zasada równości wierzycieli doznaje jednak ograniczeń na rzecz idei pełnego zaspokojenia roszczeń z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała. Przyjęty w duchu humanitaryzmu mechanizm dystrybucji środków zakłada, że po wyczerpaniu subfunduszu przeznaczonego na pokrycie roszczeń osobowych, niezaspokojona w jego ramach część roszczeń z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała uczestniczy w podziale kwoty przeznaczonej na pokrycie szkód w mieniu na równi z roszczeniami z tej grupy.¹¹⁸ Nie ulega wątpliwości, że mechanizm ten znajduje zastosowanie w sytuacji, gdy w wyniku zdarzenia powstały zarówno szkody na osobie, jak i szkody w mieniu. W takiej sytuacji fundusz dzieli się na dwie części – jedna przeznaczona jest na pokrycie szkód osobowych, druga zaś na pokrycie szkód materialnych oraz niezaspokojonych w ramach funduszu „osobowego” roszczeń z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała. Zachodzi wątpliwość, co w sytuacji, gdy w wyniku zdarzenia poszkodowane zostały wyłącznie osoby, a wypadek nie wyrządził żadnych szkód w mieniu. Kwestia ta była rozpatrywana przez francuski *Cour de Cassation* w sprawie statku *La Licorne*.¹¹⁹ W sytuacji, gdy zdarzenie doprowadziło jedynie do powstania szkód z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała, roszczenia osób poszkodowanych podlegają zaspokojeniu z obu (sub)funduszy (funduszu roszczeń osobowych oraz funduszu roszczeń rzeczowych). Postanowienia te znajdują zastosowanie także w sytuacji, gdy łączna wartość szkód w mieniu nie wykracza poza granice odpowiedzialności. Należy zgodzić się z poglądem, że jeżeli roszczenia z tytułu szkód na osobie nie mogą być w całości zaspokojone z kwoty ograniczenia przeznaczonej dla tej kategorii, dolicza się do niej kwotę przeznaczoną na zaspokojenie roszczeń z tytułu szkód w mieniu, nawet jeśli zdarzenie spowodowało jedynie

¹¹⁴ Art. 345 § 7 k.m.

¹¹⁵ Art. 346 § 1 k.m.

¹¹⁶ Podobnie Ph. Delebecque, *Droit maritime, op. cit.*, s. 641.

¹¹⁷ Art. 12 ust. 1 LLMC 1996.

¹¹⁸ Art. 6 ust. 2 LLMC 1996.

¹¹⁹ Cour de Cassation (Ch. com.) z 16 listopada 2010, statek *La Licorne*, Nr 09-71.285, DMF 2011, Nr 723, s. 212 i n.

powstanie szkód na osobie.¹²⁰ Pozostała do zapłaty różnica podlega zaspokojeniu na równi z pozostałymi roszczeniami proporcjonalnie do ich wartości.¹²¹ Z mechanizmu „przeniesienia” niezaspokojonej części roszczeń osobowych do subfunduszu roszczeń rzeczowych nie korzystają natomiast pasażerowie statku, w przeciwieństwie do osób nie będących pasażerami. Konwencja otworzyła drogę uprzywilejowania innej jeszcze kategorii podmiotów, dopuszczając zastrzeżenie przez państwa-strony w prawie wewnętrznym pierwszeństwa zaspokojenia na rzecz roszczeń z tytułu szkód w urządzeniach portowych, basenach, drogach wodnych i oznakowaniach nawigacyjnych. Jeśli państwo-strona konwencji, tak jak uczynił to polski ustawodawca¹²², skorzystała z opcji, reguła proporcjonalnego zaspokojenia tych roszczeń na równi z innymi roszczeniami materialnymi jest wyłączona.¹²³ Nie narusza to jednak uprawnienia zarezerwowanego dla roszczeń osobowych do udziału w subfunduszu rzeczowym. Z istoty instytucji ograniczenia odpowiedzialności opartej o zasadę proporcjonalnego podziału funduszu wynika, że wierzyciele tracą uprawnienie do powoływania się na ewentualne przywileje morskie w stosunku do funduszu.¹²⁴ Wierzytelności korzystające do chwili ustanowienia funduszu z zabezpieczenia przywilejem podlegają zaspokojeniu z funduszu na równi z wierzytelnościami niezabezpieczonymi rzeczowo.¹²⁵

Po wstępnym sprawdzeniu projektu listy wierzytelności i planu podziału funduszu sąd zarządza jego doręczenie uczestnikom i wzywa ich do zgłoszenia, w ciągu miesiąca, uwag i zarzutów na piśmie. W planie podziału uwzględnia się również sumy roszczeń spornych, co do których nie zapadło jeszcze prawomocne rozstrzygnięcie.¹²⁶ Jeżeli w ustawowym terminie nie wpłynęły żadne uwagi ani zarzuty sąd w drodze postanowienia zatwierdza na posiedzeniu niejawnym listę wierzytelności i plan podziału. Jeżeli zostały zgłoszone uwagi lub zarzuty sąd rozpoznaje je na rozprawie. W razie potrzeby sąd może polecić biegłemu-komisarzowi wprowadzenie zmian do listy wierzytelności i planu podziału. Zatwierdzenie zmienionej listy wierzytelności i planu podziału następuje po przeprowadzeniu rozprawy.¹²⁷ Zaistnienie sporu o zasadność lub wysokość roszczenia włączonego do listy wierzytelności i planu podziału nakłada na sąd konieczność rozważe-

¹²⁰ Zob. J. Łopuski, *Prawo morskie*, t. II, *op. cit.*, s. 304.

¹²¹ Zob. N. A. Martínez Gutiérrez, *Limitation of Liability in International Maritime Conventions*, *op. cit.*, s. 80 i n.

¹²² Art. 100 k.m.

¹²³ Art. 6 ust. 3 LLMC 1996.

¹²⁴ Zob. Ph. Delebecque, *Droit maritime*, *op. cit.*, s. 639; F. Berlingieri, *International Maritime Conventions*, Volume II. Navigation, *op. cit.*, s. 383; M. Tsimplis, R. Shaw, *The Liabilities of the Vessel...*, *op. cit.*, s. 299.

¹²⁵ I. Zużewicz-Wiewiórowska, *Kodeks morski. Komentarz do art. 95, pkt. 5*, Lex 2012.

¹²⁶ Art. 346 § 1 k.m.

¹²⁷ Art. 346 § 2 k.m.

nia skierowania zainteresowanego uczestnika na drogę procesu oraz wyłączenie w planie podziału sumy potrzebnej na zaspokojenie roszczenia po rozstrzygnięciu tego sporu.¹²⁸ Na postanowienie zatwierdzające listę wierzytelności i plan podziału przysługuje apelacja. Ten środek zaskarżenia przysługuje również wierzycielowi nieuczestniczącemu dotąd w postępowaniu, jeżeli równocześnie z wniesieniem apelacji zgłosi roszczenie do funduszu, a istnieją podstawy do przywrócenia mu terminu do zgłoszenia roszczenia.¹²⁹ Po uprawomocnieniu się postanowienia o zatwierdzeniu planu podziału funduszu wierzyciele mogą uzyskać zaspokojenie swoich roszczeń. Prawomocne postanowienie o zatwierdzeniu planu podziału funduszu ma moc tytułu egzekucyjnego i stanowi podstawę do dokonania wypłat z funduszu. W razie potrzeby sąd nadaje mu klauzulę wykonalności.¹³⁰ Sumy wydzielone na zaspokojenie roszczeń spornych przekazuje się do depozytu sądowego. Jeżeli po uprawomocnieniu się planu podziału zgłoszą się inni wierzyciele, którzy nie uczestniczyli dotąd w postępowaniu, a po zaspokojeniu roszczeń objętych planem podziału fundusz nie został wyczerpany, sąd zarządzi sporządzenie dodatkowej listy wierzytelności i dodatkowego planu podziału.¹³¹ Postępowanie kończy postanowienie o umorzeniu postępowania wydawane przez sąd po zakończeniu postępowania działowego. W postanowieniu o umorzeniu postępowania sąd orzeka także o zwrocie wnioskodawcy niewykorzystanej części funduszu. Postanowienie o umorzeniu podlega zaskarżeniu w drodze zażalenia. Kodeks morski dopuszcza wznowienie postępowania zgodnie z art. 524 § 2 k.p.c. stawia jednak prawny warunek wykazania, że zainteresowany bez swej winy nie mógł uczestniczyć w postępowaniu. Koszty postępowania o ustanowienie i o podział funduszu ponosi wnioskodawca. Dotyczy to również kosztów ogłoszeń prasowych oraz ogłoszeń realizowanych przy udziale placówek dyplomatycznych i konsularnych.¹³² Na pokrycie tych kosztów wnioskodawca obowiązany jest wpłacić ustaloną przez sąd zaliczkę, niezależnie od ustanawianego funduszu.¹³³ Dodać należy, że dłużnik ponoszący odpowiedzialność za roszczenia podlegające ograniczeniu ponosi także koszty procesu związanego z dochodzeniem takich roszczeń zgodnie z postanowieniami k.p.c. ponad granicę odpowiedzialności wyznaczoną zgodnie z konwencją.¹³⁴ Określony w odniesieniu do ustanowienia i podziału funduszu ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie tryb

¹²⁸ Art. 346 § 3 w zw. z art. 344 § 5 k.m.

¹²⁹ Art. 346 § 4 k.m.

¹³⁰ Art. 347 § 1 k.m.

¹³¹ Do postępowania w sprawie dodatkowej listy wierzytelności i dodatkowego planu podziału stosuje się art. 347 § 3 w zw. z art. 346 k.m.

¹³² Art. 345 § 3 k.m.

¹³³ Art. 350 k.m.

¹³⁴ Art. 99 k.m.

postępowania znajdzie odpowiednie zastosowanie również do innych spraw funduszowych, tj. spraw na podstawie konwencji o odpowiedzialności cywilnej¹³⁵ oraz konwencji bunkrowej^{136, 137}

WNIOSKI

Normatywna baza sądowego postępowania nieprocesowego w sprawach o ustanowienie i podział funduszu ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie wydaje się dobrze przygotowana. Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego w przygotowanym projekcie nowego kodeksu morskiego nie rekomendowała specjalnych zmian w odniesieniu do przepisów prawnoprocesowych regulujących postępowanie funduszowe.¹³⁸ Zasadniczy mankament związany z doręczaniem w postępowaniu pism procesowych i orzeczeń skierowanych do właściciela lub armatora statku z siedzibą poza terytorium UE powinny rozwiązać zaprojektowane w ramach prac Komisji nowe przepisy kodeksu morskiego dotyczące doręczania pism i zawiadomień.¹³⁹ Problem funkcjonowania przepisów w sprawach o ustanowienie i podział funduszu ograniczenia odpowiedzialności wyraża się raczej w stopniu skomplikowania spraw funduszowych. W przypadku zdarzeń stanowiących podstawę wielu roszczeń zgłaszanych nie tylko przez osoby mające miejsce zamieszkania lub siedzibę w Polsce ale także przez osoby mające miejsce zamieszkania lub siedzibę w innych państwach, sprecyzowanie, udokumentowanie i ustalenie wysokości roszczeń podlegających zaspokojeniu z funduszu (nieradko stanowiących równocześnie przedmiot sądowych postępowań majątkowych czy spadkowych w kraju i za granicą) staje się skomplikowanym i czasochłonnym procesem.¹⁴⁰

¹³⁵ Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, sporządzona w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r. (Dz.U. z 1976 r. Nr 32, poz. 184), zmieniona Protokołem, sporządzonym w Londynie dnia 27 listopada 1992 r. (Dz.U. z 2001 r. poz. 1526).

¹³⁶ Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, przyjęta przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie w dniu 23 marca 2001 r. (Dz.U. z 2008 r. Nr 148, poz. 939).

¹³⁷ Art. 352 § 3 k.m.

¹³⁸ *Kodeks morski – projekt – kwiecień 2018. Uzasadnienie projektu ustawy Kodeks morski przygotowanego przez Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego*, Prawo Morskie 2018, t. XXXV, s. 120 i n.

¹³⁹ *Ibidem*, s. 125, 157.

¹⁴⁰ Przykładem takiego zdarzenia było zatonięcie promu kolejowo-samochodowego typu ro-ro *Jan Heweliusz* na Morzu Bałtyckim 14 stycznia 1993 r. Rozpatrywana przez Sąd Wojewódzki (obecnie Okręgowy) w Gdańsku sprawa (sygn. akt IX GNs 9/93) o ustanowienie funduszu ograni-

NON-CONTENTIOUS PROCEEDINGS ON CONSTITUTION AND DISTRIBUTION OF THE MARITIME CLAIMS LIMITATION FUND

Keywords: limitation fund, constitution of the fund, limitation of liability, maritime claims, LLMC 1996.

Abstract

The article discusses the rules for judicial proceedings in cases for the establishment and distribution of a fund for limiting liability for maritime claims as they are set out in the Maritime Code and the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC 1996). The author presented the basic convention principles regarding the constitution of the fund and related effects as well as the issue of their interpretation and application in national law of selected countries parties of the convention. The article discusses the regulation of the main stages of the fund proceeding in the Polish civil procedure.

czenia była pierwszą w Polsce sprawą funduszową prowadzoną na podstawie przepisów kodeksu morskiego i konwencji z 1976 r.