

IWONA ZUŻEWICZ-WIEWIÓROWSKA

MATERIALNOPRAWNE ZAGADNIENIA HIPOTEKI MORSKIEJ NA STATKU W BUDOWIE

Artykuł przedstawia aktualny stan prawny dotyczący hipoteki morskiej na statku w budowie z perspektywy uregulowań prawa materialnego. Hipoteka na statku w budowie może mieć charakter tradycyjnej hipoteki morskiej albo hipoteki pozaegzekucyjnej. Zmiany systemowe konstrukcji hipoteki na nieruchomości przyjęte Ustawą z 26.06.2009 r. o zmianie ustawy o księgach wieczystych i hipotece oraz niektórych innych ustaw, która weszła w życie 20.02.2011 r., wywierają wpływ na funkcjonowanie hipoteki morskiej. Związek hipoteki na statku w budowie z zastawem rejestrowym na elementach przeznaczonych do budowy lub na wyposażenie statku w budowie wpisanego do rejestru okrętowego wymagał odniesienia się także do uregulowania Ustawy z 6.12.1996 r. o zastawie rejestrowym i rejestrze zastawów. Autorka opowiada się za uaktualnieniem przepisów regulujących hipotekę morską w sposób, który zwiększy jej efektywne wykorzystanie w obrocie morskim.

Uregulowanie w prawie polskim hipoteki morskiej na statku w budowie ma relatywnie krótką historię legislacyjną. Normatywna podstawa ustanowienia hipoteki morskiej na budowanym statku została wprowadzona do kodeksu morskiego ustawą nowelizacyjną z 9.11.1995 r.¹. Konieczność uchwalenia w prawie krajowym przepisów dotyczących ograniczonych praw rzeczowych na statkach w budowie od dawna była jednak postulowana w doktrynie². Wsparciem dla argumentów na rzecz wprowadzenia do systemu prawa polskiego hipoteki morskiej na statku w budowie stało się przyjęcie na forum Międzynarodowego Komitetu Morskiego (*Comité Maritime Internationale*) konwencji międzynarodowej dotyczącej wpisu praw na statkach w budowie (*Convention relating to Registration of Rights in respect of Vessels under Construction 1967*), podpisanej 27.05.1967 r. w Brukseli. Konwencja nie odniosła sukcesu i nigdy nie weszła w życie, bez wątpienia jednak stanowiła inspirację dla niektórych ustawodawstw krajowych. Dostarczyła także wzoru dla rozwiązań przyjętych w polskim kodeksie morskim. Idea prowadzenia publicznego rejestru statków

¹ Dz.U. z 1996 r., Nr 6, poz. 39.

² Zob. J. Młynarczyk, *Umowa o budowę statku morskiego*, Gdańsk 1978, s. 201.

w budowie ujawniającego stosunki rzeczowe wzmacnia bezpieczeństwo obrotu, zapewnia większą transparentność w zakresie stosunków własnościowych, a przede wszystkim pozwala na ustanowienie na statku w budowie hipoteki morskiej. Wprowadzenie przez ustawodawcę do systemu prawa przepisów jednoznacznie odnoszących się do statków w budowie otworzyło możliwości kredytowania budowy nowych jednostek przy wykorzystaniu instrumentu zabezpieczenia hipotecznego na statku *in statu nascendi*. Przedstawione w niniejszym artykule uwagi dotyczące stanu uregulowania hipoteki morskiej na statku w budowie w prawie krajowym rozważnie pomijają zagadnienia proceduralne związane z wykonaniem hipoteki jako zabezpieczenia rzeczowego. Formalno-prawne aspekty realizacji hipoteki, w tym zwłaszcza w kontekście transgranicznych postępowań upadłościowych, powinny być potraktowane z osobną uwagą.

Dla porządku należy przypomnieć, że Kodeks morski w art. 2 § 2 definiuje statek morski w budowie jako statek, którego stępkę położono lub wykonano równorzędną pracę konstrukcyjną w miejscu wodowania, aż do zakończenia budowy. Definicja określa punkt początkowy i końcowy procesu budowy nowego statku. Położenie stępki jako moment wyznaczający zaistnienie w sensie prawnym statku w budowie nawiązuje do tradycyjnej techniki konstruowania statku. Zmiany technologiczne w budownictwie okrętowym nadają pojęciu nieco inny wymiar, łącząc go z wykonaniem pierwszej sekcji budowanej jednostki, a nawet kilku sekcji połączonych w jeden blok, rozbudowywanych następnie w miarę postępujących prac konstrukcyjnych statku. Osiągnięcie etapu zakończenia budowy kończy byt prawny stworzonej konstrukcji jako statku w budowie. Decydującym sprawdzianem dla budowanego statku co do zgodności z warunkami umowy o budowę statku, wymogami instytucji klasyfikacyjnej i przepisami prawnymi jest pomyślne przejście prób morskich w ramach podróży próbnej³.

Zabezpieczenia rzeczowe na składnikach majątku morskiego właściciela statku dosyć wcześnie zostały poddane procesowi internacjonalizacji prawa morskiego. Przyjęta 10.04.1926 r. konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad odnoszących się do przywilejów i hipotek morskich⁴ miała na celu zabezpieczenie interesów majątkowych wierzycieli, ale także uporządkowanie kwestii ciężarów na majątku właściciela statku w sposób, który nie dyskredytowałby hipoteki morskiej i jej funkcji jako instrumentu kredytowego. Twórcom konwencji zależało na ograniczeniu liczby przywilejów na statku, ustaleniu ich kolejności oraz wyraźnym umiejscowieniu pozycji hipoteki morskiej⁵. Konwencja wprowadziła zasadę wzajemnego uznawania obciążeń rzeczowych (hipotek, morgiecz, zastawów na statku wpisanych do odpowiedniego

³ Odbycie rejsu próbnego (podróży próbnej) poza terytorium RP wymaga dopełnienia czynności rejestrowych (art. 39 k.m. oraz § 2 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 27.04.2004 r. w sprawie rejestracji statków morskich w urzędach morskich, Dz.U. Nr 102, poz. 1074).

⁴ Dz.U. z 1937 r., Nr 33, poz. 260. Polska ratyfikowała konwencję w 1936 r.

⁵ Zob. W. S o w i ń s k i, *Zarys morskiego prawa handlowego*, Gdańsk 1946, s. 153.

rejestr) przez wszystkie umawiające się państwa. Dwie nowsze konwencje odnoszące się do hipoteki morskiej oraz przywilejów na statku, zmierzające do unowocześnienia dotychczas obowiązujących reguł, nie podzieliły sukcesu tej pierwszej. Przygotowana pod auspicjami Międzynarodowego Komitetu Morskiego (CMI) konwencja o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących przywilejów i hipotek morskich z 27.05.1967 r. nigdy nie weszła w życie⁶. Z większym zainteresowaniem spotkała się natomiast międzynarodowa konwencja o przywilejach i hipotekach morskich (*International Convention on Maritime Liens and Mortgages* 1993) z 6.05.1993 r., przygotowana pod auspicjami IMO oraz UNCTAD (weszła w życie 5.09.2004 r.)⁷. Polska nie jest stroną tej konwencji, a niewielka liczba państw, które przystąpiły do konwencji, powoduje, że jej znaczenie w obrocie morskim jest ograniczone.

Dopuszczalność ustanowienia hipoteki morskiej na statku w budowie została wprost przewidziana w art. 82 § 1 k.m. Ustawodawca wyraźnie opowiedział się również za możliwością obciążenia statku w budowie hipoteką konstruowaną na podstawie umowy o ustanowienie hipoteki morskiej, na warunkach określonych w art. 84 § 1 k.m.⁸. Hipoteka morska jest ograniczonym prawem rzeczowym (art. 244 § 1 k.c.), którego przedmiotem jest statek morski lub statek morski w budowie wpisany do rejestru okrętowego⁹. Celem ustanowienia hipoteki morskiej jest zabezpieczenie oznaczonej wierzytelności pieniężnej, wynikającej z określonego stosunku prawnego. Hipoteka morska daje wierzycielowi hipotecznemu prawo do dochodzenia zaspokojenia z przedmiotu tej hipoteki bez względu na to, czyją stał się własnością, i z pierwszeństwem przed innymi wierzytelnościami, z wyjątkiem wierzytelności uprzywilejowanych, o których mowa w art. 91 k.m., a także innych wierzytelności, którym z mocy ustawy przysługuje wyższe pierwszeństwo¹⁰.

Przyjęta przez ustawodawcę konstrukcja hipoteki morskiej może budzić wątpliwości co do jej spójności i przejrzystości. Wbrew swej nazwie¹¹ hipoteka morska jest w istocie zastawem na rzeczy ruchomej wpisanej do rejestru. Konstrukcyjnie oparta jest jednak na rozwiązaniach prawnych przewidzianych dla

⁶ W. Adamczak, Z. Godecki, *Przywileje na statku i hipoteka morska*, Gdańsk 1988, s. 20 i nast.; zob. także: W. Adamczak, *Problem ratyfikacji przez Polskę konwencji o przywilejach i hipotekach morskich z 1993 r.*, GSP 2011, t. 25, s. 451 i nast.; *idem*, *Lizboński projekt nowej konwencji o przywilejach i hipotekach morskich*, PM 1988, t. 3, s. 127 i nast.; M. Matysik, *Prawo morskie. Zarys systemu*, t. 1, Wrocław 1971, s. 188 i nast.; Z. Godecki, *Za i przeciw ratyfikacji konwencji brukselskiej z 1967 r. o przywilejach i hipotekach morskich*, TGM 1975, nr 1, s. 26.

⁷ A. Antapassis, *Implementation and Interpretation of International Conventions. Annex III. A short analysis of certain rules on the International Convention on maritimes liens and mortgages 1993*, CMI Yearbook 2007–2008, s. 320 i nast.

⁸ Art. 88 k.m.

⁹ Zob. I. Zużewicz-Wiewiórska, *Prawa rzeczowe*, [w:] *Kodeks morski. Komentarz*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórska, Warszawa 2012.

¹⁰ Por. W. Adamczak, Z. Godecki, *Przywileje na statku...*, *op.cit.*, s. 77.

¹¹ Przeważał zapewne bliski związek z instytucją hipoteki na nieruchomości. Rozwój instytucji hipoteki morskiej omawia M.H. Kozłowski, *Ewolucja przepisów o hipotece morskiej w prawie polskim*, Rejent 2000, nr 3, s. 30 i nast.

hipoteki na nieruchomości oraz na prawach wymienionych w art. 65 ust. 2 i 3 Ustawy z 6.07.1982 r. o księgach wieczystych i hipotece (u.k.w.h.)¹². W przypadku hipoteki pozaegzekucyjnej łatwo odnaleźć inspiracje w instytucji zastawu rejestrowego określonego w Ustawie z 6.12.1996 r. o zastawie rejestrowym i rejestrze zastawów¹³. Do hipoteki morskiej stosuje się w zakresie nieuregulowanym w kodeksie morskim odpowiednio przepisy prawa cywilnego o hipotece. Zastosowanie znajdzie w szczególności ustawa o księgach wieczystych i hipotece, a także przepisy ogólne kodeksu cywilnego odnoszące się do ograniczonych praw rzeczowych (art. 244–251 k.c.). Na obecny kształt hipoteki morskiej istotny wpływ wywierają nowe rozwiązania prawne przyjęte Ustawą z 26.06.2009 r. o zmianie ustawy o księgach wieczystych i hipotece oraz niektórych innych ustaw, które weszły w życie 20.02.2011 r.¹⁴. Jedną z najważniejszych zmian wprowadzonych znowelizowanymi przepisami jest odejście od podziału na hipotekę zwykłą i hipotekę kaucyjną i wprowadzenie jednolitej hipoteki według założeń i konstrukcji dotychczasowej hipoteki kaucyjnej¹⁵. Warunkiem powstania hipoteki morskiej jest wpis do rejestru okrętowego. Wpis w rejestrze okrętowym ma moc wsteczną od chwili złożenia wniosku o jego dokonanie, a w przypadku wszczęcia postępowania z urzędu – od chwili wszczęcia tego postępowania. Ustanowienie hipoteki morskiej wymaga złożenia przez właściciela statku oświadczenia woli o ustanowieniu na jego statku hipoteki morskiej w formie przewidzianej przez art. 77 k.m. Nie jest wymagane, aby właściciel statku był dłużnikiem osobistym wierzyciela hipotecznego.

Hipoteka morska na statku w budowie wykazuje pewne swoiste cechy, związane z jej przedmiotem. Zastaw ustanawiany jest na specyficznym zbiorze rzeczy, tj. statku w budowie. Odrębność sytuacji prawnej budowanego statku w kontekście funkcjonowania hipoteki morskiej związana jest ponadto z faktem, że jest to statek poza procesem eksploatacji. Niektóre rozwiązania prawne dotyczące hipoteki morskiej nie znajdują zatem zastosowania do statku w budowie. Zakres obciążenia hipoteką morską statku w budowie określa art. 82 § 2 k.m. i 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 na wyposażenie tego statku¹⁶. Zbiór elementów konstrukcyjnych statku podlega stałej przemianie, wraz z postępującym zaawansowaniem robót. Hipoteka na statku w budowie rozciąga się również na pewne wierzytelności właściciela statku powstałe po ustanowieniu hipoteki. Ze względu na przedmiot hipoteki można rozpatrywać jedynie wierzytelności z tytułu odszkodowania za uszko-

¹² Tekst jednolity: Dz.U. z 2001 r., Nr 124, poz. 1361, z późn. zmian.

¹³ Tekst jednolity: Dz.U. z 2009 r., Nr 67, poz. 569, z późn. zmian.

¹⁴ Dz.U. Nr 131, poz. 1075.

¹⁵ Zob. *Hipoteka po nowelizacji. Komentarz*, red. J. P i s u l i Ń s k i, Warszawa 2011, s. 20 i nast.

¹⁶ Ustawodawca przyjął tu rozwiązanie proponowane przez art. 8 konwencji z 1967 r. dotyczącej wpisu praw rzeczowych na statkach w budowie.

dzenie lub stratę statku w budowie, łącznie z odszkodowaniem ubezpieczeniowym, a także – o ile stopień zaawansowania budowy na to pozwala – wierzytelności z tytułu wynagrodzenia za ratownictwo w zakresie, w jakim wyrównuje ono szkody w statku w budowie spowodowane ratownictwem¹⁷. Takie ujęcie ma swoje źródło w zasadzie surogacji rzeczowej, zgodnie z którą hipoteka morska rozciąga się na pewne należności (odszkodowania), mające wyrównać szkody materialne w statku, który został uszkodzony lub utracony¹⁸. Hipoteka będzie zatem obciążać odszkodowania za uszkodzenie lub stratę statku w budowie, w tym odszkodowania z tytułu ubezpieczenia, niezależnie od tego, na jakiej podstawie przysługują właścicielowi. Jak się wydaje, hipoteka morska obciążająca wierzytelności właściciela statku, wymienione w art. 79 § 1 k.m., powinna być poddana ocenie stosowanych *per analogiam* przepisów kodeksu cywilnego o zastawie na prawach (art. 328 i 330–335 k.c.)¹⁹. Hipoteką morską może być obciążona także część ułamkowa statku w budowie, jeżeli stanowi udział współwłaściciela²⁰. Przedmiotem hipoteki jest w tym przypadku udział we współwłasności statku (nie dotyczy to sytuacji współwłasności łącznej, ze względu na jej bezudziałowy charakter).

Hipoteką morską może być obciążony jedynie statek, który został wpisany do rejestru okrętowego. Statek budowany w Polsce może być wpisany do rejestru okrętowego (rejestru okrętowego statków w budowie), jeżeli położona została jego stępka lub wykonana została równorzędna praca konstrukcyjna w miejscu wodowania²¹. Ustawodawca przyjął w kodeksie morskim rozwiązanie zaproponowane w konwencji dotyczącej wpisu praw na statkach w budowie. Konwencja zezwoliła na wpis praw odnoszących się do budowanego statku od chwili zawarcia umowy o jego budowę lub złożenia oświadczenia przez budowniczego o podjęciu budowy statku na własny rachunek. Jednocześnie jednak dopuściła możliwość ustanowienia w prawie krajowym, jako warunku rejestracji, wymogu dokonania określonych czynności faktycznych rozpoczynających budowę statku w miejscu jego przewidywanego wodowania (art. 4), co zostało przyjęte przez polskiego ustawodawcę²². Wpis do rejestru ma charakter fakultatywny i może dotyczyć każdego statku, niezależnie od tego, czy stanowi polską, czy obcą własność. W razie wystąpienia przeszkód w budowie – zniszczenia statku w trakcie budowy lub zaniechania budowy – statek podlega wy-

¹⁷ W. Adamczak, *Prawa rzeczowe na statku*, [w:] *Prawo morskie*, red. J. Łopuski, t. 2(1), Bydgoszcz 1998, s. 158.

¹⁸ Por. R. Rodière, E. Pontavice, *Droit maritime*, Dalloz 1991, s. 83; A. Vialard, *Droit maritime*, Paris 1997, s. 308.

¹⁹ Podobne rozwiązanie jest wskazywane w odniesieniu do hipoteki obciążającej roszczenie o odszkodowanie, określonej w art. 93 ustawy o księgach wieczystych i hipotece. Zob. *Hipoteka po nowelizacji...*, *op.cit.*, s. 381, a także S. Rudnicki, *Ustawa o księgach wieczystych i hipotece. Przepisy o postępowaniu w sprawach wieczystoksięgowych. Komentarz*, Warszawa 2010, s. 309; B. Swaczyna, *Hipoteka umowna*, Warszawa 2007, s. 401.

²⁰ Zob. art. 65 ust. 3 u.k.w.h.

²¹ Art. 23 § 6 k.m.

²² Zob. J. Młynarczyk, *Umowa o budowę...*, *op.cit.*, s. 196 i nast.

kreśleniu z rejestru okrętowego. Wykreślenie następuje także w razie pomyślnego zakończenia budowy i wpisania statku do rejestru stałego w RP lub za granicą²³. Konieczność zabezpieczenia interesów wierzycieli hipotecznych legła u podstaw uzależnienia od ich zgody wykreślenia statku w budowie z rejestru okrętowego. Regułą, zgodnie z którą wykreślenie praw rzeczowych z rejestru statków w budowie nie może nastąpić bez pisemnej zgody posiadaczy tych praw, przyjęto także w konwencji z 1967 r. dotyczącej wpisu praw na statkach w budowie. Brak zgody skutkuje wydaniem przez izbę morską postanowienia o odmowie wykreślenia statku w budowie z rejestru²⁴. Wyjątek od tej reguły dotyczy sytuacji, w której statek w budowie został wpisany do rejestru stałego w Polsce, a ciężąca na nim hipoteka morska została wpisana do tego rejestru z urzędu²⁵.

Pierwszeństwo kilku hipotek morskich obciążających ten sam przedmiot określają reguły ustalone w art. 11–12 u.k.w.h. Ograniczone prawo rzeczowe na statku w budowie, ujawnione w rejestrze okrętowym, korzysta z pierwszeństwa przed takim prawem nieujawnionym w rejestrze. O pierwszeństwie ograniczonych praw rzeczowych wpisanych do rejestru okrętowego rozstrzyga chwila, od której liczy się skutki dokonanego wpisu. Prawa wpisane na podstawie wniosków złożonych jednocześnie mają równe pierwszeństwo. Zastrzeżenie pierwszeństwa hipoteki morskiej następuje według zasad określonych w art. 13–14 u.k.w.h., traktowanych jako uregulowanie szczególne w stosunku do dyspozycji art. 250 k.c.²⁶. Do hipoteki morskiej na statku w budowie, na mocy odesłania z art. 76 § 1 k.m., odpowiednio zastosowanie znajdują także przepisy określające przejście hipoteki czy rozporządzanie opróżnionym miejscem hipotecznym²⁷. Zmianę pierwszeństwa hipotek morskich określa art. 250 k.c.

W systemie prawa polskiego obowiązuje reguła rozdzielnosci przedmiotu hipoteki i zastawu rejestrowego, która odnosi się także do hipoteki morskiej²⁸. Statki w budowie, które mogą być przedmiotem hipoteki morskiej, nie mogą być przedmiotem zastawu rejestrowego. Ograniczenie takie wprowadza art. 7 ust. 1 pkt 3 Ustawy z 6.12.1996 r. o zastawie rejestrowym i rejestrze zastawów²⁹. Ustawa o zastawie rejestrowym wprowadziła szczególną regułę kolizyjną określającą byt prawny ustanowionego wcześniej zastawu rejestrowego na rzeczy, która następnie została wykorzystana jako element przeznaczony do budowy lub na wyposażenie statku w budowie wpisanego do rejestru okrętowego i stała się jego częścią³⁰. W odniesieniu do składników statku w budowie obciążonych zasta-

²³ Art. 31 § 3.

²⁴ Zob. § 38 cyt. rozporządzenia w sprawie rejestru okrętowego i postępowania rejestrowego.

²⁵ Art. 31 § 4 k.m.

²⁶ Zob. K.A. Dadańska, T.A. Filipiak, *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. A. Kidyba, t. 2, *Własność i inne prawa rzeczowe*, Warszawa 2012, s. 200.

²⁷ Zob. art. 97, 98, a także art. 101¹ u.k.w.h.

²⁸ Zob. J. Mojak, J. Widło, *Zastaw rejestrowy i rejestr zastawów. Komentarz praktyczny*, Warszawa 2009, s. 68

²⁹ Tekst jednolity: Dz.U. z 2009 r., Nr 67, poz. 569, z późn. zmian.

³⁰ Art. 9 ust. 4 ustawy o zastawie rejestrowym i rejestrze zastawów.

wem rejestrowym po wpisaniu statku w budowie do rejestru okrętowego ustawodawca przyjął, że ciężący na tych składnikach zastaw rejestrowy wygasa. Zastawnik może żądać od właściciela statku w budowie ustanowienia hipoteki na tym statku do wysokości wartości rzeczy przyłączonej. Mechanizm ma na celu umożliwienie zastawnikowi uzyskania innego zabezpieczenia – w miejsce wygasłego prawa zastawu³¹.

Hipoteka morska zabezpiecza wierzytelność pieniężną, w tym również wierzytelność przysługą³². Przyjęte w wyniku ostatniej zmiany rozwiązania prawne dopuszczają możliwość zabezpieczenia hipoteką umowną kilku wierzytelności z różnych stosunków prawnych przysługujących temu samemu wierzycielowi, a także kilku wierzytelności przysługujących różnym wierzycielom w związku z wprowadzeniem instytucji administratora hipoteki³³. Przebudowanie konstrukcji hipoteki ustawą nowelizującą z 2009 r. wpłynęło na dotychczasowe postrzeganie akcesoryjności hipoteki. Istotną zmianą jest rozwiązanie umożliwiające zastąpienie zabezpieczonej wierzytelności inną wierzytelnością tego samego wierzyciela, realizowane według przepisów o zmianie treści hipoteki. Zmiana zabezpieczonej wierzytelności nie wymaga zgody osób, którym przysługują prawa z pierwszeństwem równym lub niższym³⁴.

Hipoteka morska na statku w budowie zabezpiecza mieszczące się w sumie hipoteki roszczenia o odsetki oraz przyznane koszty postępowania, jak również inne roszczenia o świadczenia uboczne, jeżeli zostały wymienione w dokumencie stanowiącym podstawę wpisu hipoteki do rejestru okrętowego³⁵. Hipoteka obejmuje roszczenia zarówno o odsetki ustawowe, jak i umowne, o ile mieszczą się w sumie hipoteki³⁶. Jeżeli hipoteka ma zabezpieczać również inne niż odsetki i przyznane koszty postępowania roszczenia o świadczenia uboczne, powinny one zostać wymienione w dokumencie stanowiącym podstawę wpisu hipoteki morskiej do rejestru okrętowego. Statek morski w budowie może stanowić przedmiot hipoteki morskiej przymusowej³⁷. Z inicjatywy wierzyciela dysponującego tytułem wykonawczym lub innym odpowiednim dokumentem, który może stanowić podstawę wpisu hipoteki morskiej przymusowej w rejestrze okrętowym, może on uzyskać hipotekę na statku morskim w budowie bez konieczności zachowania warunku złożenia przez właściciela oświadczenia woli o ustanowieniu hipoteki, a nawet wbrew jego woli³⁸. Przypadki wygaśnięcia hipoteki morskiej określają stosowane odpowiednio postanowienia ustawy

³¹ Art. 9 ust. 1–3 ustawy o zastawie rejestrowym i rejestrze zastawów. Zob. J. Gołaczyński, M. Leśniak, *Zastaw rejestrowy i rejestr zastawów. Komentarz*, Warszawa 2009, s. 76.

³² Art. 68 ust. 1 u.k.w.h.

³³ Art. 68¹ i 68² u.k.w.h.

³⁴ Art. 68³ u.k.w.h.

³⁵ Art. 69 u.k.w.h.

³⁶ Zob. *Hipoteka po nowelizacji...*, *op.cit.*, s. 270; inaczej Z. Woźniak, *Zakres należności zabezpieczonych hipoteką*, Rejent 2012, nr 3 (251), s. 126 i nast.

³⁷ Zob. art. 109–111 u.k.w.h.

³⁸ Zob. bliżej I. Zużewicz-Wiewiórowska, *Prawa rzeczowe...*, *op.cit.*

o księgach wieczystych i hipotece, a także kodeks cywilny³⁹. Nowym rozwiązaniem wprowadzonym ustawą nowelizującą z 2009 r. jest dopuszczalność rozporządzania przez właściciela opróżnionym miejscem hipotecznym⁴⁰. Nowe przepisy uprawniają właściciela przedmiotu hipoteki, w razie wygaśnięcia hipoteki, w granicach wygasłej hipoteki, do rozporządzania opróżnionym miejscem hipotecznym. Właściciel może ustanowić na tym miejscu nową hipotekę albo przenieść na nią, za zgodą uprawnionego, którąkolwiek z istniejących hipotek.

Wierzyciel, którego wierzytelność została zabezpieczona hipoteką morską, korzysta ze szczególnej pozycji przy zaspokojeniu z przedmiotu tej hipoteki. Jego uprzywilejowana pozycja ma jednak pewne ograniczenia. Wierzytelność zabezpieczona hipoteką morską ustępuje pierwszeństwa innym należnościom, do których art. 83 k.m. zalicza przywileje na statku, koszty egzekucyjne, należności alimentacyjne oraz renty z tytułu odszkodowania za wywołanie choroby, niezdolności do pracy, kalectwa lub śmierci, jak również kosztów ostatniej choroby i zwykłego pogrzebu właściciela statku. Przyjęta w prawie krajowym ranga pierwszeństwa hipoteki morskiej budzi pewne wątpliwości, jako że odbiega od uregulowania kwestii pierwszeństwa praw rzeczowych wyrażonego w wiążącej Polskę konwencji międzynarodowej⁴¹. Niespójne z uregulowaniem kodeksu morskiego są również zasady podziału kwoty uzyskanej z egzekucji zapisane w art. 1025 § 1 k.p.c., statuującym przywileje egzekucyjne. Kolejność zaspokajania wierzytelności w postępowaniu egzekucyjnym różni się od tej przyjętej w art. 83 § 1 k.m.

Obok „tradycyjnej” hipoteki morskiej do dyspozycji podmiotów zainteresowanych ustanowieniem hipoteki na statku w budowie pozostaje również hipoteka pozaegzekucyjna. Określana także hipoteką typu morgieczowego (hipoteką morgieczową) ze względu na swój związek z anglosaską instytucją morgieczu (*mortgage*)⁴². Uregulowanie w kodeksie morskim z 2001 r. nowego typu hipoteki morskiej podyktowane było chęcią odformalizowania procesu realizacji zabezpieczenia hipotecznego i zapewnienia stronom większego wpływu na sposób i warunki zaspokojenia wierzyciela z przedmiotu hipoteki. Kodeks morski przewiduje dwie możliwości pozaegzekucyjnego zaspokojenia ze statku: zaspokojenie z ceny uzyskanej z jego sprzedaży lub zaspokojenie z dochodu, jaki przynosi statek. W przypadku statków w budowie charakter przedmiotu zastawu powoduje, że wariant zaspokojenia z dochodu, jaki przynosi statek na podstawie umowy najmu lub dzierżawy, pozbawiony jest praktycznego znaczenia. Do dyspozycji wierzyciela pozostaje przejęcie statku w budowie w celu jego sprzedaży

³⁹ Art. 94–100 u.k.w.h., a także 246 i 247 k.c.

⁴⁰ Art. 101¹–101¹¹ u.k.w.h.

⁴¹ Zob. uwagi J. Młynarczyka, *Prawo morskie*, Gdańsk 2002, s. 315–316, a także M.H. Kozłowski, *Ewolucja przepisów o hipotece...*, op.cit., s. 53.

⁴² W. Adamczak, *Zastaw na statku morskim według prawa polskiego*, [w:] *Polskie prawo prywatne w dobie przemian. Księga jubileuszowa dedykowana Profesorowi Jerzemu Młynarczykowi*, red. A. Smoczyńska, Gdańsk 2005, s. 242.

i pokrycia wierzytelności z uzyskanej ze sprzedaży ceny. Ustawa nie wyłącza możliwości nabycia własności statku w toku sprzedaży przeprowadzonej przez notariusza albo komornika przez samego wierzyciela hipotecznego. Realizując uprawnienie do sprzedaży przedmiotu zastawu w trybie pozaegzekucyjnym, wierzyciel działa w imieniu i na rzecz właściciela statku. Przejęcie posiadania statku przez wierzyciela hipotecznego nie pozbawia bowiem właściciela statku jego własności. Wierzyciel hipoteczny ma obowiązek uprzedzić dłużnika o zamiarze przystąpienia do realizacji swoich uprawnień. Obowiązek zawiadomienia o planowanym podjęciu działań zmierzających do zaspokojenia roszczeń dotyczy również organu rejestrowego oraz pozostałych wierzycieli hipotecznych. Umowa o ustanowieniu hipoteki morskiej może określać szczegółowe wymogi co do terminu i sposobu zawiadomienia właściciela, a także określić skutki naruszenia obowiązku zawiadomienia.

Kodeks morski wymaga, aby umowa o ustanowieniu hipoteki morskiej określała wartość statku. W przypadku statku w budowie warunek ten rodzi konkretne problemy praktyczne. Wartość statku w budowie zmienia się w miarę postępu prac wykonawczych. Na poszczególnych etapach budowy wartość statku będzie inna od tej początkowej, ocenianej według chwili położenia stępki lub wykonania równorzędnej pracy konstrukcyjnej w miejscu wodowania. Praktyka stara się zaradzić tym niedogodnościom, określając w umowie o ustanowieniu hipoteki morskiej wartość statku odpowiadającą przyjętej w umowie o budowę statku cenie wybudowanej jednostki. Może się zdarzyć, że wierzyciel będzie zmuszony realizować swoje uprawnienia do zaspokojenia ze statku w budowie jeszcze przed zakończeniem jego budowy. W takim wypadku wartość statku wyznaczona według ceny wybudowanej jednostki nie będzie miarodajna. Wycena aktualnej wartości rynkowej statku powinna być wykonana przez biegłego. Ustawa o zastawie rejestrowym i rejestrze zastawów⁴³ zawiera bardziej elastyczne, w stosunku do rozwiązania przyjętego w kodeksie morskim, uregulowanie kwestii określenia wartości przedmiotu zastawu. Nie powinno być przeszkód w zaakceptowaniu również w odniesieniu do hipoteki morskiej rozwiązania, w którym strony określają jedynie metodę lub kryteria ustalenia wartości według stanu na dzień przejścia posiadania statku.

Zawarcie umowy o ustanowieniu hipoteki morskiej wymaga zachowania formy pisemnej z notarialnie poświadczonymi podpisami stron. Uchybienie przepisom co do formy czynności prawnej skutkuje jej bezwzględną nieważnością⁴⁴. Okoliczność zawarcia umowy podlega ujawnieniu w rejestrze okrętowym. Ustawa wprowadza warunek uprzedniej zgody pozostałych wierzycieli hipotecznych, dla których uzyskanie przez innego wierzyciela hipotecznego szerokich uprawnień w stosunku do przedmiotu zabezpieczenia może pozostawać w sprzeczności z ich własnymi interesami. Proces przejścia posiadania statku

⁴³ Art. 22 ust. 1 pkt 3 ustawy o zastawie rejestrowym i rejestrze zastawów.

⁴⁴ Art. 73 § 2 k.c. w zw. z art. 1 § 2 k.m.

w budowie jest sformalizowany i poddany kontroli podmiotów zaufania publicznego – izb morskich, notariusza, komornika. Przejęcie posiadania wymaga złożenia przez wierzyciela hipotecznego stosownego oświadczenia, z zachowaniem formy i treści określonej przez ustawę. Oświadczenie podlega ujawnieniu w rejestrze okrętowym, jednak nie wcześniej niż po upływie 14 dni od dnia zawiadomienia właściciela statku o planowanym podjęciu działań zmierzających do zaspokojenia jego roszczeń wynikających z ustanowionej na tym statku hipoteki morskiej, chyba że właściciel wyraził zgodę na wcześniejszy termin. Uregulowanie to jest zgodne z dyspozycją art. 87 § 2 k.m., pozostawiającego właścicielowi 14-dniowy termin na doprowadzenie do wygaśnięcia zobowiązania w wyniku zaspokojenia wierzyciela lub zawieszenia prawa do zaspokojenia na skutek wniesionego powództwa o ustalenie. Wytoczenie powództwa o ustalenie, że wierzytelność nie istnieje albo nie jest wymagalna w całości lub w części⁴⁵, jest środkiem obrony zagwarantowanym właścicielowi przed pozaegzekucyjnym trybem realizacji zabezpieczenia przez wierzyciela hipotecznego. Wniesienie powództwa o ustalenie powoduje zawieszenie prawa wierzyciela do przejęcia posiadania obciążonego statku lub jego sprzedaży do czasu prawomocnego zakończenia postępowania. Skutek zawieszenia uprawnień wierzyciela następuje z mocy prawa⁴⁶. Powództwo powinno być wniesione przez właściciela statku w terminie 14 dni od dnia zawiadomienia o zamierzonym podjęciu działań mających na celu zaspokojenie roszczeń wynikających z ustanowionej na tym statku hipoteki morskiej. Kodeks morski dopuszcza wprowadzenie wierzyciela hipotecznego w posiadanie statku, na jego wniosek, przy udziale komornika. Realizacja uprawnienia do przejęcia posiadania statku może być podjęta przez wierzyciela hipotecznego w razie wystąpienia określonych okoliczności wskazanych w kodeksie morskim (sytuacja, w której właściciel statku nie zaspokaja zabezpieczonej hipoteką morską wierzytelności) lub przewidzianych przez strony w umowie. Strony mogą w ramach przysługującej im swobody umów samodzielnie określić okoliczności, które uprawniają wierzyciela do skorzystania z uprawnienia do pozaegzekucyjnego zaspokojenia. Sprzedaż statku w budowie obciążonego pozaegzekucyjną hipoteką morską może nastąpić na wniosek wierzyciela hipotecznego po upływie terminu zaspokojenia wierzytelności.

Złożony w przewidzianej prawem formie (pisemnej, z podpisem notarialnie poświadczonym) wniosek o dokonanie sprzedaży podlega ujawnieniu w rejestrze okrętowym po upływie terminu pozostawionemu właścicielowi statku na zaspokojenie wierzyciela hipotecznego lub wystąpienie z powództwem o ustalenie, że wierzytelność nie istnieje albo nie jest wymagalna w całości lub w części. Sprzedaż powinna być przeprowadzona przez notariusza lub komornika. Jeśli umowa nie zawiera w tej kwestii żadnych postanowień, wyboru dokonuje wierzyciel hipoteczny. Kodeks morski wskazuje, że sprzedaż pozaegzekucyjna

⁴⁵ Zob. art. 189 k.p.c.

⁴⁶ Zob. I. Zużewicz-Wiewiórska, *Prawa rzeczowe...*, *op.cit.*

powinna nastąpić w terminie 30 dni, licząc od dnia złożenia przez wierzyciela hipotecznego wniosku o dokonanie sprzedaży. Tryb sprzedaży nie został określony przez ustawodawcę⁴⁷. W pierwotnych zamierzeniach uregulowanie hipoteki pozaegzekucyjnej (morgieczowej) miało znaleźć swoje rozwinięcie w przepisach wykonawczych do ustawy, które wskazywały na tryb sprzedaży statku w formie licytacji publicznej⁴⁸. Ostatecznie jednak zrezygnowano z wprowadzenia do kodeksu morskiego delegacji ustawowej do wydania rozporządzenia. Strony mogą zatem samodzielnie określić sposób, w jaki nastąpi sprzedaż statku. W razie braku postanowień umownych w tym zakresie wybór powinien należeć do wierzyciela. Poszanowanie dobrych obyczajów w relacjach pomiędzy wierzycielem hipotecznym a dłużnikiem powinno przesądzać na rzecz aukcji lub przetargu. Warto wspomnieć, że w prawie kanadyjskim dotyczącym morgieczy (*maritime mortgages*) obowiązuje zasada, zgodnie z którą na wierzycielu hipotecznym spoczywa obowiązek podejmowania działań w dobrej wierze w celu uzyskania najlepszej możliwej ceny za statek. Niedopełnienie tego obowiązku może narazić go na odpowiedzialność odszkodowawczą w stosunku do dłużnika⁴⁹. Obowiązkiem wierzyciela podejmującego czynności w celu wykonania uprawnienia do sprzedaży statku jest zawiadomienie wszystkich pozostałych wierzycieli hipotecznych. Zawiadomienie powinno mieć formę pisemną i nastąpić z wyprzedzeniem co najmniej 7 dni przed datą sprzedaży. Uchybienie obowiązkowi zawiadomienia może narazić wierzyciela morgieczowego na odpowiedzialność za wynikłą z tego tytułu szkodę w stosunku do pozostałych wierzycieli hipotecznych. Brak zawiadomienia nie wpływa natomiast na ważność dokonanej sprzedaży, ani nie daje pozostałym wierzycielom podstawy do wzruszenia skuteczności zawartej umowy sprzedaży⁵⁰. Ustawodawca zrównał co do skutków prawnych sprzedaż statku zrealizowaną w trybie pozaegzekucyjnym ze sprzedażą dokonaną w drodze sądowego postępowania egzekucyjnego⁵¹. Sprzedaż statku prowadzi do przeniesienia własności statku na nabywcę, a nabycie w wyniku przeprowadzonej pozaegzekucyjnej sprzedaży statku obciążonego hipoteką morską następuje bez obciążeń⁵².

Uregulowanie hipoteki morskiej w prawie morskim zmieniało się w ślad za postępującymi przemianami gospodarczymi i społecznymi, wpływającymi na jej funkcjonowanie w obrocie morskim. Rozbudowywane stopniowo przepisy

⁴⁷ Uregulowanie pozaegzekucyjnej sprzedaży przedmiotu zastawu rejestrowego w ustawie o zastawie rejestrowym i rejestrze zastawów jest w tej materii bardziej precyzyjne. Art. 24 ustawy wyraźnie określa, że sprzedaż ma nastąpić w drodze przetargu publicznego.

⁴⁸ Zob. M.H. Kozłowski, *Ewolucja przepisów o hipotece...*, *op.cit.*, s. 56.

⁴⁹ *Weir and Lewisporte Shipyards Ltd. v. Bank of Nova Scotia* (1979), 30 Nfld. and P.E.I.R. 223 (Nfld. S.C. T.D.); *Bank of Scotland v. Nel (The)*, (2001) 1 F.C. 408; *Gulf and Fraser Fishermen's Credit Union v. Calm C Fish Ltd. (The Calm C)*, (1975) 1 Lloyd's L.R. 188 (B.C.C.A.); cyt. za E. Gold, A. Chircop, H. Kindred, *Maritime Law*, Toronto 2003, s. 250.

⁵⁰ I. Zuzewicz-Wiewiórska, *Prawa rzeczowe...*, *op.cit.*

⁵¹ Art. 86 § 4 k.m.

⁵² Zob. art. 999 i 1000 k.p.c. Na podstawie art. 86 k.m. w zw. z art. 1003 § 2 k.p.c. następuje wykreślenie wszystkich hipotek obciążających statek.

nie zapewniły jednak hipotece morskiej w pełni autonomicznego bytu prawnego. Poddana przez ustawodawcę uregulowaniu ustawy o księgach wieczystych i hipotece, w odniesieniu do hipoteki pozaegzekucyjnej wykazuje duże podobieństwo do rozwiązań prawnych przyjętych na gruncie ustawy o zastawie rejestrowym i rejestrze zastawów. Wejście w życie w 2011 r. nowelizacji ustawy o księgach wieczystych, wprowadzającej istotne zmiany o znaczeniu systemowym, wsparte doświadczeniami, nierzadko problematycznymi, funkcjonowania hipoteki morskiej w Polsce skłania do zrewidowania dotychczasowego uregulowania hipoteki morskiej. W celu opracowania pożądanego modelu hipoteki morskiej konieczne jest jej uaktualnienie i usunięcie niedostatków, które blokują efektywne wykorzystanie instytucji hipoteki morskiej, także jako hipoteki na statku w budowie.

IWONA ZUŻEWICZ-WIEWIÓRSKA

MORTGAGE ON SHIPS UNDER CONSTRUCTION: SUBSTANTIVE LAW (Summary)

The article reviews current substantive law regarding mortgage on ships under construction.

According to Polish Maritime code, mortgage on ships under construction may take form either of standard ship mortgage or ship mortgage accompanied with a collateral deed. The author discusses also recent amendments to the Polish Law on Land Registers and Mortgage, passed in 2009 and in force since 2011, as these may influence ship mortgage. Furthermore, since there is notable interconnection between ship mortgage and registered lien on ship parts and equipment to be fitted on board, the article also covers Law on Registered Lien and Register of Liens.

The author advocates amendments aiming for improved effectiveness of regulations on ship mortgage.