

MIROSLAW H. KOZIŃSKI

## KONCEPCJA UZUPEŁNIENIA PRZEPISÓW PROJEKTU NOWEGO KODEKSU MORSKIEGO W ZAKRESIE ZABEZPIECZENIA WYKONANIA ZOBOWIĄZAŃ

### WPROWADZENIE

W 2012 r., w ramach prac Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego, autor przygotował projekt przepisów uzupełniających dział VI części ogólnej projektu kodeksu morskiego. Projekt części ogólnej nowego k.m. został opracowany przez autora już w 2009 r.<sup>1</sup>. Starając się od dawna popularyzować prace Komisji, autor prezentuje także i ten najnowszy projekt.

Początkowo wydawało się celowe uzupełnienie części ogólnej jedynie o instytucję morskiego prawa zatrzymania, ale później autor poszerzył swoją propozycję o sprawy związane integralnie z wykonaniem zobowiązań, to jest o: immunitet statku państwowego, areszt statku i egzekucję ze statków morskich.

Podczas wstępnych dyskusji nad propozycjami autora zasugerowano, by wzorem dotychczasowych regulacji (postępowanie w sprawie funduszu ograniczenia odpowiedzialności) przepisy proceduralne o areszcie i egzekucji umieścić w końcowej części k.m. Pogląd ten miał uzasadnienie przy założeniu, przyjętym w momencie formułowania dotychczasowych przepisów, że należy dążyć do utrzymania w k.m. wyłącznie regulacji cywilnoprawnych o charakterze materialnoprawnym. Zakładano, że z czasem przepisy o postępowaniu funduszym zasilą k.p.c. Obecnie nowy k.m. nie zakłada już takiej jednolitości, a wręcz podejmuje ryzyko przeniesienia z k.p.c. części morskich regulacji procesowych do kodyfikacji morskiej. Należy sądzić, że nie da się utrzymać wyłącznie prywatnoprawnego charakteru k.m. i pewne regulacje publicznoprawne (zwłaszcza procesowe) powinny się w nim znaleźć.

Prezentowane w tym opracowaniu przepisy o immunitecie, areszcie i egzekucji nie wymagają obszerniejszego komentarza, gdyż w zasadzie są oparte na istniejącym stanie prawnym. Istotną zmianą jest odstępianie w przepisach egzekucyjnych od anachronicznego pomysłu traktowania statku morskiego wpisa-

---

<sup>1</sup> Zob. M.H. K o z i ń s k i, *Projekt przepisów części ogólnej nowego Kodeksu morskiego*, Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego, Gdynia 2009 oraz *idem*, *Sugestie legislacyjne dotyczące nowego Kodeksu morskiego*, [w:] *Współczesne problemy prawa. Księga Pamiątkowa dedykowana Profesorowi Jerzemu Młynarczykowi*, Gdynia 2011, s. 131 i nast.

nego do rejestru okrętowego jako nieruchomości. Egzekucja z nieruchomości znacznie utrudnia wydobycie należności od kontrahentów morskich. Większego uzasadnienia wymaga wprowadzenie do k.m. instytucji morskiego prawa zatrzymania.

## 1. CELOWOŚĆ WPROWADZENIA PRAWA ZATRZYMANIA

Prawo zatrzymania jest instytucją mało znaną i w związku z tym niezrozumiałą. W polskiej nauce prawa praktycznie tylko dwóch autorów w ostatnich 25 latach poświęciło prawu zatrzymania obszerniejsze opracowania<sup>2</sup>. *Ius retentionis* należy do instytucji prawa zobowiązań, których początki sięgają prawa rzymskiego. Różne formy prawa zatrzymania stanowią trwały element większości systemów prawnych.

Niewątpliwie zasadniczym kryterium przydatności danej instytucji prawnej jest jej praktyczne wykorzystanie. Wyznacznikiem praktycznego wykorzystania jest głównie orzecznictwo sądowe. Z przeglądu polskiej judykatury można wysnuć wniosek, że *ius retentionis* stosowane bywa rzadko, można powiedzieć, że wręcz sporadycznie.

Na wstępie trzeba zauważyć, że rozumienie prawa zatrzymania zarówno w dawnym prawie, jak i współcześnie nie jest jednolite. Pod pojęciem prawa zatrzymania rozumie się wszelkie zbliżone funkcjonalnie instytucje prawne. W prawie morskim wiele zamieszania wprowadza powszechne stosowanie zbiorczego określenia aresztu statku, które obejmuje tak różne formy zatrzymania, jak: administracyjna, inspekcyjna, egzekucyjna, zabezpieczająca, a także właściwe *ius retentionis*. Należy również mieć na uwadze, że za prawo zatrzymania niektórzy autorzy uznają ponadto zatrzymanie umowne, określane przez kontrahentów w sposób odbiegający od obowiązujących przepisów, zgodnie z zasadą wolności umów. Zwłaszcza obrót handlowy wykształcił szereg tego typu klauzul umownych. Nierzadko podstawą stosowania zatrzymania jest zwyczaj handlowy.

Wydawać się może, że tak specjalistyczna instytucja prawa zobowiązań, jak *ius retentionis* jest niezależna od pozaprawnych uwarunkowań, *sit venia verbo*, natury ideologicznej. Niestety, podobnie jak i inne normy prawne, które odwołują się do inicjatywy samych zainteresowanych, eksponując aktywność uczest-

---

<sup>2</sup> 2. Zob. M.H. Koziński, *Prawo zatrzymania w zagranicznym obrocie handlowym*, Państwo i Prawo 1976, nr 12; *idem*, *Prawo zatrzymania w polskim kodeksie handlu międzynarodowego*, Komisja Ekspertów MTiGM ds. Kodeksu Handlu Międzynarodowego, Warszawa 1978; *idem*, *Ius retentionis w handlu morskim*, Problemy Prawne Handlu Zagranicznego 1984, t. 8; *idem*, *Formy zabezpieczenia rzeczowego w międzynarodowym obrocie gospodarczym*, Komisja do Spraw Reformy Prawa Cywilnego MS, Warszawa 1987; *idem*, *Prawo zatrzymania w konwencji genewskiej o przywilejach i hipotekach morskich z 1993 r.*, Prace Wydziału Nawigacyjnego WSM w Gdyni 1995, nr 1; *idem*, *Prawo zatrzymania (ius retentionis) w morskim obrocie handlowym*, Gdynia 1998; *idem*, *Handlowe prawo zatrzymania (ius retentionis) - przeszłość, stan obecny, przyszłość*, Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Bankowej w Gdańsku 2003, nr 2; T. Wiśniewski, *Prawo zatrzymania w kodeksie cywilnym*, Warszawa 1999.

ników obrotu, a tym samym ograniczając omnipotencję państwa, prawo zatrzymania w dawnych krajach socjalistycznych nie było preferowane. Widać to wyraźnie w orzecznictwie sądowym. Tylko władza państwowa miała monopol na wymierzanie sprawiedliwości i zgodne z prawem wymuszanie realizacji praw podmiotowych. Między innymi dlatego z takim trudem rozwijało się sądownictwo polubowne, tak powszechne w gospodarce rynkowej. Polskie prawo cywilne przez lata marginalizowało pomoc własną, czyli dozwolone przez prawo użycie przymusu fizycznego w celu ochrony praw podmiotowych nie przez właściwy organ władzy państwowej, lecz przez samego uprawnionego lub inne osoby (samoobrona i stan wyższej konieczności).

Tak zwana samopomoc *sensu stricto* była uznawana za jaskrawy wyłom w unormowaniach prawa cywilnego, bowiem w zasadzie niedopuszczalne było zaspokajanie lub zabezpieczanie roszczeń własnym działaniem. Wszystko to czyniło z prawa zatrzymania instytucję, która stopniowo zanikała w praktyce obrotu. Wydaje się, że obecnie w wolnokonkurencyjnej gospodarce, której podstawą jest inicjatywa prywatna, należy na uznaną przez prawo samopomoc spojrzeć zdecydowanie inaczej. Wyraźny kryzys sądownictwa państwowego, przejawiający się w przewlekłości i znacznych kosztach postępowania, nieefektywności egzekucji, a z drugiej strony coraz większe ryzyko podejmowanych czynności cywilnoprawnych, co wymaga różnych sposobów zabezpieczenia, zdaje się wyjątkowo aktualizować nie tylko prawo zatrzymania, lecz także inne formy dozwolonej samopomocy. Szczególnie w stosunkach regulowanych przez k.m. istnieje zjawisko, które określa się jako ograniczoną realność roszczeń. Wydaje się, że tworząc nowe polskie prawo morskie, trzeba spróbować w części ogólnej k.m. przeciwdziałać temu zjawisku. Należy dać praktyce skuteczne instrumenty wymuszające wykonanie zobowiązań.

Zasadniczym powodem podjęcia przez autora – po raz kolejny – problematyki prawa zatrzymania jest uchylene dotychczasowych przepisów o handlowym prawie zatrzymania zawartych w k.h. z 1934 r., utrzymanych w mocy na podstawie przepisów wprowadzających k.c. z 1964 r. Uchwalony 15.09.2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz.U. Nr 94, poz. 1037, z późn. zmian.) w art. 631 stwierdza, że tracą moc wszystkie obowiązujące do tej pory przepisy k.h., z wyjątkiem przepisów dotyczących firmy i prokury. Autor uważa, że jest to nie w pełni przemyślane zubożenie katalogu instytucji służących zabezpieczeniu wykonania zobowiązań o – mające w polskim systemie prawa wieloletnią tradycję – handlowe prawo zatrzymania (art. 518–524 dawnego k.h.).

Nic nie wskazuje na to, by do k.c. zostały przeniesione dotychczasowe regulacje dotyczące handlowego *ius retentionis*. Nie widać w pracach legislacyjnych jakiegokolwiek zainteresowania udoskonalaniem przepisów o prawie zatrzymania na potrzeby obrotu gospodarczego. Może się przeto okazać, że w prawie polskim na trwale zabraknie handlowego prawa zatrzymania, instrumentu zweryfikowanego praktyką obrotu handlowego. Dlatego autor pragnie zainteresować prawem zatrzymania Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego. Przy tej

okazji chciałby uzupełnić także inne przepisy autorskiego projektu części ogólnej nowego k.m. – w kontekście wspomnianego wyżej przeciwdziałania ograniczonej realności roszczeń w morskim obrocie handlowym.

## 2. MORSKIE PRAWO ZATRZYMANIA W TRADYCJI I OBECNYCH REGULACJACH

Mając na uwadze powiązanie przedmiotowych rozważań głównie z obrotem handlowym i morskim, należy podkreślić, że wydaje się, iż prawo zatrzymania zostało wprowadzone do prawa rzymskiego pod wpływem prawa hellenistycznego, w tym greckiego prawa morskiego. Widać to wyraźnie w rzymskich stosunkach morskich, w których stosowano m.in. prawo rodyjskie (*lex Rhodia de iactu*). Najstarszą instytucją prawa morskiego jest awaria wspólna, która przetrwała do chwili obecnej. Na marginesie autor pragnie zauważyć, że w nowym k.m. awaria wspólna powinna być utrzymana. KKPM na razie nie rozważała tej kwestii. Uczestnik wyprawy morskiej, którego ładunek wyrzucono za burtę w ramach awarii wspólnej, mógł za pomocą *actio locati* dochodzić swego roszczenia od przewoźnika morskiego, ten zaś na mocy *actio conducti* żądał stosunkowego wynagrodzenia związanej z tym szkody od tych swoich kontrahentów, których ładunki zostały ocalone i szczęśliwie dotarły do portu przeznaczenia. Przewoźnikowi morskiemu przysługiwało prawo zatrzymania wspomnianych ładunków do czasu wynagrodzenia szkody przez ich właścicieli.

Morskie prawo zatrzymania stosowane było powszechnie w XV w., co znalazło wyraz w pochodzącym z 1494 r. *Lo Libre del Consolat de Mar*. Konsulat Morski należy do pomnikowych źródeł prawa morskiego. Ujmuje on w formie pisanej „dobre urządzenia” i zwyczaje dotyczące stosunków morskich, jest kompilacją zwyczajów i różnorodnych wcześniejszych zbiorów prawa morskiego, stał się źródłem, z którego czerpali wszyscy ustawodawcy morscy czasów nowożytnych. W Konsulacie jest wiele regulacji odnoszących się do *ius retentionis*.

Rozdział LXXXII *O obowiązkach patrona wobec kupca, który frachtuje od kwintala przewiduje m.in.:*

„Kupiec musi zapłacić fracht bez jakiegokolwiek sprzeciwu, a każdy patron statku ma prawo zatrzymać, dla zabezpieczenia frachtu, towary o wartości równej poczwórnej wysokości należnego frachtu”.

Rozdział CCLXX *O warunkach zapłaty frachtu przewiduje m.in.:*

„Jeżeli patron statku, który zawarł z kupcem lub kupcami umowę o przewóz, przybędzie do miejsca, gdzie powinien towary wyładować i jeżeli w umowie nie ustalono dnia i nie oznaczono terminu, w jakim kupcy powinni należny fracht zapłacić, patron może zatrzymać wszystkie towary i nie pozwolić na ich wyła-

dowywanie, dopóki kupcy nie zabezpieczą mu zapłaty umówionego, w czasie zawierania umowy, frachtu w określonym dniu lub do określonego terminu”.

Rozdział CCLXXV *O tym, jak można zatrzymać towary za fracht lub ich się rzec przewiduje m.in.:*

„Jeżeli statek zafrachtowano na podróż zamorską (...) kupcy zobowiązani są zapłacić patronowi statku fracht zgodnie z zawartą umową. Gdyby zaś zapłacić go nie chcieli, patron może zatrzymać towary wartości odpowiadającej wysokości frachtu lub nawet wyższej, a pisarz może również to uczynić w imieniu patrona”.

Szczegółowe omówienie prawa zatrzymania związanego z obrotem morskim wymagałoby obszernych rozważań. Autor poświęcił tej instytucji odrębne opracowania. Morskie prawo zatrzymania, jeśli chodzi o mechanizm działania i funkcje, niewiele się różni od cywilnego i handlowego *ius retentionis*. Wydaje się jednak, że jego zasadniczą cechą jest lakoniczność regulacji, co wymaga przy jego stosowaniu korzystania z przepisów prawa cywilnego. Dzisiaj nie ma bowiem możliwości posłużenia się w obrocie morskim handlowym prawem zatrzymania. Proponowana regulacja w k.m. uniezależniłaby morskie prawo zatrzymania, tworząc z niego odrębną instytucję prawa morskiego.

Obecnie morskie prawo zatrzymania to głównie prawo zabezpieczające roszczenia przewoźnika morskiego. Normuje je art.149 k.m. w sposób następujący:

„§ 1. Przewoźnik może odmówić wydania ładunku i zatrzymać go aż do zapłaty lub zabezpieczenia przez odbiorcę przypadających na niego należności z przewozu danego ładunku, a także należnego od ładunku udziału w awarii wspólnej i wynagrodzenia za ratownictwo.

§ 2. Przewoźnik, który wydał ładunek odbiorcy, traci prawo dochodzenia od frachtującego roszczeń wymienionych w § 1”.

Jak wspomniano, regulacja prawa zatrzymania w k.m. jest niepełna, wymaga z jednej strony sięgania do wielu przepisów k.m., np. jeśli chodzi o określenie „należności z przewozu”. Można ponadto zauważyć swoistą symbiozę prawa zatrzymania i przywilejów na ładunku. Artykuł 156 § 2, pkt 2 i 4 k.m. uprzywilejowuje na ładunku te same wierzytelności, które zabezpiecza morskie *ius retentionis*. Wydaje się, że specyficzną funkcją morskiego prawa zatrzymania jest umożliwienie wykonania przywileju morskiego, zaś przywilej daje możliwość zaspokojenia się z zatrzymanego ładunku. Równie nietypowe jest uregulowanie § 2 art. 149 k.m., które czyni z morskiego prawa zatrzymania instytucję nie tylko dającą „ekonomiczną” podstawę zabezpieczenia roszczenia, lecz także nadaje mu specyficzną funkcję materialnoprawnego zagwarantowania określonych roszczeń.

Drugi rodzaj morskiego prawa zatrzymania statuuje art. 1 pkt 2 protokołu podpisania konwencji brukselskiej z 10.04.1926 r. o ujednoczeniu niektórych zasad odnoszących się do przywilejów i hipotek morskich. Jest jednak dość wątpliwe, mimo wyraźnego brzmienia samego protokołu, czy unormowane w nim prawo zatrzymania obowiązuje w Polsce *ex proprio vigore*, bowiem brakuje jakiegokolwiek przepisu wprowadzającego do naszego prawa wewnętrznego tego typu *ius retentionis*. Szczegółowej implementacji wymagałaby zwłaszcza specyficzna samopomocowa forma zaspokojenia z przedmiotu zatrzymania. W tym przypadku wyraźnie brakuje dawnych przepisów k.h. Prawo zatrzymania z tej konwencji służy „zarządom portów, doków, latarni morskich i dróg żeglownych, które dokonały usunięcia wraku lub innych przedmiotów utrudniających żeglugę, albo które są wierzycielami z tytułu opłat portowych lub z tytułu szkód wyrządzonych z winy statku”. W takich wypadkach wspomniane podmioty mają prawo zatrzymania na statku, wraku i innych przedmiotach oraz mogą je sprzedać i zaspokoić się z uzyskanych sum z pierwszeństwem przed innymi wierzycielami.

Za przykład prawa zatrzymania należy uznać także art. 183 § 2 k.m. Przepis dotyczy zabezpieczenia roszczeń przewoźnika morskiego na bagażu pasażera. Jak się wydaje, jest to zatrzymanie pozwalające na realizację ustawowego prawa zastawu, które służy przewoźnikowi morskiemu na zabezpieczenie roszczeń z umowy przewozu.

Kolejnym rodzajem morskiego prawa zatrzymania jest określona w art. 245 § 3 k.m. możliwość zabezpieczenia roszczenia ratującego o wynagrodzenie za ratownictwo oraz zwrot kosztów poniesionych za zachowanie, oszacowanie i sprzedaż uratowanego mienia:

„Art. 245 § 3. Z tytułu roszczenia o wynagrodzenie za ratownictwo oraz zwrot kosztów poniesionych za zachowanie, oszacowanie i sprzedaż mienia przysługuje ratującemu prawo zastawu na mieniu uratowanym, a na przedmiotach objętych przez niego w posiadanie w związku z ratownictwem – również prawo zatrzymania, aż do złożenia przez dłużnika zabezpieczenia”.

Prawo zatrzymania zabezpieczające te roszczenia przysługuje wyłącznie na przedmiotach objętych przez ratującego w posiadanie w związku z ratownictwem. Prawo to jest skuteczne aż do złożenia przez dłużnika zabezpieczenia. Redakcja tego przepisu budzi poważne wątpliwości. Ze zdania drugiego może bowiem wynikać, że prawo zatrzymania jest skuteczne mimo uiszczenia należności z tytułu roszczeń ratownika, gdyż tylko ich zabezpieczenie powoduje wygaśnięcie tego prawa. Sądzić jednak trzeba, że taka wykładnia literalna wspomnianej normy jest nie do pogodzenia z funkcją prawa zatrzymania.

Bardzo charakterystycznym dla prawa morskiego rodzajem prawa zatrzymania jest prawo służące budowniczym statków oraz dokonującym ich remontów. To specyficzne morskie *ius retentionis* występuje zarówno w konwencji bruk-

selskiej z 1926 r., jak i w nowej konwencji genewskiej o przywilejach i hipotekach morskich z 1993 r. Konwencja genewska tylko w jednym przepisie normuje prawo zatrzymania (*right of retention*). Artykuł 7 konwencji ma następujące brzmienie:

1. *Each State Party may grant under its law a right of retention in respect of a vessel in the possession of either:*

*a/ a shipbuilder, to secure claims for building of the vessel;*

*or*

*b/ a shiprepairer, to secure claims for repair, including reconstruction of the vessel, effected during such possession.*

2. *Such right of retention shall be extinguished when the vessel ceases to be in the possession of the shipbuilder or shiprepairer, otherwise than in consequence of an arrest or seizure.*

Omawianie cytowanego przepisu należy zacząć od stwierdzenia, że w odróżnieniu od innych instytucji, które reguluje konwencja (*mortgages, hypothèques and registrable charges of the same nature, maritime liens*), podlegających jej przepisom *ipso iure*, prawo zatrzymania sformułowane przez konwencję nie jest instytucją obligatoryjną. Poszczególne państwa same mogą zdecydować o przyznaniu w swoim prawie wewnętrznym morskiego *ius retentionis*. Z treści konwencji nie wynika, w jakim zakresie do tak wprowadzonego prawa zatrzymania mają zastosowanie jej pozostałe postanowienia. Wydaje się zatem, że państwa mają pełną swobodę w kształtowaniu, opierając się na art. 7, np. możliwości zaspokojenia z przedmiotu zatrzymania i innych istotnych dla tej instytucji kwestii.

Konwencyjne prawo zatrzymania ma wyjątkowo ograniczony zakres przedmiotowy i przedmiotowy. Przysługuje ono jedynie budowniczemu statku, przy czym warto zwrócić uwagę, że jest to określenie znacznie szersze niż „stocznia”, i osobie dokonującej napraw na statku, nawet daleko idących i polegających na rekonstrukcji statku.

Warunkiem *sine qua non ius retentionis* jest posiadanie statku. Utrata posiadania powoduje, że nie ma możliwości stosowania prawa zatrzymania; jak się wydaje, twórcom konwencji chodzi o posiadanie w rozumieniu klasycznym. Zapewne bardziej celowe byłoby posłużenie się instytucją dzierżenia, wzorem handlowego prawa zatrzymania.

Wydanie statku, które jest jednym z najważniejszych obowiązków stoczni, stanowi moment przeniesienia posiadania statku na jego nabywcę. Wydawać się więc może, że budowniczemu statku praktycznie do tego momentu służy prawo zatrzymania, ale należy jeszcze raz przypomnieć zasadę, że *ius retentionis* służy na rzeczy cudzej. Nasuwa się zatem problem własności budowanego statku. Najczęściej – zdaniem J. Młynarczyka – gdy zamawiający dostarcza materiałów do budowy statku, od momentu powstania *res nova* staje się on jego właścicielem. Nie zawsze jednak tak jest – zdarzają się liczne wypadki, gdy arma-

tor dostarcza tylko niektórych elementów przyszłego statku. Kwestia własności budowanego statku należy do najbardziej kontrowersyjnych zagadnień związanych z umowami o budowę statku morskiego. Może to mieć poważny wpływ na praktyczne stosowanie prawa zatrzymania z konwencji genewskiej, zgodnie z przepisami o prawie zatrzymania w większości państw.

Można domniemywać, że twórcom omawianego rozwiązania zależało na tym, by w ustawodawstwie wewnętrznym poszczególne państwa ominęły wspomniane wyżej trudności, wyraźnie dopuszczając np. zatrzymanie statku będącego jeszcze własnością stoczni dla wymuszenia zapłaty należności z tytułu budowy statku, ale z samej konwencji to nie wynika.

Niezwykle ograniczony jest zakres przedmiotowy omawianego prawa zatrzymania, albowiem obejmuje on wyłącznie statek (*vessel*). Zatem nie można zatrzymać „statku w budowie” chociaż ta konstrukcja prawna już się przyjęła w prawie morskim. Wydaje się, że nie można także zatrzymać przynależności statku, co mogłoby wymusić na armatorze odpowiednie zachowanie. Trudno uznać te rozwiązania za właściwe.

Równie wąsko ujmuje się zakres roszczeń, które mogą posłużyć jako podstawa zatrzymania statku. W przypadku budującego statek chodzi wyłącznie o roszczenia z tytułu budowy, a więc np. nie wchodzi tu szkody związane z przedmiotem zatrzymania. Podobnie w odniesieniu do remontującego chodzi wyłącznie o roszczenia z tytułu naprawy.

Nie sposób ustrzec się przed refleksją, że prawo zatrzymania nie pasuje do konwencji, że jest obcym „wtrętem”, a także instytucją prawną zdecydowanie niedopracowaną legislacyjnie. Nie ma w żadnym przepisie określenia relacji tego prawa do innych instytucji regulowanych konwencją. Nie wiadomo, czy i na ile inne przepisy konwencji stosuje się do regulowanego w art. 7 morskiego prawa zatrzymania. Nie chcąc wracać do sygnalizowanych wyżej kontrowersji w nauce prawa co do charakteru prawnego prawa zatrzymania, można zauważyć, iż nie ulega żadnej wątpliwości, że konwencja genewska stanowi *ius retentionis* jako prawo względne, obligacyjne, niepodlegające rejestracji, skuteczne wyłącznie w stosunkach między budującym lub remontującym statek a jego właścicielem. Jest to zupełne przeciwieństwo innych instytucji konwencyjnych.

Trudno obecnie powiedzieć, jaki wpływ na prawo morskie będzie miała konwencja genewska z 1993 r. Prawdopodobnie podzieli ona los konwencji brukselskich z 1967 r., które nigdy nie weszły w życie. Gdyby jednak Polska rozważyła jej ratyfikację (była o tym mowa na posiedzeniu KKPM), to w zakresie prawa zatrzymania należy zwrócić uwagę na to, że wprowadzenie omawianego typu morskiego prawa zatrzymania wymagałoby wydania przepisów wewnętrznych, które nadałyby mu bardziej jednoznaczny charakter, umożliwiający jego realne zastosowanie, m.in. bezegzekucyjny sposób zaspokojenia z przedmiotu zatrzymania. Nie wydaje się, by warto było formułować takie przepisy tylko dla prawa zatrzymania z konwencji genewskiej. Raczej należałoby unormować kompleksowo morskie prawo zatrzymania, które mogłoby sta-



nowić podstawę różnych form morskiego *ius retentionis*. W tym duchu przygotowany jest poniższy projekt.

Na koniec można dodać, w kontekście aktualnych prac KKPM, że prawo zatrzymania (*retention of goods*) znają także reguły rotterdamskie. Artykuł 49 RR formułuje to prawo bardzo ogólnie:

*Nothing in this Convention affects a right of the carrier or a performing party that may exist pursuant of the contract of carriage or the applicable law to retain the goods to secure the payment of sums due.*

### 3. PROJEKT PRZEPISÓW KODEKSU CYWILNEGO O HANDLOWYM PRAWIE ZATRZYMANIA Z 2003 ROKU

Przed omówieniem projektu odpowiednich przepisów nowego k.m. autor pragnie zaprezentować wcześniejszy projekt uzupełnienia k.c. Projekt ten, który został opublikowany<sup>3</sup>, wzoruje się głównie na dawnym handlowym prawie zatrzymania, uznając je za najdoskonalszą formę *ius retentionis*. Nie znaczy to jednak, że w k.c. nie powinno być prawa zatrzymania w jego dotychczasowej wersji. Wydaje się jednak, że wzorem profesjonalizacji np. umowy agencyjnej, można by było stworzyć obok art. 461 k.c. handlową odmianę prawa zatrzymania.

Podstawowe założenia projektu były następujące:

- 1) przepisy nie powinny być zbyt obszerne; powinny zawierać definicję, zakres przedmiotowy i podmiotowy oraz sposób wykonywania prawa zatrzymania;
- 2) proponowane rozwiązania powinny być skorelowane z innymi normami;
- 3) *stoppage in transitu* powinno się mieścić w ramach handlowego prawa zatrzymania na zasadzie *argumentum a maiori ad minus*;
- 4) należy przyjąć zdecydowanie koncepcję obligacyjnego prawa zatrzymania;
- 5) prawo zatrzymania powinno być akcesoryjne, uzależnione od istnienia ważnej i zaskarżalnej wierzytelności;
- 6) należy rozluźnić zasadę *connexitas* albo wręcz od niej odstąpić, przyjmując koncepcję *ius retentionis ex dispari causa*;
- 7) przepisy powinny zawierać uregulowanie bezegzekucyjnego trybu zaspokojenia z rzeczy zatrzymanej;
- 8) do wykonania prawa zatrzymania wystarczy dzierżenie rzeczy;
- 9) przedmiotem zatrzymania powinny być rzeczy ruchome i papiery wartościowe;
- 10) nie powinno być możliwe zatrzymanie na prawach, nawet tych, które są stwierdzone dokumentem; zatrzymanie papieru wartościowego nie po-

<sup>3</sup> Zob. M.H. K o z i ń s k i, *Handlowe prawo zatrzymania (ius retentionis)...*, *op.cit.*, s. 99.

winno być traktowane jako zatrzymanie na prawach w nim inkorporowanych;

- 11) nie można zatrzymać rzeczy osoby trzeciej;
- 12) zatrzymanie i zaspokojenie z przedmiotu zatrzymania powinno być prawem, a nie obowiązkiem wierzyciela;
- 13) prawo zatrzymania będzie stosowane do zatrzymania ładunków w obrocie morskim, towarów w handlu międzynarodowym; może być stosowane zarówno w wewnętrznym, jak i zagranicznym obrocie gospodarczym;
- 14) należy zastąpić pojęcie władania przedmiotem zatrzymania za pomocą papierów towarowych pojęciem władania za pomocą odpowiednich dokumentów; ułatwia to wydatnie zatrzymanie i uwzględnia powstawanie nowych dokumentów towarowych, co do których nie ma pewności, czy są papierami wartościowymi;
- 15) należałoby uznać nadużycie prawa zatrzymania za czyn nieuczciwej konkurencji, co powinno spowodować ograniczenie jego stosowania w sposób nieuzasadniony, np. w celu szykanowania kontrahenta.

### *PROJEKT UZUPEŁNIENIA PRZEPISÓW K.C.*

„Art. 461<sup>1</sup>. Wierzycielowi, będącemu przedsiębiorcą, w celu zabezpieczenia wymagalnej wierzytelności, pochodzącej z obrotu gospodarczego, służy prawo zatrzymania skuteczne w stosunku do dłużnika i jego wierzycieli, a także osób trzecich, które nabyły prawa na przedmiocie zatrzymania po powstaniu prawa zatrzymania.

Art. 461<sup>2</sup> § 1. Przedmiotem prawa zatrzymania mogą być rzeczy ruchome i papiery wartościowe, będące własnością dłużnika, które znajdują się we władaniu wierzyciela lub osoby trzeciej, władającej nimi w imieniu wierzyciela, bądź którymi może rozporządzać sam lub przez osoby działające w jego imieniu za pomocą właściwych dokumentów.

§ 2. Przedmiotem prawa zatrzymania mogą być również rzeczy i papiery wartościowe będące własnością wierzyciela, jeżeli jest on zobowiązany do wydania ich dłużnikowi.

§ 3. Wyłączone spod zatrzymania są przedmioty, którymi wierzyciel włada w związku z czynem niedozwolonym oraz odnośnie do których przyjął zlecenie dłużnika, stojące w sprzeczności z wykonaniem prawa zatrzymania.

Art. 461<sup>3</sup>. W przypadku ogłoszenia upadłości dłużnika albo stwierdzenia w sposób niebudzący wątpliwości jego niewypłacalności prawo zatrzymania przysługuje na zabezpieczenie wszelkich wierzytelności dłużnika, nawet jeszcze niewymagalnych. Zlecenie dłużnika, o którym mowa w przepisie poprzedzającym, przyjęte przed uzyskaniem informacji o jego niewypłacalności nie ma mocy prawnej.

Art. 461<sup>4</sup>. O dokonany zatrzymaniu wierzyciel jest zobowiązany zawiadomić dłużnika niezwłocznie, w sposób przyjęty w stosunkach danego rodzaju.

Art. 461<sup>5</sup> § 1. Poza zatrzymaniem służy wierzycielowi, w stosunku do wymagalnych wierzytelności, prawo zaspokojenia z przedmiotu zatrzymania, z pierwszeństwem przed osobami, w stosunku do których prawo zatrzymania jest skuteczne.

§ 2. Zaspokojenie następuje poprzez sprzedaż rzeczy zatrzymanej. Sprzedaży papierów wartościowych może na wniosek wierzyciela dokonać makler. Wartość papierów wartościowych dopuszczonych do publicznego obrotu ocenia się po kursie z końca dnia sprzedaży.

§ 3. Do sprzedaży przedmiotu zatrzymania stosuje się odpowiednio przepisy o sprzedaży przedmiotu zastawu rejestrowego.

Art. 461<sup>6</sup>. Prawo zatrzymania wygasa w przypadku, gdy dłużnik zaspokoił wierzyciela lub udzielił mu zabezpieczenia uznawanego za należyte w praktyce obrotu albo gdy wierzyciel utracił możliwość władania rzeczą zatrzymaną”.

## *PROJEKT UZUPEŁNIENIA PRZEPISÓW CZĘŚCI OGÓLNEJ NOWEGO KODEKSU MORSKIEGO*

### „Dział VI Immunitet statków państwowych i zabezpieczenie wykonania zobowiązań

#### Rozdział 1 Immunitet statków państwowych

Art. 31 § 1. Statki państwowe lub eksploatowane przez państwo i przeznaczone, w chwili powstania wierzytelności, wyłącznie do celów rządowych, niehandlowych korzystają z immunitetu.

§ 2. Immunitet polega na zakazie zajęcia, aresztu lub wszelkiej innej formy zatrzymania statku wskutek zarządzenia sądowego lub aktu innej władzy publicznej, mającego na celu wymuszenie wykonania zobowiązania.

§ 3. Immunitetem objęte są także ładunki przewożone na statkach, o których mowa w § 1.

§ 4. Do immunitetu statków państwowych o przynależności do państwa będącego stroną konwencji o immunitecie stosuje się postanowienia tej konwencji.

Art. 31<sup>1</sup> § 1. Wierzytelności z tytułu zderzeń, wypadków morskich, ratownictwa morskiego oraz awarii wspólnej nie są objęte immunitetem.

§ 2. Immunitet nie chroni w przypadku zastosowania morskiego prawa zatrzymania.

## Rozdział 2 Morskie prawo zatrzymania

Art. 31<sup>2</sup>. Wierzycielowi będącemu przedsiębiorcą, w celu zabezpieczenia wymagalnej wierzytelności, pochodzącej ze stosunków prawnych, o których mowa w art. 1 § 1 i 2 niniejszego kodeksu, służy prawo zatrzymania, skuteczne w stosunku do dłużnika i jego wierzycieli, a także osób trzecich, które nabyły prawa na przedmiocie zatrzymania po powstaniu prawa zatrzymania.

Art. 31<sup>3</sup> § 1. Przedmiotem prawa zatrzymania może być statek i inne rzeczy ruchome związane z jego eksploatacją, a także papiery wartościowe wykorzystywane w żegludze morskiej, będące własnością dłużnika, które znajdują się we władaniu wierzyciela lub osoby trzeciej, władającej nimi w imieniu wierzyciela, bądź którymi może dysponować [rozporządzać] sam lub przez osoby działające w jego imieniu za pomocą właściwych dokumentów.

§ 2. Przedmiotem prawa zatrzymania mogą być również rzeczy i papiery wartościowe będące własnością wierzyciela, jeżeli jest on zobowiązany do wydania ich dłużnikowi.

§ 3. Wyłączone spod zatrzymania są przedmioty, którymi wierzyciel włada w związku z czynem niedozwolonym oraz odnośnie do których przyjął zlecenie dłużnika, stojące w sprzeczności z wykonaniem prawa zatrzymania.

Art. 31<sup>4</sup>. W przypadku ogłoszenia upadłości dłużnika albo stwierdzenia w sposób niebudzący wątpliwości jego niewypłacalności prawo zatrzymania przysługuje do zabezpieczenia wszelkich wierzytelności dłużnika, nawet jeszcze niewymagalnych. Zlecenie dłużnika, o którym mowa w przepisie poprzedzającym, przyjęte przed uzyskaniem informacji o jego niewypłacalności nie ma mocy prawnej.

Art. 31<sup>5</sup>. O dokonany zatrzymaniu wierzyciel jest zobowiązany zawiadomić dłużnika niezwłocznie, w sposób przyjęty w stosunkach danego rodzaju.

Art. 31<sup>6</sup> § 1. Poza zatrzymaniem służy wierzycielowi, w stosunku do wymagalnych wierzytelności, prawo zaspokojenia z przedmiotu zatrzymania, z pierwszeństwem przed osobami, w stosunku do których prawo zatrzymania jest skuteczne.

§ 2. Zaspokojenie następuje przez sprzedaż rzeczy zatrzymanej. Sprzedaży papierów wartościowych może na wniosek wierzyciela dokonać makler lub bank.

§ 3. Do sprzedaży przedmiotu zatrzymania stosuje się odpowiednio przepisy o sprzedaży w trybie egzekucji z ruchomości.

Art. 31<sup>7</sup>. Prawo zatrzymania wygasa w przypadku, gdy dłużnik zaspokoił wierzyciela lub udzielił mu zabezpieczenia uznawanego za należyte w praktyce obrotu, albo gdy wierzyciel utracił możliwość władania rzeczą zatrzymaną.

Art. 31<sup>8</sup>. Przepisy niniejszego rozdziału stosuje się odpowiednio do zatrzymania związanego ze stosowaniem ustawowego prawa zastawu służącego przewoźnikowi na bagażu pasażera i ratującemu na mieniu uratowanym.

### Rozdział 3 Areszt statku<sup>4</sup>

Art. 31<sup>9</sup>. W stosunkach prawnych, o których mowa w art. 1 § 1 i 2 niniejszego kodeksu, stosuje się przepisy Kodeksu postępowania cywilnego o postępowaniu zabezpieczającym ze zmianami wskazanymi w poniższych artykułach.

Art. 31<sup>10</sup> § 1. Zabezpieczenie w formie obciążenia statku morskiego lub na statku w budowie hipoteką morską może zmierzać do zaspokojenia roszczenia.

§ 2. Właściciel lub armator statku, niebędący obowiązany, ma legitymację bierną do występowania w postępowaniu zabezpieczającym, mającym za przedmiot, należącym do niego lub eksploatowany przez niego, statek morski.

Art. 31<sup>11</sup> § 1. Do zajęcia statku w postępowaniu zabezpieczającym (areszt statku) stosuje się odpowiednio przepisy o przytrzymaniu statku w trybie egzekucyjnym. Areszt statku nie wyklucza wykorzystania przeciwko jego właścicielowi innych form zabezpieczenia.

§ 2. Areszt statku na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej może być zarządzony także w stosunku do statków o obcej przynależności oraz do statków, do których w związku z ich używaniem zabezpieczone roszczenie nie powstało, jeśli należą do tego samego dłużnika.

§ 2. Do aresztu statku o przynależności do państwa będącego stroną konwencji o areszcie statku stosuje się postanowienia tej konwencji.

Art. 31<sup>12</sup> § 1. Bezpodstawny areszt statku pozwala domagać się od wnioskodawcy należytego odszkodowania.

§ 2. Niedopuszczalne jest aresztowanie statku na morzu albo w momencie planowanego wyjścia w morze.

Art. 31<sup>13</sup> § 1. Sąd wydaje postanowienie o zabezpieczeniu w formie aresztu statku w terminie 3 dni od daty wniesienia wniosku o udzielenie zabezpieczenia.

§ 2. Zabezpieczenie w formie aresztu statku upada, jeżeli właściciel statku zapewni wnioskodawcy inną formę zabezpieczenia, która zostanie przez niego przyjęta. Wnioskodawca niezwłocznie zawiadamia sąd, który wydał postanowienie w sprawie aresztu statku, o okolicznościach, które mogą spowodować upadek zabezpieczenia w formie aresztu statku, pod rygorem uznania aresztu statku za bezpodstawny.

§ 3. Sumę zabezpieczenia może złożyć do depozytu sądowego każdy, kto ma interes prawny w zwolnieniu statku z aresztu.

---

<sup>4</sup> Formułując przepisy o areszcie statku i egzekucji ze statków morskich, autor wykorzystał niektóre sugestie równoległe przygotowane dla Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego przez K. K o c h a n o w s k i e g o (*Areszt i egzekucja ze statku morskiego w nowym Kodeksie morskim*), zob. także *idem*, *Areszt i egzekucja ze statku morskiego. Uwagi de lege ferenda*, Prawo Morskie 2011, t. XXVII, s. 97 i nast.

## Rozdział 5 Egzekucja ze statków morskich

Art. 31<sup>14</sup>. Do egzekucji ze statków morskich stosuje się przepisy Kodeksu postępowania cywilnego o egzekucji z ruchomości ze zmianami wskazanymi w poniższych artykułach.

Art. 31<sup>15</sup> § 1. Egzekucja ze statku należy do komornika sądu, w którego okręgu statek znajduje się w chwili wszczęcia egzekucji.

§ 2. Egzekucja z udziału w statku należy do komornika sądu, w którego okręgu znajduje się port macierzysty statku.

Art. 31<sup>16</sup> § 1. Jednocześnie z wysłaniem dłużnikowi wezwania do zapłaty komornik zarządza przytrzymanie statku i ustanawia dozór nad statkiem. Dozoru nie może wykonywać sam dłużnik, a przytrzymany statek nie może być w żaden sposób eksploatowany.

§ 2. Statek jest zajęty z chwilą przytrzymania. O zajęciu należy zawiadomić dłużnika oraz właściciela statku, który nie jest dłużnikiem.

§ 3. Do protokołu zajęcia statku komornik dołącza opis i oszacowanie zajętego statku. Oszacowania wartości statku komornik dokonuje przy udziale biegłego.

§ 4. Zawiadomienie, o którym mowa w § 2, następuje przez doręczenie kapitanowi statku stosownych dokumentów. Gdy statek nie ma kapitana, jest opuszczony przez załogę, zawiadomienie doręcza się kapitanowi portu, w którym statek się znajduje, ze skutkiem doręczenia.

§ 5. Dyrektor właściwego urzędu morskiego i kapitan portu, w którym znajduje się przytrzymywany statek, na żądanie komornika udziela mu wszelkiej niezbędnej pomocy dla ułatwienia egzekucji.

Art. 31<sup>17</sup> § 1. Ogłoszenie o wszczęciu egzekucji komornik wywiesza w budynku sądowym i umieszcza na stronie internetowej Krajowej Rady Komorniczej oraz doręcza dyrektorom urzędów morskich z zaleceniem jego umieszczenia na stronach internetowych administracji morskiej.

§ 2. Ogłoszenie o wszczęciu egzekucji podaje się do wiadomości w sposób określony w § 1 przynajmniej na 2 tygodnie przed licytacją. W przypadku statku o obcej przynależności komornik doręcza ogłoszenie także właściwemu organowi administracji morskiej portu macierzystego statku.

Art. 31<sup>18</sup> § 1. Do sprzedaży statku nie stosuje się przepisów o sprzedaży z wolnej ręki i sprzedaży pozalicytacyjnej.

§ 2. Statek może być sprzedany na wniosek wierzyciela z wolnej ręki, jeśli jest pozbawiony załogi lub przed wszczęciem postępowania egzekucyjnego był zajęty w postępowaniu zabezpieczającym ponad rok, lub zagraża bezpieczeństwu portu albo środowiska, lub licytacja statku okazała się bezskuteczna.

Art. 31<sup>19</sup> § 1. Do egzekucji statku o obcej przynależności znajdującego się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej stosuje się przepisy Kodeksu morskiego.

§ 2. O sprzedaży statku o obcej przynależności w trybie egzekucyjnym komornik zawiadamia organ rejestrowy statku”.

Dział VI części ogólnej k.m. powiększyły się do 20 artykułów. Zdaniem autora jest to uzasadniona „cena” za umieszczenie w k.m. materii, która ma istotne znaczenie dla praktyki obrotu morskiego.