



Magdalena Adamowicz*

Uniwersytet Gdański

ARESZT STATKU MORSKIEGO JAKO FORMA ZABEZPIECZENIA WIERZYTELNOŚCI MORSKIEJ

Uwagi wstępne

Areszt w języku potocznym kojarzy się z prawem wykroczeń i prawem karnym. W tym pierwszym areszt jest jedną z kar będącą odpowiednikiem kary pozbawienia wolności w prawie karnym materialnym. W postępowaniu karnym areszt to potoczne określenie dla instytucji tymczasowego aresztowania – izolacyjnego środka zapobiegawczego stosowanego w postępowaniu karnym (art. 249–265 k.p.k.)¹, często poprzedzającego okres zatrzymania (art. 243–248 k.p.k.). Ten środek zapobiegawczy stosuje się tylko wtedy, gdy inny środek zapobiegawczy jest niewystarczający, aby zapewnić prawidłowy bieg postępowania, a co do osoby sprawcy zachodzi uzasadniona obawa ucieczki, ukrywania się, jak i utrudniania postępowania.

W prawie cywilnym natomiast areszt to jeden z środków stosowanych w toku egzekucji, który służy zmuszeniu dłużnika do zachowania zgodnego z nałożonym na niego obowiązkiem. Areszt stosuje się wyłącznie na podstawie orzeczenia sądu. Stosowanie aresztu regulują przepisy art. 1056–1059 k.p.c.²

W przeciwieństwie do prawa karnego i cywilnego w prawie morskim areszt nie dotyczy osób tylko statku, który jest rzeczą ruchomą. Można się zastanowić, dlaczego w odniesieniu do statku morskiego stosuje się areszt, chociaż wydawać by się mogło, że termin ten jest zarezerwowany dla osób fizycznych. Należy to przypisać anglosaskiej tradycji personifikacji statku i jego szczególnej pozycji w *cammon law*³. Bez wątpienia tradycja oraz wpływ brytyjskiego prawa

* madamowicz@prawo.ug.edu.pl

¹ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (tekst jedn.: Dz. U. z 2016 r., poz. 1749) [dalej: k.p.k.].

² Ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (tekst jedn.: Dz.U. z 2016 r., poz. 1822) [dalej: k.p.c.].

³ W. Adamczak, J. Łopuski, *Prawo morskie, Prawo żeglugi morskiej*, t. 2, cz. 3, Bydgoszcz–Toruń 2000, s. 422 i nn.

i zwyczajów morskich na prawo morskie państw Europy kontynentalnej i pozaeuropejskich, są nie do przecenienia.

Regulacje międzynarodowe

Statek morski jest bodaj największą rzeczą ruchomą⁴. Stanowi szczególnie składnik majątku, zarówno ze względu na swoją wartość, jak i zdolność do żeglugi. Jest korzystnym przedmiotem zabezpieczenia roszczeń względem armatora oraz innych osób, które z niego korzystają. Specyfiką statków morskich jest to, że nie „stoją” w jednym miejscu, poza remontami w stoczniach, lecz ciągle zmieniają swoje położenie. Dlatego zanim wierzyciel będzie miał możliwość podjęcia odpowiednich kroków prawnych lub uzyskania orzeczenia sądu zmierzającego do ustanowienia zabezpieczenia na statku, zdąży on już wypłynąć z portu. W takiej sytuacji wierzyciel może zostać pozbawiony możliwości skutecznego zaspokojenia swoich roszczeń. Żeby zapobiec takim sytuacjom, powstała instytucja aresztu statku.

Areszt statku (ang. *ship arrest*, niem. *Arrest des Schiffes*, fr. *saisie conservatoire du navire*) morskiego jest uniwersalną instytucją prawa międzynarodowego. Pojęcia „areszt” używa się dla określenia sytuacji zajęcia statku morskiego i zatrzymania go w porcie. Zajęcie to jest szczególną formą zabezpieczenia roszczeń związanych z uprawianiem żeglugi morskiej. Wierzyciel, wnioskując o wydanie postanowienia sądu o areszt statku, uzyskuje możliwość zatrzymania statku w porcie, w którym statek aktualnie przebywa⁵.

Zasady stosowania aresztu zostały określone w Międzynarodowej konwencji w sprawie zajęcia (aresztu) statków morskich, podpisanej w Brukseli dnia 10 maja 1952 r. (Dz. U. z 1976 r. Nr 39, poz. 229) (dalej: konwencja) ratyfikowanej przez Polskę w 1976 r. Konwencja ta jest kompromisem wypracowanym przez społeczność międzynarodową, w którym uwzględniono rozwiązania angielskiego systemu prawnego zapewniającego statkowi morskiemu uprzywilejowaną pozycję w postępowaniu zabezpieczającym, a innymi systemami prawnymi, które tego nie przewidują⁶.

Zgodnie z definicją zawartą w art. 1 ust. 2 konwencji – areszt oznacza zajęcie statku w drodze postępowania sądowego w celu zabezpieczenia wierzytelności morskiej, ale nie obejmuje zajęcia statku w wykonaniu lub w zaspokojeniu wyroku. Areszt jest środkiem prawnym stosowanym w praktyce dla wymuszenia złożenia żądanego zabezpieczenia (depozytu lub gwarancji) lub poddania się jurysdykcji miejscowego sądu⁷. Kluczowym skutkiem aresztu statku jest możli-

⁴ Szerzej o statku morskim, jego charakterze prawnym, cechach i rejestracji zob. J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 2002, s. 75 i nn.

⁵ W. Adamczak, *Areszt statku w świetle konwencji brukselskiej*, „Technika i Gospodarka Morska” 1975, nr 4, s. 479.

⁶ W. Adamczak, J. Łopuski, *Prawo morskie, Prawo żeglugi...*, s. 425.

⁷ J. Łopuski, *Encyklopedia podręczna prawa morskiego*, Gdańsk 1982, s. 13.

wość uzyskania szybkiego i skutecznego zabezpieczenia roszczenia na bardzo istotnym i wartościowym składniku majątku dłużnika⁸.

Istotnym pojęciem w treści konwencji jest „wierzytelność morska” (ang. *maritime claims*), gdyż statek morski może być zajęty tylko dla jej zabezpieczenia. Dlatego konwencja wprowadza zamkniętą listę – *numerus clausus* – wierzytelności morskich powstałych w wyniku eksploatacji statku lub dotyczących praw rzeczowych na statku⁹. Lista wierzytelności obejmuje: szkodę wyrządzoną przez jakikolwiek statek wskutek zderzenia lub w jakikolwiek inny sposób; utratę życia lub uszkodzenie ciała spowodowane przez jakikolwiek statek lub w związku z eksploatacją jakiegokolwiek statku; pomoc i ratownictwo; umowę o używanie lub wynajęcie jakiegokolwiek statku zawartą w formie czarteru bądź w jakiegokolwiek innej formie; umowę o przewóz ładunku na jakimkolwiek statku zawartą w formie czarteru lub w jakiegokolwiek innej formie; utratę lub uszkodzenie ładunku¹⁰ i bagażu przewożonego na jakimkolwiek statku; awarię wspólną; pożyczkę bodmeryjną¹¹; holowanie; pilotaż; rzeczy lub materiały dostarczone na statek w związku z jego eksploatacją lub utrzymaniem; budowę, remont lub wyposażenie jakiegokolwiek statku albo opłaty za korzystanie z doku; wynagrodzenie za pracę kapitanów, oficerów lub członków załogi; wydatki kapitana, włączając w to wydatki załadowców, czarterujących lub agentów, poniesione w imieniu statku lub jego właściciela; spory co do własności jakiegokolwiek statku; spory między współwłaścicielami jakiegokolwiek statku co do jego własności, posiadania, eksploatacji lub korzyści z tego statku; zastaw hipoteczny typu *mortgage*¹² lub hipoteka morska jakiegokolwiek statku.

Ratyfikacja konwencji przez Polskę oznacza, że wyraziła ona zgodę na związanie się postanowieniami niniejszej umowy oraz że się zobowiązała do przestrzegania jej reguł zgodnie z zasadą *pacta sunt servanda*. Pomimo ratyfikacji Polska nie wprowadziła jej zasad do prawa procesowego, dlatego konwencja znajduje

⁸ D. Wiśniewski, *Zabezpieczające zajęcie statku a inne przypadki „przeszkadzania” w żegludze statku*, „Problemy Egzekucji” 2001, nr 15, s. 23–62.

⁹ I. Zużewicz-Wiewiórowska, *Areszt statku* [w:] *Leksykon prawa morskiego, 100 podstawowych pojęć*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, Gdańsk 2013, s. 40–42.

¹⁰ Problematykę roszczeń wynikających z ładunku – w szczególności odszkodowawczych odbiorców ładunków przewożonych statkami morskimi z tytułu utraty, ubytku lub uszkodzenia ładunków – omawia szczegółowo M. Chorzeński, *Zajęcie (areszt) statku morskiego jako zabezpieczenie roszczeń ładunkowych. Przyczynek do dyskusji*, „Prawo Morskie” 1995, t. 8, s. 121–124; oraz tenże, *Zajęcie (areszt) statku morskiego jako zabezpieczenie roszczeń ładunkowych*, „Radca Prawny” 1994, nr 5, s. 11–14.

¹¹ Pożyczka bodymeryjna, inaczej zwana bodymerią, to archaiczna forma kredytu morskiego wykształcona w morskim prawie krajów Europy Północnej. Zaciągał ją kapitan statku poza portem macierzystym, a jej zwrot przysługiwał pożyczkodawcy wyłącznie po pomyślnie ukończonej podróży morskiej. Kapitan mógł zaciągać pożyczkę tylko w konkretnym celu, a mianowicie we wspólnym interesie statku i ładunku, dla wykonania określonej podróży morskiej. Od typowej pożyczki morskiej różni się czysto rzeczową odpowiedzialnością dłużnika. Za: J. Łopuski, *Encyklopedia podręczna...*, s. 22.

¹² *Mortgage* to instytucja prawa anglosaskiego służąca zabezpieczeniu wierzytelności na statku. Zbliżona do kontynentalnej instytucji hipoteki morskiej. Za: J. Łopuski, *Encyklopedia podręczna...*, s. 59.

zastosowanie w zakresie określonym jej postanowieniami na zasadzie pierwszeństwa umowy międzynarodowej.

Zgodnie z art. 2 i 8 konwencji statek podnoszący banderę państwa strony konwencji może podlegać zajęciu w innym państwie będącym stroną tej konwencji tylko z tytułu wymienionych już wierzytelności morskich. To, że statek może być zajęty w każdym porcie państwa będącego stroną konwencji, pozwala wierzytelcowi na wybór najkorzystniejszej dla niego jurysdykcji. Ponadto, co do zasady, aby uzyskać skuteczne postanowienie sądu o areszcie statku, wystarczy wykazać, że wierzytelność morska powstała w stosunku do statku, o którego areszt wnosimy, niezależnie od rzeczywistej na moment zajęcia osoby właściciela.

Konwencja nie daje możliwości zajęcia jakiegokolwiek statku w obrębie jurysdykcji państwa bandery tego statku przez osobę, która ma swoje miejsce zamieszkania lub główną siedzibę przedsiębiorstwa w tym państwie. Innymi słowy konwencja nie zezwala na zabezpieczenie roszczeń tej osoby na statku, która podnosi jego banderę, związanych z obrotem wewnętrznym w danym państwie, w którym toczy się postępowanie zabezpieczające¹³. Jeśli chodzi zaś o statek, który podnosi banderę państwa niebędącego stroną konwencji aresztowej, to może być on aresztowany w ramach jurysdykcji każdego państwa, które jest stroną konwencji, nie tylko w związku z wierzytelnością morską, ale także każdą inną wierzytelnością, która zgodnie z prawem państwa zezwala na zajęcie statku. Zatem jeśli w Polsce toczy się postępowanie dla zabezpieczenia wierzytelności morskich, jak i innych zgodnych z prawem, to bez przedmiotowych ograniczeń można aresztować obcy statek.

Konwencję stosuje się do wszystkich statków podnoszących banderę państwa – strony konwencji w obrębie przysługującej im jurysdykcji. Areszt można nałożyć na statek, w związku z którego eksploatacją roszczenie powstało, jak i na inny statek tegoż właściciela (tzw. statek siostrzany, ang. *sister ship arrest*)¹⁴. Statek używany przez czarterującego na podstawie umowy czarteru *bare-boat* może być aresztowany dla zabezpieczenia roszczeń przeciwko czarterującemu związanych z tym konkretnym statkiem. Areszt może zatem dotyczyć statku stanowiącego własność osoby, która nie jest dłużnikiem osobistym ani rzeczowym wierzyciela.

Areszt nie może być jednak ustanowiony w stosunku do jednostek opisanych w konwencji międzynarodowej o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących immunitetów statków państwowych, w tym okrętów wojennych i innych statków należących do państwa lub przez nie eksploatowanych, przeznaczonych w chwili powstania wierzytelności wyłącznie do celów rządowych, a nie handlowych.

Areszt statku, który okazał się bezpodstawny, uzasadnia roszczenie odszkodowawcze. Wierzyciel, który bezzasadnie wystąpił z wnioskiem o areszt statku,

¹³ W. Adamczak, *Areszt statku w świetle konwencji brukselskiej z 10 maja 1952 r.*, „Technika i Gospodarka Morska” 1977, nr 8, s. 478–480.

¹⁴ J. Łopuski, *Encyklopedia podręczna...*, s. 13.

jest odpowiedzialny za szkody powstałe w wyniku zajęcia statku lub wyplacenia kaucji albo innego zabezpieczenia w celu zwolnienia statku lub uniknięcia zajęcia. Sprawy sporne, które wynikną z nieprawidłowego zajęcia, będą rozstrzygane przez prawo tego państwa, na którego terenie dokonano lub zażądano zajęcia.

Konwencja zakłada, poza pewnymi wyjątkami, że sądami właściwymi do rozpoznania i orzekania co do istoty sprawy są sądy państwa, w którym dokonano zajęcia statku, jeżeli prawo wewnętrzne tego państwa przyznaje tym sądom taką właściwość¹⁵. Niezależnie od tego sąd, w który dokonano zajęcia statku, jest uprawniony do orzekania o istocie sprawy także w przypadkach szczegółowo określonych art. 7 konwencji¹⁶. W sytuacji, gdy właściwość sądu wynika z uzgodnionej przez strony klauzuli arbitrażowej lub jurysdykcyjnej, sąd, który dokonał zatrzymania, ma prawo wyznaczyć wierzycielowi termin do wniesienia stosownego powództwa.

Procedura aresztu

Konwencja brukselska z 1952 r. nie reguluje kompleksowo zajęcia statku w porcie i stanowi jedynie ogólną podstawę dla instytucji aresztu statku. Państwa strony, w tym Polska, są zobowiązane do zapewnienia warunków faktycznych i prawnych umożliwiających realizację przepisów konwencyjnych. Jest istotne, że przepisy kodeksu morskiego¹⁷ nie regulują proceduralnie kwestii aresztu statku, pozostawiając ją kodeksowi postępowania cywilnego, w związku z konwencją „aresztową”. W prawie polskim do aresztu statku zastosowanie mają przepisy k.p.c. art. 730–757, dotyczące zabezpieczenia roszczeń pieniężnych oraz art. 921–1013 k.p.c. odnoszące się do egzekucji z nieruchomości. Według wymienionych przepisów jest prowadzona procedura zajęcia statku w porcie. Dodatkowo do aresztu statku stosuje się przepisy kodeksu cywilnego¹⁸, w szczególności art. 461, 496, 497, które rodzą prawa i obowiązki zarówno dla wierzyciela, jak i dłużnika. Polskie prawo wewnętrzne jest podporządkowane prawu międzynarodowemu i wspólnie tworzą zasady aresztu statku na gruncie prawa polskiego.

¹⁵ K. Kochanowski, *Nowa konwencja o areszcie statków – Genewa 1999*, „Prawo Morskie” 2003, t. 19, s. 175.

¹⁶ Artykuł 7 konwencji wymienia następujące przypadki przesądzające o właściwości sądu:

- a) jeżeli wierzyciel ma swoje miejsce zamieszkania lub główną siedzibę przedsiębiorstwa w państwie, w którym dokonano zajęcia statku,
- b) jeżeli wierzytelność wynikła w państwie, w którym dokonano zajęcia,
- c) jeżeli wierzytelność wynikła z podróży statku, podczas której dokonano zajęcia,
- d) jeżeli wierzytelność wynikła ze zdarzenia lub w okolicznościach przewidzianych w art. 13 Międzynarodowej konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących zderzeń, podpisanej w Brukseli dnia 23 września 1910 roku,
- e) jeżeli wierzytelność wynikła z niesienia pomocy lub ratownictwa,
- f) jeżeli wierzytelność wynikła z zastawu hipotecznego typu *mortgage* lub z hipoteki morskiej zajętego statku.

¹⁷ Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (tekst jedn.: Dz. U. z 2016 r., poz. 66).

¹⁸ Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (tekst jedn.: Dz. U. z 2017 r., poz. 459 ze zm.).

Procedura aresztu statku przebiega analogicznie do przypadków zabezpieczenia innych składników majątkowych. Wierzyciel może żądać zajęcia przez uzyskanie postanowienia sądu w postępowaniu zabezpieczającym. Warto zaznaczyć, że w prawie polskim jest możliwość aresztu statku, nawet gdy zgodnie z właściwymi przepisami sprawa powinna się toczyć przed sądem innego państwa.

Areszt statku może być zastosowany, gdy są spełnione następujące przesłanki: 1) roszczenie podlegające ewentualnemu zabezpieczeniu jest możliwe do rozpatrywania w sporze sądowym i przede wszystkim jest roszczeniem określonym w konwencji; 2) roszczenie jest wiarygodne; 3) w przypadku braku zabezpieczenia roszczenia istniałoby ryzyko braku zabezpieczenia roszczenia wierzyciela i braku zaspokojenia jego roszczenia; 4) dokonanie zabezpieczenia jest wymagane, by zapewnić wykonalność orzeczenia w danej konkretnej sprawie.

Wierzyciel może wystąpić z wnioskiem i żądać zabezpieczenia zarówno przed wszczęciem postępowania sądowego, jak i w jego trakcie. Jednocześnie jest on zobowiązany uprawdopodobnić roszczenie oraz wykazać interes prawny. Aby potwierdzić, czy interes prawny istnieje, należy zbadać czy brak zabezpieczenia uniemożliwi lub poważnie utrudni wykonanie zapadłego w sprawie orzeczenia lub w inny sposób uniemożliwi lub poważnie utrudni osiągnięcie celu postępowania w sprawie. Zgodnie z obowiązującą regulacją za wystarczające należy uznać uprawdopodobnienie istnienia samej wierzytelności, co w konsekwencji upraszcza instytucję aresztu statków, która stała się przez to mniej ryzykowna dla wierzycieli¹⁹. Ważne jest także zachowanie samego dłużnika, który może swoim nieodpowiednim działaniem dać podstawy do uznania, że istnieje wspomniany interes prawny (np. dłużnik w sposób rażąco nieuzasadniony zaprzecza roszczeniu).

Zgodnie z polskim k.p.c. wniosek o udzielenie zabezpieczenia podlega rozpoznaniu bezzwłocznie, nie później jednak niż w terminie tygodnia od dnia jego wpływu do sądu, chyba że przepis szczególnie stanowi inaczej. Termin tygodnia wydaje się być długi w porównaniu z 4 dniami na Cyprze, z 1 dniem we Francji czy kilkoma godzinami w Wielkiej Brytanii i Belgii. Z uwagi na dużą mobilność statków morskich dla interesów wierzyciela niezwykle istotna jest rzeczywista efektywność możliwości zajęcia statku, czyli szybkość postępowania, tym bardziej że aktualnie średni pobyt statku w porcie to 72 godziny²⁰. Postanowienie jest natychmiast wykonalne, dlatego wierzyciel może niezwłocznie skierować do komornika wnioski o dokonanie zajęcia statku. Należy przypomnieć, że postępo-

¹⁹ R. Czyżyk, *Areszt (zajęcie) statku morskiego w polskim systemie prawnym*, <http://www.gospodarkamorska.pl/Stocznie,Offshore/areszt-zajecie-statku-morskiego-w-polskim-systemie-prawnym.html> [dostęp: 12.09.2017].

²⁰ K. Kochanowski, *Areszt i egzekucja ze statku morskiego. Uwagi de lege ferenda*, „Prawo Morskie” 2011, t. 27, s. 97–115.

wanie wszczęte na podstawie konwencji „aresztowej” ma za przedmiot jedynie statek, z pominięciem pozostałych składników majątku morskiego²¹.

Na osobie wierzyciela ciąży także pewne obowiązki, jak np. wniesienie wniosku o dokonanie dalszych czynności egzekucyjnych w określonym terminie 2 tygodni. Niewykonanie tego obowiązku może skutkować zniesieniem aresztu.

Aresztu statku morskiego dokonuje komornik, który zatrzymuje statek w porcie i zawiadamia o tym zdarzeniu kapitana portu. Komornik wchodzi na statek, sporządza protokół zajęcia i wręcza kapitanowi odpis postanowienia o udzieleniu zabezpieczenia i protokół zajęcia. Kapitan statku występuje tu w rolach przedstawiciela obowiązanego i przedstawiciela armatora statku²². Do wykonania postanowienia o zabezpieczeniu należy odpowiednio stosować przepisy o postępowaniu egzekucyjnym.

Z uwagi na koszty związane z wyłączeniem „zajętego” statku z eksploatacji dłużnik często szuka rozwiązania pozwalającego na zwolnienie statku spod aresztu. Aby wywiązać się z zawartych z klientami umów i nie generować dodatkowych kosztów, np. kar za zwłokę, dłużnik często decyduje się na zapłatę sumy zabezpieczenia, tj. wartości wierzytelności morskiej.

Podmiot zobowiązany powinien złożyć sumę do depozytu sądowego, jednak w praktyce nie dokonuje tego samodzielnie; najczęściej robi to jego ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej – klub P&I (Protection and Indemnity), bank lub „spółka matka” dłużnika. W sytuacji dokonania wpłaty przez osobę trzecią powinna ona wyraźnie wskazać, że dokonuje tego w imieniu i na rachunek obowiązanego. Ponadto dłużnik ma możliwość wskazania innego majątku, który potencjalnie mógłby stanowić źródło zaspokojenia wierzytelności. Dodatkowo zabezpieczeniem roszczenia będzie m.in. gwarancja bankowa polegająca na pisemnym zobowiązaniu banku do zapłacenia określonej sumy pieniężnej w przypadku, gdy zleceniodawca (tutaj dłużnik) nie wypełni określonych w gwarancji zobowiązań. Istnieje również możliwość porozumienia się dłużnika z wierzycielem w zakresie rozłożenia zadłużenia na raty. Może to stanowić podstawę do wystąpienia z wnioskiem o zawieszenie egzekucji. Jednakże zgodnie z prawem polskim wyłącznie faktyczna zapłata sumy zabezpieczenia na rachunek depozytowy sądu powoduje automatyczny upadek aresztu statku. Jeżeli dłużnik zaofereuje inną formę zabezpieczenia roszczeń, spośród wymienionych powyżej, zgodnie z normami kodeksu postępowania cywilnego upadek aresztu statku wymaga pozytywnego rozpatrzenia przez sąd²³.

W praktyce dokonanie zajęcia (aresztu) statku czy egzekucji z niego rodzi wiele problemów. Wynikają one głównie z tego, że sprawy morskie stanowią

²¹ D. Rydlichowska, *Przywilej morski a odpowiedzialność armatora majątkiem morskim*, red. M. Dragun-Gertner, Toruń 2015, („*Studia Iuridica Toruniensia*”, t. 17), s. 219.

²² K. Kochanowski, *Areszt i egzekucja ze statku morskiego...*, s. 104.

²³ M. Plewińska, *Areszt statku krok po kroku*, http://logistyka.wnp.pl/areszt-statku-krok-po-kroku,5826_2_0_0.html [dostęp: 12.09.2017].

obecnie zaledwie promil wśród sporów rozstrzyganych przez polskie sądy. Dlatego skomplikowana materia kwestii międzynarodowych, morskich stosunków własnościowych, a także zrozumienie mechanizmów żeglugi i obrotu prawnomorskiego wydaje się być bardzo skomplikowana dla sędziów. Dlatego K. Kochanowski postuluje, aby instytucję aresztu statku uregulować osobno w nowym kodeksie morskim, który jest obecnie przygotowywany przez Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego²⁴. Zdaniem K. Kochanowskiego nowe przepisy powinny jasno określać relacje konwencji „aresztowej” i prawa wewnętrznego, uściślić przepisy o postępowaniu zabezpieczającym w odniesieniu do aresztu statku i wprowadzić dodatkowe regulacje odnoszące się do praktycznych aspektów aresztu statku morskiego²⁵.

Nowa konwencja o areszcie z 1999 r. podpisana w Genewie

Stosowanie konwencji „aresztowej” z 1952 r. było związane z licznymi trudnościami, dlatego społeczność międzynarodowa pochyliła się nad opracowaniem zmian, a w konsekwencji nowej konwencji. Zamierzeniem CMI było uzupełnienie i doprecyzowanie rozwiązań dotychczasowej konwencji. Wspólne prace CMI²⁶, UNCTAD²⁷ oraz IMO²⁸ przyniosły efekt w postaci nowej Międzynarodowej konwencji w sprawie zajęcia statków, podpisanej 12 marca 1999 r. w Genewie²⁹. Po prawie 12 latach od podpisania udało się osiągnąć odpowiednią ilość ratyfikacji i 14 września 2011 r. konwencja weszła w życie. Polska nie ratyfikowała nowej konwencji. Z uwagi na fakt, że konwencję ratyfikowało tylko 12 krajów, jej znaczenie wydaje się być – póki co – marginalne.

W nowej konwencji podtrzymano zasadę, że statek może być aresztowany tylko dla zabezpieczenia wiarygodności morskich, zmieniono listę wiarygodności morskich, usuwając w szczególności instytucje, które w obrocie morskim przestały być używane, jak pożyczka bodmeryjna³⁰. Wprowadziła nowe wiarygodności zorientowane na szczególną ochronę środowiska naturalnego i inne, jak: rekompensaty za szkody lub zagrożenia dla środowiska; koszty związane z usuwaniem wraków; nieopłacone opłaty portowe, kanałowe i pilotażowe; niezapłacone składki ubezpieczeniowe; niezapłacone prowizje, pośrednictwo i opłaty agencyjne; spory wynikające z umów sprzedaży statku.

²⁴ K. Kochanowski, *Kodeks morski – nieuchronna zmiana perspektywy*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni” 2012, z. 19: *Prawo* 3, s. 50 i nn.

²⁵ K. Kochanowski, *Kodeks morski – nieuchronna zmiana...*, s. 50 i nn.

²⁶ Committee Maritime International (Komitet Prawny Międzynarodowej Organizacji Morskiej).

²⁷ United Nations Conference on Trade and Development (Konferencja Narodów Zjednoczonych do spraw Handlu i Rozwoju).

²⁸ International Maritime Organization (Międzynarodowa Organizacja Morska).

²⁹ International Convention on Arrest of Ships, 1999 Geneva, 12 March 1999, Entry into force: 14 September 2011, United Nations, Treaty Series, Vol. 2797, s. 3, https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-8&chapter=12&clang=_en [dostęp: 24.08.2017].

³⁰ K. Kochanowski, *Nowa konwencja o areszcie statków...*, s. 173–184.

Ponadto konwencja wprowadziła regułę, że sąd, ustalając wysokość zabezpieczenia celem zwolnienia statku z aresztu, nie może ustalić go w wysokości przewyższającej wartość statku aresztowanego. Dodatkowo wprowadzono postanowienia mające chronić właścicieli statków i czarterujących przed aresztowaniem nieuzasadnionym³¹. Jan Łopuski podsumował, że nowa konwencja nie wprowadziła istotnych zmian w stosunku do poprzedniej konwencji z 1952 r. i jest tylko jej ulepszoną wersją³².

Zatrzymanie statku przez organy administracji morskiej

Od aresztu statku jako zajęcia statku w postępowaniu zabezpieczającym roszczenie cywilnoprawne na podstawie zarządzenia tymczasowego wydane go przez organ sądowy należy odróżnić zatrzymanie statku w porcie w wyniku postępowania administracyjnego, dla zabezpieczenia roszczeń zarządów portów lub administracji morskiej albo zapłaty kar pieniężnych. Areszt statku jest zazwyczaj poprzedzony wykonaniem tzw. prawa zatrzymania, które jest instytucją prawa morskiego uregulowaną w art. 42a ustawy o obszarach morskich i administracji morskiej³³. W ustawie tej kapitanowi portu przyznaje się uprawnienie, zgodnie z którym może on na wniosek wierzyciela zatrzymać tymczasowo (do 72 godzin, z wyłączeniem dni uznanych za ustawowo wolne od pracy) po pierwsze – statek w celu zabezpieczenia roszczenia należnego od statku z tytułu opłat portowych, szkód wyrządzonych w urządzeniach portowych, dokach lub drogach żeglugowych oraz z tytułu zanieczyszczenia środowiska; po drugie – wydobyty wrak i inne przedmioty, które utrudniały żeglugę, w celu zabezpieczenia roszczenia z tytułu ich usunięcia³⁴. Tymczasowe zatrzymanie przez kapitana portu statku morskiego traci moc, jeśli zostanie złożone odpowiednie zabezpieczenie lub w razie dokonania zajęcia na podstawie właściwych przepisów. Wskazane w art. 42a ust. 2 „zajęcie na podstawie właściwych przepisów” należy rozumieć jako areszt statku dokonany na podstawie orzeczenia sądu. Ustawodawca uregulował także skutki nieuzasadnionego zatrzymania, a mianowicie wierzyciel, na którego wniosek zatrzymano statek lub wrak, odpowiada za wszelkie szkody wynikłe wskutek nieuzasadnionego zatrzymania. Roszczenie bezzasadnie zatrzymanego z tego tytułu przedawniają się z upływem roku od dnia jego powstania.

Inny przypadek zatrzymania administracyjnego statku morskiego, niebędący aresztem, ale również go poprzedzający, jest uregulowany w art. 59 ustawy o obszarach morskich i administracji morskiej. Przyznaje on dyrektorowi urzędu morskiego uprawnienie do zatrzymania statku lub innych przedmiotów, za pomocą których dokonano naruszenia przepisów ustawy, nie dłużej jednak niż na

³¹ Tamże.

³² W. Adamczak, J. Łopuski, *Prawo morskie, Prawo żeglugi...*, s. 428.

³³ Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (tekst jedn.: Dz. U. z 2016 r., poz. 2145).

³⁴ Z. Godecki, *Status prawny kapitana portu*, „Prawo Morskie” 2015, t. 31, s. 153.

48 godzin, celem zabezpieczenia kary pieniężnej nałożonej przez organy administracji morskiej.

Kolejny rodzaj zatrzymania statku niebędący aresztem reguluje ustawa o bezpieczeństwie morskim³⁵. Zgodnie z art. 5 pkt. 29 tej ustawy przez zatrzymanie statku należy rozumieć decyzję organu inspekcyjnego zakazującą wyjście statku w morze z powodu wykrytych uchybień, które pojedynczo lub łącznie czynią statek niezdatny do żeglugi morskiej.

Podsumowanie

Areszt statku lub nawet sama groźba aresztu jest motywatorem dla dłużnika, a dla wierzyciela potężną bronią, której zastosowanie może spowodować dotkliwe konsekwencje zarówno dla właściciela statku, jak i osób go eksploatujących. Jeżeli areszt statku jest wykonywany w sposób prawidłowy i zgodnie z zasadami dobrej praktyki morskiej, wierzyciel szukający zaspokojenia swoich roszczeń ma duże możliwości uzyskania skutecznego zabezpieczenia na najbardziej intratnym składniku majątku dłużnika – statku, który najczęściej stanowi główne źródło jego dochodów. Na skutek zajęcia statku w porcie zostaje przytrzymana wielka rzecz ruchoma, która jest mobilna i której eksploatacja wymaga pracy wielu osób. Wraz ze statkiem w porcie zostaje zatrzymana załoga, ładunek znajdujący się na pokładzie, a czasem nawet pasażerowie. Analizując powyższe możliwości, należy stwierdzić, że areszt statku kształtuje w sposób uprzywilejowany sytuację wierzyciela i stanowi skuteczne rozwiązanie dla zabezpieczenia jego interesów.

Areszt statku jest instytucją międzynarodową, globalną, tak jak sama istota morskich stosunków handlowych. Uniwersalność instytucji aresztu statku polega na tym, że każdy statek należący do niesolidnego kontrahenta może zostać zatrzymany przez wierzyciela w każdym porcie na świecie w celu zabezpieczenia dochodzenia swoich roszczeń oraz przymuszenia dłużnika do jego spełnienia. Chociaż areszt statku jest środkiem skutecznym, to jednak nieczęsto stosowanym przez wierzycieli i jest traktowany jako ostateczność. Wynika to z wysokich kosztów procedury aresztowej i ryzyka dla obu stron, związanego chociażby ze statkami porzuconymi³⁶.

³⁵ Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (tekst jedn.: Dz. U. z 2016 r., poz. 281).

³⁶ Zdarzają się sytuacje, że statki zagraniczne aresztowane w Polsce, w stosunku do których wierzyciele w Polsce starają się prowadzić egzekucję, „zalegają” w portach przez lata. Zazwyczaj są one opuszczone przez załogę, a ich egzekucja jest ekonomicznie nieopłacalna, bo nadają się jedynie na złom. Szerzej zob. K. Kochanowski, *Areszt i egzekucja ze statku morskiego...*, s. 101.

Magdalena Adamowicz

**ARREST OF A SEA-GOING VESSEL
AS A FORM OF SECURING MARITIME CLAIMS**

The aim of the article is to present the arrest of a sea-going vessel as an institution specific and characteristic only for maritime law. The arrest of a sea-going vessel is an effective form of securing claims arising in connection with maritime trade. This institution was regulated for the first time in the International Convention On the Arrest of Sea-Going Ships signed in Brussels in 1952. The key concept of the Convention is the so-called maritime claim that allows the arrest of the vessel. However, the detention of a sea-going ship, so its arrest, may also have negative consequences for the creditor himself if the arrest is unlawful or it is abused. In such situation the payment of high compensation is usually required.

