

JUDYTA DWORAS-KULIK

RZECZOWE ZABEZPIECZENIE WIERZYTELNOŚCI MORSKICH W MIĘDZYWOJENNEJ POLSCE¹

UWAGI WSTĘPNE

Polska po odzyskaniu niepodległości w 1918 r. z uwagi na bardzo długi okres zaborów nie posiadała własnych aktów normatywnych, które mogłyby zastąpić kodeksy pozaborcze. Dawne ustawodawstwo polskie stało się przestarzałe i całkowicie niedostosowane do potrzeb ustrojowo-prawnych międzywojennej Polski, dlatego też w celu utrzymania porządku prawnego na terytorium kraju przyjęto zasadę ciągłości prawa. Podstawowym aktem normatywnym regulującym kwestie związane z prawem morskim była IV Księga Niemieckiego kodeksu handlowego z 10 maja 1897 r. [dalej cyt.: HGB], art. 474-905², recypowana do ustawodawstwa Rzeczypospolitej Polskiej ustawą z dnia 1 sierpnia 1919 r. o zarządzie byłej dzielnicy pruskiej³. Innymi, istotnymi na gruncie niniejszego opracowania, obowiązującymi

Dr JUDYTA DWORAS-KULIK – asystent w Katedrze Historii Ustroju i Prawa, Instytut Prawa, Wydział Prawa, Prawa Kanonicznego i Administracji Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego Jana Pawła II, Al. Raławickie 14, 20-950 Lublin; e-mail: dworaskulik@gmail.com; <https://orcid.org/0000-0002-1990-5497>

¹ Artykuł stanowi rozszerzoną wersję publikacji: J. DWORAS-KULIK, *Hipoteka morska w Polsce w okresie międzywojennym*, [w:] *Badania i Rozwój Młodych Naukowców w Polsce. Nauki humanistyczne i społeczne. Część I*, red. J. Nyćkowiak, J. Leśny, Poznań: Młodzi Naukowcy 2018, s. 122-127; TAZ, *Przywilej morski w Polsce w okresie międzywojennym na tle porównawczym*, „Міжнародні відносини: теоретико-практичні аспекти” 2 (2018), s. 183-193.

² Zob. *Niemiecki Kodeks handlowy z dnia 10 maja 1897*, z uwzględnieniem ustaw uzupełniających oprac. T. Zborowski, Poznań: Księgarnia M. Niemierkiewicza 1912; por. *Zbiór ustaw ziem zachodnich*, t. XVIII: *Handlowe i prywatne prawo morskie obowiązujące w Polsce oraz przepisy o polskich statkach handlowych*, Poznań: Krajowy Instytut Wydawniczy 1925.

³ Dz. Praw Państwa Polskiego Nr 64, poz. 385. Zob. F. ZOLL, *Prawo prywatne międzynarodowe i międzydzielnicowe*, Odbitka z „Encyklopedji Podręcznej Prawa Prywatnego”, z. 15 i 16, Warszawa 1936, s. 4-53; por. R. JASTRZĘBSKI, *Prawo Prywatne międzydzielnicowe. Zarys problematyki*, „Kra-kowskie Studia z Historii Państwa i Prawa” 8 (2015), nr 3, s. 288. Jednolite uregulowania prawa

wówczas przepisami w dziedzinie prawa morskiego były art. 1259-1272 niemieckiego kodeksu cywilnego [dalej cyt.: BGB]⁴ dotyczące prawa zastawu na statkach morskich. Pomimo, iż przepisy te obowiązywały formalnie na ziemiach zachodnich Rzeczypospolitej Polskiej stosowano je powszechnie, bowiem o praktycznym zastosowaniu prawa decydowało miejsce zawartej umowy, te zaś z uwagi na wybrzeże i siedzibę żeglugi morskiej zawierano na terytorium Gdyni lub Gdańska. Potwierdzenie powyższej praktyki prawa znalazło wyraz w przepisach prawa międzydzielnicowego⁵.

Prace nad ujednoczeniem przepisów z zakresu prawa morskiego rozpoczęły się w 1932 r.⁶ W skład podkomisji prawa morskiego i rzecznoego wchodził: przewodniczący S. Wróblewski, jego zastępca B. Hełczyński, referent J. Sułkowski oraz członkowie: J. Mrozowski i E. Waśkowski. Ze sprawozdania z działalności Komisji Kodyfikacyjnej wynika, iż opracowanie projektu prawa morskiego i rzecznoego powierzono prof. J. Sułkowskiemu⁷. Wskazać należy, iż projekt Sułkowskiego oprócz przepisów z dziedziny prawa prywatnego, zawierał również normy proceduralne oraz normy międzynarodowego prawa prywatnego, które regulowały niektóre przypadki kolizji norm i sankcje karne w przypadku naruszenia ważniejszych przepisów. Do czasu wybuchu wojny światowej nie ujednoczono przepisów prawa morskiego. Celem niniejszego artykułu jest przybliżenie regulacji prawnych obowiązujących w międzywojennej Polsce w zakresie rzeczowych zabezpieczeń wierzytelności morskich.

1. PRZYWILEJE MORSKIE W MIĘDZYWOJENNEJ POLSCE⁸

Przywileje morskie w okresie dwudziestolecia międzywojennego oznaczały to samo, co przywileje na statku. Pod pojęciem tym rozumiano prawa zabezpiecza-

międzynarodowego powstały dopiero na gruncie ustawy z dnia 2 sierpnia 1926 r. o prawie właściwym dla stosunków prywatnych międzynarodowych, Dz. U. Nr 101, poz. 581.

⁴ Zob. Niemiecki kodeks cywilny wraz z ustawą wprowadzającą. Cz. 2, przetł. K. Gerschel, H. Damm, Bydgoszcz: nakładem własnym 1922; por. B. WINIARSKI, *Hipoteka rzeczna w Polsce*, „Notarjat i Hipoteka” 18 (1933), nr 62, s. 12-14.

⁵ Art. 9, 11-12 ustawy z dnia 2 sierpnia 1926 r. o prawie właściwym dla stosunków prywatnych wewnętrznych.

⁶ Ustawa z dnia 3 czerwca 1919 r. o komisji kodyfikacyjnej, Dz. Praw Państwa Polskiego Nr 44, poz. 315.

⁷ Zob. KOMISJA KODYFIKACYJNA, *Sprawozdanie z działalności Komisji Kodyfikacyjnej za czas od 1 czerwca 1932 do 31 maja 1934*, Warszawa: Wydawnictwo Urzędowe Komisji Kodyfikacyjnej 1934, Z. 16.

⁸ Więcej na temat przywileju morskiego: DWORAS-KULIK, *Przywilej morski*, s. 183-193.

jące określone wierzytelności, które były związane z eksploatacją statku⁹. Uprzywilejowanym wierzytelnościom przyznawano prawo pierwszeństwa w zaspokojeniu roszczeń z tegoż statku i innych składników majątku morskiego¹⁰, stąd też stanowiły one wyjątek od zasady równości wszystkich wierzycieli. Uprzywilejowanie wierzytelności powstawało z mocy prawa, bez konieczności wpisu statku do rejestru okrętowego, tak jak to miało miejsce w przypadku hipoteki morskiej¹¹. Stopień uprzywilejowania wierzycieli był różny, bowiem zależał od rangi danego przywileju morskiego przyznanego przez ustawodawcę. Co więcej, treść przywilejów morskich oraz ich hierarchia zależała m.in. od obywatelstwa wierzycieli uprzywilejowanych lub od bandery statku, o czym bliżej w dalszej części artykułu. Powyższe okoliczności miały wpływ na ich różną skuteczność, a także stopień zabezpieczenia interesów uprzywilejowanych wierzycieli¹². Przywilej morski wygasał wraz z zaspokojeniem wierzyciela. Niejawny charakter przywilejów morskich skutkowało tym, że uprzywilejowany wierzyciel mógł nie wiedzieć, iż przysługuje mu szczególne pierwszeństwo względem pozostałych dłużników¹³. Przywilej morski jako ustawowe prawo zastawu był wiążący pomimo zmiany osoby wierzyciela lub armatora, nawet jeśli nabywca statku działał w dobrej wierze.

Przepisy dotyczące przywilejów morskich na statku zostały zawarte w §§ 754-777 HGB¹⁴. Miały one pierwszeństwo przed wszystkimi innymi wierzytelnościami zastawnymi (§ 776 HGB). Zgodnie z § 754 HGB wyznaczającym hierarchię przywilejów, w pierwszej kolejności były uprzywilejowane wierzytelności wynikające z kosztów strzeżenia i zachowania okrętu oraz jego przynależności, które nie należały do kosztów egzekucyjnych, od momentu wprowadzenia okrętu do ostatniego portu, w razie sprzedaży statku morskiego w drodze egzekucji (§ 754 ust. 1; § 766 HGB). Do kolejnej grupy wierzytelności uprzywilejowanych, gdzie z jednej strony o pierwszeństwie decydowały wierzytelności z ostatniej podróży (§ 767 HGB), zaś z drugiej – zgodnie z treścią §§ 768-769 HGB – przy wierzytelnościach odnoszących się do tej samej podróży, tj. rozpoczynającej się lub opartej na nowej umowie

⁹ W. ADAMCZAK, *Pojęcie i charakter prawny przywilejów na statku*, „Zeszyty Naukowe Wydziału Prawa i Administracji. Prawo” 5 (1977), s. 49-51.

¹⁰ J. ŁOPUSKI, *Encyklopedia podręczna prawa morskiego*, Gdańsk: Wydawnictwo Morskie 1982, s. 91; por. DWORAS-KULIK, *Hipoteka morska*, s. 122-127.

¹¹ Zob. DWORAS-KULIK, *Hipoteka morska*, s. 123-124.

¹² ADAMCZAK, *Pojęcie i charakter prawny*, s. 53; por. DWORAS-KULIK, *Hipoteka morska*, s. 124-125.

¹³ *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck 2013, s. 498-499.

¹⁴ Por. W. ADAMCZAK, *Zarys historii przywilejów na statku*, „Zeszyty Naukowe Wydziału Prawa i Administracji. Prawo” 2 (1974), s. 13-14.

przewozowej albo następującej po wyładunku (§ 757 HGB), pierwszeństwo wynikało wprost z kolejności wskazanej w strukturze § 754 HGB, do której zaliczano publiczne daniny okrętowe, żeglarskie i portowe, w szczególności opłaty beczkowe, świetlane, kwarantannowe oraz portowe (ust. 2). Dalej w § 754 ust. 3 HGB ustawodawca wskazywał na wierzytelności załogi statku morskiego, powstające z umów służbowych i najemniczych. Wierzycielom uprzywilejowanym w oparciu o treść § 754 ust. 3 przysługiwało jednocześnie ustawowe prawo zastawu w stosunku do wierzytelności powstałych z poprzednich podróży, o ile podróże statku odbywały się na podstawie tej samej umowy służbowej lub najemnej (§ 758 HGB). Co więcej, takim wierzycielom przysługiwało równe prawo pierwszeństwa (§ 767 HGB), bowiem na prawa wierzyciela statku nie miała żadnego wpływu sytuacja, w której armator był zarazem odpowiedzialny za tę wierzytelność przy jej powstaniu lub później (§ 762 HGB). Następnymi wierzytelnościami uprzywilejowanymi były należności pilotów oraz koszty schronienia, niesienia pomocy, wykupu i koszty reklamacyjne (ust. 4); kolejnymi zaś – składki powstałe w skutek awarii okrętu (ust. 5), wierzytelności wierzycieli bodmeryjnych, którym oddano w zastaw statek, oraz wierzytelności wynikające z wszelkich innych umów kredytowych zwartych przez kapitana statku w nagłej potrzebie podczas postoju statku poza portem ojczystym (zob. § 528-541 HBG), nawet wówczas, gdy kapitan statku był właścicielem lub współwłaścicielem okrętu. Z powyższymi wierzytelnościami zrównane były wierzytelności wynikające z niezbędnych dostaw albo świadczeń powstałych w nagłych wypadkach celem zachowania okrętu bądź zrealizowania podróży bez konieczności udzielania kredytów kapitanowi statku, o czym mowa wyżej (ust. 6). Zaznaczyć w tym miejscu należy, iż wierzytelności wskazane w § 754 ust. 4-6 HGB zaspokajane były według kolejności ich powstania, czyli pierwszeństwo miały wierzytelności powstałe później, natomiast jeśli powstały one w tym samym czasie – wolą ustawodawcy – wierzyciele mieli te same prawa. Co istotne, różne czynności prawne zawarte przez kapitana statku w związku z tą samą awarią okrętu traktowano jak dokonane jednocześnie (§ 769 HGB). Innym rodzajem wierzytelności były należności powstałe z powodu niedostarczenia lub uszkodzenia towarów ładownych i bagażu podręcznego (§ 769 ust. 7 HBG; zob. § 673 ust. 2 HBG). Przepis § 754 ust. 8 HGB wskazywał również na uprzywilejowanie wierzytelności wcześniej niewymienionych, które wynikały z czynności prawnych zawartych przez kapitana statku z mocy ustawowego uprawnienia, nie zaś na podstawie pełnomocnictwa szczególnego (zob. § 486 ust. 1 pkt 10 HBG). Równoległe do poprzednich, powstawały wierzytelności z tytułu

niewykonania, niepełnego wykonania lub wadliwego wykonania umowy przez armatora statku, o ile wykonanie umowy należało do służbowych obowiązków kapitana statku (§ 754 ust. 8 HBG; zob. § 486 ust. 1 pkt 2 HBG). Do katalogu wierzytelności uprzywilejowanych zaliczano także wierzytelności powstałe wskutek zawinienia członka załogi statku, także będącego jednocześnie właścicielem lub współwłaścicielem statku (§ 754 ust. 9 HBG; zob. § 485 i § 486 ust. 1 pkt 3 HBG) oraz wierzytelności przysługujące przeciwko armatorowi powstałe w związku z przepisami o ubezpieczeniu od nieszczęśliwych wypadków i z przepisami o ubezpieczeniu inwalidów (ust. 10), przy czym te ostatnie pierwszeństwa ustępowały wszystkim innym wierzytelnościom uprzywilejowanym bez względu na czas ich powstania (§ 770 HGB).

Wierzycielom, którym nie oddano statku w zastaw bodmeryjny przysługiwało ustawowe prawo zastawu na statku i innych składnikach majątku morskiego, które można było dochodzić względem każdego posiadacza statku (§ 755-56 HGB). Zaspokojenie wierzyciela okrętu następowało poprzez realizację roszczenia (§ 771 HGB) lub na podstawie przepisów o egzekucji przymusowej. Jednakże armator nie ponosił odpowiedzialności za zaspokojenie wierzycieli wbrew kolejności wynikającej z ustawy, jeśli nie miał świadomości, że działa z pokrzywdzeniem wierzycieli, którym przysługuje pierwszeństwo (§ 772 HGB). Skargę można było wytaczać zarówno względem armatora, jak i kapitana statku, nawet jeśli statek znajdował się w tym czasie w porcie ojczystym, o którym mowa w § 480 HGB, bowiem wyrok zapadły wobec jednego z nich był wiążący również dla drugiego (§ 761 HGB). Nie miało znaczenia czy armator był przedsiębiorcą, czy spółką prawa handlowego (§ 763 HGB). Co więcej, armator mógł stać się osobiście odpowiedzialny za wierzytelności, jeżeli pomimo powzięcia informacji o obciążeniu statku wierzytelnością uprzywilejowaną wysłał okręt w kolejną podróż, chociaż interes wierzyciela tego nie wymagał. W takim przypadku armator odpowiadał do sumy, która przypadłaby danemu wierzycielowi po podziale uzyskanej kwoty pomiędzy wierzycieli zgodnie z ustawowym stopniem pierwszeństwa (§ 774 HGB)¹⁵.

Cechą charakterystyczną przepisów niemieckiego kodeksu handlowego był brak przywileju dla stoczni, zabezpieczającego jej roszczenia z tytułu nieuiszczenia części ceny kupna statku, jak też z tytułu zapłaty za wybudowanie oraz naprawienie statku¹⁶.

¹⁵ Więcej na temat przywileju morskiego: DWORAS-KULIK, *Przywilej morski*, s. 183-193.

¹⁶ ADAMCZYK, *Zarys historii*, s. 14; por. W. SOWIŃSKI, *Prawo handlowe morskie w zarysie*, Lwów: Książnica Atlas 1935, s. 89-99.

2. UMOWA BODMERYJNA W POLSKIM PRAWIE MORSKIM OKRESU MIĘDZYWOJENNEGO

Kolejnym rodzajem zabezpieczenia wierzytelności morskich była umowa bodmeryjna. Bodmerja to archaiczna forma kredytu morskiego ukształtowana w prawie morskim krajów północno-europejskich. Przypominała ona pożyczkę morską¹⁷, opierała się jednak na czysto rzeczowej odpowiedzialności dłużnika. Pożyczka bodmeryjna mogła być też zaciągnięta wyłącznie w interesie ładunku, w czasie jego przewozu. Obciążała wtedy wyłącznie ładunek (tzw. *respondentia*). W okresie dwudziestolecia międzywojennego przepisy ściśle związane z bodmerją zostały zawarte w §§ 679-699 HGB.

Umowę bodmeryjną, na podstawie ustawowych pełnomocnictw, zaciągał kapitan statku poza portem macierzystym, we wspólnym interesie statku i ładunku, dla wykonania określonej podróży. Bodmerja polegała na pożyczce udzielonej pod zastaw statku. Zaciągano ją zazwyczaj w razie nieoczekiwanych trudności podczas żeglugi morskiej i w razie braku wystarczających środków finansowych na jej kontynuowanie. Najczęściej wiązała się z koniecznością pozyskania pieniędzy na naprawę statku. Stąd w czasie podróży mogło pojawić się kilka pożyczek bodmeryjnych. Warunki bodmerji określano w wystawionym liście bodmeryjnym, przez który należało rozumieć papier wartościowy wyrażający jednostronne zobowiązanie do spłaty długu w porcie przeznaczenia podróży bodmeryjnej, tj. ósmego dnia po przybiciu okrętu do tego portu (§ 687 HGB). Pierwszeństwo w zaspokajaniu roszczeń określonych w listach bodmeryjnych mieli późniejsi wierzyciele przed wcześniejszymi¹⁸. Wierzyciel po przybiciu okrętu do portu przeznaczenia podróży bodmeryjnej mógł zażądać obłożenia aresztem danych w zastaw bodmeryjny przedmiotów. Zarządzenie aresztu, zgodnie z § 691 HGB, nie wymagało uwiarygodnienia przyczyny aresztu.

List bodmeryjny zawierał opis okoliczności, które zmusiły kapitana do zawarcia umowy bodmeryjnej, dzień i miejsce wystawienia dokumentu, podpis kapitana, nazwisko wierzyciela bodmeryjnego, wysokość długu bodmeryjnego w kapitale, wysokość premii, o której wyżej mowa lub wysokość sumy, którą należało zapłacić wierzycielowi. Ponadto, list ten zawierał oznaczenie przedmiotów danych w zastaw bodmeryjny, nazwę okrętu i kapitana, wskazywał także podróż bodmeryjną, czas, w którym dług miał zostać uiszczony oraz miejsce dokonania

¹⁷ Bliżej na temat pożyczki morskiej: G. BLICHAZ, *Pożyczka morska w zachodniej tradycji prawnej*, „Studia Iuridica Miscellanea” 58 (2014), s. 9-29.

¹⁸ Dzięki środkom pozyskanym z ostatniej pożyczki statek mógł dopłynąć do portu przeznaczenia i tym samym uratowany został majątek dłużnika, z którego również mogli zaspokoić się pozostali wierzyciele.

zapłaty. List bodmeryjny mógł zostać wystawiony na zlecenie wierzyciela lub tylko na zlecenie udzielającego bodmerji (§ 684 HGB). Udzielając bodmerję można było zażądać wystawienia listu w kilku egzemplarzach, przy czym w takiej sytuacji na każdym z nich należało zaznaczyć, ile ich łącznie wystawiono. Osnowa listu bodmeryjnego musiała wyraźnie wskazywać, iż ma się do czynienia z bodmerją, bowiem – zgodnie z § 682 HGB – w przypadku braku wystawienia listu bodmeryjnego wierzyciel miał te same prawa, które by mu przysługiwały w razie zawarcia przez kapitana zwyczajnej czynności kredytowej.

Zgodnie z § 680 HGB, umowę bodmeryjną kapitan statku mógł zawierać w ściśle określonych sytuacjach uwarunkowanych koniecznością i rzeczywistą potrzebą. Konsul polski, a w jego braku sąd lub inna uprawniona miejscowo władza, bądź w ostateczności oficerowie danego okrętu – poświadczali w dokumencie konieczność zaciągnięcia tejże pożyczki (§ 685 HGB). Bodmerję można było zawrzeć w czasie, gdy okręt znajdował się poza portem ojczystym, w związku z koniecznością dokończenia rozpoczętej podróży albo podczas podróży, jedynie dla dobra zainteresowanych co do ładunku, celem jego zachowania i dalszego przewiezienia do miejsca przeznaczenia.

Zwrot pożyczki przysługiwał pożyczkodawcy tylko w razie ukończenia podróży, a zatem z chwilą zaginięcia przedmiotów zastawu wierzytelność wygasła (§ 690 HGB). Ekwiwalent ponoszonego przez sprzedawcę ryzyka stanowiła wysoka premia bodmeryjna¹⁹. Jak wskazuje § 681 HGB, wysokość tejże premii nie miała ograniczeń i zależała wyłącznie od woli stron. Ponadto, w braku odmiennej umowy stron obejmowała ona także odsetki, co do zasady naliczane od całego długu bodmeryjnego, czyli łącznie ze wspomnianą wyżej premią (§ 687 HGB). Prawo do odbioru pożyczonej sumy miał legalny posiadacz jednego egzemplarza listu bodmeryjnego. Zaspokojenie wierzyciela wiązało się ze zwrotem listu bodmeryjnego, na którym pokwitowano zapłaconą należność (§ 688 HGB). W przypadku zgłoszenia kilku wierzycieli posiadających kolejne egzemplarze listu bodmeryjnego, kapitan mógł zdeponować sumę dłużną (§ 689 HGB).

Bodmerję zabezpieczał zastaw na statku, frachcie przewoźnym i ładunku, a pożyczkodawca mógł żądać zaspokojenia tylko z tych wartości, tj. przedmiotów danych w zastaw bodmeryjny (§ 679 HGB). Zaspokojenie odbywało się w drodze egzekucji po uzyskaniu prawomocnego wyroku (§ 696 HGB). W przypadku zastawu na statku i frachcie przewoźnym, powództwo należało kierować przeciwko kapitanowi lub armatorowi, przy czym wyrok zapadły względem jednego z nich był skuteczny względem obydwu. Natomiast w przypadku zastawu na ładunku,

¹⁹ Premia bodmeryjna przekraczała zwykle odsetki, bowiem najczęściej wynosiła 20-30% wartości kapitału.

skargę należało kierować przeciw kapitanowi statku. Co istotne, wierzyciel nie mógł korzystać ze swoich praw na niekorzyść nabywcy, który uzyskał w dobrej wierze posiadanie ładunku danego w zastaw bodmeryjny. Wiedza odbiorcy w zakresie długu bodmeryjnego obciążającego towary skutkowałą jego odpowiedzialnością wobec wierzyciela za tenże dług aż do kwoty stanowiącej wartości towarów z czasów ich wydania, o ile wierzyciel mógł otrzymać z nich zaspokojenie, a zatem w sytuacji, gdyby nie zostały wydane nabywcy (§ 697 HGB). Niemniej, zgodnie z § 694 HGB, domniemano, iż wierzyciel mógłby w takich sytuacjach uzyskać całkowite zaspokojenie. Kapitan w powyżej sytuacji, tj. wydania zastawionego ładunku przed zaspokojeniem wierzyciela lub jego zabezpieczeniem, odpowiadał wobec wierzyciela za dług bodmeryjny osobiście do wartości różnicy między długiem a wartością wydanych nabywcy przedmiotów. Kapitan także odpowiadał osobiście do wysokości sumy pożyczki w przypadku samowolnej zmiany podróży bodmeryjnej lub samowolnego zboczenia z drogi, o ile skutkiem decyzji kapitana było narażenie danych w zastaw bodmeryjny przedmiotów na nowe niebezpieczeństwo morskie²⁰.

Zaniechanie podróży bodmeryjnej wiązało się z uprawnieniem wierzyciela do żądania natychmiastowej spłaty bodmeryjnej w miejscu zawarcia umowy bodmeryjnej. W takiej sytuacji premię obniżano, mając na uwadze stosunek niebezpieczeństwa przebytego do niebezpieczeństwa podjętego. Zaś w sytuacji przedwczesnego zakończenia podróży bodmeryjnej, tj. w innym porcie niż port przeznaczenia, warunki transakcji określone w liście bodmeryjnym, łącznie z terminem spłaty zobowiązania, nie ulegały zmianie (§ 698 HGB).

Pożyczka bodmeryjna została wyparta przez nowoczesne formy zabezpieczenia kredytu, przede wszystkim przez hipotekę morską i areszt statku²¹.

3. HIPOTEKA MORSKA W MIĘDZYWOJENNEJ POLSCE²²

W teorii prawa morskiego statek handlowy pływający pod banderą danego państwa²³ stanowił „przedłużenie” jego terytorium, co potwierdzało zakwalifikowanie go do nieruchomości. Uregulowania prawne dotyczące umownego zastawu

²⁰ Kapitan był zobowiązany do dbania o przechowanie i zachowanie przedmiotów bodmeryjnych, a zatem niedopuszczalne było dokonywanie czynności zwiększających ryzyko wierzyciela lub odmienne od tego, które pożyczkodawca przewidywał przy zawieraniu umowy bodmeryjnej. Narażenie na większe niebezpieczeństwo dla dającego pożyczkę wiązało się z koniecznością naprawienia szkody powstałej z tego tytułu.

²¹ Więcej na ten temat: *Leksykon prawa morskiego*, s. 38-45.

²² DWORAS-KULIK, *Hipoteka morska*, s. 122-127.

²³ Zob. ustawę z dnia 28 maja 1920 r. o statkach handlowych morskich, Dz. U. Nr 47 poz. 285.

na statku morskim, pomimo iż jest on rzeczą ruchomą, zbliżone były zatem do przepisów odnoszących się do hipoteki na nieruchomości, stąd niniejszy zastaw nazywano hipoteką morską²⁴.

W okresie międzywojennym przez hipotekę morską rozumiano ograniczone prawo rzeczowe o charakterze akcesoryjnym, stanowiące formę zabezpieczeń rzeczowych stosowanych w żegludze morskiej. Hipoteka morska jako specjalna instytucja prawa morskiego zabezpieczała oznaczoną wierzytelność wpisaną do rejestru okrętowego. Wpis hipoteki morskiej do wspomnianego rejestru miał charakter konstytutywny, co oznaczało, iż tworzył nowe prawa i obowiązki dla stron stosunku zobowiązaniowego.

W ustawodawstwie ponemieckim obowiązującym na ziemiach zachodnich rozróżniano zastaw umowny na statku zarejestrowanym i niezarejestrowanym. Jeżeli statek nie był zarejestrowany, zastaw normowały przepisy dotyczące zastawu umownego na ruchomościach, nadając mu charakter tzw. zastawu ręcznego. Jego istotną cechą było oddanie przedmiotu zastawu w tymczasowe posiadanie wierzyciela. Jednak tego rodzaju zastaw w odniesieniu do morskich statków handlowych nie byłby praktyczny, ani tym bardziej celowy z uwagi na konieczność przerwania eksploatacji statku, a w związku z tym utratę dochodów niezbędnych do spłaty długu. Ustawodawca niemiecki dla statków zarejestrowanych, tj. o pojemności ponad 50 m² stworzył efektywniejsze rozwiązanie, które nie ograniczało możliwości zarobkowych dłużnika – hipotekę morską funkcjonującą na analogicznych zasadach, jak przy umownym prawie zastawu na nieruchomościach, czyli bez przekazywania posiadania przedmiotu zastawu wierzycielowi²⁵.

Do ustanowienia hipoteki morskiej niezbędna była umowa między właścicielem statku morskiego a wierzycielem – bankiem udzielającym kredytu pod zastaw statku (art. 1260 BGB). Hipoteka morska powinna być wpisana do rejestru okrętowego, bowiem – zgodnie z 1262 BGB – wpis zastawu na statku w rejestrze okrętowym zachowywał moc w przypadku zbycia, chociażby nabywca był w dobrej wierze, lub w razie obciążenia okrętu inną wierzytelnością. Podkreślić bowiem należy, iż nikt nie mógł zastrzekać się niezajomością wpisów ujawnionych w rejestrze okrętowym, gdyż treść uwidocznionego lub wykreślonego wpisu uważana była za zgodną z rzeczywistym stanem rzeczy. Odpowiedzialność dłużnika rzeczowego ograniczono do wysokości kwoty wpisanej w rejestrze oraz określonych tam odse-

²⁴ Więcej na ten temat: W. SOWIŃSKI, *Hipoteka morska z punktu widzenia kodyfikacyjnego*, „Gazeta Sądowa Warszawska” LXV (1938), nr 5, s. 67-69; por. TENŻE, *Prawo handlowe*; S. MATYSIK, *Podręcznik prawa morskiego*, Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe 1967; por. M.H. KOZIŃSKI, *Ewolucja przepisów o hipotece morskiej w prawie polskim*, „Rejent” 107 (2000), nr 3, s. 30-57.

²⁵ Bliżej na temat rejestru okrętowego: ŁOPUSKI, *Encyklopedia*, s. 94; *Polskie przepisy morskie*, oprac. T. Toczyski, Warszawa: Księgarnia F. Hoesicka 1933, s. 180-185.

tek od należnej wierzytelności. Jednak w zakresie odsetek ustawowych i kosztów zastawu zastosowanie miały przepisy o hipotece na nieruchomości. Na podstawie § 1263 BGB można było żądać sprostowania wpisu hipotecznego w rejestrze okrętowym, jeśli pojawiła się w nim sprzeczność formalna.

Prawo zastawu rejestrowego obejmowało – zgodnie z art. 1265 BGB – przynależność statku morskiego, za wyjątkiem przedmiotów, które nie stanowiły własności właściciela okrętu. Do odpowiedzialności w tym zakresie również miały zastosowanie przepisy o hipotece na nieruchomości. Zaspokojenie wierzyciela hipotecznego ze statku następowało na podstawie tytułu wykonawczego przez przymusową sprzedaż statku²⁶. Tytułem wykonawczym mógł być nie tylko prawomocny wyrok, ale także notarialny skrypt dłużny, na podstawie którego właściciel statku poddawał swój okręt natychmiastowej egzekucji na wypadek niedotrzymania terminu spłaty długu hipotecznego (art. 527 pkt 5 k.p.c.).

Ustawodawca polski, w oparciu o art. 1271 BGB, przewidywał także możliwość ustanowienia na statku morskim zastawu rejestrowego analogicznego do hipoteki kaucyjnej, co oznaczało wskazanie tylko najwyższej kwoty, do wysokości której dłużnik rzeczowy ponosił odpowiedzialność, tą zaś należało wpisać do rejestru okrętowego. Ponadto, zgodnie z § 1272 BGB, umożliwiono ustanowienie hipoteki w drodze umowy nie tylko na całym statku, ale także na poszczególnych jego udziałach. Za hipotekę morską w tym ostatnim przypadku odpowiadał współwłaściciel statku do wysokości wartości swego udziału, obliczonego po odciążeniu przypadającej na jego udział części długów spółki, jaką tworzyli współwłaściciele statku. Egzekucję z całego statku przeprowadzano przez sprzedaż statku, natomiast z udziału statku przeprowadzano przez sprzedaż samego udziału.

Formalne postępowanie przy wpisywaniu hipotek morskich regulowała ustawa o sądownictwie niespornym z 17 maja 1898 r. (§ 100-124). Natomiast o kolejności wpisów decydowała zasada pierwszeństwa wskazana w § 1261, § 879-881 oraz § 1151 BGB.

Hipoteka morska wygasła z różnych przyczyn, m.in. wskutek umowy pomiędzy wierzycielem a dłużnikiem umarzającej zastaw hipoteczny, w związku z wygaśnięciem wierzytelności, dla której ustanowiono zastaw hipoteczny, w wyniku odstąpienia wierzytelności z wykluczeniem przejścia zastawu hipotecznego, również w związku ze złączeniem się prawa własności statku i wierzytelności hipotecznej w jednej osobie (*confusio*); także w związku ze sprzedażą statku w kraju w drodze egzekucji bądź w wyniku sprzedaży dokonanej przez kapitana poza por-

²⁶ Art. 741; art. 653 n. rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 29 listopada 1930 r. – Kodeks postępowania cywilnego, Dz. U. Nr 83, poz. 651 [dalej: cyt.: k.p.c.].

tem ojczystym, która była możliwa jedynie w przypadku nagłej konieczności (§ 764 HGB) lub wskutek sprzedaży statku według § 25 ustawy o rozbitkach morskich, zatonięcia statku oraz wykluczenia nieznanego wierzyciela hipotecznego w trybie sądowego postępowania wywoławczego (§ 1269 BGB).

Powyższe regulacje prawne zostały uznane przez doktrynę za pierwotną formę hipoteki morskiej, gdyż w IV księdze HGB z 1897 r. unormowana została odrębnie instytucja uprzywilejowanego prawa zastawu, która była rodzajem prawa zastawniczego (przywileju morskiego) związanego z instytucją ograniczonej odpowiedzialności armatora, o czym była mowa w poprzednim rozdziale artykułu. Dodać należy, iż zagadnienie ustawowego zabezpieczenia niektórych wierzytelności na majątku właściciela statku posiadało dla właściciela statku morskiego istotne znaczenie, w szczególności dla oceny jego zdolności kredytowej, ponieważ jeśli ustawa przewidywała więcej ciężarów na jego majątku morskim na rzecz wierzycieli, to tym samym mniej pewna była hipoteka ustanowiona na danym statku. Powyższe zaś negatywnie wpływało na sytuację kredytową właściciela okrętu.

PODSUMOWANIE

Rzeczowe zabezpieczenia wierzytelności morskich powstawały z mocy prawa lub z mocy umowy stron, przy czym te powstające *ipso iure* miały pierwszeństwo przed umownymi. Tym sposobem w pierwszej kolejności należało zaspokoić wierzycieli uprzywilejowanych przywilejami morskimi, zgodnie z hierarchią ich ważności. Umowne zabezpieczenie zobowiązań w postaci hipoteki morskiej ustępowało pierwszeństwa przywilejom, co równocześnie osłabiało pozycję armatora statku. Wpis hipoteki morskiej do rejestru okrętowego gwarantował zaspokojenie wierzyciela jednak zgodnie z kolejnością wpisu. Powyższe wskazuje wprost, iż każdy z wierzycieli hipotecznych miał pierwszeństwo w zaspokojeniu swoich roszczeń przed wierzycielami bodmeryjnymi, gdyż pożyczka bodmeryjna nie była wpisywana do wskazanego wyżej rejestru. Niewątpliwie przyczyniło się to na przestrzeni lat do wycofania z obiegu prawnego przepisów dotyczących bodmerji i pozostawienia ich martwymi.

Potrzeba ujednoczenia przepisów dotyczących wierzytelności morskich oraz dostosowanie ich do obecnej sytuacji ekonomiczno-politycznej wynikały z międzynarodowego charakteru opisanych wyżej instytucji. Przede wszystkim należało skrócić listę przywilejów morskich, tak aby w większym zakresie zabezpieczyć

interesy wierzycieli hipotecznych, zwłaszcza iż ci ostatni byli znani z uwagi na jawność wpisu do rejestru okrętowego. Chaos prawny regulowała Konwencja międzynarodowa o ujednoczeniu niektórych zasad, odnoszących się do przywilejów i hipotek morskich z 1926 r.²⁷, którą ratyfikowano do ustawodawstwa polskiego ustawą z dnia 20 lutego 1936 r. w sprawie ratyfikacji międzynarodowej konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad, odnoszących się do przywilejów i hipotek morskich. Ustawę ratyfikacyjną podpisano w Brukseli dnia 10 kwietnia 1926 r., jednak przepisów tych nie wprowadzono do wewnętrznego porządku prawnego²⁸. Tym samym archaiczne przepisy z okresu zaborów obowiązywały przez całe dwudziestolecie międzywojenne. Dodać wypada, iż aktywność ustawodawcza w analizowanym okresie w dziedzinie prawa morskiego była skromna, co wynikało z braku doświadczenia i wiedzy z zakresu międzynarodowego obrotu towarowo-pasażerskiego umożliwiającego stworzenie w pełni własnych uregulowań prawnych w tym zakresie. Niewątpliwie innymi czynnikami wpływającymi na opóźnienie procesu kodyfikacji prawa morskiego było dopiero kształtujące się zaplecze organizacyjno-administracyjne obsługujące sprawy z zakresu prawa morskiego. Przypomnieć należy, iż prace nad kodeksem morskim i rzeczonym swój początek mają dopiero w 1932 r., pomimo że Komisja Kodyfikacyjna działalność unifikacyjną prawa rozpoczęła już 1919 r. Prace nad ujednoczeniem prawa morskiego przerwał wybuch wojny, dlatego też projekt Sułkowskiego nie wszedł w życie. Natomiast w powojennym ustawodawstwie nie odegrał znaczącej roli z uwagi na zmianę sytuacji społeczno-gospodarczej kraju.

BIBLIOGRAFIA

ŹRÓDŁA PRAWA

- Konwencja międzynarodowa o ujednoczeniu niektórych zasad, odnoszących się do przywilejów i hipotek morskich, podpisana w Brukseli dnia 10 kwietnia 1926 r., Dz. U. Nr 33, poz. 260.
Ustawa z dnia 3 czerwca 1919 r. o komisji kodyfikacyjnej, Dz. Praw Państwa Polskiego Nr 44, poz. 315.
Ustawa z dnia 1 sierpnia 1919 r. o zarządzie byłej dzielnicy pruskiej, Dz. Praw Państwa Polskiego Nr 64 poz. 385.
Ustawa z dnia 28 maja 1920 r. o statkach handlowych morskich, Dz. U. Nr 47 poz. 285.
Ustawa z dnia 2 sierpnia 1926 r. o prawie właściwym dla stosunków prywatnych międzynarodowych, Dz. U. Nr 101, poz. 581.
Ustawa z dnia 2 sierpnia 1926 r. o prawie właściwym dla stosunków prywatnych wewnętrznych, Dz. U. 1926, Nr 101, poz. 580.

²⁷ Dz. U. Nr 33, poz. 260; więcej na ten temat: W. SOWIŃSKI, *Konwencje Brukselskie z 1924 r. i 1926 r. dotyczące prawa morskiego*, Warszawa: s.n. 1938.

²⁸ Zob. *Leksykon prawa morskiego*, s. 498; por. ADAMCZAK, *Zarys historii*, s. 14.

- Ustawa z dnia 20 lutego 1936 r. w sprawie ratyfikacji międzynarodowej konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad, odnoszących się do przywilejów i hipotek morskich, podpisanej w Brukseli dnia 10 kwietnia 1926 r., Dz. U. Nr 15 poz. 137.
- Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 29 listopada 1930 r. – Kodeks postępowania cywilnego, Dz. U. Nr 83, poz. 651.
- KOMISJA KODYFIKACYJNA, Sprawozdanie z działalności Komisji Kodyfikacyjnej za czas od 1 czerwca 1932 do 31 maja 1934, Warszawa: Wydawnictwo Urzędowe Komisji Kodyfikacyjnej 1934, Z. 16.

LITERATURA

- ADAMCZAK Wojciech, GODECKI Zbigniew, Przywileje na statku i hipoteka morska, Gdańsk: Wydawnictwo Morskie 1988.
- ADAMCZAK Wojciech: Pojęcie i charakter prawny przywilejów na statku, *Zeszyty Naukowe Wydziału Prawa i Administracji. Prawo 5* (1977), s. 49-61.
- ADAMCZAK Wojciech: Zarys historii przywilejów na statku, *Zeszyty Naukowe Wydziału Prawa i Administracji. Prawo 2* (1974), s. 7-15.
- BLICHARZ Grzegorz: Pożyczka morska w zachodniej tradycji prawnej, *Studia Iuridica Miscellanea* 58 (2014), s. 9-29.
- DWORAS-KULIK Judyta: „Hipoteka morska w Polsce w okresie międzywojennym.” W *Badania i Rozwój Młodych Naukowców w Polsce. Nauki humanistyczne i społeczne. Część I*, red. J. Nyckowiak, J. Leśny, Poznań: Młodzi Naukowcy 2018, s. 122-127.
- DWORAS-KULIK Judyta: „Przywilej morski w okresie międzywojennym na tle porównawczym.” *Міжнародні відносини: теоретико-практичні аспекти* 2 (2018), s. 183-193.
- JASTRZĘBSKI Robert: Prawo Prywatne międzydzielnicowe. Zarys problematyki, *Krakowskie Studia z Historii Państwa i Prawa* 8 (2015), nr 3, s. 277-298.
- KOZIŃSKI Mirosław H.: Ewolucja przepisów o hipotece morskiej w prawie polskim, *Rejent* 107 (2000), nr 3, s. 30-57.
- Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck 2013.
- ŁOPUSKI Jan: Encyklopedia podręczna prawa morskiego, Gdańsk: Wydawnictwo Morskie 1982.
- MATYSIK Stanisław: Podręcznik prawa morskiego, Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe 1967.
- Niemiecki kodeks cywilny wraz z ustawą wprowadzającą. Cz. 2, przetł. K. Gerschel, H. Damm, Bydgoszcz: nakładem własnym 1922.
- Niemiecki kodeks handlowy z dnia 10. Maja 1897, z uwzględnieniem ustaw uzupełniających, oprac. T. Zborowski, Poznań: Księgarnia M. Niemierkiewicza 1912.
- Polskie przepisy morskie, oprac. Z. Toczyski, Warszawa: Księgarnia F. Hoesicka 1933.
- SOWIŃSKI Władysław: Hipoteka morska z punktu widzenia kodyfikacyjnego, *Gazeta Sądowa Warszawska* LXV (1938), nr 5, s. 67-69.
- SOWIŃSKI Władysław: Konwencje Brukselskie z 1924 r. i 1926 r. dotyczące prawa morskiego, Warszawa: s.n. 1938.
- SOWIŃSKI Władysław: Prawo handlowe morskie w zarysie, Lwów: Książnica Atlas 1935.
- WINIARSKI Bohdan: Hipoteka rzeczna w Polsce, *Notariat i Hipoteka* 18 (1933), nr 62, s. 12-14.
- Zbiór ustaw ziem zachodnich, t. XVIII: Handlowe i prywatne prawo morskie obowiązujące w Polsce oraz przepisy o polskich statkach handlowych, Poznań: Krajowy Instytut Wydawniczy 1925.
- ZOLL Fryderyk: Prawo prywatne międzynarodowe i międzydzielnicowe, Odbitka z „Encyklopedji Podręcznej Prawa Prywatnego”, z. 15 i 16, Warszawa 1936, s. 4-53.

RZECZOWE ZABEZPIECZENIE WIERZYTELNOŚCI MORSKICH
W MIĘDZYWOJENNEJ POLSCE

Streszczenie

Koszty budowy, zakupu, remontu czy też eksploatacji statku, w szczególności związane z opłatami portowymi, paliwem, wynagrodzeniem dla załogi oraz jej utrzymaniem w trakcie rejsu były bardzo wysokie, dlatego też właściciele statku celem sfinansowania planowanych działań zaciągali kredyty i pożyczki pod zastaw statku lub ładunku. Niewątpliwie rozwój transportu morskiego na przełomie XIX i XX w. przyczynił się do międzynarodowej unifikacji prawa morskiego w zakresie przywilejów na statku i hipoteki morskiej. Potrzeba ujednoczenia przepisów wynikała bowiem z konieczności realnego zapewnienia wierzycielom zaspokojenia ich roszczeń, bowiem różnorodność przepisów poszczególnych państw, szczególnie ilość przywilejów morskich, która powstała pod rządem różnych systemów prawnych, oraz hierarchia ich stosowania ograniczały znaczenie instytucji hipoteki morskiej. Treść przepisów międzynarodowych stała się podstawą do kształtowania polskich przepisów dotyczących rzeczowych zabezpieczeń wierzytelności morskich w okresie PRL. Dodać wypada, iż prawo morskie okresu międzywojennego w dostępnej literaturze przedmiotu jest jedynie sygnalizowane, zatem niniejsze opracowanie ubogaca publikacje dotyczące wierzytelności morskich.

Słowa kluczowe: hipoteka morska; przywilej na statku; bodmeria; zastaw na statku; wierzytelność morska; pożyczka morska

PHYSICAL COLLATERAL FOR MARITIME CLAIMS IN THE INTERWAR POLAND

Summary

The costs of construction, purchase, renovation or operation of the ship, in particular related to port fees, fuel, crew pay and maintenance during the cruise were very high, therefore the owners of the vessel to finance the planned activities took loans against the ship or cargo. Undoubtedly, the development of maritime transport at the turn of the 19th and 20th centuries contributed to the international unification of maritime law with regard to shipboard privileges and maritime mortgage. The need to harmonize the regulations resulted from the necessity of real assurance for creditors to satisfy their claims, because the diversity of regulations of individual countries, especially the number of maritime privileges that arose under the government of various legal systems and the hierarchy of their application limited the significance of the maritime mortgage institution. The content of international regulations became the basis for shaping Polish regulations regarding tangible security of maritime claims in the period of the PRL. It should be added that the maritime law of the interwar period in the available literature of the subject is only signaled, therefore this publication enriches publications on maritime claims.

Key words: maritime mortgage; privilege on the ship; bodmeria; pledge on the ship; maritime claim; maritime loan