

Mirosław H. Kosiński

Ewolucja przepisów o hipotece morskiej w prawie polskim

1. Wprowadzenie

Handel morski to głównie obrót międzynarodowy, mówi się wręcz niekiedy o handlu zamorskim. Zdaniem wielu autorów, ryzyko działalności gospodarczej intensyfikuje się głównie w stosunkach międzynarodowych, a J. Łopuski uważa, że w obrocie morskim występuje zjawisko **ograniczonej rzeczywistości roszczeń**¹. W obrocie morskim ząszczają się zarówno zjawiska niezależne od woli człowieka, związane ze specyfiką żywołu morskiego, jak i problemy związane z rewolucją naukowo-techniczną oraz prawa rynkowe mające decydujący wpływ na kształtowanie się cen i koniunktury.

Dodajmy do tego, że coraz częściej na rynkach zagranicznych w stosunkach żeglugowych spotykamy się z partnerami z krajów nie mających tradycji i nawyków kupieckich. Poza tym na rynku międzynarodowym od wieków nie brakowało oszustów i nieuczciwych kontrahentów. Handel morski negatywnie się w tym zakresie wyróżnia, a pojęcie oszukańczych armatorów jest powszechnie znane. Oszustwa w obrocie morskim są, niestety, na porządku dziennym, sprzyja temu rosnące znaczenie tzw. „dogod-

¹ J. Łopuski, *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, Gdańsk 1969, s. 129.

nej bandery”. Niepewność obrotu morskiego zwiększa fakt znacznych odległości między miejscem załadowania i wyładowania ładunku, „nieuchwytność” majątku kontrahentów, wielość pośredników i szereg innych czynników.

Wydaje się również, że stosunkowo nową, lecz ważną cechą współczesnego morskiego obrotu handlowego jest zjawisko szczególnie ryzykownej spekulacji. Coraz częściej transakcje dokonywane między kontrahentami znacznie przerastają ich możliwości finansowe. Partnerzy sami nie mogą zagwarantować konsekwencji gospodarczych ewentualnego niepowodzenia. Wiele operacji ma charakter jednorazowy, a nawet firmy są powoływane dla przeprowadzenia jednej transakcji. Można powiedzieć, że operacje w morskim obrocie handlowym i w handlu międzynarodowym są obecnie dokonywane „na krawędzi bankructwa”. Oczywiście zwiększa to wydatnie ryzyko współczesnego handlu morskiego. Jednocześnie to balansowanie na krawędzi wypłacalności uczestników transakcji zwraca szczególną uwagę na wszelkiego rodzaju zabezpieczenia wykonania zobowiązań.

Niepewność i ryzyko występujące w obrocie morskim od setek lat nigdy nie odstraszały jednak od przemierzania mórz i oceanów. Wręcz przeciwnie, historia uczy, że takie dziedziny gospodarki, jak handel międzynarodowy, zwłaszcza zaś morski obrót handlowy, były motorem rozwoju wielu społeczeństw. Jeśli do tego dodamy, że handel morski cechuje znaczna trudność w dochodzeniu należnych roszczeń, co wynika z rozbieżności w różnych systemach prawnych, zawłości proceduralnych, przewlekłości i kosztowności postępowania, a także jeśli podkreślimy nie zawsze czytelne normy kolizyjne wskazujące właściwość prawa dotyczącego stosunków morskich i wskażemy na ograniczenia wynikające z możliwości wykonywania wyroków sądowych za granicą, to wydaje się, że trzeba przyjąć, iż postawiona wyżej teza o ograniczonej realności roszczeń w morskim obrocie handlowym wydaje się być w pełni uzasadniona.

Ograniczona realność roszczeń i znaczne ryzyko obrotu morskiego zmuszają do doskonalenia systemu zabezpieczenia wykonania zobowiązań w handlu morskim. Generalnie środki zabezpieczenia dzielimy na **rzeczowe i obligacyjne**. Zabezpieczenia rzeczowe są dość często stosowane w praktyce morskiego obrotu handlowego, a także w innych stosunkach

gospodarczych². Zabezpieczenia te są stosunkowo skuteczne, mają jednak sporo wad. W prawie morskim mamy następujące formy zabezpieczeń rzeczowych: **zastaw na statku**, w tym **hipotekę morską**, oraz ostatnio wprowadzoną do k.m. nową instytucję – **hipotekę na statkach w budowie**. Poza tym tradycyjną formą zabezpieczenia rzeczowego, konkurującego z hipoteką morską, jest rodzaj ustawowego prawa zastawu na statku zwany **przywilejem na statku**. Istnieją także **przywileje na ładunku** oraz stojąca na pograniczu zabezpieczeń rzeczowych i obligacyjnych, mało znana instytucja **prawa zatrzymania** (*ius retentionis*)³.

Jak wspomniano, zabezpieczenia rzeczowe mają szereg wad. Zasadą prawa kolizyjnego jest stosowanie do praw rzeczowych prawa właściwego dla miejsca położenia rzeczy. Prawo rzeczowe należy zaś do tych dziedzin prawa cywilnego, które zasadniczo różnią się w poszczególnych krajach, co istotnie utrudnia ustanowienie zabezpieczenia rzeczowego. Jeszcze bardziej skomplikowana jest metoda realizacji zabezpieczenia rzeczowego, zwykle w trybie egzekucji sądowej⁴, co przedłuża i utrudnia zaspokojenie wierzyciela.

Dlatego też coraz częściej stosuje się różne formy zabezpieczenia obligacyjnego, czyli osobistego, np. poręczenie, gwarancje bankowe, gwarancje wekslowe i wiele innych. Ta forma zabezpieczenia bazuje nie na odpowiedzialności określoną rzeczą (odpowiedzialność rzeczowa), lecz na angażowaniu w stosunek obligacyjny podmiotu o odpowiednim *standingu*

² Por. J.G. Souveplanne (red.), *Security over Corporeal Movable*, Leiden 1974; zob. także M.H. Kozinski, *Morskie prawo gospodarcze, część pierwsza*, Gdynia 1999, s. 187-251.

³ Blżej na temat różnych form *ius retentionis* zob. M.H. Kozinski, *Prawo zatrzymania w zagranicznym obrocie handlowym*, Państwo i Prawo 1976, nr 12, s. 101 i nast.; t e g o ż, *Ius retentionis w handlu morskim*, Problemy Prawne Handlu Zagranicznego 1984, vol. 8, s. 65 i nast.; t e g o ż, *Prawo zatrzymania w konwencji genewskiej o przywilejach i hipotekach morskich z 1993 r.*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni 1995, nr 1, s. 167 i nast.; zob. także T. Wiśniewski, *Prawo zatrzymania w kodeksie cywilnym*, Warszawa 1999 i cytowana tam literatura.

⁴ Zob. M.H. Kozinski, *Statek morski jako przedmiot egzekucji*, Technika i Gospodarka Morska 1985, nr 4, s. 187 i nast., t e g o ż, *Egzekucja ze statków morskich*, Technika i Gospodarka Morska 1985, nr 5, s. 239 i nast.; t e g o ż, *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 1997, s. 124 i nast.

finansowym, który swoją osobistą odpowiedzialnością zabezpiecza daną transakcję handlową.

Zwłaszcza **gwarancje bankowe**⁵ zdają się dominować we współczesnym obrocie międzynarodowym z tego powodu, że większość transakcji odbywa się za pośrednictwem banków. Również i inne formy operacji obrotu handlowego zawierają elementy zabezpieczenia, jak choćby tradycyjna gwarancja *del credere*⁶ w transakcjach pośrednictwa (komis, agencja, *factoring*⁷), czy popularna forma rozliczenia w postaci **akredytywy dokumentowej**. Także w obrocie morskim wykształciło się szereg specyficznych sposobów obligacyjnego zabezpieczenia wykonania zobowiązań⁸.

Często w praktyce obrotu morskiego spotykamy całe systemy zabezpieczeń wierzycelności, gdy obok zabezpieczenia zasadniczego w formie hipoteki morskiej, posiłkowo stosowane bywają zabezpieczenia wekslowe oraz gwarancje bankowe. Celowe jest to przykładowo w przypadku budowy statku, gdy istnieje prawdopodobieństwo nieuzyskania pełnego zaspokojenia z przedmiotu hipoteki morskiej. Takim posiłkowym zabezpieczeniem bywa także bezwarunkowa i nieodwołalna cesja frachtów uzyskiwanych przez armatora na rzecz wierzyciela hipotecznego.

Problematyka zabezpieczenia wykonania zobowiązań nie cieszyła się zbyt dużym zainteresowaniem w doktrynie i dopiero w ostatnim okresie

⁵ M.H. Koziański, *Gwarancja bankowa w międzynarodowym obrocie handlowym*, Problemy Prawne Handlu Zagranicznego 1983, vol.7, s. 42-75; I. Heropolitańska, E. Borkowska, *Kredyty i gwarancje bankowe*, Warszawa 1996; M. Olechowski, *Charakter prawny gwarancji bankowej*, Państwo i Prawo 1997, nr 6, s. 62-77; G. Tracz, *Umowa gwarancji ze szczególnym uwzględnieniem gwarancji bankowej*, Kraków 1998; R. Zimmermann, *Gwarancja bankowa*, Sopot 1999; B. Andrzejuk, I. Heropolitańska, *Gwarancje, poręczenia, avale i akredytywy standby*, Warszawa 2000.

⁶ Zob. M.H. Koziański, *Klauzula „del credere” w handlu zagranicznym*, Handel Zagraniczny 1985, nr 3, s. 28 i nast.

⁷ Por. M.H. Koziański, *Factoring*, [w:] *Księga pamiątkowa Prof. J. Łopuskiego*, Acta Universitatis Nicolai Copernici, Prawo XXVIII, Toruń 1990, z. 205, s. 141 i nast.; L. Stecki, *Umowa factoringu*, Toruń 1994; K. Kruczała, *Factoring i jego gospodarcze zastosowanie*, Warszawa 1997.

⁸ Zob. bliżej M.H. Koziański, *Umowy gwarancyjne w morskim obrocie handlowym*, [w:] *Wybrane zagadnienia z prawa morskiego*, Gdańsk-Słupsk-Szczecin 1984, s. 19-38; tegoż, *Gwarancje umowne w handlu morskim*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni 1999, nr 7, s. 129-182; zob. także tegoż, *Morskie prawo gospodarcze, część pierwsza* ..., s. 207 i nast.

potrzeby praktyki obrotu powodują, że powstają obszerniejsze opracowania na ten temat⁹. Szczególnie zagadnienia zabezpieczeń rzeczowych nie były zbyt często omawiane. W polskiej literaturze prawa morskiego mamy jednak pewną ilość prac poświęconych tej formie zabezpieczeń¹⁰. W piśmiennictwie zagranicznym także stosunkowo niewiele jest opracowań na ten temat¹¹.

Niniejsze opracowanie pragniemy poświęcić hipotece morskiej, a zwłaszcza nowym rozwiązaniom prawnym dotyczącym tej instytucji, zawartym

⁹ Zob. np. M. Dietrich, B. Kulikowski, A. Żabczyński, *Prawne środki zabezpieczenia zapłaty w transakcjach eksportowych*, Warszawa 1973; I. Heropolitańska, *Zabezpieczenie wierzytelności banku*, Warszawa 1995; A. Jakubek, J. Mojak, E. Niebecka, *Prawne zabezpieczenie kredytów*, Lublin 1996; A. Szpunar, *Zabezpieczenia osobiste wierzytelności*, Sopot 1997; *Zabezpieczenie należności pieniężnych*, red. R. Troicka-Sosińska, Warszawa 1997; P. Jaroński, *System zabezpieczeń wierzytelności*, Warszawa-Zielona Góra 1997.

¹⁰ Por. np. S. Kozłowski, *Hipoteka morska jako forma zabezpieczenia kredytowanej należności w kontraktach dotyczących statków*, Prawo w Handlu Zagranicznym 1967, nr 16; J. Górski, *Hipoteka morska w polskim systemie prawnym*, Technika i Gospodarka Morska 1976, nr 2, s. 79 i nast.; W. Adamczak, *Próby unifikacji w skali międzynarodowej prawa regulującego przywileje na statku*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego, Prawo 1976, nr 3, s. 63 i nast., tenże, *Pojęcie i charakter prawny przywilejów na statku*, Zeszyty Naukowe Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego 1977, nr 5, nr 2; tenże, *Hipoteka morska jako rzeczowe zabezpieczenie kredytu*, [w:] *Przekształcenia własnościowe w gospodarce morskiej*, Sopot 1997, s. 361 i nast.; Z. Godecki, *Hipoteka morska w świetle przepisów polskich*, Technika i Gospodarka Morska 1976, nr 2, s. 80 i nast.; tenże, *O potrzebie należytego uregulowania hipoteki morskiej*, Państwo i Prawo 1977, nr 7; tenże, *Hipoteka morska łączna*, Prawo Morskie 1986, nr 1, s. 39 i nast.; J. Siedlecki, *Kilka uwag o hipotece na statkach przedsiębiorstw państwowych w Polsce*, Technika i Gospodarka Morska 1979, nr 11; tenże, *Czy trzeba nowelizować przepisy o hipotece morskiej?* [w:] *Wybrane zagadnienia prawa morskiego*, Gdańsk-Słupsk-Szczecin 1984; J. Młynarczyk, *W kwestii hipoteki morskiej*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Prace Instytutu Ekonomiki Transportu 1987, nr 22, s. 101 i nast.; Z. Godecki, W. Adamczak, *Przywileje na statku i hipoteka morska*, Gdańsk 1988.

¹¹ H. J. Abraham, *Die Schiffshypothek im deutschen und ausländischen Recht*, Stuttgart-Köln 1950; H. Würdinger, P. K. Sotiropoulos, *Schiffsgläubigerrecht und Schiffshypothek, eine rechtspolitische Untersuchung*, Hamburg 1961; J. Asser, *Maritime liens and mortgages in the conflicts of laws*, Goteborg 1963; P. Prause, *Das Recht des Schiffskredits*, Berlin 1968; D. Jackson, *Arrest liens and mortgagors' modern needs and modern developments*, Southampton 1988; N. Meeson, *Ship and aircraft mortgages*, London 1989.

w k.m. Wydaje się, że problematyka ta jest tym bardziej warta rozważenia, że w projekcie nowego k.m., przygotowywanym przez Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego, zapowiada się kolejne, daleko idące modyfikacje tej instytucji.

2. Pojęcie hipoteki morskiej

2.1. Geneza zabezpieczenia hipotecznego

Rozwój historyczny hipoteki na przestrzeni wieków związany był z zapotrzebowaniem na kredyt. Początki tej instytucji można wywodzić z prawa starożytnej Grecji; także w okresie rzymskim, zwłaszcza późnego cesarstwa, szeroko wykorzystywano pierwotną formę zabezpieczenia hipotecznego¹². W dawnym prawie polskim znana była podobna do hipoteki forma zabezpieczenia, zwana zgodnie z konstytucją z 1588 r. o ważności zapisów – *obligatio in bonis assicurata*¹³.

Charakterystyczne w rozwoju hipoteki morskiej jest to, że w porównaniu do hipoteki lądowej powstała bardzo późno, bowiem dopiero w XIX wieku¹⁴. Jednakże w prawie morskim istniały pewne instytucje, które miały niewątpliwie wpływ na ostateczny kształt hipoteki morskiej¹⁵. Z jednej strony statek, jako wyodrębniony przedmiot majątkowy, wyjątkowo nadawał się do ustanowienia na nim zabezpieczenia rzeczowego, z drugiej jednak było to zabezpieczenie obciążone znacznie większym stopniem ryzyka ze względu na to, że łatwiej niż nieruchomości mógł on ulec zniszczeniu lub uszkodze-

¹² Por. R. Taubenschlag, *Rzymskie prawo prywatne na tle praw antycznych*, Warszawa 1969, s. 155; zob. także K. Rebro, *Rzymskie prawo*, Bratislava 1980, s. 164; M. Bartoszek, *Rzymskie prawo*, Moskwa 1989, s. 145.

¹³ W. Wójcickiewicz, *Prawo hipoteczne Królestwa Polskiego*, Wrocław-Warszawa-Kraków 1967, s. 9-36. W Polsce sformułowano specjalne przepisy o hipotece m.in. w ustawie z 1818 r. i prawie o przywilejach i hipotekach z 1825 r.; przez długi czas obowiązywały na ziemiach polskich hipoteczne prawa zaborców.

¹⁴ S. Matysik, *Prawo morskie. Zarys systemu*, t. 1, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1971, s. 179; I. Ignatowicz, *System prawa cywilnego*. t. II, *Prawo własności i inne prawa rzeczowe*, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1977, s. 603; hipotekę morską wprowadzono w Portugalii w 1833 r., w Niemczech w 1861 r., we Francji w 1874 r.

¹⁵ Możliwość obciążania statku morskiego zaciągniętym na jego potrzeby kredytem morskim znana była już co najmniej od XIV-XV wieku (zob. S. Matysik, *Prawo morskie Gdańska*, Warszawa 1958, s. 211-212).

niu. Klasyczny zastaw z przeniesieniem posiadania zapewne lepiej niż hipoteka zabezpieczałby interesy wierzyciela, ale praktycznie uniemożliwiałby spłatę zadłużenia, gdyż statek byłby wyłączony z uprawiania żeglugi morskiej. Dlatego prawo morskie od dawna próbowało pogodzić interesy dłużnika i wierzyciela.

Jedną z instytucji służących udzielaniu kredytu morskiego była **pożyczka bodmeryjna**, potocznie od niemieckiego terminu *Boden* (dno, kadłub) zwana bodmerią. Pożyczka bodmeryjna ciążyła na statku oraz wszelkich jego przynależnościach i urządzeniach; mogła być zaciągana przez kapitana statku podczas podróży morskiej, gdy brak było środków dla jej kontynuowania. Pożyczkę można było przeto zaciągnąć tylko w szczególnych okolicznościach i należało się liczyć z tym, że była ona wyżej oprocentowana niż zwykły kredyt. Obecnie prawo polskie nie reguluje tej instytucji, ale trzeba zauważyć, że pewną jej reminiscencją jest uprawnienie kapitana określone w art. 88 k.m.

Znacznie starszą instytucją prawną, wywodząca się bowiem ze starożytnego prawa greckiego, była pożyczka morska *foenus nauticum*. Pożyczka morska polegała na uzyskaniu kredytu na wyprawę morską, z tym że w razie utraty statku dłużnik nie był zobowiązany do jej zwrotu. Jak widać, ryzyko kredytodawcy wiązało się z losami statku, tak jak przy hipotece morskiej.

Odrębnie kształtowało się zabezpieczenie rzeczowe na statku w krajach anglosaskich. Funkcję zbliżoną do hipoteki pełni tam tzw. **mortgage**¹⁶. Morgiecz należy odróżnić od zastawu, który określa się jako *possessory lien*. W prawie brytyjskim odróżnia się zastaw umowny (*pledge*) od zastawu ustawowego (*lien*). Typowym przykładem zastawu ustawowego jest przywilej morski (*maritime lien*). Specyficzne jest, że w prawie anglosaskim hipoteka może obciążać nie tylko nieruchomości, lecz także rzeczy ruchome (*chattel mortgage*). Różnice między zastawem i hipoteką polegają m.in. na bardziej formalnym charakterze *mortgagu*, zwykle bowiem wymaga on formy notarialnej (*mortgage deed*). Jedną z zasadniczych różnic między hipoteką w ujęciu kontynentalnym a *mortgagem* jest to, że wierzyciel hipoteczny w braku zapłaty winien się zaspokoić z przedmiotu hipoteki

¹⁶ *Mortgage* (od łacińskiego *mortuum vadium*) w prawie cywilnym reguluje *Law of the Property Act* z 1925 r.

w trybie egzekucyjnym, natomiast z *mortgagu* można zaspokoić się w trybie bezegzekucyjnym, np. przez sprzedaż statku. Istnieje także możliwość przejęcia statku przez wierzyciela hipotecznego, jego eksploatacja i zaspokajanie się z dochodów przynoszonych przez statek. W prawie brytyjskim *mortgagu* (*maritime*) dotyczą przepisy *Merchant Shipping Act* z 1894 r. (uzupełniony w 1988 r.)¹⁷, a w amerykańskim *Ship Mortgage Act* z 1920 roku¹⁸.

Hipoteka morska była szczególnie często stosowana w okresach trudności gospodarczych, które odbijają się bardzo szybko na rynkach żeglugowych. Np. w latach 1875-1913 we Francji ustanowiono ponad 5000 hipotek morskich, a w Niemczech po pierwszej wojnie światowej dla uniezależnienia krajowych armatorów od kapitału zagranicznego powstały w Hamburgu i Berlinie specjalne banki udzielające kredytu pod hipotekę morską (*Schiffsbeleihungsbank*). Także we Włoszech zinstytucjonalizowano hipotekę morską przez utworzenie w 1928 r. Instytutu Kredytu Okrętowego¹⁹. Wydaje się, że podobnymi przesłankami kierował się polski ustawodawca, uchwalając pierwszą polską ustawę o hipotece morskiej z 1921 r.

2.2. Hipoteka a hipoteka morska

Hipoteka morska nie jest instytucją w pełni samodzielną, korzysta bowiem z ogólnych unormowań tej formy zabezpieczenia, zawartych w przepisach prawa cywilnego. Nie posiada ona zazwyczaj także odrębnego systemu realizacji zabezpieczonych wierzytelności, wykorzystując rozwiązania postępowania cywilnego. Jest też bardziej niż inne instytucje prawa morskiego związana z normami prawa powszechnego. Jak wspomniano, hipoteka morska jest znana wielu krajowym systemom prawa morskiego²⁰.

¹⁷ Por. Ch. Hill, *Maritime Law*, London 1995, s. 26 i nast.

¹⁸ W prawie amerykańskim wprowadzono nawet tzw. *preferred mortgage*, który wyprzedzał większość przywilejów morskich, por. W. Adams, *Próby unifikacji...*, s. 66.

¹⁹ Por. S. Kozłowski, *op. cit.*, s. 107.

²⁰ Poza wspomnianymi wyżej unormowaniami uregulowana jest w prawie morskim: Argentyny, Belgii, Chile, Danii, Hiszpanii, Islandii, Maroka, Niemiec, Portugalii, Szwecji, Tunezji, USA, Wielkiej Brytanii; różne formy zastawu i hipoteki na statkach znają dziewiętnastowieczne kodeksy handlowe krajów Ameryki Południowej.

Jednak mimo prób międzynarodowej unifikacji, jest to instytucja prawa morskiego dalece zróżnicowana w poszczególnych krajach.

Hipoteka jest jednym z tzw. **praw rzeczowych ograniczonych** (*iura in re aliena*). Jest to prawo akcesoryjne służące zabezpieczeniu oznaczonej wierzytelności. W zasadzie zatem bez określonej wierzytelności hipoteka powstać i istnieć nie może. Pamiętać jednak trzeba, że hipoteką można zabezpieczyć należności przyszłe i warunkowe, a także iż przedawnienie wierzytelności nie pozbawia wierzyciela możliwości zaspokojenia z rzeczy obciążonej hipoteką. W polskim prawie cywilnym instytucję hipoteki reguluje k.c. i ustawa z dnia 6.07.1982 r. o księgach wieczystych i hipotece (u.k.w.h)²¹.

Zgodnie z art. 65 u.k.w.h. „**w celu zabezpieczenia oznaczonej wierzytelności można nieruchomość obciążyć prawem, na mocy którego wierzyciel może dochodzić zaspokojenia z nieruchomości bez względu na to, czyją stała się własnością, i z pierwszeństwem przed wierzycielami osobistymi właściciela nieruchomości (hipoteka)**”. Powstanie hipoteki powoduje przeto, że wierzyciel uzyskuje prawo pierwszeństwa w zaspokojeniu przed innymi wierzycielami osobistymi ustanawiającego hipotekę. Nie jest to jednak prawo bezwzględne, albowiem mogą być wierzyciele ustawowo uprzywilejowani, którzy mogą się zaspokoić przed wierzycielem hipotecznym. Przykładem w prawie morskim jest instytucja przywilejów na statku (art. 67-73 k.m.), które mają pierwszeństwo przed hipoteką morską; podobny skutek wywołują przywileje egzekucyjne (art. 1025 k.p.c.), do tej kwestii jednak jeszcze wrócimy. Niezależnie od wspomnianego pierwszeństwa należy zwrócić uwagę na ogólną zasadę dotyczącą praw rzeczowych ograniczonych, o której mowa w art. 249 § 1 k.c.: „prawo rzeczowe powstałe później nie może być wykonywane z uszczerbkiem dla prawa powstałego wcześniej”. Istnieje zatem tzw. pierwszeństwo hipotek, które oznacza, że w przypadku prowadzenia egzekucji z nieruchomości obciążonej kilku hipotekami, będą one zaspokajane w kolejności ich powstania.

Ustanowienie hipoteki powoduje, że istniejąca między dłużnikiem a wierzycielem więź obligacyjna zostaje wzmocniona nowym stosunkiem prawnym. Stosunek obligacyjny skuteczny *inter partes* uzupełniony zostaje

²¹ Dz.U. Nr 19, poz. 147 z późn. zm.; zob. także rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 18.03.1992 r. w sprawie wykonania przepisów ustawy o księgach wieczystych i hipotece (Dz.U. Nr 29, poz. 128).

o relację prawnorzeczową, charakteryzującą się skutecznością *erga omnes*. Innymi słowy, poza osobistą odpowiedzialnością dłużnika w grę wchodzi odpowiedzialność konkretną rzeczą. Powoduje to, że dług hipoteczny ciąży na obciążonej nieruchomości bez względu na to, czyją stała się własnością. Obrót nieruchomościami obciążonymi hipoteką jest zatem możliwy. Nie dopuszczalne jest wręcz zastrzeżenie, przez które właściciel nieruchomości zobowiązywałby się względem wierzyciela hipotecznego, że nie dokona zbycia lub obciążenia nieruchomości przed wygaśnięciem hipoteki (art. 72 u.k.w.h).

Obecnie obowiązujące prawo przewiduje, że przedmiotem hipoteki może być część ułamkowa nieruchomości, jeżeli stanowi udział współwłaściciela. Może być również ustanowiona hipoteka na użytkowaniu wieczystym. Przedmiotem hipoteki mogą być także: własnościowe spółdzielcze prawo do lokalu mieszkalnego, spółdzielcze prawo do lokalu użytkowego, prawo do domu jednorodzinnego w spółdzielni mieszkaniowej, wierzytelność zabezpieczona hipoteką. Hipoteka zabezpiecza jedynie wierzytelności pieniężne i może być wyrażona tylko w oznaczonej sumie pieniężnej.

Mamy szereg rodzajów hipotek. Z punktu widzenia formy zabezpieczenia możemy wyróżnić hipotekę: **zwykłą** (powstającą dla zabezpieczenia wierzytelności z góry określonej i odsetek oraz kosztów postępowania; zgodnie z art. 71 u.k.w.h. „domniemanie istnienia prawa wynikające z wpisu takiej hipoteki obejmuje, jeżeli chodzi o odpowiedzialność z nieruchomości, także wierzytelność zabezpieczoną hipoteką”), **kaucyjną** (polegającą na ustanowieniu zabezpieczenia do oznaczonej sumy najwyższej; może ona zabezpieczać tylko ściśle określone rodzaje wierzytelności, tj. wierzytelności o wysokości jeszcze nie ustalonej w chwili ustanowienia hipoteki, wierzytelności z dokumentów zbywalnych przez indos, chociażby ich wysokość była z góry ustalona), **łącną** (w razie podziału nieruchomości hipoteka obciążająca dotychczas nieruchomość obciąża wszystkie nieruchomości utworzone przez podział – art. 76 u.k.w.h.). Jeśli chodzi o sposób powstania, istnieje hipoteka: **umowna** (powstająca na mocy umowy wierzyciela z właścicielem nieruchomości; oświadczenie właściciela o ustanowieniu hipoteki musi być złożone w formie aktu notarialnego²²), **przymu-**

²² Wyjątkiem od tej reguły jest art. 95 ustawy z dnia 29.08.1997 r. – Prawo bankowe (Dz.U. Nr 140, poz. 939 z późn. zm.); norma ta nadaje szczególną moc prawną księgom bankowym i wyciągom z tych ksiąg oraz oświadczeniom składanym bankom. Oświadczenie

sowa (będąca pewną formą egzekucji, albowiem służy zabezpieczeniu wierzytelności stwierdzonych tytułami wykonawczymi – art. 109-112 u.k.w.h.; podstawą jej ustanowienia jest wyłącznie żądanie wierzyciela posiadającego tytuł wykonawczy, zaś wola właściciela nieruchomości-dłużnika jest nieistotna), **ustawowa** (art. 66 u.k.w.h mówi, że „hipoteka zabezpieczająca wierzytelność Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego może powstać również na podstawie przepisów szczególnych z mocy prawa”); hipoteka ustawowa istnieje *ex lege* i jej skuteczność nie zależy od wpisu w księdze wieczystej, a nadto nie działa przeciwko niej rękojmią wiary publicznej ksiąg wieczystych; hipoteka ta ma pierwszeństwo przed wszystkimi innymi hipotekami).

Nie sposób w tym opracowaniu omówić całości problematyki hipoteki w polskim prawie cywilnym. Instytucja ta zresztą coraz częściej staje się przedmiotem zainteresowania doktryny²³. Dla koncepcji hipoteki morskiej istotne jest zasadnicze sformułowanie art. 64 k.m., że „**do hipoteki morskiej stosuje się odpowiednio przepisy prawa cywilnego o hipotece**”. Z zasady tej wynikają z góry wątpliwości interpretacyjne. Stosowanie norm prawnych *mutatis mutandis* nie jest łatwe, a szczególnie trudne, gdy między stosunkami społecznymi, których dotyczą normy pierwotnie ustanowienie, a stosunkami, do których odpowiednio trzeba te normy stosować, jest daleko idące zróżnicowanie. Założenia ustawy z 1982 r. i unormowań ją poprzedzających w ogóle nie uwzględniały, że poza nieruchomościami przedmiotem hipoteki może być statek morski. Nie można także zakładać, że koncepcje hipoteki lądowej uwzględniały w jakimkolwiek stopniu uwarunkowania stosunków żeglugowych. Taki stan prawny utrudniał i nadal utrudnia rozwój hipoteki morskiej. W praktyce jednak przyjęta formuła była wystarczająca, albowiem hipoteki morskie były wpisywane do rejestru okrętowego dość często²⁴. Wyraźne potraktowanie „po macoszemu” hipo-

złożone w ramach procedury kredytowej, w którym przewidziano ustanowienie hipoteki, może być podstawą do dokonania odpowiedniego wpisu w księdze wieczystej.

²³ Por. np. J. Piśuliński, *Przedmiot i treść hipoteki*, Rejent 1992, nr 9; A. Szpunar, *Akcesoryjność hipoteki*, Państwo i Prawo 1993, nr 8; A. Śmieja, *Zalety i słabości hipoteki na tle ogólnej charakterystyki tej instytucji*, Rejent 1995, nr 1; A. Szpunar, *Nowa rola hipoteki w obrocie*, Rejent 1997, nr 10.

²⁴ J. Łopuski, *Prawo morskie w dobie reformy ustawodawstwa*, Kwartalnik Prawa Prywatnego 1996 nr 3, s. 585.

teki morskiej przez polskiego ustawodawcę wynikało w znacznej mierze z założeń ideologicznych. Przyjmowano bowiem założenie, że w gospodarce socjalistycznej kredyt hipoteczny traci podstawę istnienia²⁵.

2.3. Hipoteka morska w legislacji międzynarodowej

Próby unifikacji w skali międzynarodowej hipoteki morskiej podejmowane były trzykrotnie. W wyniku prac Międzynarodowego Komitetu Morskiego doszło do podpisania **10 kwietnia 1926 r. w Brukseli konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących przywilejów i hipotek morskich**. Cechą specyficzną ujednoczenia tych dwóch kontrowersyjnych instytucji rzeczowego prawa morskiego jest to, że w regulacjach konwencyjnych przeważa znacznie problematyka przywilejów morskich. Jak pisze W. Adamczak, w tej pierwszej konwencji poświęcono hipotecę morską zaledwie dwa artykuły – art. 1 i 12²⁶. W pierwszym wymienia się „hipoteki i morgecze”, w drugim mowa jest o dokumentach znajdujących się na statku, w których winna być wzmianka o hipotekach i morgeczach. Dodać należy art. 3, który mówi o kolejności zaspokojenia z hipotek i morgeczów po zaspokojeniu należności objętych przywilejami morskimi. Konwencyjne zaś ograniczenie ilości przywilejów wyprzedzających hipotecę morską w istotny sposób urealnia tę formę zabezpieczenia²⁷. Mimo to trudno uznać wspomnianą konwencję za jakiegokolwiek ujednoczenie instytucji hipoteki morskiej w skali międzynarodowej. Merytoryczna treść tej instytucji jest bowiem przedmiotem wyłącznej regulacji wewnętrznej. Konwencja nie próbowała nawet określić zasad, jakim takie regulacje mają odpowiadać. Hipoteki morskie i morgecze winny być jedynie „należycie ustanowione według ustaw Państwa umawiającego się, do którego przynależy statek, i wpisane do rejestru publicznego”. Konwencja została ratyfikowana przez Polskę 20 lutego 1936 r.²⁸ Wydaje się, że zasadnie podkreśla W. Adamczak, że dopiero k.m. z 1961 r. przejął jej zasady²⁹, chociaż – jak wyżej wspomniano – hipoteki morskie można było ustanawiać w Polsce już w okresie międzywojennym.

²⁵ W. A d a m c z a k, *Hipoteka morska...*, s. 366.

²⁶ W. A d a m c z a k, *op. cit.*, s. 363.

²⁷ Por. W. A d a m c z a k, Z. G o d e c k i, *op. cit.*, s. 19.

²⁸ Dz.U. Nr 15, poz. 137, tekst konwencji: Dz.U. z 1937 r. Nr 22, poz. 261.

²⁹ W. A d a m c z a k, *op. cit.*, s. 363.

Krytyka konwencji z 1926 r. spowodowała, że **27 maja 1967 r. w Brukseli podpisano kolejną konwencję o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących przywilejów i hipotek morskich**. Konwencja ta m.in. bardziej szczegółowo określa warunki ważności hipotek i morgeczy, poprawia sytuację wierzycieli hipotecznych przez zmniejszenie ilości poprzedzających hipotekę przywilejów, zrywa z tradycyjną koncepcją obciążania prawami rzeczowymi tylko statku. Konwencja ta nie weszła w życie z braku dostatecznej liczby ratyfikacji. Można przyjąć, że rozwiązania tej konwencji były jedynie modyfikacją konwencji z 1926 r.

Mając na uwadze najnowsze unormowania polskiego prawa morskiego, nie sposób pominąć jeszcze jednej konwencji brukselskiej z dnia 27 maja 1967 r. Chodzi o **konwencję o wpisie praw na statkach w budowie**³⁰. Wprowadza ona do legislacji międzynarodowej pojęcie statku w budowie i pozwala na wniosek zainteresowanych dokonywać wpisów prawa własności, hipoteki i morgeczy odnoszących się do statku, którego budowa została zadecydowana lub który znajduje się w budowie. Tak więc państwa winny wprowadzić do swoich systemów prawa rejestry publiczne, w których można dokonywać rejestracji statków w budowie. Skutki takiego wpisu określać winno prawo wewnętrzne państwa, w którym prowadzona jest budowa statku. Konwencja próbowała uporządkować w skali międzynarodowej system zabezpieczeń kredytów na statkach, m.in. przez zakaz wpisu praw na statku w budowie w więcej niż jednym kraju, a także przez określenie kolejności ograniczonych praw rzeczowych wpisanych na statku w budowie (miałyby obowiązywać w tym zakresie reguły konwencyjne przyjęte dla statków). Niestety, konwencja ta także nie weszła dotychczas w życie.

Najnowsza **konwencja genewska z dnia 6 maja 1993 r. o przywilejach i hipotekach morskich** zdaje się zmierzać do znacznego wzmocnienia instytucji hipoteki morskiej. Zgodnie z jej art. 1, przesłankami ważności morgeczy, hipotek i innych zastawów rejestrowych na statkach są: ustanowienie ich zgodnie z prawem wewnętrznym, prowadzenie rejestru, do którego są wpisywane zgodnie z tym prawem i pod nadzorem publicznym,

³⁰ *Convention relating to registration of rights in respect of vessels under construction*; por. S. Matysik, *Prawo morskie...*, s. 194 i nast oraz J. Młynarczyk, *Umowa o budowę statku morskiego*, Gdańsk 1978, s. 196 i nast.

zachowanie minimalnych wymagań co do treści wpisów, m.in. określenia nazwiska i adresu osoby, na rzecz której hipoteka jest wpisywana. Konwencja ogranicza ilość przywilejów morskich, mających pierwszeństwo przed hipoteką. Na szczególną uwagę zasługują próby uwzględnienia częstej praktyki zmiany bandery i rejestru przez statki (art. 3 i 16 konwencji), co ma zwiększyć realność zabezpieczeń rzeczowych na statkach morskich. Po raz pierwszy tak wyraźnie unormowano w konwencji *ius retentionis*, które może być niekiedy pomocne dla realizacji hipoteki i innych zabezpieczeń rzeczowych³¹. Niestety, nie wydaje się, by konwencja ta miała szansę na szybkie wejście w życie.

3. Ewolucja przepisów o hipotecę morskiej w kodeksie morskim

3.1. Wprowadzenie hipoteki morskiej do prawa polskiego

Pierwszym aktem prawnym na ziemiach polskich, dotyczącym hipoteki morskiej, była ustawa z dnia 4.10.1921 r. w przedmiocie obciążeń hipotecznych w walucie zagranicznej polskich statków handlowych morskich³². Warto przytoczyć art. 1 tej ustawy, który niejako uzasadniał potrzebę hipoteki morskiej, przy czym wydaje się, że w niczym nie utracił on swojej aktualności: „W celu zapoczątkowania i spotęgowania rozwoju ojczystej marynarki handlowej, jako też w celu ułatwienia obywatelom polskim nabywania statków handlowych morskich, upoważnia się Rząd do udzielania osobom fizycznym i prawnym zezwolenia na obciążenie hipoteczne należących do nich polskich statków handlowych morskich”. Ponieważ nie było w tym czasie jednolitego polskiego prawa cywilnego, stosowano normy ustaw dzielnicowych. W 1918 r. na obszarze byłej dzielnicy pruskiej, obejmującej polskie wybrzeże morskie, obowiązywało niemieckie ustawodawstwo, utrzymane w mocy ustawą z 1919 r.³³ W k.c. niemieckim istniała forma zastawu rejestrowego na okręcie (statku) i udziale w okręcie wpisanym do rejestru okrętowego. Do ustanowienia takiego zastawu potrzebna była umowa między właścicielem okrętu i wierzycielem co do ustanowienia zastawu oraz wpisania go do rejestru okrętowego. Zgodnie z § 1262 k.c.

³¹ Zob. bliżej M.H. K o z i ń s k i, *Prawo zatrzymania w konwencji genewskiej...*, s. 167 i nast.

³² Dz.U. Nr 84, poz. 594.

³³ J. Ł o p u s k i, *op. cit.*, s. 562.

niemieckiego „dopóki prawo zastawu było wpisane w rejestrze okrętowym, zachowywało ono moc w razie pozbycia się lub obciążenia okrętu, chociażby nabywca był w dobrej wierze”. Odpowiedzialność statkiem ograniczona była do wpisanej w rejestrze kwoty wierzytelności i określonych tam odsetek. W zakresie odsetek ustawowych i kosztów zastawu zastosowanie miały przepisy o hipotece. Prawo zastawu rejestrowego obejmowało zgodnie z § 1265 przynależności okrętu z wyjątkiem tych przedmiotów, które nie były własnością właściciela okrętu; do odpowiedzialności w tym zakresie miały zastosowanie przepisy o hipotece. Zaspokojenie z okrętu i jego przynależności mogło nastąpić tylko na podstawie tytułu wykonawczego, według przepisów o egzekucji z nieruchomości. Prawo niemieckie przewidywało także (§ 1271) możliwość ustanowienia na okręcie rodzaju zastawu rejestrowego, analogicznego do hipoteki kaucyjnej, tzn. przez „oznaczenie tylko najwyższej kwoty, do wysokości której okręt ma odpowiadać, poza tym zastrzega się ustalenie wierzytelności”. Ta najwyższa kwota musiała być wpisana do rejestru okrętowego. Wydaje się, że powyższe regulacje można uznać za pierwotną formę hipoteki morskiej, tym bardziej że w IV księdze niemieckiego kodeksu handlowego z 1897 r. (HGB) unormowana była odrębnie instytucja *Schiffsgläubigerrecht* (uprzywilejowane prawo zastawu). Był to rodzaj prawa zastawniczego związany z instytucją ograniczonej odpowiedzialności armatora, który uznać trzeba raczej za rodzaj przywileju morskiego.

Należy także pamiętać, że Rzeczpospolita Polska już w 1936 r. ratyfikowała konwencję brukselską z 1926 r. o przywilejach i hipotekach morskich. Jednak – jak zauważono – jej praktyczna realizacja normatywna miała miejsce dopiero w 1961 r.³⁴ W art. 60 § 1 k.m. stwierdzono, że „do zastawu na statkach wpisanych do rejestru okrętowego (hipoteka morska) stosuje się odpowiednio przepisy prawa cywilnego o hipotece”³⁵. Art. 61 k.m. przewidywał, że umowa o ustanowienie hipoteki morskiej powinna

³⁴ Ustawa z dnia 1.12.1961 r. – Kodeks morski, Dz.U. Nr 58, poz. 318; kodeks wszedł w życie 15 czerwca 1962 r.

³⁵ W momencie wprowadzenia hipoteki morskiej były to przepisy dekretu z dnia 11.10.1946 r. – Prawo rzeczowe, Dz.U. Nr 57, poz. 319 z późn. zm.; na treść hipoteki morskiej miało wpływ wprowadzenie k.c. – ustawy z dnia 23.04.1964 r., Dz.U. Nr 16, poz. 93 z późn. zm., obecnie odesłanie z k.m. odnosi się do omówionej wyżej ustawy z 1982 r. (u.k.w.h.). Pozornie przeto nie zmieniana instytucja hipoteki morskiej, w latach 1961-1991 ulegała licznym modyfikacjom wynikającym ze zmian prawa cywilnego.

być zawarta na piśmie z notarialnie poświadczonymi podpisami stron, zaś art. 62 k.m. dla jej ustanowienia na polskim statku na rzecz cudzoziemca lub zagranicznej osoby prawnej wymagał zezwolenia Ministra Żeglugi. Lakoniczność regulacji, polegająca na wprowadzeniu jedynie pojęcia hipoteki morskiej do rozdziału o „zastawie na statku”, spowodowała, że hipoteka morska była kwalifikowana jako rodzaj zastawu na statku³⁶.

Należy podkreślić, że w prawie morskim często zastaw i hipoteka są traktowane łącznie jako jednolita instytucja prawna. Nie bez znaczenia jest tu także praktyka legislacji międzynarodowej, wyraźnie łącząca przywileje na statku z hipoteką morską. W projekcie polskiego prawa rzeczowego z 1937 r. była mowa o „prawach zastawniczych”, obejmujących zarówno zastaw, jak i hipotekę. Jednak już w prawie rzeczowym z 1946 r. ustawodawca polski wybrał inną drogę i wydaje się, że konsekwentnie należałoby traktować odrębnie zastaw i hipotekę, mimo ich zbieżności funkcjonalnej. Trudno zatem uznać za właściwe przyjęte w 1961 r. unormowanie k.m. łączące zastaw i hipotekę. Wydaje się, że hipoteka morska zasługuje na wyodrębnienie i odpowiedni rozdział w kodeksie morskim winien być raczej zatytułowany „hipoteka morska i zastaw na statku”.

Nie można pominąć w analizie przepisów o hipotece morskiej, obecnie już nieaktualnego, zagadnienia hipoteki na statkach państwowych. W minionym okresie większość publikacji na temat omawianej instytucji dotyczyła możliwości ustanawiania hipoteki na tzw. mieniu ogólnonarodowym, jakim wówczas była zdecydowana większość statków. S. Matysik pisał, że w Polsce hipoteka morska jest praktycznie pozbawiona wszelkiego znaczenia, ponieważ nie ma zwyczaju zaciągania pożyczek zabezpieczonych hipoteką na potrzeby eksploatacji statku³⁷. Niekiedy wręcz kwestionowano możliwość ustanawiania hipoteki na statkach państwowych. Mimo

³⁶ Por. J. Ignatowicz, *System prawa cywilnego. Prawo własności i inne prawa rzeczowe*, t. II, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1977, s. 602 i nast; autor traktuje zastaw i przywileje na statku jako odmiany zastawu, zaś stosowanie określenia „hipoteka morska” wiąże wyłącznie z jej wpisem w rejestrze okrętowym. Analogicznie J. Mójka, [w:] *Prawne zabezpieczenie kredytu*, Lublin 1996, s. 204 uznaje „hipotekę morską za zastaw umowny na statku wpisanym do rejestru okrętowego”. Także W. Adamczak, [w:] *Prawo morskie*, t. II, cz. 3, *Prawo żeglugi morskiej*, red. J. Łopuski, s. 144 uważa, że hipoteka morska jest odmianą zastawu.

³⁷ S. Matysik, *op. cit.*, s. 179-180.

to wydano w tym okresie akty prawne, umożliwiające zakup statków za granicą z wykorzystaniem hipoteki morskiej³⁸.

3.2. Nowelizacja z 1991 roku

W 1991 r.³⁹ dokonano niewielkiej zmiany w przepisach o zastawie na statku. Mając na uwadze zasadnicze zmiany w ustroju społeczno-gospodarczym naszego kraju, zapoczątkowane w 1989 r., skreślono dotychczasowy art. 66 k.m.. Przepis ten przewidywał, że ustanowienie zastawu na statku polskim na rzecz cudzoziemca lub zagranicznej osoby prawnej może nastąpić tylko za zezwoleniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej. *Nota bene* nowelizacja ta usunęła również przepis uzależniający od zgody Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej przeniesienie własności polskiego statku morskiego na cudzoziemca lub zagraniczną osobę prawną.

3.3. Nowelizacja z 1995 roku

Niewątpliwie w 1995 r.⁴⁰ nastąpiły najdalej idące modyfikacje treści przepisów o hipotece morskiej. Sama definicja hipoteki morskiej i jej ścisły związek z zastawem na statku pozostały w zasadzie niezmienione. Wyrażnie ograniczono jednak zakres odpowiedniego stosowania do hipoteki morskiej przepisów o hipotece. I tak w nowym brzmieniu art. 64 k.m. mowa jest o „odpowiednim stosowaniu przepisów prawa cywilnego o hipotece na nieruchomościach”, poza tym – mając na uwadze szereg nowych przepisów k.m. dotyczących hipoteki morskiej – ustawodawca nadał im pierwszeństwo przed unormowaniami ogólnymi o hipotece. Jest to dość wyraźny krok w kierunku wyodrębnienia hipoteki morskiej.

O ile dotychczasowe postanowienia k.m. podkreślały znaczenie umowy o ustanowienie hipoteki i wymagały dla niej formy pisemnej z notarialnie poświadczonymi podpisami, o tyle nowy art. 65 k.m. ma zdecydowanie inne

³⁸ Zob. decyzja Prezydium Rządu z 1974 r. w sprawie zasad finansowania pozaplanowanych zakupów za granicą statków i ich wyposażenia oraz zarządzenie Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej i Ministra Finansów z 1975 r. w sprawie trybu i zasad zakupu statków i ich wyposażenia pod zastaw hipoteczny; zob. Z. G o d e c k i, *O potrzebie...*, s. 79 i nast.; J. M ł y n a r c z y k, *Umowa o budowę statku morskiego*, Gdańsk 1978, s. 200.

³⁹ Ustawa z dnia 4.01.1991 r. o zmianie ustawy – Kodeks morski, Dz.U. Nr 16, poz. 73.

⁴⁰ Ustawa z dnia 9.11.1995 r. o zmianie ustawy – Kodeks morski, Dz.U. z 1996 r. Nr 6, poz. 39.

brzmienie. Mowa w nim jedynie o oświadczeniu woli właściciela o ustanowieniu na jego statku hipoteki morskiej, które winno mieć formę pisemną z podpisem notarialnie poświadczonym. Naturalnie także po tej zmianie umowa jest głównym źródłem hipoteki morskiej. Nasuwa się w związku z tym pytanie, w jakim momencie powstaje hipoteka morska. Na gruncie poprzedniego stanu prawnego twierdzono, że umowna hipoteka morska powstawała wyłącznie na podstawie umowy, zaś wpis jej do rejestru okrętowego nie miał charakteru konstytutywnego, lecz był jedynie przesłanką jej pełnej skuteczności⁴¹. Po nowelizacji poglądu tego nie da się utrzymać. Zgodnie bowiem z treścią nowego przepisu, umowa o ustanowienie hipoteki nie ma formalnego wpływu na jej ustanowienie. Brak oświadczenia woli właściciela, złożonego w przepisanej formie, powoduje bezskuteczność umownego konsensusu⁴². Wydaje się także, że ustawodawca *expressis verbis* przesądził o konstytutywności wpisu hipoteki morskiej do rejestru okrętowego, bowiem w art. 65 dodał zdanie drugie o następującej treści: „Do powstania hipoteki morskiej niezbędny jest wpis do rejestru okrętowego”⁴³.

Jednym z najbardziej kontrowersyjnych problemów związanych z zabezpieczeniem hipotecznym jest to, w jakiej walucie może być wyrażona hipoteka. Przez szereg lat – w gruncie rzeczy poza prawem – izby morskie wpisywały hipoteki morskie na rzecz obcych wierzycieli w walutach wymiernych, najczęściej w dolarach amerykańskich. Zgodnie z art. 68 u.k.w.h., hipoteka zabezpiecza jedynie wierzytelności pieniężne i może być wyrażona tylko w oznaczonej sumie pieniężnej. Prawo o księgach wieczystych nie przesądza jednak o walucie, w jakiej może być ustanowiona hipoteka⁴⁴. Nie można jednak zapominać o zasadzie walutowości wyrażonej w

⁴¹ Tak J. Wasilkowski, *Zarys prawa rzeczowego*, Warszawa 1963, s. 233, Z. Godecki, *op. cit.*, s. 34.

⁴² Nie wydaje się przeto słuszny pogląd, że „oświadczenie to może być złożone na piśmie pod rygorem nieważności i wynikać z jednostronnej czynności prawnej lub z umowy zawartej z wierzycielem” (W. Adamczak, *Hipoteka morska jako rzeczowe zabezpieczenie...*, s. 367); oczywiście możliwa jest w prawie morskim hipoteka powstająca bez zgody właściciela, np. przymusowa.

⁴³ Zgodnie z art. 19 § 1 k.m., rejestr okrętowy prowadzi izba morska właściwa dla portu macierzystego statku; zob. także rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 12.11.1996 r. w sprawie rejestru okrętowego (Dz.U. Nr 141, poz. 659).

⁴⁴ Por. T. Mróz, *Hipoteka a zasada walutowości i problem klauzul waloryzacyjnych*, *Radca Prawny* 1999, nr 4, s. 59.

art. 358 § 1 k.c. Wydaje się, że zasada ta ma w pełni zastosowanie do hipoteki morskiej. Jak ogromne to sprawiało trudności w praktyce morskiego obrotu handlowego, który z istoty swej ma międzynarodowy charakter, nie trzeba bliżej uzasadniać. Dlatego poważną lukę w naszym ustawodawstwie wypełnił art. 65a § 1 k.m., który stwierdza, że hipoteka morska może być wyrażona również w walucie obcej lub jednostkach obliczeniowych, określonych w art. 312 § 2 k.m. Tym samym, w zgodzie z art. 358 § 1 k.c., hipotekę morską można wyrażać w walucie obcej. Na aprobatę zasługuje pogląd⁴⁵, że nie powinno być możliwości stosowania różnych walut w zapisie hipotecznym i w – stanowiącego podstawę tego zabezpieczenia – zobowiązaniu. Jednostkami obliczeniowymi, o których wyżej wspomniano, są tzw. Specjalne Prawa Ciągnięcia (*Special Drawing Rights*) – SDR. Ich stosowanie nie narusza zasady walutowości, albowiem nie są one walutą obcą. Wydaje się, że zważywszy na sposób ich kształtowania (koszyk walut krajów należących do Międzynarodowego Funduszu Walutowego) i funkcję, którą spełniają w licznych konwencjach międzynarodowych, stanowią one raczej formę waloryzacji świadczenia pieniężnego.

Istotnym *novum* w k.m. (art. 65a § 2) jest możliwość zabezpieczenia tej samej wierzytelności ustanowieniem hipoteki morskiej na więcej niż jednym statku. Wprowadzenie tej normy wymaga kilku uwag wyjaśniających. Przede wszystkim trzeba nawiązać do wspomnianej wyżej formy hipoteki, jaką jest hipoteka łączna. Dawne prawo rzeczowe z 1946 r. znało znacznie szerszą definicję tej hipoteki. Pozwalało bowiem, by „kilka nieruchomości podlegało obciążeniu dla zabezpieczenia tej samej wierzytelności”. Hipoteka łączna tak rozumiana była krytykowana w literaturze⁴⁶, stąd nowa formuła hipoteki łącznej w art. 76 u.k.w.h. Zmiana ta spowodowała kontrowersje wśród prawników morskich. Jedni twierdzili, że nowy stan prawny uniemożliwia powstanie hipoteki morskiej, zabezpieczającej jedną wierzytelność na kilku statkach, twierdząc wręcz, iż nie można ustanowić hipoteki łącznej przez czynność prawną, a jedynie może ona powstać w przypadku faktycznego podziału pierwotnego przedmiotu hipoteki, co w

⁴⁵ *Ibidem*, s. 61; wydaje się także, że w przypadku hipoteki morskiej stosowanie klauzul waloryzacyjnych jest niedopuszczalne, z wyjątkiem zastosowania SDR.

⁴⁶ Por. J. I g n a t o w i c z, *O hipotecę w przyszłym prawie rzeczowym*, Nowe Prawo 1951, nr 6, s. 46; S. R u d n i c k i, *Nowy projekt prawa o księgach wieczystych i hipotecę*, Nowe Prawo 1968, nr 12, s. 1760.

przypadku statku nie ma zastosowania⁴⁷. Inni uważali, że mimo zmiany obowiązujących przez 40 lat przepisów, nadal istnieje możliwość ustanowienia hipoteki łącznej na statkach, gdyż „nie ma w naszym prawie przepisu zabraniającego zabezpieczenia w drodze umowy jednej wierzytelności zastawem na wielu rzeczach ruchomych czy hipotekami na wielu statkach”⁴⁸. Wydaje się, że nowy przepis k.m. jednoznacznie przesądza o możliwości ustanowienia hipoteki na kilku statkach, a tym samym do takiej hipoteki winien być odpowiednio stosowany art. 76 § 2 u.k.w.h., czyli wierzyciel hipoteczny może – według swego uznania – żądać zaspokojenia w całości z każdego objętego hipoteką morską statku, z niektórych statków lub z wszystkich łącznie.

K.m. w art. 65b unormował, na czym ciąży hipoteka morska. Norma ta stanowi *lex specialis* w stosunku do art. 84-88 u.k.w.h. W szczególności chodziło o wierzytelności właściciela statku powstałe po ustanowieniu hipoteki. I tak hipoteka morska obciąża, oprócz statku i jego przynależności⁴⁹, wierzytelności właściciela statku z tytułu:

- 1) odszkodowania za uszkodzenie lub stratę statku, łącznie z odszkodowaniem ubezpieczeniowym,
- 2) wynagrodzenie za ratownictwo w zakresie, w jakim wyrównuje ono szkody w statku spowodowane ratownictwem,
- 3) udział statku w awarii wspólnej,
- 4) opłaty za najem lub dzierżawę statku.

Rozszerzenie przedmiotu hipoteki morskiej o typowe dla obrotu morskiego wierzytelności może okazać się w praktyce niewystarczające, dlatego art. 65b § 2 k.m. przewiduje, że strony mogą rozszerzyć zakres wierzytelności obciążonych hipoteką morską.

Art. 65c k.m. przewiduje, że umowa o przeniesienie własności statku, obciążonego hipoteką morską, na cudzoziemca lub zagraniczną osobę prawną wymaga uprzedniej zgody wierzyciela hipotecznego, wyrażonej na piśmie, z podpisem urzędowo poświadczonym. Jest to rozwiązanie konieczne dla

⁴⁷ J. Siedlecki, *Czy trzeba nowelizować...*, s. 59.

⁴⁸ Z. Godecki, *Hipoteka łączna...*, s. 41.

⁴⁹ Art. 62 § 2 k.m. określa, że „przynależnością statku jest wszelki sprzęt, który nie będąc częścią składową statku stanowi jego wyposażenie”; do przynależności statku należy stosować odpowiednio art. 86 u.k.w.h.

hipoteki morskiej, gdyż umowa taka może spowodować przeniesienie statku do innego rejestru okrętowego. Wprawdzie w prawie morskim szczególne znaczenie ma zasada wzajemnego uznawania obciążeń rzeczowych, jeżeli zostały ustanowione zgodnie z prawem bandery obciążonego statku i ujawnione w rejestrze publicznym, ale realizacja prawa rzeczowego w obcym obszarze prawnym może być utrudniona, dlatego zgoda wierzyciela hipotecznego jest w tym przypadku tak istotna.

Nowy art. 65d k.m. także ma na celu urealnienie zabezpieczenia hipotecznego. Przepis ten rozwija regułę sformułowaną w art. 92 u.k.w.h. Zgodnie z nim, w przypadku świadomego, znacznego zwiększenia ryzyka związanego z eksploatacją statku obciążonego hipoteką, które powoduje istotne pogorszenie sytuacji wierzyciela hipotecznego, może on żądać niezwłocznego zaspokojenia z przedmiotu hipoteki lub dodatkowego odpowiedniego zabezpieczenia. Przepis ten chyba najdobitniej oddaje specyfikę przedmiotu hipoteki morskiej i szczególne ryzyko związane z jego utratą lub uszkodzeniem. Statek obciążony hipoteką morską jest nadal eksploatowany, narażony na niebezpieczeństwa morza, a także na inne ryzyka⁵⁰, przy czym wierzyciel hipoteczny nie ma żadnego wpływu na sposób wykorzystywania statku.

Nowością w k.m. jest wprowadzenie, wspomnianej na wstępie, instytucji **hipoteki morskiej na statku w budowie**. K.m. wprowadził w art. 19 § 5 możliwość, że statek budowany w Polsce może być wpisany do rejestru okrętowego, „jeżeli położona została jego stępka lub wykonana została równorzędna praca konstrukcyjna w miejscu wodowania”. Możliwość ta dotyczy także statku nie stanowiącego polskiej własności. Art. 21 k.m. wprowadził specjalną księgę rejestrową dla statków w budowie, zwaną „rejestrem statków w budowie”. Właściwie wprowadzenie do k.m. tej swoistej konstrukcji prawnej miało jeden cel – umożliwienie budowy nowych statków w oparciu o kredyt hipoteczny. Dlatego art. 65e § 1 k.m. deklaruje, że hipotekę morską można ustanowić na statku w budowie. Odrębnie musiano określić przedmiot tej hipoteki. Zgodnie z art. 65e § 2 k.m., hipoteka taka obejmuje „materiały, urządzenia i wyposażenie znajdujące się na terenie stoczni budującej obciążony hipoteką statek, które

⁵⁰ Por. J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 1997, s. 287.

przez oznakowanie lub w inny sposób zostały wyraźnie zidentyfikowane jako przeznaczone do budowy lub wyposażenia tego statku⁵¹.

W sumie nowelizacja z 1995 r. ukształtowała w polskim prawie morskim w znacznym stopniu odrębną od hipoteki lądowej formę zabezpieczenia rzeczowego na statku.

4. Nowa koncepcja hipoteki morskiej

Nowe uregulowanie hipoteki morskiej zawarte jest w projekcie nowelizacji k.m. z 1999 r., przygotowanym przez Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego. Mimo że projekt wyjątkowo obszernie ujmuje hipotekę – jak się wydaje, jest to najobszerniejsze unormowanie tej instytucji w ustawodawstwach wewnętrznych – nadal odpowiedni dział k.m. zatytułowany jest „Zastaw na statku”. Dział ten zgodnie z projektem obejmuje aż 14 obszer-nych artykułów.

W definicji hipoteki nie zmieniło się nic, z wyjątkiem usunięcia w określeniu przepisów prawa cywilnego, które stosuje się odpowiednio do hipoteki morskiej, sformułowania „na nieruchomościach”. Jak się wydaje, nie jest to zabieg bez znaczenia, bowiem rozszerza on możliwość wykorzystania w prawie morskim przepisów o hipotece, m.in. hipotekę na wierzytelności zabezpieczonej hipoteką. Nowa tendencja do rozszerzania przedmiotu hipoteki morskiej, którą dostrzec można już w poprzedniej nowelizacji k.m., eksponuje zwłaszcza hipotekę na prawach. Do artykułu definiującego hipotekę morską wprowadzono paragraf drugi, podkreślający, że do powstania hipoteki morskiej niezbędny jest wpis do rejestru okrętowego. Norma ta nie jest nowa, ale wspomniany wyżej zabieg legislacyjny miał na celu ugruntowanie konstytutywności wpisu hipoteki.

Nadal podstawowym sposobem ustanowienia hipoteki jest oświadczenie woli właściciela statku, złożone na piśmie, z podpisem notarialnie poświadczonym. Jedynym wyjątkiem jest tzw. **umowa o ustanowienie hipoteki morskiej**, o której będzie jeszcze mowa. Umowa taka także wymaga formy pisemnej, z notarialnie poświadczonymi podpisami, a nadto wpisania do rejestru okrętowego.

⁵¹ Przepisy o hipotece na statkach w budowie są wzorowane na konwencji brukselskiej z 1967 r.; por. J. Ł o p u s k i, *Prawo morskie w dobrej reformy...*, s. 587.

Kolejne przepisy dotyczące możliwości ustanowienia hipoteki w walucie obcej, SDR, na więcej niż jednym statku, a także określające zakres przedmiotowy hipoteki na statku są analogiczne, jak w obecnym unormowaniu kodeksowym. Podobnie ma się rzecz z umową o przeniesienie własności statku obciążonego hipoteką na cudzoziemca, z tym że proponuje się, by zgoda wierzyciela hipotecznego była opatrzona podpisem notarialnie, a nie jak dotychczas urzędowo potwierdzonym.

Bez zmian pozostała dotychczasowa gwarancja dla wierzycieli hipotecznych, związana ze świadomym zwiększeniem ryzyka eksploatacji statku obciążonego hipoteką. Tak samo jak w dotychczasowych przepisach uregulowano hipotekę na statku w budowie. Została nieco zmieniona definicja statku w budowie i wprowadzono ją do art. 4 § 2 projektowanych przepisów ogólnych k.m. Nowa definicja jest następująca: „Statkiem morskim w budowie jest statek morski, którego stępkę położono lub wykonano równorzędną pracę konstrukcyjną w miejscu wodowania, aż do zakończenia budowy”.

Zasadnicze zmiany w koncepcji hipoteki morskiej sprowadzają się do realizacji tego zabezpieczenia rzeczowego. Jako regułę utrzymuje się zasadę, że wierzytelność zabezpieczona hipoteką morską podlega zaspokojeniu z przedmiotu hipoteki z pierwszeństwem przed innymi wierzytelnościami w drodze sądowego postępowania egzekucyjnego. Projekt wprowadza jednak wyjątki zarówno od zasady pierwszeństwa, jak i od trybu egzekucyjnego. Pierwszeństwo zaspokojenia wierzytelności hipotecznej nie jest skuteczne w stosunku do „wierzytelności objętych przywilejami morskimi na statku, kosztów egzekucyjnych, należności alimentacyjnych, rent z tytułu odszkodowania za wywołanie choroby, niezdolności do pracy, kalectwa lub śmierci, oraz kosztów ostatniej choroby i zwykłego pogrzebu właściciela statku”. Natomiast wyjątki od stosowania trybu egzekucyjnego uregulowane są szczegółowo w kilku kolejnych przepisach projektu.

Zanim przejdziemy do omówienia bezegzekucyjnych form zaspokojenia z przedmiotu hipoteki morskiej, należy przypomnieć, że w prawie polskim istnieją szczególnie przepisy dotyczące egzekucji ze statków morskich (art. 1014-1022 kodeksu postępowania cywilnego)⁵². Pomijając ocenę samych

⁵² Zob. M.H. Kozinski, *Statek morski...*, s. 187 i nast.; tegoż, *Egzekucja ze statków...*, s. 239 i nast.; tegoż, *Morskie prawo publiczne...* s. 124 i nast.

przepisów egzekucyjnych, należy zwrócić uwagę, że uzyskanie w Polsce tytułu egzekucyjnego, skuteczność egzekucji i jej koszty wydatnie zniechęcają do stosowania zabezpieczeń rzeczowych, w tym hipoteki morskiej. Inną barierą egzekucyjną, powodującą, że banki wyjątkowo niechętnie udzielają kredytu zabezpieczonego hipoteką morską, jest statuowana art. 1025 k.p.c. ustawowa kolejność zaspokojenia należności przypadających od dłużnika przez organ egzekucyjny. Należności hipoteczne są wymienione dopiero w ósmej grupie⁵³. Dlatego ogromne znaczenie praktyczne ma zawarta w art. 4 projektu przepisów wprowadzających Kodeks morski propozycja przeniesienia wierzytelności zabezpieczonych hipoteką morską do grupy czwartej, poprzez nowelizację art. 1025 § 1 pkt 2a k.p.c.

Nasuwa się w tym miejscu istotna refleksja. Nie wszyscy przedstawiciele doktryny w pełni aprobują tak daleko posuniętą deprecjację hipoteki morskiej w postępowaniu egzekucyjnym. Podkreślają oni nie bez racji, że konwencja z 1926 r. jednoznacznie określa zasady pierwszeństwa praw rzeczowych, których dotyczy (przywileje, morgieczne, hipoteki) i żadne pierwszeństwo ustanowione przez prawo krajowe nie może tego zmienić⁵⁴. Wydaje się, że zgodnie z art. 1 § 1a k.m. i nowymi przepisami konstytucyjnymi, podkreślającymi *expressis verbis* zasadę pierwszeństwa ratyfikowanej przez Polskę umowy międzynarodowej przed ustawą, argumentacja ta nabiera nowego znaczenia. Tym samym, nawet jeśli zmiany przepisów egzekucyjnych nie byłyby dokonane, to w oparciu o normy konwencyjne można eksponować pierwszeństwo wierzytelności zabezpieczonych hipoteką morską przed wszelkimi innymi, z wyjątkiem zabezpieczonych przywilejami morskimi.

Art. 86 projektu nowelizacji k.m. przewiduje, że „umowa zawarta między właścicielem statku a wierzycielem o ustanowieniu hipoteki morskiej może przewidywać **przejęcie przez wierzyciela hipotecznego posiadania statku obciążanego hipoteką, łącznie z upoważnieniem do jego sprzedaży**, w

⁵³ Do niedawna należności banku z tytułu udzielonych kredytów wyprzedzały przy podziale sumy uzyskanej z egzekucji należności zabezpieczone hipoteką (por. E. Niezbecka, *op. cit.*, s. 153-154), co pozbawiało hipoteczne zabezpieczenie kredytu bankowego jakiegokolwiek znaczenia. Nadal osłabia pozycję hipoteki umownej wyprzedzająca ją hipoteka ustawowa, zabezpieczająca należności podatkowe.

⁵⁴ Tak np. J. Siedlecki, *Czy należy nowelizować...*, s. 47; podobnie J. Młynarczyk, *Prawo morskie...*, s. 287.

celu zaspokojenia zabezpieczonej wierzytelności z dochodu, jaki przynosi statek lub z ceny uzyskanej z jego sprzedaży. Umowa powinna określać wartość statku⁵⁵. Wspomniana już wyżej „umowa o ustanowieniu hipoteki morskiej” jest nowym rodzajem umowy w prawie morskim, tworzącej nie tylko zabezpieczenie rzeczowe, ale kreującej bezegzekucyjny tryb jego realizacji. Pozwala ona skutecznie ominąć bariery procesowe i egzekucyjne. Jest to umowa wyjątkowo ryzykowna dla dłużnika hipotecznego, bowiem daje daleko idące, jednostronne uprawnienia wierzycielowi hipotecznemu. W gruncie rzeczy przejęcie posiadania statku przez wierzyciela jest jego prawem podmiotowym kształtującym i wymaga jedynie oświadczenia w tej sprawie, z powołaniem się na okoliczności uzasadniające przejęcie posiadania. Okolicznością taką jest przede wszystkim niezaspokojenie wierzytelności hipotecznej lub inna okoliczność przewidziana w umowie. Oświadczenie takie wierzyciel składa na piśmie z notarialnie poświadczonym podpisem; wymaga ono ujawnienia w rejestrze okrętowym. Projekt przewiduje przymusowe wprowadzenie wierzyciela hipotecznego w posiadanie statku, przy udziale komornika, jeśli izba morska potwierdzi zgodność wspomnianego oświadczenia z treścią umowy o ustanowieniu hipoteki.

Założeniem tej formy bezegzekucyjnego zaspokojenia jest opłacalność eksploatacji statku. Wierzyciel hipoteczny, który statek przejął w posiadanie, może go eksploatować sam i stopniowo zaspokajając należność hipoteczną, bądź może oddać statek w zarząd osobie trzeciej, może także wydzierżawić go lub oddać w najem w celu zaspokojenia zabezpieczonej wierzytelności z opłat za korzystanie ze statku. Zwykle wierzyciel hipoteczny to bank lub inna instytucja finansowa, która sama na ogół nie jest w stanie eksploatować statku, dlatego powyższe rozwiązania są dostosowane do praktyki żegludowej. W projekcie zawarto pewien rodzaj gwarancji interesów właściciela statku, polegający na tym, że oddanie statku w zarząd osobie trzeciej, a także zawarcia umowy dzierżawy lub najmu statku, wymaga odrębnej zgody właściciela statku, o ile umowa o ustanowieniu hipoteki to przewiduje. Nie bez przyczyny wspomniano wyżej, że ta forma zaspoko-

⁵⁵ Np. w prawie greckim wierzyciel morskowy może przejąć statek do eksploatacji lub sprzedać go bez potrzeby organizowania publicznej licytacji, w prawie brytyjskim może on sprzedać statek lub przejąć go w posiadanie.

jenia jest możliwa tylko wtedy, jeśli statek przynosi zyski. Nie sposób zatem z niej skorzystać, gdy statek nie ma zdolności żeglugowej, np. jest uszkodzony, oraz – moim zdaniem – w stosunku do statku w budowie. Nowy przepis projektu przewiduje wprawdzie, że umowa o ustanowieniu hipoteki morskiej ma zastosowanie także do statku w budowie, ale taki statek nie przynosi dochodów, wręcz przeciwnie – wymaga dodatkowych wydatków. Przejęcie takiego statku może mieć sens tylko po to, by dokonać szybko jego sprzedaży.

Na marginesie powyższego przepisu należy zwrócić uwagę, że o ile projekt zabezpiecza interesy innych wierzycieli hipotecznych, bowiem zawarcie umowy o ustanowieniu hipoteki pozwalającej na przejęcie i sprzedaż statku wymaga ich zgody, wyrażonej na piśmie z podpisem notarialnie poświadczonym, o tyle nie mówi nic o innych osobach, w szczególności o losach kapitana i załogi statku oddanego w zarząd, wynajętego lub wdzierżawionego; czy jest to relacja podobna np. do czarteru na czas. Umowa hipoteczna może także godzić w interesy armatora statku, jeśli nie jest on jego właścicielem, czarterującego na czas, dotychczasowych zarządców i ich kontrahentów.

Drugą formą bezegzekucyjnego zaspokojenia wierzytelności hipotecznej jest sprzedaż statku obciążonego hipoteką morską. Jeśli umowa o ustanowieniu hipoteki przewiduje sprzedaż bezegzekucyjną statku, to może ona nastąpić na wniosek wierzyciela hipotecznego tylko po upływie terminu zaspokojenia wierzytelności. Przejęcie statku do eksploatacji może przeto nastąpić jeszcze przed upływem tego terminu, o ile umowa tak stanowi, np. jeśli nie zostanie spłacona określona część należności.

Szczegółowy tryb sprzedaży hipotecznej statku określić ma rozporządzenie wykonawcze. Projekt przewiduje jednak wyjątkowo daleko idące uprawnienie stron umowy hipotecznej, polegające na możliwości określenia innego sposobu sprzedaży. Jest to dość ryzykowne sformułowanie, pozwalające wierzycielowi hipotecznemu określać takie warunki sprzedaży, które mogą godzić w interesy dłużnika i innych wierzycieli. K.m. wymaga jedynie, by sprzedaż przeprowadzał notariusz albo komornik w terminie 30 dni od dnia złożenia przez wierzyciela hipotecznego wniosku o dokonanie sprzedaży. Wniosek taki należy złożyć na piśmie z notarialnie poświadczonym podpisem; winien on być ujawniony w rejestrze okrętowym. Wierzyciel hipoteczny ma obowiązek zawiadomić innych wierzycieli hipotecz-

nych na co najmniej 7 dni przed datą sprzedaży, a w braku zawiadomienia odpowiada za wynikłą stąd szkodę. Sprzedaż w trybie hipotecznym ma te same skutki prawne, co sprzedaż dokonana w drodze sądowego postępowania egzekucyjnego.

Istotną gwarancją dla właściciela statku jest obowiązek ustawowy nałożony na wierzyciela hipotecznego, by przed rozpoczęciem czynności mających na celu zaspokojenie ze statku, czy to przez przejęcie jego posiadania, czy to przez jego sprzedaż, pisemnego zawiadomienia właściciela statku i organu rejestrowego o zamierzonym podjęciu działań, mających na celu bezegzekucyjne zaspokojenie ze statku. W takim wypadku właściciel statku może w terminie 14 dni od dnia zawiadomienia zaspokoić wierzyciela hipotecznego bądź wystąpić do sądu z powództwem o ustalenie, że wierzytelność nie istnieje albo nie jest wymagalna w całości lub w części. Wniesienie takiego powództwa powoduje zawieszenie prawa do bezegzekucyjnego zaspokojenia do czasu prawomocnego zakończenia postępowania. Wniesienie tego powództwa wymaga ujawnienia w rejestrze okrętowym.

Projekt wspomnianego rozporządzenia wykonawczego przewiduje, że sprzedaż statku na wniosek wierzyciela hipotecznego odbywać się będzie w formie licytacji publicznej. Prowadzący licytację wyda nabywcy, który spełnił wszystkie warunki licytacji, w szczególności uiszczył całą cenę statku, zaświadczenie stwierdzające nabycie statku. Zaświadczenie to będzie tytułem do ujawnienia na rzecz nabywcy prawa własności przez odpowiedni wpis do rejestru okrętowego. Warto zauważyć – w związku z wyraźną treścią delegacji ustawowej – że rozporządzenie ma określić także koszty wspomnianej sprzedaży. Mając na uwadze dużą wartość statków morskich, przewiduje się, że wynagrodzenie notariusza lub komornika nie może w tym przypadku przekroczyć 1% ceny wywoławczej statku.

Przepisem mającym ułatwić zaciąganie kredytów w bankach zagranicznych jest umożliwienie bankom zagranicznym i zagranicznym instytucjom finansowym zaspokajania wierzytelności w walutach obcych, jeśli hipoteka morska była wyrażona w walutach obcych lub SDR, za pośrednictwem upoważnionego banku wskazanego przez wierzyciela.

Na koniec w projekcie k.m. powtórzono zapis dotyczący zastawu na statkach, nie będącego hipoteką morską, a więc zastawu na statkach nie wpisanych do rejestru okrętowego. Do takiego zastawu stosować się będzie

nadal przepisy prawa cywilnego o zastawie na rzeczach ruchomych, a więc także postanowienia ustawy o zastawie rejestrowym i rejestrze zastawów.

5. Uwagi końcowe

Hipoteka morska coraz wyraźniej emancypuje się. Zapewne trudno byłoby całkowicie zerwać więzi łączące tę instytucję z hipoteką lądową, ale widać, że rośnie ilość norm regulujących odrębnie morską formę hipoteki. Sądzić można, że instytucja prawna, której poświęcono to opracowanie, jest na tyle specyficzna i utrwalona w legislacji międzynarodowej oraz krajowej, że zasługuje na wyraźniejsze wyodrębnienie w nowym kodeksie morskim.

Hipoteka morska jest instrumentem prawno-finansowym, często wykorzystywanym we współczesnym obrocie morskim. Ilość hipotek morskich wpisywanych do polskiego rejestru okrętowego jest nadal znaczna. Niestety, nie jest to wyraz tendencji do nowych inwestycji okrętowych, do odnawiania polskiej floty, a raczej przejaw ewidentnego kryzysu naszej floty, nadmiernego zadłużania się polskich armatorów.

Stan polskiej floty wskazuje na to, że hipoteka morska może po raz kolejny stać się, tak jak w 1921 r., narzędziem służącym odbudowie polskiej floty. Kapitałochłonność inwestycji w żegludze morskiej powoduje, że zapotrzebowanie na kredyty jest w tej sferze gospodarki ogromne, a z tym wiąże się konieczność odpowiedniego zabezpieczenia wiarygodności. Dlatego doskonalenie polskich przepisów o hipotece morskiej może okazać się niezwykle ważne dla naszej gospodarki morskiej w XXI wieku. Postulować zatem należy jak najszybsze uchwalenie pakietu przygotowanych ustaw morskich, w tym przede wszystkim ustawy o rejestrze żeglugi międzynarodowej i nowego kodeksu morskiego.