

ZUZANNA PEPEŁOWSKA-DĄBROWSKA

ZASTOSOWANIE KONWENCJI KAPSTADZKIEJ DO STATKÓW MORSKICH – PROPOZYCJA UNIDROIT

Artykuł dotyczy zupełnie nowej w prawie morskim koncepcji wyeliminowania tradycyjnych zabezpieczeń rzeczowych – hipoteki morskiej i przywilejów na statku – na rzecz nowego zabezpieczenia międzynarodowego. Reguluje to konwencja kapsztadzka oraz jeden z towarzyszących jej protokołów. Konwencja cieszy się dużą akceptacją (jej stronami jest 60 państw, w tym Unia Europejska i Stany Zjednoczone Ameryki). Sprawdziła się w sektorze lotniczym.

Autorka poddaje ocenie trzy konwencje o przywilejach i hipotekach morskich: brukselską z 1926 r. i z 1967 r. oraz konwencję genewską z 1993 r.

W artykule podniesiono kwestię, czy konwencja kapsztadzka może odnieść sukces w zastosowaniu do statków morskich.

WPROWADZENIE

Podczas 72. sesji Zgromadzenia Generalnego UNIDROIT w Rzymie przyjęto plan prac Międzynarodowego Instytutu Unifikacji Prawa Prywatnego na lata 2014–2016. W programie tym zdecydowano o podjęciu szczegółowych badań nad możliwością stosowania Konwencji o międzynarodowych zabezpieczeniach na składnikach majątku ruchomego (konwencja kapsztadzka)¹ do statków morskich². Niniejsza praca ma na celu przybliżenie podstawowych założeń konwencji kapsztadzkiej, która dotąd nie była szeroko omawiana w literaturze polskiej. Ocenie poddano propozycję objęcia zabezpieczeń na statkach reżimem konwencyjnym.

¹ Konwencja z 16.11.2001 r. o międzynarodowych zabezpieczeniach na składnikach majątku ruchomego, weszła w życie 1.03.2006 r.

² Item no. 6 on the agenda: *Adoption of the Work Programme of the Organisation for the 2014–2016 triennium*, UNIDROIT 2013, A.G. (72) 4, Rzym 5.12.2013 r., pkt 2(b)(ii) oraz (iii), s. 7–9.

1. PODSTAWOWE ZAŁOŻENIA KONWENCJI KAPSZTADZKIEJ I JEJ PROTOKOŁÓW

Na wstępie należy wyjaśnić, że twórcy konwencji zdecydowali się na zastosowanie ciekawej techniki regulacji. Otóż na system konwencyjny składają się *de facto* dwa akty prawne: sama konwencja kapsztadzka oraz jeden z towarzyszących jej protokołów, w zależności od rodzaju mienia ruchomego stanowiącego przedmiot zabezpieczenia. Konwencja zawiera postanowienia ogólne, właściwe dla każdego rodzaju mienia, podczas gdy każdy z protokołów reguluje szczegółowe kwestie charakterystyczne dla wyposażenia danego rodzaju. Obecnie wśród protokołów towarzyszących konwencji znajdują się: protokół odnoszący się do sprzętu lotniczego (tzw. protokół lotniczy)³, protokół odnoszący się do taboru kolejowego (tzw. protokół kolejowy, zwany też luksemburskim)⁴ oraz protokół odnoszący się do sprzętu kosmicznego (protokół „kosmiczny”)⁵. Konwencja będzie stosowana do danego typu mienia, wyłącznie jeśli dany protokół wejdzie w życie. Wzajemny stosunek konwencji i protokołów określony został w art. 6 konwencji, zgodnie z którym konwencja i protokół powinny być czytane oraz interpretowane jako jeden instrument, jednak w razie sprzeczności treści konwencji i protokołu, ten drugi ma pierwszeństwo. Jak wyjaśnia R. Goode, autor oficjalnego komentarza do konwencji kapsztadzkiej, stosowanie powyższej techniki regulacji podyktowane było kilkoma względami. Po pierwsze, pozwoliło pominąć zamieszczanie bardzo szczegółowych postanowień w samej konwencji, które musiałyby dotyczyć wielu technicznych kwestii związanych z poszczególnymi rodzajami mienia. Ponadto proces uzgadniania treści postanowień z zainteresowanymi podmiotami z różnych sektorów znacznie przedłużyłby prace nad konwencją, podczas gdy przemysł lotniczy wykazywał duże zainteresowanie szybkim przyjęciem odpowiednich przepisów⁶.

Konwencja kapsztadzka oraz żaden z jej protokołów nie zostały ratyfikowane przez Polskę. Generalnie konwencja cieszy się sporą akceptacją. W chwili pisania tego artykułu jej stronami było 60 państw, w tym takie kraje, jak Kanada, Brazylia, Chiny, Irlandia, Norwegia, Rosja, Arabia Saudyjska, Hiszpania, Repu-

³ Protokół do konwencji o międzynarodowych zabezpieczeniach na składnikach majątku ruchomego dotyczący zagadnień właściwych dla sprzętu lotniczego z 6.11.2001 r., wszedł w życie 1.03.2006 r.

⁴ Protokół do konwencji o międzynarodowych zabezpieczeniach na składnikach majątku ruchomego dotyczący zagadnień właściwych dla taboru kolejowego z 23.02.2007 r., nie wszedł w życie.

⁵ Protokół do konwencji o międzynarodowych zabezpieczeniach na składnikach majątku ruchomego dotyczący zagadnień właściwych dla sprzętu kosmicznego z 9.03.2012 r., nie wszedł w życie.

⁶ R. Goode, *Battering down your security interests: How the shipping industry can benefit from the UNIDROIT Convention on International Interests in Mobile Equipment*, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly 2000, s. 168; więcej na temat powyższej metody regulacji zob. M. Sandahl, *The Cape Town Approach: A New Method of Making International Law*, Columbia Journal of Transnational Law 2005–2006, vol. 44, s. 339–376.

blika Południowej Afryki, Zjednoczone Emiraty Arabskie czy Stany Zjednoczone Ameryki. Na mocy decyzji Rady Unii Europejskiej z 6.04.2009 r. do konwencji przystąpiła również Wspólnota Europejska⁷. Skuteczne od 1.08.2009 r. przystąpienie Wspólnoty Europejskiej do konwencji nie stanowi oczywiście automatycznego przystąpienia czy ratyfikacji tej umowy między-narodowej przez państwa członkowskie. Oznacza jednak, że w zakresie, w jakim państwa członkowskie przekazały swoje kompetencje na rzecz Wspólnoty Europejskiej, związane są postanowieniami konwencji kapsztadzkiej w kształcie, w jakim Wspólnota do niej przystąpiła⁸. Chodzi więc o kompetencje w zakresie objętym rozporządzeniem Rady (WE) nr 44/2001 z 22.12.2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych⁹, rozporządzeniem Rady (WE) nr 1346/2000 z 29.05.2000 r. w sprawie postępowania upadłościowego¹⁰ oraz rozporządzeniem Rady (WE) nr 593/2008 w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I) z 17.06.2008 r.¹¹.

W dokumentach UNIDROIT podkreśla się, że pierwotnie rozważano objęcie statków morskich odrębnym protokołem do konwencji kapsztadzkiej¹². Ówczesnie jednak kręgi morskie, reprezentowane przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), były zdecydowanie temu przeciwnie. Jako główny argument przeciwko objęciu statków reżimem nowej konwencji wskazywano przede wszystkim kolizję między konwencją kapsztadzką a Międzynarodową konwencją o przywilejach i hipotekach morskich (konwencja genewska) z 1993 r.¹³. Wskazywano ponadto, że tworzenie morskich norm konwencyjnych tradycyjnie zarezerwowane było dla wyspecjalizowanych organizacji morskich¹⁴. Ze względu na niechęć środowisk morskich podczas prac nad konwencją i jej pierwszymi protokołami porzucono zamysł rozciągnięcia jej reżimu na statki morskie. Obecnie idea ponownie weszła do agendy UNIDROIT głównie z dwóch powodów. Po pierwsze, konwencja genewska z 1993 r. o przywilejach i hipotekach morskich nie spotkała się z szerokim przyjęciem. Co prawda weszła w życie w 2004 r., jednak jej stronami jest tylko 17 państw¹⁵. Po drugie, konwencja kapsztadzka odniosła wymierny sukces. Jej funkcjonowanie sprawdziło się

⁷ Decyzja Rady z 6.04.2009 r. w sprawie przystąpienia przez Wspólnotę Europejską do konwencji o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym oraz jej protokołu dotyczącego zagadnień właściwych dla sprzętu lotniczego, przyjętych wspólnie w Kapsztadzie 16.11.2001 r. (Dz.Urz. UE L 2009.121.3).

⁸ Przystępując do konwencji kapsztadzkiej, Wspólnota Europejska skorzystała z zastrzeżenia zawartego w art. XXX (5) protokołu lotniczego do tej konwencji oraz art. 55 konwencji.

⁹ Dz.Urz.WE L 2001.12.1.

¹⁰ Dz.Urz.WE L 2000.160.1.

¹¹ Dz.Urz.UE L 2008.177.6.

¹² UNIDROIT 2013, C.D. (92)5 (c),(d), pkt 5, s. 8.

¹³ UNIDROIT 1996, Study LXXII, Doc. 29, Appendix II, 10.07.1996 r.

¹⁴ UNIDROIT 1996, Study LXXII, Doc. 29.

¹⁵ Międzynarodowa konwencja o przywilejach i hipotekach morskich z 6.05.1993 r., weszła w życie 5.09.2004 r.

z powodzeniem w sektorze lotniczym. UNIDROIT stoi na stanowisku, że mogłaby się sprawdzić również w stosunkach morskich.

Jakie są więc podstawowe założenia konwencji kapsztadzkiej i towarzyszących jej protokołów? Konwencja została przyjęta z zamiarem usunięcia barier w rozwoju międzynarodowego systemu finansowania mienia ruchomego, głównie sprzętu lotniczego oraz kolejowego. Dotychczasowe różnice systemów prawnych w podejściu do zabezpieczeń rzeczowych stanowiły przeszkodę w swobodnym udzielaniu i pozyskiwaniu takiego zabezpieczenia, w konsekwencji również w finansowaniu niezbędnego na rynkach chłonnych kapitału, takiego jak sektor lotniczy. Ujednolicenie reguł odnoszących się do zabezpieczeń na wskazanym mieniu ruchomym miało usunąć niepewność wierzyciela co do prawa właściwego regulującego kwestię tworzenia, uznania i możliwości zaspokojenia jego wierzytelności z przedmiotu zabezpieczenia. Z drugiej strony, pewność po stronie wierzyciela miała się przełożyć na większą dostępność i lepsze warunki kredytowania¹⁶. W efekcie wszystkie zainteresowane podmioty miały skorzystać na nowym instrumencie prawnym, a w szczególności gospodarki państw rozwijających się, których systemy prawne nie były wyposażone w instytucje odpowiednio zabezpieczające interesy wierzycieli¹⁷. Zamiarem twórców konwencji było osiągnięcie trzech głównych celów:

- 1) wprowadzenia jasnych reguł kolejności zaspokojenia z przedmiotu zabezpieczenia;
- 2) usprawnienia zaspokojenia z rzeczy obciążonej;
- 3) zagwarantowania niezakłóconego zaspokojenia wierzyciela podczas postępowania upadłościowego¹⁸.

Konwencja kapsztadzka dotyczy międzynarodowych zabezpieczeń (*international interest*), które z punktu widzenia prawnika kontynentalnego zostały zdefiniowane szeroko. Obejmują one:

- zabezpieczenia przyznane przez ustanawiającego prawo na rzeczy w drodze umowy ustanawiającej zabezpieczenie;
- zabezpieczenia nadane warunkowym sprzedającym przez umowę sprzedaży z zastrzeżeniem tytułu własności;
- zabezpieczenia ustanowione na rzecz leasingodawcy na mocy umowy leasingu, przy czym umowa ta rozumiana jest jako umowa, na której mocy jedna ze stron przyznaje prawo do korzystania lub dysponowania przed-

¹⁶ S. Clark, *The Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment and Aircraft Equipment Protocol: Internationalising Asset-Based Financing Principles for the Acquisition of Aircraft and Engines*, *Journal of Air Law and Commerce* 2004, vol. 69, s. 15.

¹⁷ R. Goode, *Battering... op.cit.*, s. 167. W literaturze anglojęzycznej często określa się skutki konwencji kapsztadzkiej jako *classic win-win scenario*, zob. np. S. Clark, *The Cape Town Convention... op.cit.*, s. 17.

¹⁸ A. Saunders, A. Srinivasan, I. Walter, J. Wool, *The Economic Implications of International Secured Transactions Law Reform: A Case Study*, *University of Pennsylvania Journal of International Economic Law* 1999, vol. 20, s. 317.

miotem – z możliwością zakupu lub bez takiej możliwości – innej osobie w zamian za uiszczenie ratalnych opłat lub innego rodzaju płatności¹⁹.

Konwencja opiera się więc na podejściu funkcjonalnym, uznając za zabezpieczenie międzynarodowe powyższe stosunki prawne spełniające taką rolę, niezależnie od ich rodzaju i tego, czy tradycyjnie za takie były uważane przez prawo krajowe²⁰. Ponadto międzynarodowe zabezpieczenie powinno spełniać poniższe kryteria:

- musi być stwierdzone na piśmie;
- powinno dotyczyć rzeczy, którą ustanawiający zabezpieczenie rzeczowe, warunkowy sprzedawca lub leasingodawca może rozporządzać;
- musi dotyczyć rzeczy oznaczonej indywidualnie (w przypadku sprzętu lotniczego protokół precyzuje, że musi wskazywać obiekt lotniczy za pomocą numeru seryjnego, nazwy producenta oraz przeznaczenia danego modelu)²¹;
- w przypadku umowy o zabezpieczenie musi wskazywać zabezpieczoną wierzycelność, choć bez konieczności wskazywania jej wysokości²².

Warunkiem istnienia zabezpieczenia nie jest wpis do rejestru, jednak jego rejestracja zapewnia mu pierwszeństwo oraz skuteczność wobec osób trzecich. Powstanie międzynarodowego zabezpieczenia jest więc uniezależnione od prawa krajowego, jednak zgodnie z konwencją to prawo krajowe determinuje, do której z trzech powyższych kategorii należy zaliczyć dane zabezpieczenie²³. Ma to znaczenie, bowiem konwencja przewiduje różne sposoby zaspokojenia wierzycelności – w zależności od rodzaju zabezpieczenia.

Konwencję kapsztadzką stosuje się, jeśli w chwili powstania zabezpieczenia dłużnik znajduje się w państwie, które jest stroną konwencji, niezależnie od miejsca położenia rzeczy bądź znajdowania się wierzyciela posiadającego zabezpieczenie²⁴.

Centralną instytucją konwencji kapsztadzkiej jest międzynarodowy rejestr (*international registry*), do którego wpisywane są zabezpieczenia międzynarodowe na rzeczy. Przewiduje się utworzenie odrębnych rejestrów do każdego z protokołów konwencji kapsztadzkiej. Obecnie funkcjonuje jedynie międzynarodowy rejestr zabezpieczeń na sprzęcie lotniczym, ustanowiony na mocy konwencji kapsztadzkiej oraz protokołu lotniczego²⁵. Jest on prowadzony w formie elektronicznej. Zapewnia całodobowy dostęp do bazy danych. Ma charakter jawny i jest nadzorowany przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cy-

¹⁹ Art. 2(2) w zw. z art. 1(q) konwencji kapsztadzkiej.

²⁰ N. Orkun Akseli, *International Secured Transactions Law. Facilitation of Credit and International Conventions and Instruments*, Rutledge 2011, s. 88.

²¹ Art. VII protokołu lotniczego.

²² Art. 7 konwencji kapsztadzkiej.

²³ *Ibidem*, art. 2(5).

²⁴ *Ibidem*, art. 3.

²⁵ Zob. <https://www.internationalregistry.aero/ir-web/> (10.05.2014).

wilnego. Pozwala na dokonanie wpisu oraz przeszukiwanie zarejestrowanych zabezpieczeń międzynarodowych²⁶. Rejestracji dokonuje zainteresowana strona, przy czym konwencja wymaga pisemnej zgody drugiej strony umowy na rejestrację. Zastrzega przy tym, że organ rejestrowy nie ma obowiązku sprawdzania autentyczności zgody przedstawionej do rejestracji²⁷.

Na uwagę zasługuje przede wszystkim fakt, że przy rejestracji międzynarodowego zabezpieczenia strona nie musi przedstawiać żadnego tytułu prawnego stwierdzającego istnienie wierzytelności ani wskazywać jej wysokości. Międzynarodowy rejestr nie bada wiarygodności przedstawionych przez stronę informacji. Nie ponosi też żadnej odpowiedzialności w przypadku niezgodności stanu faktycznego z przedstawionymi i zarejestrowanymi danymi²⁸. Omawiany system rejestracji spełnia więc raczej rolę pewnego systemu notyfikacji o potencjalnie istniejącym obciążeniu rzeczy²⁹. Stanowi swego rodzaju ostrzeżenie dla ewentualnego nabywcy rzeczy o istniejącym obciążeniu. Powinien on w swoim interesie zbadać istnienie i zakres obciążenia. Takie rozwiązanie poddyktowane było względami praktycznymi, w szczególności dążeniem do zminimalizowania kosztów administracyjnych rejestru.

Mimo że wpis do międzynarodowego rejestru nie oznacza, że wpisane dane są prawdziwe, to jednak przesądza o pierwszeństwie zaspokojenia z obciążonej rzeczy. W tym zakresie konwencja opiera się na znanej prawu polskiemu regule *prior tempore potior iure*. Odpowiednio: zarejestrowane zabezpieczenie ma pierwszeństwo przed innym zabezpieczeniem zarejestrowanym później. Ponadto ma pierwszeństwo przed jakimkolwiek niezarejestrowanym zabezpieczeniem, nawet jeśli ustanowienie zabezpieczenia lub jego rejestracja nastąpiła ze świadomością istnienia obciążenia niezarejestrowanego³⁰. Podobnie nabywca rzeczy obciążonej zabezpieczeniem niezarejestrowanym nabywa tę rzecz wolną od jakiegokolwiek obciążenia, bez względu na to, czy miał świadomość jego istnienia. Natomiast zabezpieczenia zarejestrowane na rzeczy utrzymują się wobec jej nabywcy³¹.

Kolejnym z założeń konwencji było zagwarantowanie szybkiego i skutecznego zaspokojenia z przedmiotu międzynarodowego zabezpieczenia. Rozdział III konwencji wprowadza szeroki wachlarz sposobów zaspokojenia. Wierzyciel, dla którego ustanowiono zabezpieczenie, może za zgodą dającego zabezpieczenie dłużnika:

- przejąć posiadanie lub rozporządzenie obciążoną rzeczą;

²⁶ Art. 3.1. *Regulations and Procedures for the International Registry*, 2010.

²⁷ Art. 18(2) w zw. z art. 20(1) konwencji kapsztadzkiej.

²⁸ *Ibidem*, art. 28(2).

²⁹ M. Dragun-Gertner, Z. Pełowska-Dąbrowska, J. Krzemiński, *Security interests burdening transport vehicles – the Cape Town Convention and its implementation in national law* [w:] *Rapports Polonais XIXth International Congress of Comparative Law*, ed. B. Lewaszkiewicz - Petrykowska, Łódź 2014, s. 273.

³⁰ Art. 29(1) konwencji kapsztadzkiej.

³¹ *Ibidem*, art. 29(2).

- sprzedać lub oddać rzecz w leasing;
- gromadzić lub pobierać pożytki z rzeczy³².

Wierzyciel może również wystąpić do sądu o orzeczenie umożliwiające bądź wskazujące powyższe działanie³³. Ponadto konwencja dopuszcza stosowanie również takich środków, które są dopuszczalne zgodnie z prawem właściwym, w tym takich, które zostały ustalone przez strony w drodze umowy, o ile mają one rynkowe uzasadnienie (nie są oczywiście bezzasadne)³⁴. Należy przy tym zaznaczyć, że możliwość wyboru sposobu zaspokojenia przez strony została ograniczona w art. 54(2) konwencji. Przystępując do konwencji, państwa mogą zastrzec, że środek taki może być wykonany tylko za uprzednim pozwoleniem właściwego sądu.

Zaspokojenie z rzeczy obciążonej za pomocą jednego z wyżej opisanych środków jest możliwe w przypadku uchybienia, którego zdefiniowanie pozostawiono stronom. Konwencja przewiduje, że strony mogą same określić przesłanki świadczące o naruszeniu i uruchomieniu zaspokojenia wierzyciela. W braku takiego porozumienia uchybienie jest rozumiane jako zasadnicze pozbawienie wierzyciela tego, czego zgodnie z umową miał prawo oczekiwać³⁵. W ramach przyznanej im swobody strony mogą uzależnić naruszenie od przesłanek, za które strona ponosi odpowiedzialność, np. niewypłacalność dłużnika, lub od okoliczności niezależnych od strony, jak np. niekorzystne zmiany w prawie podatkowym³⁶.

Ostatnim z głównych założeń konwencji było zagwarantowanie skuteczności międzynarodowego zabezpieczenia wpisanego przed wszczęciem postępowania upadłościowego³⁷. Postanowienia konwencji nie naruszają norm prawa właściwego regulującego postępowanie upadłościowe. Państwa przystępujące do protokołu lotniczego mogą jednak zastrzec w trybie art. XXX tegoż protokołu, że postępowanie upadłościowe nie narusza prawa wierzyciela zgodnie z alternatywą A lub B do wyboru³⁸. Dokonany przez państwo podczas przyjęcia konwencji wybór alternatywy A jest korzystniejszy dla wierzyciela od ewentualnego zastrzeżenia alternatywy B³⁹. Zakłada, że w określonym terminie zawitym, liczonym od wszczęcia postępowania upadłościowego, dłużnik lub właściwy organ przekazuje posiadanie rzeczy wierzycielowi albo usuwa wszelkie naruszenia. Do chwili umożliwienia wierzycielowi przejęcia posiadania dłużnik lub

³² *Ibidem*, art. 8(1).

³³ *Ibidem*, art. 8(2).

³⁴ *Ibidem*, art. 8(3).

³⁵ *Ibidem*, art. 11.

³⁶ R. Goode, *Official Commentary on the Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Luxembourg Protocol on Matters Specific to Railway Rolling Stock*, UNIDROIT 2008, par. 4.104.

³⁷ Art. 30(1) konwencji kapsztadzkiej.

³⁸ Art. XI protokołu lotniczego.

³⁹ M. Dragun-Gertner, Z. Pełowska-Dąbrowska, J. Krzemiński, *Security...* *op.cit.*, s. 277.

właściwy organ mają obowiązek utrzymywać obiekt w stanie niepogorszonym, zgodnie z umową, a wierzyciel będzie miał prawo występować o środki tymczasowe dopuszczalne zgodnie z prawem właściwym. Dłużnik nie może być zwolniony z żadnego z umownych obowiązków inaczej niż za zgodą wierzyciela. Konwencja wyraźnie stwierdza, że wierzyciel posiadający międzynarodowe zabezpieczenie może dochodzić zaspokojenia z rzeczy z pierwszeństwem przed innymi wierzycielami, mimo ogłoszenia postępowania upadłościowego. Wynika z tego, że w razie upadłości dłużnika wierzyciel taki zachowuje uprzywilejowaną pozycję względem innych wierzycieli nieposiadających takiego zabezpieczenia lub posiadających międzynarodowe zabezpieczenie wpisane do rejestru później. Jedyne wyjątki od powyższej zasady pierwszeństwa stanowią zabezpieczenia wierzytelności niewynikające z umowy, odpowiednio zgłoszone przez państwo przystępujące do konwencji kapsztadzkiej, o których będzie mowa niżej⁴⁰.

Zastrzeżenie przez państwo alternatywy B stanowi z kolei, że na żądanie wierzyciela dłużnik bądź właściwy w postępowaniu upadłościowym organ zawiadomi wierzyciela w terminie zawitym określonym przez państwo w zgłoszonym zastrzeżeniu, czy usunie naruszenia bądź czy da wierzycielowi prawo przejęcia posiadania rzeczy obciążonej. W braku takiego zawiadomienia wierzyciel może wystąpić do sądu z żądaniem przejęcia posiadania⁴¹. Większość z przystępujących do konwencji państw zastrzega alternatywę A. W chwili pisania tego tekstu na 39 państw składających deklarację na gruncie art. XXX(3) protokołu lotniczego jedynie Meksyk zastrzegł alternatywę B⁴².

2. KONWENCJA KAPSTADZKA A STATKI MORSKIE

Sekretariat UNIDROIT przygotował raport, w którym rozpatrywano potrzebę oraz skutki ewentualnego rozszerzenia reżimu konwencyjnego na statki morskie oraz instalacje wiatrowe typu *offshore*⁴³. Autorzy publikacji wychodzą z założenia, że ze względu na transgraniczny element w zabezpieczeniach rzeczowych na statkach morskich harmonizacja na poziomie międzynarodowym przyniosłaby wymierne korzyści:

- odejście od różnorodności wymogów związanych z wpisem zabezpieczeń rzeczowych na statku do krajowych rejestrów;

⁴⁰ Art. XI A protokołu lotniczego.

⁴¹ *Ibidem*, art. XI B.

⁴² M. Dragun-Gertner, Z. Pełowska-Dąbrowska, J. Krzemiński, *Security... op.cit.*, s. 277.

⁴³ Item no. 5 on the agenda: *International Interests in Mobile Equipment – Possible preparation of other Protocols to the Cape Town Convention*, UNIDROIT 2013, C.D. (92)5 (c),(d), Rzym 8–10.05.2013 r.

- wprowadzenie skutecznego systemu rejestracji elektronicznej;
- jasne reguły kolejności zaspokojenia wierzycieli zabezpieczonych prawem na statkach⁴⁴.

Zdaniem autorów przekładałoby się to na wzmocnienie pozycji wierzycieli zabezpieczonych rzeczowo na statkach morskich, co w efekcie mogłoby prowadzić do polepszenia warunków udzielania kredytów w stosunkach morskich⁴⁵.

Powyższe idee nie są nowe. Preambuła wspomnianej wcześniej konwencji genewskiej o przywilejach i hipotekach morskich z 1993 r. opiera się na tych samych postulatach. Rzeczywiście, stan regulacji prawnych odnoszących się do praw rzeczowych na statkach morskich dostarcza wiele niepewności uczestnikom obrotu morskiego. Taki stan się utrzymuje, mimo że próby unifikacji praw rzeczowych na statkach morskich w skali międzynarodowej podejmowane były już na początku XX w.⁴⁶. Trzy kolejne konwencje o przywilejach i hipotekach morskich nie przyniosły oczekiwanych korzyści.

Pierwsza z nich, konwencja brukselska z 1926 r., którą Polska ratyfikowała w 1936 r., w niewielkim stopniu dotyczy hipotek morskich. Jej postanowienia w tym zakresie ograniczają się do wzajemnego uznania hipotek, morgieczny i podobnych zastawów na statkach, ustanowionych w zgodzie z wymogami prawa państwa-strony konwencji i wpisanych do jego rejestru publicznego⁴⁷. Ponadto art. 12 tejże konwencji zobowiązuje ustawodawcę krajowego do zapewnienia przepisów określających rodzaj i formę dokumentów znajdujących się na statku, w których powinna się znajdować wzmianka o obciążającym statek zabezpieczeniu umownym, z zastrzeżeniem, że wierzyciel, który zażądał wzmianki, nie ponosi odpowiedzialności za opuszczenia, błędy czy opóźnienia takiego wpisu⁴⁸. W szczególności konwencja nie zawiera żadnych jednolitych norm regulujących wpis hipoteki morskiej do rejestru ani skutków ustanowienia zabezpieczenia. Kwestie te pozostawiono właściwym prawom krajowym⁴⁹. Jak wskazuje M.H. Koziński, trudno uznać konwencję z 1926 r. za jakiegokolwiek ujednoczenie instytucji hipoteki w skali międzynarodowej⁵⁰. Odnośnie do kolejności zaspokojenia wierzycieli hipotecznych konwencja ogranicza się do stwierdzenia, że hipoteki, morgieczne i zastawy na statkach następują bezpośrednio po przywilejach morskich. Konwencja w większym stopniu reguluje natomiast problematykę przywilejów morskich. Wprowadza listę wierzycieli

⁴⁴ *Ibidem*, s. 4.

⁴⁵ *Ibidem*.

⁴⁶ W. Adamczak, *Lizboński projekt nowej konwencji o przywilejach i hipotekach morskich*, Prawo Morskie 1988, t. III, s. 127.

⁴⁷ Art. 1 konwencji brukselskiej z 1926 r.

⁴⁸ W. Adamczak, *Prawa rzeczowe na statku* [w:] *Prawo morskie*, t. II, red. J. Łopuski, s. 145.

⁴⁹ W szczególności art. 16 konwencji stanowi, że żadne z postanowień konwencji nie narusza kompetencji sądów, postępowania sądowego i trybu wykonawczego ustanowionych przez prawo krajowe.

⁵⁰ M.H. Koziński, *Ewolucja przepisów o hipotece morskiej w prawie polskim*, Rejent 2000, t. X, nr 3, s. 41.

zabezpieczonych przywilejami⁵¹ oraz określa kolejność zaspokojenia między sobą⁵². Dopuszcza możliwość ustanawiania przez państwa innych przywilejów, te jednak nie będą miały pierwszeństwa przed wierzytelnościami zabezpieczonymi hipoteką⁵³. Konwencja z 1926 r. nie spotkała się z szeroką akceptacją. Jej stronami jest obecnie tylko 28 państw, przy czym nie ma wśród nich państw z silnymi flotami handlowymi, takich jak Stany Zjednoczone Ameryki, Wielka Brytania czy Japonia.

Kolejna próba unifikacji reguł odnoszących się do zabezpieczeń na statkach morskich w skali międzynarodowej przybrała postać konwencji o przywilejach i hipotekach morskich z 1967 r. W zakresie unifikacji reguł dotyczących hipotek morskich konwencja wprowadzała minimalne wymogi odnoszące się do rejestracji hipotek i morgieczu: rejestr publiczny powinien mieć charakter otwarty, wierzyciel oraz wysokość zabezpieczenia wyraźnie wskazane, ponadto w rejestrze powinny się znaleźć wszystkie dane, które zgodnie z prawem państwa rejestru determinują kolejność zaspokojenia⁵⁴. Unifikacji poddano także problematykę przymusowej sprzedaży statków⁵⁵, zmiany rejestru oraz wykreślenia statku z rejestru okrętowego, które może się odbyć tylko za wyrażoną na piśmie zgodą wierzyciela hipotecznego⁵⁶. Konwencja zawiera też normy kolizyjne, zgodnie z którymi kolejność zaspokojenia wierzytelności hipotecznych między nimi (oraz ich skutek wobec osób trzecich) ustalana będzie zgodnie z prawem państwa rejestru, podczas gdy wszystkie kwestie związane z proceduralnymi aspektami zaspokojenia wierzytelności będą podlegać prawu państwa sądu⁵⁷. Konwencja nie weszła dotąd w życie. Krytykowano ją między innymi za utrzymanie w mocy zbyt dużej liczby przywilejów, co uderzało w interesy wierzyciela hipotecznego⁵⁸.

Również konwencja genewska o przywilejach i hipotekach morskich z 1993 r. nie odniosła znacznych sukcesów w unifikacji problematyki zabezpieczeń wierzytelności na statkach morskich. Co prawda weszła w życie, jednak – co wyżej zaznaczono – nadal ma małą liczbę ratyfikacji. Odnośnie do hipoteki morskiej oraz morgieczu konwencja genewska w znacznym zakresie powieliła rozwiązania swojej poprzedniczki. Przede wszystkim poddała kwestię pierwszeństwa hipotek, morgieczu i innych tego typu praw rzeczowych podlegających ujawnieniu w rejestrze oraz ich skutków w stosunku do osób trzecich prawu państwa, w którym statek jest zarejestrowany, z zastrzeżeniem jednak, że w braku odmiennych postanowień konwencyjnych w kwestiach dotyczących

⁵¹ Art. 2 konwencji brukselskiej z 1926 r.

⁵² *Ibidem*, art. 5 i 6.

⁵³ *Ibidem*, art. 3.

⁵⁴ Art. 1 konwencji brukselskiej z 1967 r.

⁵⁵ *Ibidem*, art. 11.

⁵⁶ *Ibidem*, art. 3.

⁵⁷ *Ibidem*, art. 2.

⁵⁸ W. Adamczak, *Problem ratyfikacji przez Polskę Konwencji o przywilejach i hipotekach morskich z 1993 roku*, Gdańskie Studia Prawnicze 2011, t. XXV, s. 452.

postępowania egzekucyjnego właściwe jest prawo państwa, w którym postępowanie się toczy⁵⁹. Jeśli chodzi natomiast o przywileje morskie, konwencja nadal utrzymuje pierwszeństwo zaspokojenia wierzytelności uprzywilejowanych przed wierzytelnościami zabezpieczonymi hipoteką lub morgieczem. Skraca natomiast katalog wierzytelności uprzywilejowanych, wykluczając z niego wierzytelności z tytułu udziału statku w awarii wspólnej oraz z tytułu usunięcia wraku statku. Zmianie ulega również kolejność zaspokojenia poprzez przyznanie dalszej wierzytelnościom z tytułu opłat portowych i pilotowych⁶⁰. Podsumowując, do zalet konwencji zalicza się między innymi szczegółową unifikację kwestii wykreślenia z rejestru i przymusowej sprzedaży statku⁶¹ oraz pewne ograniczenie wierzytelności uprzywilejowanych. Jej twórcom nie udało się jednak w sposób istotny wzmocnić pozycji wierzyciela hipotecznego. Niemniej w porównaniu z konwencją brukselską z 1926 r. wprowadza wiele rozwiązań bardziej dopasowanych do dzisiejszego obrotu morskiego. Stąd w 2010 r. Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego opowiedziała za ratyfikacją konwencji z 1993 r. oraz wypowiedzeniem konwencji z 1926 r.⁶²

Powyższy stan legislacji międzynarodowej uwidacznia więc, że brakuje unifikacji wielu istotnych kwestii z zakresu rzeczowego zabezpieczenia na statkach⁶³. W przypadku hipotek i morgieczów różnice dotyczą między innymi wymogów przy wpisach praw rzeczowych do rejestrów czy kolejności zaspokajania roszczeń zabezpieczonych hipoteką. Ze względu na małą liczbę ratyfikacji konwencji międzynarodowych rozmaicie traktowane są również przywileje na statkach morskich. Normy krajowe zawierają różne katalogi przywilejów, odmiennie kształtuje się też kolejność ich zaspokojenia w poszczególnych prawach krajowych. Dlatego tak istotną rolę odgrywają normy kolizyjne, które w jasny sposób powinny wskazywać stronom prawo właściwe. Jednak i w zakresie prawa prywatnego międzynarodowego występują daleko idące rozbieżności odnośnie do stosowanych łączników. W sprawie hipoteki morskiej generalnie właściwe jest prawo państwa rejestru statku. Nie ma natomiast zgodności co do norm kolizyjnych regulujących kolejność zaspokojenia wierzyciela hipotecznego. Podobnie w zakresie przywilejów na statkach nie ma jednolitego podejścia do normy kolizyjnej. Niektóre państwa przyjmują łącznik *lex fori*, inne posługują się łącznikiem *lex causae*, jeszcze inne przyjmują, że prawem właściwym jest prawo państwa bandery. W powyższym stanie rzeczy

⁵⁹ I. Zużewicz-Wiewiórska, *Komentarz do art. 355 Kodeksu morskiego* [w:] *Kodeks morski. Komentarz*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórska, LEX/el. 2012.

⁶⁰ Art. 4 konwencji geneńskiej z 1993 r.

⁶¹ J.M. Alcántara, *A Short Primer on the International Convention on Maritime Liens and Mortgages*, *Journal of Maritime Law and Commerce* 1996, vol. 27, no. 2, s. 227.

⁶² Sprawozdanie z prac Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego w 2010 r., s. 14, www.mir.gov.pl/Gospodarka_Morska/Komisja_Kodyfikacyjna_Prawa_Morskiego/Documents/sprawozdanie_kkpm_2010.pdf (10.05.2014).

⁶³ O. Böger, *The Cape Town Convention and Proprietary Security over Ships*, *Uniform Law Review* 2014, vol. 19, s. 48.

częstą praktyką wierzycieli posiadających zabezpieczenie rzeczowe na statku jest dążenie do poddania sporów wynikających z danej umowy sądom takiego państwa, w którym obowiązuje najbardziej korzystne dla niego prawo (*forum shopping*)⁶⁴.

Zdaniem Sekretariatu UNIDROIT rozwiązanie powyższych problemów może stanowić konwencja kapsztadzka. Jednak jej stosowanie do statków morskich budzi wiele wątpliwości. Autorka ograniczy się do kilku z nich.

Po pierwsze, objęcie reżimem konwencyjnym statków wymagałoby utworzenia odrębnego międzynarodowego rejestru zabezpieczeń na statkach morskich, który wprowadzałby jednolite wymogi wpisu zabezpieczenia na statku. Choć perspektywa ujednoczenia wymogów w tym zakresie musi być niezwykle „kusząca” z punktu widzenia uczestników obrotu, to jednak powstaje pytanie co do jej prawdopodobieństwa. Można przypomnieć – jako przykład – unijną inicjatywę stworzenia jednego europejskiego rejestru statków morskich EUROS⁶⁵. Mimo że miał mieć charakter dobrowolny oraz miał współistnieć z rejestrami krajowymi, propozycja ta nie spotkała się z dobrym przyjęciem przez państwa członkowskie i ostatecznie jej zaniechano. Stało się tak, mimo że wpis do rejestru europejskiego nie miał naruszać właściwości prawa krajowego w zakresie praw rzeczowych na statku. Ponadto pojawia się pytanie o wzajemną relację ewentualnego międzynarodowego rejestru do narodowych rejestrów okrętowych. Z raportu Sekretariatu UNIDROIT wynika, że nie ma on w żadnej mierze ich zastąpić. Prawo państwa rejestru statku byłoby nadal właściwe między innymi do kwestii bezpieczeństwa⁶⁶.

W stosunkach morskich problematyczne może się okazać się również szerokie rozumienie zabezpieczenia międzynarodowego według konwencji kapsztadzkiej. Jak wyżej zaznaczono, za takie rozumie się także zabezpieczenie powstałe na mocy sprzedaży z zastrzeżeniem tytułu własności czy zabezpieczenie ustanowione na rzecz leasingodawcy na mocy umowy leasingu. Takie szerokie podejście do instytucji zabezpieczenia roszczeń nie jest powszechne i może budzić zastrzeżenia. Ponadto, jak zauważają sami autorzy raportu, zastrzeżenie tytułu własności nie jest formą zabezpieczenia wierzytelności praktykowaną w stosunkach morskich i powstaje pytanie o zasadność takiego zabezpieczenia w tego rodzaju stosunkach⁶⁷.

Rozważając ewentualne stosowanie konwencji kapsztadzkiej do zabezpieczeń rzeczowych na statkach, należy podkreślić, że konwencja co do zasady nie znajdzie zastosowania do przywilejów morskich. Przedmiotem jej regulacji są bowiem zabezpieczenia rzeczowe, mające swe źródło w czynności prawnej.

⁶⁴ Więcej na temat tej praktyki w stosunkach morskich zob. M. Dragun-Gertner, *Ograniczenie autonomii woli stron morskich kontraktów żeglugowych*, Gdańsk 1996, s. 116 i nast.

⁶⁵ *Communication by the Commission to the Council: Amendment to a proposal for the establishment of a Community ship register*, COM (91)483 final, Dz.Urz. WE C 1992.19.10.

⁶⁶ Item no. 5 on the agenda: *International Interests... op.cit.*, s. 23.

⁶⁷ O. Böger, *The Cape Town Convention... op.cit.*, s. 57.

Jednak zgodnie z art. 39 państwo będące stroną konwencji może w każdej chwili zastrzec katalog ustawowych praw na rzeczy, które mają mieć pierwszeństwo przed zarejestrowanym zabezpieczeniem międzynarodowym, jeśli zgodnie z prawem krajowym mają one pierwszeństwo przed odpowiednikiem zabezpieczenia międzynarodowego. Konwencja kapsztadzka nie stoi więc na przeszkodzie uznania pierwszeństwa wierzytelności uprzywilejowanych w porządku krajowym, o ile zostaną one odpowiednio zadeklarowane przez państwo-stronę konwencji. Pominięcie problematyki przywilejów morskich w konwencji kapsztadzkiej może z jednej strony sprzyjać jej akceptacji w stosunkach morskich, gdyż właśnie niemożliwe do pogodzenia różnice w podejściu do uprzywilejowanych wierzytelności były przyczyną niepowodzenia poprzednich konwencji międzynarodowych. Jednak ponowny sukces takiej regulacji będzie miał tylko połowiczny charakter, skoro nadal prawa wierzyciela zabezpieczonego hipoteką lub morgieczem będą podlegały niejawnym i zróżnicowanym w skali międzynarodowej przywilejom morskim.

PODSUMOWANIE

Obecny stan regulacji zabezpieczeń wierzytelności na statkach morskich daleki jest od pożądanego. Wszelkie próby unifikacji w tym zakresie zasługują na przychyłność, jednak doświadczenie minionych lat wskazuje, że zdane są one raczej na niepowodzenie. UNIDROIT ma nadzieję, że sukces konwencji kapsztadzkiej w sektorze lotniczym zachęci kręgi morskie do rozważenia po raz drugi jej stosowania do statków morskich. Przyszłość pokaże, z jakim przyjęciem spotka się zamiar UNIDROIT. Obecnie bardziej prawdopodobne jest, że w pierwszej kolejności stosowanie konwencji zostanie rozciągnięte na wyposażenie rolnicze, górnicze oraz budowlane⁶⁸.

⁶⁸ Item no. 6 on the agenda: *Adoption of the Work Programme ... op.cit.*, pkt 2(b)(i), s. 7.

ZUZANNA PEŁOWSKA-DĄBROWSKA

**APPLICATION OF CAPE TOWN CONVENTION
TO SHIPS. THE UNIDROIT PROPOSAL**
(Summary)

The article looks into a recently developed concept of international interest which is intended as a replacement for traditional securities such as ship mortgages and maritime liens. The regulation is being introduced by Cape Town Convention on International Interest in Mobile Equipment together with one of the protocols. The Cape Town Treaty has been welcomed by 60 signatures, including the European Union and the United States, and it has already proven itself in the aircraft industry.

The author discusses the Cape Town Treaty's chances for wider adoption against the backdrop of the 1926 Brussels Convention on Maritime Liens and Mortgages, the 1967 Brussels International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages and the 1993 Geneva International Convention on Maritime Liens and Mortgages.