

Judyta Dworas–Kulik

PRZYWILEJ MORSKI W POLSCE W OKRESIE MIĘDZYWOJENNYM NA TLE PORÓWNAWCZYM¹

Przywileje morskie w okresie dwudziestolecia międzywojennego oznaczały to samo, co przywileje na statku. Pod pojęciem tym rozumiano prawa zabezpieczające określone wierzytelności, które były związane z eksploatacją statku [Adamczak 1977, 49-51]. Uprzywilejowanym wierzytelnościom przyznawano prawo pierwszeństwa w zaspokojeniu roszczeń z tegoż statku i innych składników majątku morskiego [Łopuski 1982, 91; Dworas–Kulik 2018a, 122-27], stąd też stanowiły one wyjątek od zasady równości wszystkich wierzycieli. Uprzywilejowanie wierzytelności powstawało z mocy prawa, bez konieczności wpisu statku do rejestru okrętowego, tak jak to miało miejsce w przypadku hipoteki morskiej. Stopień uprzywilejowania wierzycieli był różny, bowiem zależał od rangi danego przywileju morskiego przyznanego przez ustawodawcę. Treść przywilejów morskich oraz ich hierarchia zależała m.in. od obywatelstwa wierzycieli uprzywilejowanych lub od bandery statku. Powyższe okoliczności miały wpływ na ich różną skuteczność, a także stopień zabezpieczenia interesów uprzywilejowanych wierzycieli [Adamczak 1977, 53]. Przywilej morski wygasiał wraz z zaspokojeniem wierzyciela. Niejawny charakter przywilejów morskich skutkowało tym, że uprzywilejowany wierzyciel mógł nie wiedzieć, iż przysługuje mu szczególne pierwszeństwo względem pozostałych dłużników [Pyc i Zużewicz–Wiewiórowska 2013, 498-99]. Przywilej morski jako ustawowe prawo zastawu był wiążący pomimo zmiany osoby wierzyciela lub armatora, nawet jeśli nabywca statku działał w dobrej wierze.

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

¹ Artykuł stanowi rozszerzoną wersję publikacji: Dworas–Kulik 2018b, 183-93.

1. Prawne regulacje dotyczące przywileju morskiego obowiązujące na ziemiach polskich po odzyskaniu niepodległości

Polska po odzyskaniu niepodległości w 1918 r. z uwagi na bardzo długi okres zaborów nie posiadała własnych aktów normatywnych, które mogłyby zastąpić kodeksy pozaborcze. Dawne ustawodawstwo polskie stało się przestarzałe i całkowicie niedostosowane do potrzeb ustrojowo prawnych międzywojennej Polski, dlatego też w celu utrzymania porządku prawnego na terytorium kraju przyjęto zasadę ciągłości prawa. Podstawowym aktem normatywnym regulującym kwestie związane z przywilejem morskim była IV Księga niemieckiego kodeksu handlowego z 10 maja 1897 r.² (§ 474-905), recypowana do ustawodawstwa Rzeczypospolitej Polskiej ustawą *o zarządzie byłej dzielnicy pruskiej*³.

Przepisy dotyczące przywilejów morskich na statku zostały zawarte w § 754-777 HGB⁴. Miały one pierwszeństwo przed wszystkimi innymi wierzytelnościami zastawnymi (§ 776 HGB). Zgodnie z § 754 HGB wyznaczającym hierarchię przywilejów, w pierwszej kolejności były uprzywilejowane wierzytelności wynikające z kosztów strzeżenia i zachowania okrętu oraz jego przynależności, które nie należały do kosztów egzekucyjnych, od momentu wprowadzenia okrętu do ostatniego portu, w razie sprzedaży statku morskiego w drodze egzekucji (§ 754 ust. 1 i § 766 HGB). Do kolejnej grupy wierzytelności uprzywilejowanych, gdzie z jednej strony o pierwszeństwie decydowały wierzytelności z ostatniej podróży (§ 767 HGB), zaś z drugiej strony zgodnie z treścią § 768-769 HGB przy wierzytelnościach odnoszących się do tej samej podróży, tj. rozpoczynającej się lub opartej na nowej umowie przewozowej albo następującej po wyładunku (§ 757 HGB) pierwszeństwo wynikało wprost z kolejności wynikającej ze struktury § 754 HGB, zaliczano publiczne daniny okrętowe, żeglarskie i portowe, w szczególności opłaty beczkowe,

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

³ Ustawa z dnia 1 sierpnia 1919 r. *o zarządzie byłej dzielnicy pruskiej*, Dz. Praw Państwa Polskiego Nr 64, poz. 385.

⁴ Komisja Kodyfikacyjna. Sprawozdanie Prezydenta Komisji Kodyfikacyjnej za czas od 1 czerwca 1932 r. do 31 marca 1934 r., Warszawa 1934, z. 16, s. 13-14.

świetlane, kwarantannowe oraz portowe (ust. 2). W § 754 ust. 3 HGB ustawodawca wskazywał na wierzytelności załogi statku morskiego, powstające z umów służbowych i najemniczych. Wierzycielom uprzywilejowanym w oparciu o § 754 ust. 3 przysługiwało jednocześnie ustawowe prawo zastawu w stosunku do wierzytelności powstałych z poprzednich podróży, o ile podróże statku odbywały się na podstawie tej samej umowy służbowej lub najemnej (§ 758 HGB). Takim wierzycielom przysługiwało równe prawo pierwszeństwa (§ 767 HGB), bowiem na prawa wierzyciela statku nie miała żadnego wpływu sytuacja, w której armator [Górski 1950, 93-99] był zarazem odpowiedzialnym za tę wierzytelność przy jej powstaniu lub później (§ 762). Następnymi wierzytelnościami uprzywilejowanymi były należności pilotów oraz koszty schronienia, niesienia pomocy, wykupu i koszty reklamacyjne (ust. 4). Kolejnymi zaś składki powstałe na skutek awarii okrętu (ust. 5), wierzytelności wierzycieli bodmeryjnych (§ 679-699 HGB) [Matysik 1958, 305-307], którym oddano w zastaw statek oraz wierzytelności wynikające z wszelkich innych umów kredytowych zawartych przez kapitana statku w nagłej potrzebie podczas postoju statku poza portem ojczystym (§ 528-541 HGB), nawet wówczas gdy kapitan statku był właścicielem lub współwłaścicielem okrętu. Z powyższymi wierzytelnościami zrównane były wierzytelności wynikające z niezbędnych dostaw albo świadczeń powstałych w wypadkach nagłych celem zachowania okrętu bądź zrealizowania podróży bez konieczności udzielania kredytów kapitanowi statku (ust. 6). Wierzytelności wskazane w § 754 ust. 4-6 HGB zaspokajane były według kolejności ich powstania, czyli pierwszeństwo miały wierzytelności powstałe później, natomiast jeśli powstały one w tym samym czasie wolą ustawodawcy, wierzyciele mieli te same prawa. Różne czynności prawne zawarte przez kapitana statku w związku z tą samą awarią okrętu traktowano jak dokonane jednocześnie (§ 769 HGB). Innym rodzajem wierzytelności były należności powstałe z powodu niedostarczenia lub uszkodzenia (§ 673 ust. 2 HGB) towarów ładownych i bagażu podręcznego (ust. 7). Przepis § 754 ust. 8 HGB wskazywał również na uprzywilejowanie wierzytelności wcześniej niewymienionych, które wynikały z czynności prawnych zawartych przez kapitana statku z mocy ustawowego uprawnienia, nie zaś na podstawie pełnomocnictwa szczególnego (§ 486 ust. 1 pkt 10 HGB). Zgodnie z ust. 8, równoległe do poprzednich powstawały wierzytelności z tytułu niewykonania, niezupełnego wykonania lub wadliwego wykonania umowy przez armatora

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

Wierzycielom, którym nie oddano statku w zastaw bodmeryjny przysługiwało ustawowe prawo zastawu na statku i innych składnikach majątku morskiego, którego można było dochodzić względem każdego posiadacza statku (§ 755-756 HGB). Zaspokojenie wierzyciela okrętu następowało poprzez realizację roszczenia (§ 771 HGB) lub na podstawie przepisów o egzekucji przymusowej. Jednakże armator nie ponosił odpowiedzialności za zaspokojenie wierzycieli wbrew kolejności wynikającej z ustawy, jeśli nie miał świadomości, że działa z pokrzywdzeniem wierzycieli, którym przysługuje pierwszeństwo (§ 772 HGB). Skargę można było wytaczać zarówno względem armatora, jak i kapitana statku, nawet jeśli statek znajdował się w tym czasie w porcie ojczystym, o którym mowa w § 480 HGB (§ 761), bowiem wyrok zapadły wobec jednego z nich był wiążący również dla drugiego. Nie miało znaczenia, czy armator był przedsiębiorcą, czy spółką prawa handlowego (§ 763). Armator mógł stać się osobiście odpowiedzialny za wierzytelności, jeżeli pomimo powzięcia informacji o obciążeniu statku wierzytelnością uprzywilejowaną wysłał okręt w kolejną podróż, chociaż interes wierzyciela tego nie wymagał. W takim przypadku armator odpowiadał do sumy, która przypadałaby danemu wierzycielowi po podziale uzyskanej kwoty pomiędzy wierzycieli zgodnie z ustawowym stopniem pierwszeństwa (§ 774 HGB).

Cechą charakterystyczną przepisów niemieckiego HGB był brak przywileju dla stoczni, zabezpieczającego jej roszczenia z tytułu nieuiszczenia części ceny kupna statku, jak też z tytułu zapłaty za wybudowanie oraz naprawienie statku [Adamczak 1974, 14; Sowiński 1935, 89-99].

2. Kształtowanie się polskich przepisów dotyczących instytucji przywileju morskiego

Ze sprawozdania Prezydenta Komisji Kodyfikacyjnej⁵ wynika, iż kodyfikacja prawa morskiego miała istotne znaczenie, ponieważ prawniecki ustawodawstwo co do zasady obowiązywało na ziemiach byłego zaboru pruskiego. W pozostałych dzielnicach Polski problematyka prawa morskiego, w tym przywilejów morskich, nie została uregulowana. Pomimo jednak formalnego podziału ustawodawstwa na poszczególne dzielnice niemieckie przepisy dotyczące prawa morskiego stosowano powszechnie na terenie całej Rzeczypospolitej Polskiej. Pilna potrzeba wprowadzenia jednolitych uregulowań w tym zakresie wynikała zatem ze swego rodzaju luki prawnej powstałej wskutek przejścia do polskiego porządku prawnego ustawodawstwa państw zaborczych na obszarach centralnej, południowej i wschodniej Polski.

Mając na uwadze powyższe okoliczności wskazać należy, iż przepisy IV Księgi HGB pełniły dwie istotne funkcje. Z jednej strony spełniały rolę norm międzynarodowych w kontaktach z obywatelami innych państw z uwagi na brak polskich unormowań międzynarodowych w tym zakresie, natomiast z drugiej strony były prawem właściwym w stosunkach prywatnych wewnętrznych [Zoll 1936, 4-53; Jastrzębski 2015, 288], próbując w ten nieporadny sposób zastąpić brakujące regulacje prawa prywatnego międzypaństwowego. Jednolite uregulowania prawa międzynarodowego powstały dopiero na gruncie ustawy z dnia 2 sierpnia 1926 r.⁶ Właściwość prawa wynikała z obywatelstwa, zatem treść i hierarchia przywilejów morskich była kształtowana przez ustawodawstwa ojczyście wierzycieli (art. 1, art. 12 ust. 1).

Prace nad ujednoczeniem przepisów z zakresu prawa morskiego rozpoczęły się w 1932 r., pomimo że Komisja Kodyfikacyjna działalność unifikacyjną prawa rozpoczęła już 1919 r.⁷ W skład podkomisji prawa morskiego i rzeczno-wodnego wchodził: przewodniczący S. Wróblewski, jego

⁵ Komisja Kodyfikacyjna. Sprawozdanie Prezydenta Komisji Kodyfikacyjnej za czas od 1 czerwca 1934 r. do 31 marca 1937 r., Warszawa 1937, z. 17, s. 21.

⁶ Ustawa z dnia 2 sierpnia 1926 r. *o prawie właściwym dla stosunków prywatnych międzynarodowych*, Dz. U. Nr 101, poz. 581 z późn. zm.

⁷ Ustawa z dnia 3 czerwca 1919 r. *o komisji kodyfikacyjnej*, Dz. Praw Państwa Polskiego Nr 44, poz. 315.

zastępca B. Helczyński, referent J. Sułkowski oraz członkowie J. Mrozowski i E. Waśkowski. Ze sprawozdania z działalności Komisji Kodyfikacyjnej wynika, iż opracowanie projektu prawa morskiego i rzecznego powierzono prof. Józefowi Sułkowskiemu [Sułkowski 1962, 53-54; Kruczałak 1992, 6-7]. Projekt Sułkowskiego, oprócz przepisów z dziedziny prawa prywatnego, zawierał również normy proceduralne oraz normy międzynarodowego prawa prywatnego, które regulowały niektóre przypadki kolizji norm prawnych oraz sankcje karne w przypadku naruszenia ważniejszych przepisów. Przepisy dotyczące przywilejów morskich na statku i ładunku morskim zostały uregulowane w piątym dziale związanym z prawami rzeczowymi na statku i ładunku⁸. W kwestii opracowywania polskich przepisów dotyczących przywilejów morskich za wzorzec posłużyły przepisy Konwencji międzynarodowej *o ujednoczeniu niektórych zasad, odnoszących się do przywilejów i hipotek morskich*⁹.

Prace nad ujednoczeniem prawa morskiego przerwał wybuch wojny, dlatego też projekt Sułkowskiego nie wszedł w życie. Natomiast w powojennym ustawodawstwie nie odegrał znaczącej roli z uwagi na zmianę sytuacji społeczno-gospodarczej kraju. Typowo polskie uregulowania dotyczące przywilejów morskich zostały ustanowione dopiero na gruncie *Kodeksu morskiego* z 1961 r.¹⁰, zawarto je w trzecim rozdziale drugiego działu zatytułowanego prawa rzeczowe (art. 63-70). Idea przywilejów na statku została przez ustawodawcę zachowana, jednak upływ czasu i zmiana sytuacji społeczno-gospodarczej wpłynęła na znaczące różnice w kształtowaniu regulacji prawnych w tym zakresie.

⁸ Komisja Kodyfikacyjna. Sprawozdanie Prezydenta Komisji Kodyfikacyjnej za czas od 1 czerwca 1934 r. do 31 marca 1937 r., s. 23.

⁹ Konwencja została podpisana w Brukseli dnia 10 kwietnia 1926 r., Dz. U. Nr 33, poz. 260.

¹⁰ Ustawa z dnia 1 grudnia 1961 r. *Kodeks morski*, Dz. U. Nr 57, poz. 318 [dalej cyt.: k.m.]. Szerzej zob. Matysik 1962, 400. Projekt Sułkowskiego uległ zniszczeniu w czasie wojny, jednak jego twórca w 1957 r. odnalazł własne notatki zawierające zarówno treść pierwotną *Kodeksu morskiego* i rzecznego, jak i wersję przyjętą w pierwszym czytaniu przez podkomisję prawa morskiego i rzecznego, które następnie przedłożył Ministrowi Żeglugi [Sułkowski 1962, 54]. Projektowi nie nadano biegu legislacyjnego, podobnie jak projektom, które powstały w pierwszych latach Polski Ludowej. W latach 1946-1949 na prośbę Ministra Sprawiedliwości projekty prawa morskiego opracowywał J. Górski oraz J. Falenciak [Walczuk 1962, 35-36]. Ponownie prace nad projektem *Kodeksu morskiego* wznowiono w 1950 r. Owocem tych działań jest *Kodeks morski* z 1961 r. [Darski 1962, 33-34].

Archaiczność i swego rodzaju chaos legislacyjny ustąpiły miejsca zwężłej i klarownej formie tekstu ustawy¹¹.

3. Regulacje międzynarodowe dotyczące przywileju morskiego w okresie międzywojennym

Konwencję międzynarodową *o ujednoczeniu niektórych zasad, odnoszących się do przywilejów i hipotek morskich* z 1926 r. ratyfikowano do ustawodawstwa polskiego ustawą z dnia 20 lutego 1936 r. w *sprawie ratyfikacji międzynarodowej konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad, odnoszących się do przywilejów i hipotek morskich*. Ustawę podpisano w Brukseli dnia 10 kwietnia 1926 r.¹², jednak nie wprowadzono ich do wewnętrznego porządku prawnego, dlatego też na gruncie niniejszego opracowania regulacje prawne zawarte w konwencji w zakresie przywileju morskiego stanowią tło porównawcze dla uregulowań stosowanych w Polsce w okresie dwudziestolecia międzywojennego [Pyc i Zużewicz–Wiewiórowska 2013, 498; Adamczak 1974, 14].

Na marginesie wskazać należy, iż celem międzynarodowej konwencji *o ujednoczeniu niektórych zasad, odnoszących się do przywilejów i hipotek morskich*, było przede wszystkim ograniczenie liczby przywilejów, ustalenie ich kolejności, a przez to wyznaczenie ściśle określonego miejsca dla hipoteki morskiej. Ujednoczenie norm prawnych z zakresu przywilejów na statku i hipoteki morskiej miało zlikwidować stan niepewności sytuacji prawnej, jak również kredytowej przedsiębiorstw okrętowych trudniących się żeglugą morską, bowiem przywileje wyliczone w konwencji miały bezwzględne pierwszeństwo przed zarejestrowaną hipoteką morską [Dworas–Kulik 2018a, 122-24]. Potrzeba unormowania wyżej wymienionych zagadnień wynikała z braku jawności przywilejów morskich, ich dużej liczby oraz odmiennym traktowaniu w poszczególnych ustawodawstwach. Zakres rzeczowy postanowień konwencji obejmował statki eksploatowane przez właściciela, armatora niebędącego właścicielem i jednostkę czarterującą [Sowiński 1938, 33-41].

¹¹ Szerzej zob.: Piekarski 1962, 104-105; Adamczak i Godecki 1988, 9-76; Łopuski 1969, 129-42; Matysik 1967, 98-101; Rydlichowska 2015, 219-38; Adamczak 1976, 97-101.

¹² Dz. U. Nr 15 poz. 137.

Katalog uprzywilejowanych wierzytelności ciężących na statku bez względu na to, kto w danej chwili był wierzycielem uprzywilejowanym (art. 8) został zawarty w art. 2 konwencji. Uwzględniono w nim koszty sądowe należne Państwu oraz wydatki, które zostały poniesione we wspólnym interesie wierzycieli na konserwację statku, albo wydatki poniesione na koszty przeprowadzenia sprzedaży i podziału uzyskanej ceny. Ponadto wyszczególniono opłaty tonażowe, latarniane lub portowe, a także innego rodzaju opłaty i podatki publiczne, w tym opłaty pilotowe, koszty nadzoru i konserwacji od chwili wejścia statku do ostatniego portu. W art. 2 ust. 2 konwencja wskazywała wierzytelności, powstałe z umowy o najem z kapitanem, załogą oraz innymi osobami przyjętymi do służby na statek. W kolejnym ustępie tego przepisu wymieniono wynagrodzenia należne za ratowanie i pomoc, jak również składki należne od statku w awariach wspólnych (art. 2 ust. 3). Przepis art. 2 ust. 4 uprzywilejowywał wierzytelności wynikające z odszkodowania za zderzenia i inne wypadki nawigacyjne oraz za szkody wyrządzone urządzeniom portowym, docom i drogom żeglownym, a także odszkodowania za uszkodzenia cielesne pasażerów i załogi oraz odszkodowania za straty lub awarie ładunku bądź bagażu. W myśl przepisów konwencji ostatnią grupą wierzytelności uprzywilejowanych były wierzytelności powstałe z zawartych umów lub transakcji, które zostały dokonane poza portem macierzystym przez kapitana na mocy jego ustawowych pełnomocnictw, bez względu na to, czy był on równocześnie właścicielem statku, dostawcą, naprawiającym, pożyczającym, czy też pełnił inną rolę jako kontrahent. Umowy i transakcje miały dotyczyć rzeczywistych potrzeb konserwacji statku lub kontynuowania podróży (art. 2 ust. 5).

Zgodnie z art. 5 konwencji wierzytelności powstałe podczas tej samej podróży uprzywilejowane są w takiej samej kolejności, jak wynika ona z art. 2 konwencji. Wierzytelności odnoszące się do tego samego zdarzenia uważano za powstałe równolegle. Dodać również należy, iż w myśl art. 5 konwencji wierzytelności wymienione w ust. 3 i 5 miały być spłacane w odwrotnej kolejności do dat ich powstania, bowiem uprzywilejowane wierzytelności z ostatniej podróży miały pierwszeństwo przed wierzytelnościami z poprzednich podróży (art. 6).

Przywileje wygasaly po upływie jednego roku. Powyższy przepis nie dotyczył wierzytelności za dostawy wymienione w art. 2 ust. 5, jeśli termin

tychże dostaw mógł przekroczyć sześć miesięcy. Termin przedawnienia w zależności od rodzaju wierzytelności rozpoczynał bieg od dnia powstania należności lub od dnia wymagalności wierzytelności (art. 9). Zgodnie z art. 14 konwencja miała zastosowanie w każdym Umawiającym się państwie, jeżeli obciążony wierzytelnościami statek przynależał do jednego z tychże państw oraz w innych przypadkach przewidzianych w ustawodawstwie wewnętrznym poszczególnych państw. Powyższa zasada nie naruszała prawa państw umawiających się do niestosowania postanowień konwencji wobec obywateli państwa umawiającego się. Ponadto postanowienia konwencji nie naruszały prawa Państw do zachowania w ich ustawodawstwie przepisów wymagających od kapitana dopełnienia specjalnych formalności przy zasięgnięciu pewnych pożyczek pod zastaw statku lub przy sprzedaży ładunku (art. 11).

Porównując obowiązujące w międzywojennej Polsce przepisy dotyczące przywileju morskiego z regulacjami międzynarodowymi widać wyraźną rozbieżność zarówno w hierarchii przywilejów morskich, jak i w treści katalogu wierzytelności uprzywilejowanych. Polskie ustawodawstwo jest w tym zakresie bardziej rozbudowane, co świadczy o ogromnym znaczeniu przywilejów morskich.

Podsumowanie

Przywilej na statku w okresie dwudziestolecia międzywojennego, jako rzeczowe zabezpieczenie wierzytelności prowadził do umocnienia pozycji określonych wierzycieli względem innych, przede wszystkim względem wierzycieli hipotecznych [Adamczak i Godecki 1988, 69-76; Adamczak 1977, 49, 56-60]. Ponadto dawał uprzywilejowanym wierzycielom prawo zaspokojenia ze ściśle określonego statku, lecz nie uprawniał ich do jego posiadania. Przywilej morski cechował się akcesoryjnością i zabezpieczał tylko określone wierzytelności. Fakt, iż powstawał z mocy prawa i był skuteczny nawet przeciwko nabywcy w dobrej wierze, a przy tym bez względu na istnienie osobistej odpowiedzialności właściciela lub armatora, odróżniał przywileje na statku od innych praw rzeczowych [tamże, 55].

Właściwość prawa dla danego wierzyciela uprzywilejowanego lub hipotecznego określało jego obywatelstwo, stąd trudności w stosowaniu prawa w zakresie analizowanej instytucji ściśle wiązały się kolizyjnością poszczególnych porządków prawnych. Obciążanie statku przywilejami

morskimi zmieniało się wraz ze zmianą bandery statku, to zaś miało wpływ na zmianę treści dotychczasowego stosunku prawnego. W teorii prawa morskiego statek handlowy pływający pod banderą danego państwa¹³ stanowił „przedłużenie” jego terytorium. Problematyka stosowania przywilejów morskich wynikała zatem ze zróżnicowania prawa prywatnego międzynarodowego w poszczególnych państwach trudniących się handlem morskim. Zaznaczyć należy, iż powstawanie przywilejów morskich z mocy prawa uniemożliwiało umowne i trwałe określenie treści stosunku prawnego. Tym celom służyła instytucja hipoteki morskiej, która ustępowała pierwszeństwa przywilejom morskim powstającym z mocy prawa. Powyższe okoliczności wpływały na potrzebę ochrony wierzycieli, szczególnie hipotecznych poprzez wprowadzenie ujednoczonych regulacji międzynarodowych, które miały zapewnić poczucie stabilności morskiego obrotu handlowego [Adamczak i Godecki 1988, 26-27].

PIŚMIENNICTWO

- Adamczak, Wojciech. 1974. „Zarys historii przywilejów na statku.” *Zeszyty Naukowe Wydziału Prawa i Administracji. Prawo* 2:7-15.
- Adamczak, Wojciech. 1976. „Statek państwowy jako przedmiot przywilejów morskich.” *Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego* 19, nr 4 (334): 97-101.
- Adamczak, Wojciech. 1977. „Pojęcie i charakter prawny przywilejów na statku.” *Zeszyty Naukowe Wydziału Prawa i Administracji. Prawo* 5:49-61.
- Adamczak, Wojciech, i Zbigniew Godecki. 1988. *Przywileje na statku i hipoteka morska*. Gdańsk: Wydawnictwo Morskie.
- Darski, Stanisław. 1962. „Znaczenie i podstawowe założenia kodeksu morskiego.” *Technika i Gospodarka Morska* 12, nr 2:33-34.
- Dworas–Kulik, Judyta. 2018a. „Hipoteka morska w Polsce w okresie międzywojennym.” W *Badania i Rozwój Młodych Naukowców w Polsce. Nauki humanistyczne i społeczne*, cz. 1, red. Jacek Nyckowiak, i Jędrzej Leśny, 122-27. Poznań: Wydawnictwo Młodzi Naukowcy.
- Dworas–Kulik, Judyta. 2018b. „Przywilej morski w Polsce w okresie międzywojennym na tle porównawczym.” *Mizhnarodni vidnosyny: teoretyko-praktyčni aspekty. Zbirnyk naukovykh prats* ' 2:183-93.
- Górski, Józef. 1950. „Pojęcie armatora.” *Państwo i Prawo* 5, z. 5-6:93-99.

¹³ Ustawa z dnia 28 maja 1920 r. o polskich statkach handlowych morskich, Dz. U. Nr 47, poz. 285; *Polskie Przepisy Morskie*, oprac. Z. Toczyński, Księgarnia F. Hoesicka, Warszawa 1933, s. 11-13. Szerzej zob. Zoll 1936, 37-39.

- Jastrzębski, Robert. 2015. „Prawo prywatne międzydzielnicowe. Zarys problematyki.” *Krakowskie Studia z Historii Państwa i Prawa* 8, nr 3:277-98.
- Kruczalak, Kazimierz. 1992. *Morskie prawo handlowe. Zagadnienia wybrane*. Gdańsk–Szczecin: Wydawnictwo Instytutu Morskiego.
- Łopuski, Jan. 1969. *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*. Gdańsk: Wydawnictwo Morskie.
- Łopuski, Jan. 1982. *Encyklopedia podręczna prawa morskiego*. Gdańsk: Wydawnictwo Morskie.
- Matysik, Stanisław. 1958. *Prawo Morskie Gdańska. Studium historyczno prawne*. Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze.
- Matysik, Stanisław. 1962. „Pierwsza polska kodyfikacja prawa morskiego.” *Państwo i Prawo* 17, z. 3:397-409.
- Matysik, Stanisław. 1967. *Podręcznik prawa morskiego*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Piekarski, Mieczysław. 1962. „Przywileje na statku w świetle kodeksu morskiego.” *Technika i Gospodarka Morska* 12, nr 4:104-105.
- Pyć, Dorota, i Iwona Zużewicz–Wiewiórska, red. 2013. *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.
- Rydlichowska, Dominika. 2015. „Przywilej morski a odpowiedzialność armatora majątkiem morskim.” *Studia Iuridica Toruniensia* 17:219-38.
- Sowiński, Władysław. 1935. *Prawo handlowe morskie w zarysie*. Lwów: Książnica Atlas.
- Sowiński, Władysław. 1938. *Konwencje Brukselskie z 1924 r. i 1926 r. dotyczące prawa morskiego*. Warszawa: s.n.
- Sułkowski, Józef. 1962. „Prace nad kodeksem morskim i rzeczonym w okresie międzywojennym.” *Technika i Gospodarka Morska* 12, nr 2:53-54.
- Walczuk, Antoni. 1962. „Przebieg prac nad kodeksem morskim.” *Technika i Gospodarka Morska* 12, nr 2:35-36.
- Zoll, Fryderyk. 1936. *Prawo prywatne międzynarodowe i międzydzielnicowe*. Warszawa: Skład główny: Instytut Wydawniczy „Biblioteka Polska”.

Przywilej morski w Polsce w okresie międzywojennym na tle porównawczym

Streszczenie

Rozwój transportu morskiego na przeł. XIX i XX w. przyczynił się do międzynarodowej unifikacji prawa morskiego w zakresie przywilejów na statku i hipoteki morskiej. Potrzeba ujednoczenia przepisów wynikała z konieczności realnego zapewnienia wierzycielom zaspokojenia ich roszczeń, bowiem różnorodność przepisów poszczególnych państw, szczególnie ilość przywilejów morskich, która powstała pod rządem różnych systemów prawnych oraz hierarchia ich stosowania ograniczały znaczenie instytucji hipoteki morskiej. Treść przepisów międzynarodowych stała się podstawą do kształtowania polskich przepisów

dotyczących wyżej wskazanych instytucji prawa morskiego. Te jednakże powstały dopiero z początkiem lat 60-tych XX w., stąd też bogata literatura przedmiotu dotyczy głównie okresu z przeł. XX i XXI w. Problematyka instytucji przywileju morskiego w okresie dwudziestolecia międzywojennego była dotąd jedynie sygnalizowana w literaturze przedmiotu, dlatego też niniejsza publikacja ma na celu kompleksowe omówienie zagadnienia.

Słowa kluczowe: zabezpieczenie mienia morskiego, uprzywilejowanie wierzyciela, uprawnienia do statku morskiego, pierwszeństwo w zaspokajaniu roszczeń morskich, wierzytelności uprzywilejowane

Maritime Liens in Poland in the Interwar Period Against a Comparative Background

Summary

The development of maritime transport at the turn of the 19th and 20th centuries contributed to the international unification of maritime law with regard to shipboard privileges and maritime mortgage. The need to harmonize the regulations resulted from the necessity of real assurance for creditors to satisfy their claims, because the diversity of regulations of individual states, the number of maritime privileges was established under different legal systems and the hierarchy of their application limited the significance of the maritime mortgage institution. The content of international regulations has become the basis for shaping Polish regulations regarding the above-mentioned maritime law institutions. These, however, were created only at the beginning of the 1960s, hence the rich literature of the subject mainly concerns the period from the turn of the 20th and the 21st century. The issue of maritime privilege institutions in the interwar period has so far only been signaled, therefore, this publication aims to provide a comprehensive discussion of the issue.

Keywords: protection of maritime property, privilege of the creditor, entitlement to a sea-going ship, priority in satisfying maritime claims, privileged debts, rights on a ship

Information about Author: JUDYTA DWORAS–KULIK, assistant in the Department of History of the System and Law, Faculty of Law, Canon Law and Administration, the John Paul II Catholic University of Lublin; Al. Raławickie 14, 20-50 Lublin, Poland; e-mail: dworaskulik@gmail.com; <https://orcid.org/0000-0002-1990-5497>