

**BOHDAN WINIARSKI**

Profesor Uniwersytetu Poznańskiego  
Członek kor. Instytutu Prawa Międzynarodowego

## HIPOTEKA RZECZNA W POLSCE

Komitet Organizacyjny Pierwszego Zjazdu Prawników Słowiańskich zdecydował, że jednym z przedmiotów obrad zjazdowych ma być zagadnienie hipoteki na statkach rzecznych, i powierzył autorowi tych słów przedstawienie polskiego ustawodawstwa w tym względzie. Zadanie łatwe z tego powodu, że ustawy, któraby była dorobkiem polskiego prawodawcy, z polskich pojęć prawnych i potrzeb polskiego społeczeństwa płynęła, niema. Jeszcze niema, bo zresztą konieczność jednolitego prawa rzeczno-koła zainteresowane odczuwają, rząd rozumie. Uchwała Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z 21 czerwca 1924 r. uznała za pożądane wprowadzić hipotekę dla statków rzecznych. Ponieważ w tym samym czasie Liga Narodów wystąpiła z inicjatywą międzynarodowego ujednostajnienia prawa rzeczno-koła, rząd polski uważał słusznie, że przy opracowaniu jednej dla całej Rzplitej ustawy rzeczno-koła trzeba będzie wziąć pod uwagę doświadczenia krajów, posiadających rozwiniętą i dobrei prawami cieszącą się żeglugą rzeczno-koła oraz postanowienia zamierzonych konwencyj. Żeglugą polską może w przyszłości zahaczyć o Niemcy, Litwę, Łotwę i Rosję; gdyby doszły do skutku zamierzone budowy kanałów — o Czechosłowację i przez Niemcy o kraje Zachodu. Nie jest niemożliwym — acz ze względu na obecne warunki gospodarcze jest to nieaktualne — pojawienie się bandery polskiej na Dunaju.

Konwencje, przygotowane w ciągu kilku lat przez Komitet Prawa Rzeczno-koła Ligi Narodów pod przewodnictwem piszącego te słowa, doszły do skutku na specjalnej Konferencji ujednostajnienia prawa rzeczno-koła w Genewie, jesienią r. 1930, w liczbie trzech. Jest więc o co oprzeć pracę kodyfikacyjną w Polsce i należy wyrazić nadzieję, że ta ważna a tak u nas niewyzyskana dziedzina życia gospodarczego doczeka się żywszego niż dotychczas zajęcia, uwieńczanego jednolitem dla całej Rzplitej i nowoczesnem uregulowaniem prawnem.

Jak dotychczas, przedmiot ten normowany jest w Polsce inaczej w każdej dzielnicy, choćby nawet na tej samej drodze wodnej: żegluga na narodowej rzece polskiej, Wiśle, stanowiącej główną oś komunikacji wodnych, podlega trzem różnym ustawodawstwom.

W szczególności prawo zastawu na statkach rzecznych różni się bardzo w różnych częściach kraju. Według prawa obowiązującego w byłych dzielnicach rosyjskiej i austriackiej statek rzeczny traktowany jest jak każda rzecz ruchoma; prawo zastawu powstaje przez oddanie jej w posiadanie wierzyciela. Jedyne w województwach zachodnich, gdzie obowiązuje prawo miejscowe (niemieckie), rzecz została uregulowana specjalną ustawą, która wprowadziła także traktuje statek rzeczny, jako ruchomość, ale wprowadziła prawo zastawu, zbliżone bardzo do hipoteki na nieruchomościach i nieraz nawet hipoteką nazywane. Ustawa ta, z 15 czerwca 1895 r., została przez Polskę utrzymana w mocy na obszarach, na których dawniej obowiązywała, podobnie jak została przez Francję utrzymana w Alzacji i Lotaryngji (zresztą rząd francuski już od kilku lat ma przygotowany projekt kodeksu rzecznoego na wzór tej ustawy). Obowiązuje ona w redakcji z roku 1898, która została dostosowana do kodeksu cywilnego niemieckiego, także pozostawionego przez Polskę w mocy na Ziemiach Zachodnich.

Ustawodawca niemiecki zrozumiał, że interes powszechny wymaga, aby właściciel statku rzecznoego mógł go zastawić, nie pozabiając się możliwości jego eksploatacji przez oddanie go w posiadanie wierzyciela; stworzył więc instytucję zbliżoną do hipoteki pod nazwą *Schiffspfandrecht*; obok zasad rządzących hipoteką» odnoszą się do niej także pewne zasady rządzące zastawem na ruchomości, zastawca jednak nie potrzebuje oddawać statku w ręce wierzyciela. Aby zorganizować to rzeczowe prawo zastawu, wynikające z umowy, trzeba było oddanie w posiadanie wierzyciela zastąpić wpisem: jest to wpis do rejestru, który możnaby nazwać okrętowym, gdyby nie to, że słowo okręt oznacza tylko statek morski, nie rzeczny.

Ustawodawstwo obowiązujące na Ziemiach Zachodnich nie jest konsekwentne: wydawałoby się bowiem, że i własność statku rzecznoego nabywa się przez wpis do rejestru. Tak jednak nie jest; wpis do rejestru jest obowiązkowy ze stanowiska prawa administracyjnego; jest pewną naogół wskazówką co do osoby właściciela, ale własność statku rzecznoego przenosi się poza rejestrem, przez tradycję, jak własność wszelkiej ruchomości, pod tym więc względem nawet osoby trzecie nie mają tej pewności, jaką im dają księgi hipoteczne, (księgi gruntowe, wieczyste). Zmianę właściciela należy wpisać do rejestru pro prostu celem uzgodnienia go ze stanem

prawnym. Rejestry, prowadzone przez sądy grodzkie, winny zawierać dane następujące: 1. rodzaj statku, materiały, z jakiego jest zbudowany» miano, numer i inne znaki odróżniające; 2. pojemność statku, a przy parowcach i innych statkach o popędzie mechanicznym — moc silnika; 3. czas i miejsce budowy; 4. port macierzysty (miejsce postoju); 5. nazwisko i dokładne oznaczenie właściciela lub właścicieli, oraz wysokość udziału każdego współwłaściciela; przy spółkach handlowych — firma i siedziba spółki; 6. tytuł prawny własności lub współwłasności (ten rejestr należy odróżniać od zaprowadzonego w r. 1925 w całym Państwie rejestru administracyjnego).

Jeżeli chodzi o umowne prawo zastawu, obowiązują tutaj art. 1259—1271 Kod. Cyw. pozostającego w mocy na Ziemiach Zachodnich, które zastąpiły dawne art. 131—137 ustawy rzecznej. Do ustanowienia prawa zastawu trzeba zgody między właścicielem statku i wierzycielem oraz koniecznie wpisu tego prawa do rejestru; tu więc jest zupełna analogja z hipoteką na nieruchomościach (art. 873). Dopóki prawo zastawu jest wpisane w rejestrze, zachowuje ono moc w razie pozbycia lub obciążenia statku, chociażby nabywca był w dobrej wierze. Jeżeli ktoś inny nabywa wierzytelność zahipotekowaną na statku, nabywa tem samem rzeczowe prawo zastawu (poza rejestrem; wpis ma znowu na celu uzgodnienie rejestru ze stanem prawnym). Wogóle jeśli treść rejestru pod względem prawa zastawu nie zgadza się z rzeczywistym stanem prawnym, można żądać sprostowania rejestru podług przepisów o sprostowaniu księgi wieczystej. Jeżeli niesłusznie wykreślono prawo zastawu, można wpisać sprzeciw, który w razie pozbycia lub obciążenia okrętu obowiązuje wobec nabywcy tak samo, jak gdyby prawo zastawu było wpisane; natomiast jeżeli po takim wykreśleniu statek nabył ktoś w dobrej wierze, prawo zastawu gaśnie. Odpowiedzialność statku ogranicza się do wpisanej kwoty wierzytelności i odsetek wedle wpisanej stopy procentowej. Prawo zastawu rozciąga się także na przynależności statku z wyjątkiem tych, które nie stały się własnością właściciela statku. Prawo zastawu gaśnie, jeżeli przestała istnieć zabezpieczona prawem wierzytelność, przez zjednoczenie się wierzytelności i własności w jednej osobie, przez skreślenie sądowe, sprzedaż egzekucyjną i przez wykluczenie nieznanego wierzyciela w postępowaniu wywoławczem.

Obok zastawu umownego (hipoteki) istnieje, jako prawo rzeczowe, zastaw ustawowy i sądowy, o których już jak najkrócej. Zastaw sądowy powstaje przez sądowe zajęcie statku (bez wpisu). Ustawowe prawo zastawu na statku (bez wpisu) ma przedsiębiorca, który go zbudował lub zremontował, o ile ma go w swem posia-

daniu. Wreszcie także prawo zastawu (również bez wpisu) ma t. zw. wierzyciel statku (waham się nazwać go wierzycielem okrętowym lub statkowym, *Schiffsgläubiger*). Art. 102 ustawy z r. 1895 wylicza mianowicie w sześciu punktach wierzycelności uprzywilejowane, które pod względem prawa zastawu idą przed hipotekami (prawem zastawu umownego). Są to: opłaty publiczne od statku i żeglugi, w szczególności mostowe, służowe, kanałowe, portowe; wierzycelności z tytułu najmu załogi, opłaty pilockie, koszty niesienia pomocy i ratunku, udział statku w wielkiej awarii i inne, które tu pomijamy. Ciesząc się prawem pierwszeństwa przed hipotekami, we wzajemnym stosunku co do zaspokojenia idą w kolejności wyliczenia, o ile powstały w ciągu tej samej podróży; w przeciwnym razie prawo zastawu wynikające z podróży późniejszej, ma, naogół biorąc, pierwszeństwo przed temi, które powstały z podróży wcześniejszej. Te prawa zastawu rozciągają się na statek i jego przynależności, a także na przewoźne za podróż, z której powstały; ustawowe prawo zastawu z tytułu najmu załogi rozciąga się na przewoźne należne za wszystkie podróże, podczas których trwał kontrakt najmu.

Tak w ogólnych zarysach przedstawia się sprawa hipoteki na statkach rzecznych w Polsce. Konwencja genewska z 9 grudnia 1930 r. w sprawie niektórych materij prawa rzecznego ograniczyła się w zasadzie do unormowania kolizji ustawodawstw, biorąc za podstawę prawo kraju, do którego statek należy (prawo bandery), jednak co do sposobu przeniesienia własności między żyjącymi o tyle, o ile — przynajmniej dla skuteczności wobec osób trzecich — prawo to wymaga bądź wpisu do rejestru, bądź oddania nabywcy w posiadanie. Ta sama zasada stosuje się do hipoteki rzecznej; skutki powstania i zgaśnięcia hipoteki są rządzone przez prawo ojczyście, niezależnie od tego, jak ją ustawa nazywa, o ile jest wpisana do rejestru, przyczem konwencja określa minimum danych, które winny być uwidocznione w rejestrze. Inaczej, gdy chodzi o wierzycelności uprzywilejowane, korzystające z pierwszeństwa zastawu (ustawowego). Konwencja wylicza je dokładnie oraz ustala kolejność ich zaspokojenia; w tym więc zakresie jest to materjalne ujednostajnienie prawa rzecznego.

Konwencje rzeczne genewskie z r. 1930 doczekały się korzystnej oceny; niektórzy stawiają je wyżej od brukselskich konwencyj prawa morskiego. Wprowadzenie instytucji hipoteki rzecznej we wszystkich państwach słowiańskich i przystąpienie tych państw do konwencyj genewskich stworzyłoby doskonałe warunki do ożywienia żeglugi rzecznej między niemi. W niedalekiej przyszłości może to stać się sprawą pierwszorzędnej wagi.

## L'HYPOTHEQUE SUR LES BATEAUX DE NAVIGATION FLUVIALE EN POLOGNE

Rapport présenté au Premier Congrès des Juristes Slaves à Bratislava.

Le Comité d'Organisation ayant décidé d'inscrire à l'ordre du jour du Congrès, à coté d'un certain nombre de problèmes, celui de l'hypothèque fluviale, la tâche des rapporteurs nationaux consiste à présenter l'état de leurs législations respectives en cette matière. Il n'y a pas, en Pologne, de loi nationale réglementant d'une manière uniforme le droit de gage sur les bateaux de navigation fluviale, et les législations étrangères, maintenues provisoirement en vigueur, diffèrent entre elles sensiblement. Dans l'ancienne Pologne russe et autrichienne cette question n'est pas régie par des dispositions juridiques spéciales: le droit de gage est constitué exactement comme sur des objets mobiliers en général. Par contre, dans les trois palatinats de l'Ouest il existe un droit de gage spécial, régi par la loi du 15 juin 1895 (texte de 1898) et par les articles 1259 à 1272 du code civil local (B. G. B.). Bien qu'il ne porte pas le nom d'hypothèque, il s'en rapproche manifestement et produit les mêmes résultats pratiques.

Le Gouvernement polonais a reconnu, en 1924, la nécessité d'introduire l'hypothèque sur les bateaux de navigation fluviale; il a attendu les résultats de la Conférence de Droit Privé Fluvial, tenue à Genève en 1930. Les trois conventions qui y ont été adoptées, constituent une indication précieuse pour la codification nationale du droit fluvial en Pologne en même temps qu'une base solide pour le rapprochement des États Slaves dans ce domaine.