

Właściwość Sądu *in rem* w kontekście aresztu statku

W dzisiejszych warunkach gospodarczych często mamy do czynienia ze skomplikowanymi łańcuchami czynności, transakcji i mnogością podmiotów zaangażowanych w realizację różnego rodzaju przedsięwzięć. Z tego względu nierzadko dochodzi do sporów pomiędzy podmiotami uczestniczącymi w obrocie. Branża morską nie stanowi wyjątku od tej zasady. Warto zatem być na bieżąco z orzecnictwem sądów, różnych jurysdykcji, dotyczącym dochodzenia i zabezpieczania wierzytelności morskich. W niniejszym artykule proponujemy przyrzeć się bliżej sprawie zawisłej przed sądem na Malcie, która dotyczyła popularnej formy zabezpieczenia roszczeń jaką jest areszt statku.

Tło

Jacht motorowy „Vicky” został aresztowany na Malcie 4 stycznia 2017 r. przez firmę zajmującą się dostarczaniem paliwa na statki i jachty. Właściciele jachtu złożyli następnie wniosek do sądu kwestionując zasadność aresztu między innymi z uwagi na brak jurysdykcji *in rem* sądu maltańskiego. W konsekwencji Sąd musiał zbadać, czy spełniono ustawowe wymogi stosując zabezpieczenie.

Prawo maltańskie i orzecznictwo nakazują spełnienie trzech zasadniczych przesłanek, aby można było aresztować statek. Po pierwsze statek musi znajdować się fizycznie na wodach terytorialnych Malty. Po drugie roszczenie musi dotyczyć katalogu spraw z art. 742B Kodeksu Organizacji i Procedury Cywilnej [dalej: **KOIPC**]. Zakres roszczeń obejmuje należności dotyczące m.in. towarów, materiałów, rezerw, paliwa, rzeczy niezbędnych dostarczonych lub świadczonych na rzecz statku, służących do jego obsługi, zarządzania, konserwacji lub utrzymania. Wreszcie muszą być spełnione wymagania określone w art. 742D KOIPC. Przepis ten stanowi, że o ile roszczenie nie jest uprzywilejowane zgodnie z artykułem 50 Ustawy o żegludzie handlowej, areszt może zostać ustanowiony przeciwko statkowi tylko wtedy, gdy osoba odpowiedzialna za roszczenie była właścicielem lub czarterującym, posiadaczem lub sprawującym kontrolę nad statkiem kiedy zaistniała podstawa roszczenia oraz jest właścicielem, pobierającym korzyści (ang. *beneficial owner*) lub oddającym statek w czarter typu bareboat w momencie wniesienia powództwa. Właściciel jachtu twierdził, że ten wymóg nie został spełniony.

Właściciele podnieśli zarzut, że nie ponoszą odpowiedzialności za należności względem uprawnionego. Stwierdzili, że nie zawiazali stosunku prawnego z faktycznym dostawcą, który aresztował jacht. Okazało się, że właściciele jachtu nie zamawiali bezpośrednio paliwa u uprawnionego. Zamiast tego dokonali zamówienia u pośrednika handlującego paliwem. Ten z kolei skorzystał z brokera w celu zakupu produktu paliwowego od fizycznego dostawcy. Jednakże, gdy paliwo zostało dostarczone na jacht pośrednik nie zapłacił faktycznemu dostawcy. Właściciel jachtu swoje zobowiązanie względem pośrednika uregulował.

Uprawniony bronił zabezpieczenia twierdząc, że mimo, iż faktury zostały wystawione na pośrednika, właściciele jachtu byli świadomi zamówienia i przyjęli produkt paliwowy. W tym celu strona aresztująca przedstawiła potwierdzenie dostawy paliwa na statek i podniosła, że ponieważ ten dokument nosił stempel statku i został podpisany przez głównego mechanika, właściciele stali się odpowiedzialni za zapłatę.

Rozstrzygnięcie

Sąd nie zgodził się z argumentem uprawnionego twierdząc, że dokument dostawy paliwa stanowił jedynie dowód dostarczenia towaru na jacht. Ponadto fakt, że został podpisany przez

przedstawiciela statku, w żaden sposób nie oznaczał, że statek lub jego właściciele uczestniczyli w umowie sprzedaży.

Uprawniony twierdził także, że jego roszczenie było w rzeczywistości uprzywilejowane w rozumieniu Ustawy o żegludze handlowej i że w żadnym wypadku nie należy stosować art. 742D KOiPC. W celu uznania roszczenia za uprzywilejowane, zobowiązanie musiałyby być zaciągnięte bezpośrednio przez właściciela statku, kapitana lub upoważnionego przedstawiciela właściciela. Uprawniony podnosił, iż pośrednik składając zamówienie działał jako upoważniony agent w imieniu i na rzecz jachtu. Sąd nie podzielił tego zapatrywania z uwagi na to, że w postępowaniu nie przedstawiono żadnych dowodów wykazujących, iż pośrednik, działał w takim charakterze. Sąd zdecydował uchylić zabezpieczenie stwierdzając, iż w niniejszej sprawie nie zachodziły przesłanki uzasadniające właściwość Sądu in rem.

Komentarz

W świetle rosnącej ilości roszczeń dochodzonych przez faktycznych dostawców towarów na statki omawiana sprawa ma istotne znaczenie. Pokazuje bowiem, iż wykazanie jakoby właściciel statku wiedział o dostawie i ją zaakceptował jest niewystarczające. Potrzebne jest wykazanie stosunku prawnego pomiędzy dostawcą, a właścicielem statku. Zwracamy również uwagę, iż omawiane orzeczenie pokazuje, że roszczenie wynikające z zamówienia towarów na statek przez pośrednika może być w niektórych przypadkach postrzegane jako roszczenie uprzywilejowane w rozumieniu art. 50 maltańskiej Ustawy o żegludze handlowej – należy wówczas wykazać, iż pośrednik działał w imieniu i na rzecz statku jako osoba do tego właściwie upoważniona.



Autor:
Paweł Mickiewicz



Autor:
Michał Pilecki