

**Uniwersytet Gdański**  
**Wydział Prawa i Administracji**

*Dominika Rydlichowska*

***Actio in rem* a ograniczenie odpowiedzialności**

**w prawie morskim**

**(Streszczenie/Abstract)**

**Rozprawa doktorska napisana pod kierunkiem**  
**Prof. zw. dr. hab. Jerzego Młynarczyka**

**Gdańsk 2015**

## STRESZCZENIE

### *Actio in rem* a ograniczenie odpowiedzialności w prawie morskim

Niniejsza rozprawa doktorska podejmuje analizę zagadnienia *actio in rem* w kontekście ograniczenia odpowiedzialności w prawie morskim. Zawiera także rozważania na temat zasadności wprowadzenia *actio in rem* do systemu prawa polskiego. W ocenie autorki, *actio in rem* jest instytucją z pogranicza prawa materialnego i procesowego, co nie jest niczym szczególnym w prawie morskim, bowiem zarówno Kodeks morski jak i międzynarodowe konwencje niejednokrotnie zawierają przepisy materialne oraz proceduralne regulujące określoną materię.

Uzasadnieniem dla wyboru tematu pracy jest porównanie materialnej instytucji ograniczenia odpowiedzialności z procesowym powództwem przeciwko rzeczy (statkowi morskiemu) w stosunkach żeglugowych. Nie można postawić znaku równości pomiędzy tymi dwoma zagadnieniami, gdyż ograniczenie odpowiedzialności to ograniczenie osobistego obowiązku świadczenia dłużnika. Natomiast *actio in rem* ma na celu koncentrację odpowiedzialności na danej rzeczy i zaspokojenie z niej dłużnika. Zwykle wartość statku wystarcza na pokrycie roszczeń wierzycieli, chyba, że roszczenie spowodowane jest szkodami olejowymi, kiedy to rozmiar szkód może znacznie przewyższać wartość statku. W tym przypadku odpowiedzialność przejmuje fundusz i jest ona z góry ograniczona limitami konwencyjnymi.

Szczególne uwagi zostały poświęcone poszukiwaniu w prawie cywilnym i morskim instytucji o cechach charakterystycznych dla *actio in rem*. Przykładowo w prawie cywilnym zastaw czy hipoteka noszą cechy postępowania co do rzeczy i stanowią jednocześnie przejawy odpowiedzialności rzeczowej dłużnika z określonej rzeczy. Jednakże przedmiotem rozprawy będzie głównie analiza instytucji prawa morskiego, w szczególności postępowania wobec statku morskiego.

Biorąc pod uwagę okoliczności świadczące na korzyść *actio in rem* oraz istnienie w polskim prawie odpowiedzialności z rzeczy, autorka rozważa o jej wprowadzeniu do krajowego systemu prawnego.

Omawiana instytucja z pewnością znalazłaby zastosowanie, zwłaszcza w stosunkach morskich. Przede wszystkim, *actio in rem* daje wierzycielowi większą gwarancję zaspokojenia jego roszczeń, bowiem wierzyciel kieruje swoje roszczenia przeciwko statkowi i bezpośrednio z niego zaspokajają swoje roszczenia. Zatem to rzecz odpowiada za długi

swojego właściciela lub innej osoby posługującej się nią, jeżeli osoby te nie przystąpią do postępowania. Jest to powództwo o zaspokojenie się z danej rzeczy (*res*), a odpowiedzialność dłużnika koncentruje się niejako na rzeczy.

Taki rodzaj odpowiedzialności ze statku jest charakterystyczny dla prawa anglosaskiego i sprawdza się w nim od stuleci. Stąd też, rozważając o potrzebie wprowadzenia *actio in rem* do prawa polskiego, autorka sugeruje zaczerpnięcie wzorców z systemu *common law*. Pozwanie rzeczy - statku morskiego - umożliwi bardziej skuteczne dochodzenie roszczeń, a jednocześnie - w przypadku większości roszczeń - stanowi ograniczenie odpowiedzialności dłużnika do wartości statku. Natomiast inna sytuacja będzie miała miejsce przy roszczeniach z tytułu wycieków olejowych, gdzie rozmiar szkody może znacznie przewyższać wartość statku. Odpowiedzialność przechodzi wtedy na fundusz ograniczenia odpowiedzialności.

Główne cele rozprawy to:

- wykazanie istnienia instytucji o cechach charakterystycznych dla *actio in rem* w polskim prawie cywilnym i morskim;
- ocena przydatności wprowadzenia *actio in rem* do polskiego porządku prawnego;
- rozważenie propozycji nowelizacji Kodeksu morskiego w aspekcie wprowadzenia *actio in rem* do prawa krajowego, opartej na rozwiązaniach prawa anglosaskiego i sformułowanie wniosków *de lege ferenda*.

Podstawę źródłową rozprawy stanowią akty prawne oraz judykatura. W dysertacji odwoływano się do licznych orzeczeń sądów polskich oraz brytyjskich i amerykańskich, które ilustrują sposób funkcjonowania *actio in rem* oraz potwierdzają zalety jej stosowania.

W wielu miejscach autorka oparła się na literaturze polskiej i zagranicznej (głównie anglojęzycznej). Korzystała także z literatury francuskiej oraz włoskiej, jednakże czyniła to bardziej w kontekście prawnoporównawczym niż prawotwórczym.

W pracy posłużono się metodologią badań dogmatyczno-prawnych, historycznych, porównawczych i teoretycznych oraz empirycznych. Za pomocą metody dogmatyczno-prawnej dokonana została analiza obowiązujących przepisów, ich wzajemnych powiązań, a także orzeczeń sądowych i poglądów przedstawicieli doktryny prawa morskiego i cywilnego.

Uwzględnienie aspektów historycznych pozwoliło na wskazanie rodowodu instytucji *actio in rem* i sposobu jej wykorzystywania w prawie rzymskim.

Z kolei, zastosowana metoda porównawcza pozwoliła na zestawienie systemu prawa kontynentalnego z prawem anglosaskim w zakresie postępowania o dochodzenie roszczeń morskich. Specyfika tematu wręcz obligowała autorkę do skorzystania z tej metody badawczej, gdyż omawiana *actio in rem* nie występuje w prawie kontynentalnym i należało przedstawić sposób funkcjonowania i zastosowania *actio in rem*.

Badania teoretyczne dotyczyły również poszukiwania instytucji o cechach *actio in rem* w polskim prawie cywilnym i morskim. Autorka posłużyła się metodą empiryczną do badania wyroków polskich sądów i izb morskich oraz orzecznictwa anglosaskiego zawierających definicję statku morskiego. Następnie omówiła te wyroki na łamach niniejszej rozprawy.

Praca składa się ze wstępu i sześciu rozdziałów. W rozdziale pierwszym przedstawiono istotę i charakter instytucji *actio in rem*, jej rodowód oraz wpływ na współczesne kultury prawne. Nadto, dosyć obszernie poddano rozważaniu funkcjonowanie i znaczenie *actio in rem* w prawie angielskim i amerykańskim. Autorka wskazała pokrótce, że wniesienie *actio in rem* wobec statku morskiego w prawie angielskim powoduje, że właściciel lub inna osoba zainteresowana statkiem mogą przystąpić do postępowania, powodując jego przekształcenie w łączne postępowanie *in rem* i *in personam* (*joint actio in rem and actio in personam*), co wiąże się z powstaniem osobistej odpowiedzialności dłużnika. Natomiast brak przystąpienia do postępowania oznacza zaspokojenie roszczeń wierzyciela wyłącznie ze statku w następstwie jego sprzedaży.

Przedmiotem rozważań Rozdziału II jest statek jako główny przedmiot na arenie stosunków żeglugowych. W pierwszej kolejności autorka dokonała analizy hierarchii i źródeł prawa morskiego w systemie prawa polskiego. Istotnym zagadnieniem jest tutaj także kwestia zdolności sądowej statku. Ma to fundamentalne znaczenie z punktu widzenia całokształtu poczynionych rozważań przedmiotowej rozprawy z uwagi na fakt, iż *actio in rem* kierowana jest przeciwko rzeczy - statkowi morskiemu. Została także poruszona kwestia tzw. szczególnej zdolności sądowej, w oparciu o którą statek mógłby zostać pozwany w postępowaniu *in rem*. Nadto, autorka zwróciła uwagę na zdolność sądową masy upadłości pod rządami rozporządzenia z 1934 roku i jej udziału w postępowaniu, a także postępowanie w sprawach depozytowych jako działań podejmowanych wobec rzeczy. W rozdziale tym dokonano również porównania definicji statku w prawie innych państw europejskich oraz w systemie prawa anglosaskiego w oparciu o kryterium przeznaczenia i używania rzeczy do

żeglugi. Autorka poruszyła zagadnienie immunitetu statku oraz wyjaśniła rozbieżności pojęcia jurysdykcji sądowej, które ma inne znaczenie w prawie angielskim i polskim.

Rozdział III opisuje instytucje o cechach *actio in rem* w polskim prawie cywilnym i morskim. Szczegółowej analizie poddano zagadnienia zastawu, hipoteki, hipoteki morskiej i przywileju morskiego. Szczególną uwagę zwrócono na kwestię odpowiedzialności ze statku morskiego, który niejako przejmuje zobowiązania podmiotów posługujących się nim. Tym samym statek stanowi górną granicę odpowiedzialności jego właściciela z tytułu istnienia wierzytelności zabezpieczonej hipoteką lub przywilejem, gdyż odpowiedzialność ta ma charakter rzeczowy. Jednocześnie jest ona przejawem ochrony wierzyciela, którego roszczenie może być realizowane bezpośrednio ze statku, bez względu na ewentualną zmianę jego właściciela. Omówiono także instytucję *morgeczu* oraz roszczenia petytoryjne i posesoryjne. Nadto, rozdział ten zawiera liczne odniesienia do *common law*, w którym hipoteka i przywileje realizowane są właśnie w trybie *actio in rem*. Autorka poruszyła zagadnienie funduszu ograniczenia odpowiedzialności jako instytucji przejmującej zobowiązania z tytułu istnienia roszczeń morskich oraz kwestię podmiotowości prawnej tego funduszu. Instytucja ta ma niewątpliwy związek z *actio in rem*.

W Rozdziale IV zawarto rozważania dotyczące roszczeń morskich, odpowiedzialności za roszczenia morskie oraz jej ograniczenie. Autorka omówiła zagadnienie odpowiedzialności odszkodowawczej i jej ograniczenia w prawie cywilnym i morskim. Występująca tu odpowiedzialność rzeczowa i osobista to ważna część problematyki niniejszej pracy także z tego względu, że następuje swego rodzaju „przejście” odpowiedzialności z podmiotu (odpowiedzialność osobista) na przedmiot – statek (odpowiedzialność rzeczowa). Skierowanie roszczenia w ramach *actio in rem* przeciwko statkowi stanowi podstawę do inicjalnego skupienia odpowiedzialności dłużnika wyłącznie na rzeczy, na statku morskim. Natomiast w przypadku, gdy wartość statku nie wystarcza na pokrycie zobowiązań, wierzyciel może skierować dalsze roszczenia do majątku dłużnika, jeżeli ten przystąpi do postępowania, powodując powstanie odpowiedzialności osobistej. Jednakże w pierwszej kolejności zaspokojenie następuje ze statku. W toku rozważań nawiązano także do koncepcji majątku morskiego jako masy, z której realizowane są roszczenia wierzyciela.

Rozdział V jest poświęcony dochodzeniu roszczeń morskich według schematu: 1) postępowanie rozpoznawcze, 2) postępowanie zabezpieczające oraz 3) postępowanie egzekucyjne. W pierwszej kolejności analizie poddano postępowanie rozpoznawcze, w ramach którego autorka omówiła realizację przywilejów morskich oraz hipoteki morskiej przy pomocy powództwa o zaspokojenie się ze statku morskiego, jako postępowania

noszącego cechy *actio in rem*. Na przykładzie sprawy *m/f Jan Heweliusz* przedstawione zostało postępowanie z udziałem fundusz ograniczenia odpowiedzialności, które stanowi kolejny przykład postępowania wobec rzeczy w polskim prawie morskim. Nie sposób było pominąć w tych rozważaniach zagadnienia aresztu statku morskiego również w kontekście prawnoporównawczym z systemem *common law*, gdzie areszt dokonywany jest właśnie w trybie *actio in rem*. Zwrócono też uwagę na realizację roszczeń morskich ze statku w toku postępowania egzekucyjnego jako ostatniego etapu dochodzenia roszczeń morskich.

Ostatni rozdział stanowi podsumowanie dotychczasowych rozważań. Autorka zwraca uwagę na zalety i wady *actio in rem* w stosunkach żeglugowych i zasadność korzystania z omawianej instytucji. Zawiera także przedstawienie najważniejszych konkluzji oraz postulaty *de lege ferenda* odnoszące się do wprowadzenia *actio in rem* do prawa polskiego.

Rozdział ten odwołuje się do rozwiązań systemu anglosaskiego i wskazuje na możliwy kierunek zaczerpnięcia wzorców dla polskiego ustawodawcy. Zawarto w nim również postulaty *de lege ferenda* nowelizacji przepisów Kodeksu morskiego, umożliwiających stosowanie *actio in rem* w prawie polskim. Jedną z głównych propozycji jest przyznanie statkowi morskiemu biernej zdolności sądowej do występowania w procesie w sprawach o dochodzenie roszczeń morskich, bez jednoczesnego przyznawania statkowi osobowości prawnej. Podsumowując rozważania poprzednich rozdziałów, autorka dochodzi do przekonania, iż zasadne jest ujednoczenie różnych terminologicznie pojęć „roszczenia morskie” i „wierzytelności morskie” oraz zamknięcie ich w jednym katalogu „roszczeń morskich”, uzupełnionych o nowe kategorie roszczeń. Istniejące obecnie zamieszanie terminologiczne, a wręcz zamiennosc terminu „roszczenie morskie” z terminem „wierzytelność morska” jest konsekwencją niewłaściwego tłumaczenia unormowań konwencyjnych. Autorka podnosi również argumenty przemawiające za wprowadzeniem *actio in rem* do systemu prawa polskiego. Celem zilustrowania postępowania *in rem*, załączono wzory pozwów w trybie *actio in rem* oraz wyroków przeciwko statkowi morskiemu.

Przeprowadzona analiza problemu wprawdzie prowadzi do wniosku, że brak *actio in rem* w polskim prawie morskim nie stanowi luki, bowiem system jest w stanie funkcjonować bez niej, jednakże normatywna regulacja *actio in rem*, mogłaby znacznie ułatwić i usprawnić obrót morski w aspekcie dochodzenia roszczeń morskich. Oczywiście związałyby się to z rozszerzeniem katalogu roszczeń morskich, które mogłyby być dochodzone w trybie *actio in rem*. Poczynione na łamach niniejszej pracy badania, prowadzą do przekonania, że *actio in rem* koncentruje odpowiedzialność rzeczową dłużnika na statku jako określonym składniku

jego majątku, w stosunku do którego kierowane będą roszczenia. Postulowane w pracy zmiany mają na celu usprawnienie istniejących rozwiązań w oparciu o sprawdzone wzorce funkcjonujące w systemie *common law*.

Przedstawiony w dysertacji materiał badawczy skłania do zaprezentowania następujących wniosków *de lege ferenda*:

1. Wprowadzenie *actio in rem* do prawa polskiego poprzez nowelizację przepisów Kodeksu morskiego umożliwiającą korzystanie z *actio in rem* jako alternatywy dla obecnie funkcjonującej procedury dochodzenia roszczeń morskich;
2. Wprowadzenie do Kodeksu morskiego zdolności sądowej statku morskiego, niezbędnej do korzystania z *actio in rem*;
3. Wprowadzenie do Kodeksu morskiego jednolitej definicji roszczeń morskich, które mogą być dochodzone w trybie *actio in rem*.

Analiza zagadnień występujących na łamach niniejszej rozprawy może stanowić podstawę do określenia kierunków i obszarów, w których zasadne byłoby dokonanie zmian. Funkcjonowanie *actio in rem* w sprawach morskich systemu *common law* i wiążące się z tym zalety, skłaniają do rozważenia czy instytucja ta znalazłaby uznanie w prawie polskim.

**Słowa kluczowe:** *actio in rem*, *actio in personam*, statek morski, roszczenia morskie, ograniczenie odpowiedzialności, fundusz ograniczenia odpowiedzialności, areszt statku morskiego.

**ABSTRACT*****Actio in rem* and the limitation of liability in maritime law**

This doctoral dissertation attempts to analyze the issue of *actio in rem* within the context of limitation of liability in maritime law. It also contains considerations on the justification of introducing *actio in rem* into the system of Polish law. In the author's opinion, *actio in rem* is an institution overlapping both substantive and procedural law, which is not an uncommon situation in maritime law, as both the Maritime Code and the international conventions often contain both substantive provisions and procedural ones, regulating a given area.

The justification for the choice of this topic is the comparison of the substantive law institution of limitation of liability with the procedural claim directed against a thing (sea vessel) in maritime relations. These two institutions may not be equated, as the limitation of liability is the limitation of the debtor's personal duty of performance. *Actio in rem*, on the other hand, concentrates the liability on the given *res* (thing) and on satisfying the debtor out of this *res*. Normally, the value of the ship is sufficient to cover the creditors' claims, unless such a claim results from oil pollution damages, the scope of which is veritably catastrophic and exceeds the ship value many times over. In such events, the liability is taken over by the fund and it is subject to maximum convention limits.

Particular attention has been dedicated here to the search, in civil and maritime law, for institutions with features characteristic of *actio in rem*. For example in civil law, pledging or mortgage bear certain features of proceedings against things and, simultaneously, manifest certain material liability of the debtor out of a specific thing. However, the topic of this dissertation will be mainly an analysis of the institutions of maritime law, with particular focus on actions against a sea vessel.

Considering the circumstances in favour of *actio in rem*, and the fact that the Polish substantive law provides bases for liability out of a *res*, the author contemplates the legitimacy of introducing it into the national legal system.

The discussed institution would certainly find its application, especially in maritime relations. Above all, *actio in rem* provides the creditor with a greater guarantee that his claims will be satisfied, as the creditor directs the claim against the ship and satisfies these claims directly out of the ship. Therefore, it is the *res* which is liable for the debts of its owner or another person who uses it, if they fail to join the proceedings. It is an action for satisfaction



of claims out of a given thing, and the liability of the debtor in a way concentrates on this object.

This type of liability satisfied out of a ship is typical for common law and has been functioning there successfully for hundreds of years. Therefore, whilst considering the need to introduce *actio in rem* into Polish law, the author recommends that solutions be drawn from the common law system. Filing an action against a thing - a sea vessel - allows for a more effective pursuit of claims and it constitutes, therefore, in the case of most claims, a limitation of debtor's liability up to the ship's value. Another situation, however, will occur in the case of claims resulting from oil spillages, where the size of damage may significantly exceed the ship's value. In such events, the liability is transferred to the limitation fund.

The main objectives of the dissertation are to:

- provide evidence of the existence of institutions with features characteristic of *actio in rem* in Polish civil and maritime law;
- evaluate the utility of introducing *actio in rem* into the Polish legal order;
- contemplate the proposal of amending the Maritime Code in the aspect of introducing *actio in rem* into the national law, based on common law legal solutions and formulate *de lege ferenda* postulates.

The source basis of the dissertation are legal acts and judicial decisions. The dissertation makes numerous references to the judgements of Polish, British and American courts, which illustrate the functioning of *actio in rem* and which highlight its advantages.

The author has based many passages on Polish and foreign (mostly English-language) literature. She has also incorporated French and Italian sources, although in comparative rather than legislative context.

The work entails dogmatic, historical, comparative, theoretic and empirical research methodologies. Dogmatic method was used to analyse applicable regulations, their relations as well as judgements and opinions of representatives of the maritime and civil law doctrine. Accounting for historical aspects has allowed the author to trace the origins of *actio in rem* and to indicate how it had been applied in Roman law.

The comparative method, on the other hand, has facilitated a juxtaposition of continental law with common law as regards proceedings in pursuing maritime claims. The nature of this topic practically obliged the author to employ this research method, as the

discussed *actio in rem* does not exist in continental law and so it was indispensable to provide an overview of functioning and application of *actio in rem*.

Theoretical research applied to searching for institutions with features of *actio in rem* in Polish civil and maritime law. The author has employed the empirical method in research of judgements delivered by Polish courts and Maritime Chambers, as well as of common law jurisprudence containing the definition of a sea vessel. Subsequently, the author discussed these judgements in this dissertation.

The dissertation comprises an introduction and six chapters. The first chapter presents the essence and nature of the *actio in rem* institution, its origins and influence on contemporary legal cultures. Moreover, it focuses quite extensively on the functioning and significance of *actio in rem* in English and American law. The author presented briefly that initiation of *actio in rem* against a sea vessel in English law allows the owner, or another person with an interest in the vessel, to join the proceedings, in which case they are transformed into a joint *actio in rem* and *actio in personam*, which gives rise to personal liability of the debtor. If, however, such parties do not join the proceedings, the creditor's claims will be satisfied exclusively out of the vessel following its sale.

Chapter 2 is dedicated to ships as the main property items within the realm of maritime relations. Firstly, the author analyzed the hierarchy and sources of maritime law within the system of Polish law. The issue of a ship's capacity to be a party in court proceedings is also raised here. This is of fundamental significance in light of the general subject of the dissertation, as *actio in rem* is directed against a thing - a sea vessel. Also, the issue of so-called special capacity to be a party in court proceedings is discussed here, based on which a ship could be sued under *in rem* proceedings. Moreover, the author focused on the capacity to be a party in court proceedings of bankruptcy estate, under the provisions of the ordinance of 1934, and on proceedings in deposit cases as examples of proceedings *in rem*. This definition also provides a comparison of the sea vessel definition in other European countries and in the common law system, based on the criterion of designation and use of a thing for sailing. The author has also taken up the issue of ship's immunity and clarified the discrepancies in the concept of court jurisdiction, which has diverging meanings in common law and Polish law systems.

Chapter 3 describes institutions with features of *actio in rem* in Polish civil and maritime law. The concepts of pledge, mortgage, maritime hypothecation and maritime privilege are analyzed in detail. Particular attention is paid here to the issue of liability satisfied out of a sea vessel, which in a way takes over the liability of entities that use it. This

said, the ship constitutes the maximum limit of liability of its owner resulting from the existence of a debt secured with a hypothecation or a privilege, as this liability is of *in rem* nature. At the same time, this liability protects the creditor, whose claim may be satisfied directly out of the ship, regardless of the possible change of owner. The institution of mortgage is also mentioned, as well as petitory and possessory actions. Moreover, this chapter contains numerous references to common law, where the mortgage and privileges are realized under *actio in rem*. The author covers the issue of the limitation fund as an institution which takes over the liability for maritime claims and the issue of legal subjectivity of this fund. This institution is certainly connected to *actio in rem*.

Chapter 4 also involves a discussion on maritime claims, liability for maritime claims and its limitation. The author has covered the issue of compensation liability and its limitations under civil and maritime law. The *in rem* and personal liability are an important part of the issues in this dissertation also owing to the fact that there occurs a certain 'transfer' of liability from the entity (personal liability) to the thing - vessel (*in rem* liability). Directing an *actio in rem* claim against the ship constitutes the basis for initial concentration of debtor's liability solely on the property item, that is the sea vessel. If, however, the value of the ship does not cover the liabilities, the creditor may press additional claims against the debtor's assets, provided that the debtor joins the proceedings and thus gives rise to personal liability. First, however, the claims are satisfied out of the ship. The reflections broach also the concept of maritime assets as estate from which the creditor's claims are satisfied.

Chapter 5 is dedicated to pursuing maritime claims, according to the following pattern: 1) examination proceedings, 2) proceedings to secure claims and 3) enforcement proceedings. Firstly, examination proceedings were analyzed. Within this analysis, the author discussed the performance of maritime privileges and maritime hypothecation with the aid of proceedings for satisfaction out of a sea vessel as proceedings with features of *actio in rem*. With the example of *MS Jan Heweliusz*, the work explores proceedings involving the limitation fund, which constitutes another example of proceedings against a thing in Polish maritime law. Within these reflections, it was impossible to omit the concept of a ship arrest, also in the context of comparison with the common law system, where ship arrests are a procedure provided for by *actio in rem*. This chapter also accounts for the realization of maritime claims out of a ship in the course of enforcement proceedings as the final stage of pursuing maritime claims.

The last chapter offers a summary of the preceding considerations and summarizes the advantages and shortcomings of *actio in rem* in maritime relations and the legitimacy of

employment of the discussed institution. It also contains a presentation of the most important conclusions as well as *de lege ferenda* postulates regarding the introduction of *actio in rem* into Polish law.

This chapter makes a reference to the solutions employed by the common law system and offers some pointers regarding the possible direction from which the Polish legislator could emulate patterns. It also contains *de lege ferenda* postulates for the amendment of the Maritime Code in terms of introduction of *actio in rem* into the system of Polish law. One of the main proposals is to bestow passive capacity to act as a party in court proceedings onto sea vessels in cases involving maritime claims, without the simultaneous award of legal personality to such vessels. Summing up the reflections of the preceding chapters, the author reaches the conclusion that it is justified to unify the terminologically divergent Polish terms of 'roszczenie morskie' (maritime claim) and 'wierzytelności morskie' (maritime debts) and to limit them to the one catalogue of 'maritime claims', supplemented with new categories of claims. The current terminological chaos, or, in fact, the interchangeability of the terms 'maritime claim' and 'maritime debt' is a consequence of the incorrect translation of the convention's regulations. The author also brings up arguments supporting the introduction of *actio in rem* into the Polish legal system. The practical solutions, on the other hand, are illustrated with the aid of examples of statements of claims filed under *actio in rem* and of judgements regarding sea vessels.

Although the conducted analysis of this problem leads to the conclusion that the non-existence of *actio in rem* in Polish maritime law is not a legal loophole, as the system is capable of functioning without it, it also demonstrates that normative regulation of *actio in rem* could significantly facilitate maritime transactions and improve their efficiency in terms of pursuing maritime claims. This, of course, would entail expanding the catalogue of maritime claims which could be pursued under *actio in rem*. Research conducted within this dissertation indicates that *actio in rem* concentrates the *in rem* responsibility of the debtor on the ship as a specific asset item to which claims will be laid. The amendments postulated in this work have as their objective the improvement of existing solutions based on the tried and tested common law models.

The research material presented in this dissertation induces the following *de lege ferenda* postulates:

1. Introduction of *actio in rem* into the Polish law through the amendment of the Maritime Code, so as to allow for the application of *actio in rem* as an alternative to the currently functioning procedure of pursuing maritime claims;
2. Introduction of ships' capacity to be a part in court proceedings into the Maritime Code, which is a necessary prerequisite for employing *actio in rem*.
3. Introduction into the Maritime Code of a uniform definition of maritime claims which may be pursued under *actio in rem*.

An analysis of the issues presented in this dissertation could serve as a basis for formulating directions and areas of recommendable changes. Functioning of *actio in rem* in the maritime common law cases, as well as the advantages that this entails, encourage a discussion on whether this institution could be employed in the Polish law.

**Key words:** *actio in rem*, *actio in personam*, sea vessel, maritime claims, limitation of liability, limitation fund, ship arrest.