



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
III kadencja

Druk nr 1989
Warszawa, 6 czerwca 2000 r.

Prezes Rady Ministrów
RM 10-55-00

Pan
Maciej Płażyński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- **Kodeks morski** wraz z projektami podstawowych aktów wykonawczych.

Pragnę jednocześnie poinformować, że projekt ustawy jest związany z dostosowywaniem polskiego ustawodawstwa do prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Transportu i Gospodarki Morskiej.

Z wyrazami szacunku

(-) Jerzy Buzek

Ustawa z dnia 2000 r.

Kodeks morski

TYTUŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Art. 1. § 1. Kodeks morski reguluje stosunki prawne związane z żeglugą morską.

§ 2. W stosunkach cywilnoprawnych związanych z żeglugą morską stosuje się - w braku przepisów Kodeksu morskiego - przepisy Kodeksu cywilnego.

§ 3. W zakresie nieuregulowanym przepisami Kodeksu morskiego, stosunki pracy na statkach morskich, bezpieczeństwo morskie i zapobieganie zanieczyszczaniu morza przez statki regulują odrębne ustawy.

Art. 2. Przepisów Kodeksu morskiego nie stosuje się, jeżeli umowa międzynarodowa ratyfikowana przez Rzeczypospolitą Polską, postanawia inaczej.

Art. 3. § 1. Statkiem morskim jest każde urządzenie pływające, przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej, zwane dalej „statkiem”.

§ 2. Statkiem morskim w budowie jest statek, którego stępkę położono lub wykonano równorzędną pracę konstrukcyjną w miejscu wodowania, aż do zakończenia budowy.

Art. 4. § 1. Kodeks morski stosuje się do morskich statków handlowych.

§ 2. Morskim statkiem handlowym jest statek przeznaczony lub używany do prowadzenia działalności gospodarczej, a w szczególności do: przewozu ładunku lub pasażerów, rybołówstwa morskiego lub pozyskiwania innych zasobów morza, holowania, ratownictwa morskiego, wydobywania mienia zatopionego w morzu, pozyskiwania zasobów mineralnych dna morza i znajdującego się pod nim wnętrza ziemi.

Art. 5. Do statków morskich używanych wyłącznie do celów naukowo-badawczych, sportowych lub rekreacyjnych stosuje się Kodeks morski z wyjątkiem przepisów o przewozie ładunku lub pasażerów oraz przepisów o awarii wspólnej.

Art. 6. § 1. Do statków morskich pełniących wyłącznie specjalną służbę

państwową stosuje się Kodeks morski z wyjątkiem przepisów o przewozie ładunku lub pasażerów, o awarii wspólnej i o przywilejach na statku.

§ 2. Do statków pełniących specjalną służbę państwową zalicza się w szczególności statki: hydrograficzne, dozorcze, pożarnicze, telekomunikacyjne, celne, sanitarne, szkolne, pilotowe, statki używane wyłącznie do ratowania życia na morzu lub do łapania lodów.

Art. 7. § 1. Z zastrzeżeniem wyjątków w ustawie przewidzianych, nie stosuje się Kodeksu morskiego do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji.

§ 2. Przepisów Kodeksu morskiego o przewozie ładunku lub pasażerów nie stosuje się do transportów wojskowych morskimi statkami handlowymi, chyba że strony umowy przewozu morskiego postanowią inaczej.

Art. 8. Armatorem jest ten, kto we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem morskim własnym lub cudzym.

Art. 9. § 1. Terminy przedawnienia roszczeń ze stosunków regulowanych Kodeksem morskim mogą być przedłużane umową stron, zawartą na piśmie po zaistnieniu zdarzenia, z którego wynikło roszczenie.

§ 2. Przepis §1 nie dotyczy roszczeń stwierdzonych prawomocnym orzeczeniem sądu lub sądu polubownego, a także ugodą zawartą przed tymi sądami.

TYTUŁ II

STATEK MORSKI

DZIAŁ I

Polska przynależność statku

Art. 10. § 1. Żeglugę pod polską banderą może uprawiać tylko statek o polskiej przynależności.

§ 2. Z zastrzeżeniem § 3 stały przewóz pasażerów lub ładunku pomiędzy portami polskimi może uprawiać tylko statek o polskiej przynależności.

§ 3. Terenowy organ administracji morskiej, na którego obszarze działania znajduje się port rozpoczęcia podróży, może, w uzasadnionych przypadkach, zezwolić na wykonywanie przez czas oznaczony stałego przewozu pomiędzy portami polskimi przez statek o obcej przynależności.

Art. 11. § 1. Statkiem o polskiej przynależności jest:

1) statek stanowiący polską własność, o którym mowa w art. 74 § 1 i 2,

2) statek uważany za stanowiący polską własność, o którym mowa w art. 74 § 3,

3) statek nie stanowiący polskiej własności, który uzyskał czasową polską przynależność, o którym mowa w art. 14 § 1.

§ 2. Przepisy niniejszego działu dotyczące statku stanowiącego polską własność, stosuje się do statków uważanych za stanowiące polską własność.

Art. 12. § 1. Statek o polskiej przynależności jest obowiązany podnosić polską banderę.

§ 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może w drodze rozporządzenia zwolnić niektóre rodzaje statków o polskiej przynależności z obowiązku podnoszenia bandery ze wskazaniem rodzajów statków. Zwolnienie nie może dotyczyć statków uprawiających żeglugę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 13. § 1. Statek o polskiej przynależności powinien być oznaczony nazwą na dziobie z każdej burty i na rufie. Pod nazwą na rufie powinna być uwidoczniona nazwa portu macierzystego statku. Nazwa powinna w wystarczający sposób indywidualizować statek.

§ 2. Właściciel nadaje statkowi nazwę i wskazuje port morski jako port macierzysty statku. Nazwa podlega zatwierdzeniu przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku.

§ 3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, tryb postępowania w sprawach zatwierdzenia nazwy, z uwzględnieniem postanowień § 1.

§ 4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może określić inny, niż wskazany w § 1, sposób oznaczania niektórych statków, mając na względzie ich rodzaj, przeznaczenie i rodzaj żeglugi.

Art. 14. § 1. Statek nie stanowiący polskiej własności może uzyskać czasową polską przynależność na czas oznaczony, jeżeli wnioskodawca:

1) jest osobą prawną, mającą w Rzeczypospolitej Polskiej siedzibę lub przedstawicielstwo, bądź osobą fizyczną, zamieszkałą w Rzeczypospolitej Polskiej lub mającą w Rzeczypospolitej Polskiej przedstawicielstwo,

2) przedstawi umowę najmu lub dzierżawy statku bądź inną umowę, na podstawie której będzie mógł uprawiać żeglugę statkiem we własnym imieniu,

3) zobowiąże się, że będzie prowadził działalność armatorską w Polsce oraz że kapitanem statku będzie obywatel polski,

4) złoży urzędowo poświadczony odpis lub wyciąg ze stałego rejestru statku, zawierający opis statku, oznaczenie właściciela oraz inne dane z tego rejestru, a w szczególności wpisane prawa zastawu i ograniczenia w rozporządzaniu statkiem,

5) przedstawi pisemną zgodę właściwych organów państwa stałego rejestru statku, właściciela statku i wierzycieli hipotecznych na nadanie statkowi polskiej przynależności oraz zapewnienie właściwych organów państwa stałego rejestru statku, że w czasie trwania polskiej przynależności statek nie będzie uprawniony do podnoszenia bandery tego państwa,

6) wskaże port macierzysty statku w Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 2. Statek nie stanowiący polskiej własności uzyskuje czasową polską przynależność przez wpis do rejestru okrętowego, na podstawie postanowienia izby morskiej, stwierdzającego okres przynależności.

Art. 15. Armator prowadzący w Rzeczypospolitej Polskiej działalność za pośrednictwem przedstawicielstwa podlega, w zakresie spraw związanych z uprawianiem żeglugi statkiem, który uzyskał czasową polską przynależność, polskiemu prawu i jurysdykcji sądów polskich w takim zakresie, w jakim podlega im osoba mająca w Rzeczypospolitej Polskiej siedzibę lub miejsce zamieszkania.

Art. 16. Armator, którego statek uzyskał czasową polską przynależność, jest obowiązany obsadzić statek załogą zgodnie z polskimi przepisami i poddać statek polskim przepisom, w szczególności w zakresie: pomiaru, bezpieczeństwa morskiego, dokumentów statku i ochrony środowiska.

Art. 17. Nazwa statku, który uzyskał czasową polską przynależność, może być zmieniona tylko za zgodą właściwych władz państwa stałego rejestru statku oraz jego właściciela i wierzycieli hipotecznych.

Art. 18. § 1. Statek nie stanowiący polskiej własności traci uzyskaną czasową polską przynależność, jeżeli:

1) przestanie być spełniany którykolwiek z warunków wymienionych w art. 14 § 1,

2) upłynie okres, na jaki uzyskał przynależność, i okres ten nie zostanie przedłużony,

3) wniesie o to armator statku,

4) armator statku nie przestrzega przepisów niniejszego działu,

5) zostanie wydana decyzja w trybie art. 19.

§ 2. Utrata przez statek czasowej polskiej przynależności następuje z dniem wykreślenia statku z polskiego rejestru okrętowego, na podstawie postanowienia izby morskiej.

Art. 19. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może wydać decyzję o utracie czasowej polskiej przynależności statku, jeżeli wymaga

tego interes państwa, a w szczególności interes polskiej gospodarki morskiej. Z tych samych względów minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może wydać decyzję sprzeciwiającą się uzyskaniu przez statek czasowej polskiej przynależności.

Art. 20. § 1. Polska przynależność statku stanowiącego polską własność może być zawieszona na wniosek właściciela.

§ 2. Właściciel statku wskazuje we wniosku okres zawieszenia, rejestr, do którego statek będzie wpisany oraz przedstawia pisemną zgodę wierzycieli hipotecznych na zawieszenie polskiej przynależności statku.

§ 3. Postanowienie o zawieszeniu wydaje izba morska, stwierdzając okres zawieszenia.

§ 4. Wpis stwierdzający zawieszenie staje się skuteczny z dniem zawiadomienia izby morskiej przez właściciela statku o uzyskaniu przez statek obcej przynależności.

§ 5. W okresie trwania zawieszenia polskiej przynależności statek nie może podnosić polskiej bandery.

Art. 21. Nazwa statku stanowiącego polską własność, którego polska przynależność została zawieszona, nie może być zmieniona w okresie trwania zawieszenia bez zgody jego właściciela i wierzycieli hipotecznych. Portem macierzystym takiego statku powinien być port państwa czasowej przynależności statku.

Art. 22. § 1. Zawieszenie polskiej przynależności statku stanowiącego polską własność ustaje po upływie okresu zawieszenia lub, na wniosek właściciela, przed upływem tego okresu albo na skutek utraty przez statek czasowej przynależności obcego państwa, z zastrzeżeniem § 2.

§ 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może ze względów określonych w art. 19 wydać decyzję o ustaniu zawieszenia polskiej przynależności statku lub sprzeciwiającą się zawieszeniu.

§ 3. Ustanie zawieszenia polskiej przynależności statku, stanowiącego polską własność, następuje z dniem wykreślenia w stałym rejestrze okrętowym wpisu o zawieszeniu, na podstawie postanowienia izby morskiej.

Art. 23. Ilekroć w przepisach niniejszego działu mówi się o stałym rejestrze statku, rozumie się przez to rejestr prowadzony w państwie, którego przynależność została zawieszona i w którym wpisany jest właściciel statku oraz prawa zastawu, i ograniczenia w rozporządzaniu statkiem.

DZIAŁ II

Rejestr okrętowy

Art. 24. § 1. Statek stanowiący polską własność podlega obowiązkowi wpisu do polskiego rejestru okrętowego, prowadzonego przez izbę morską właściwą dla portu macierzystego statku z zastrzeżeniem § 2.

§ 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, rodzaje statków stanowiących polską własność nie podlegających obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego. Zwolnienie nie może dotyczyć statków uprawiających żeglugę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 3. Statek morski stanowiący polską własność używany wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości kadłuba do 24 m podlega obowiązkowi wpisu do polskiego rejestru jachtów prowadzonego przez właściwy polski związek sportowy o zasięgu krajowym.

§ 4. Statek, który nie podlega obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego, a także statek w budowie, może być wpisany do rejestru okrętowego na wniosek właściciela.

§ 5. Statek, o którym mowa w art. 74, wpisuje się do rejestru okrętowego na wniosek właściciela lub wszystkich współwłaścicieli.

§ 6. Statek budowany w Rzeczypospolitej Polskiej może być wpisany do rejestru okrętowego, jeżeli położona została jego stępka lub wykonana została równorzędna praca konstrukcyjna w miejscu wodowania. Dotyczy to również statku w budowie, nie stanowiącego polskiej własności. Rejestr okrętowy statku w budowie prowadzi izba morska właściwa dla miejsca budowy statku.

Art. 25. § 1. Statek nie stanowiący polskiej własności ani nie uważany za stanowiący polską własność wpisuje się do rejestru okrętowego, na wniosek armatora, po spełnieniu warunków określonych w art. 14 § 1.

§ 2. Rejestr okrętowy dla statków, o których mowa w § 1, prowadzi izba morska właściwa dla portu polskiego wskazanego przez armatora jako port macierzysty statku.

Art. 26. Rejestr okrętowy składa się z ksiąg rejestrowych prowadzonych odrębnie dla statków:

- 1) stanowiących polską własność i uważanych za stanowiące polską własność /rejestr stały/,
- 2) które uzyskały czasową polską przynależność /rejestr tymczasowy/,
- 3) w budowie /rejestr statków w budowie/.

Art. 27. Za czynności rejestrowe pobiera się opłaty rejestrowe, które stanowią dochód budżetu państwa.

Art. 28. § 1. Statek wpisany do rejestru stałego za granicą może być wpisany do rejestru stałego w Rzeczypospolitej Polskiej dopiero po wykreśleniu z rejestru zagranicznego.

§ 2. Statek wpisany do rejestru stałego za granicą może być wpisany do rejestru tymczasowego w Polsce dopiero po zawieszeniu jego dotychczasowej przynależności.

§ 3. Wpis do rejestru zagranicznego statku stanowiącego polską własność lub statku uważanego za stanowiący polską własność nie wywołuje skutków prawnych przed wykreśleniem tego statku z polskiego rejestru okrętowego.

§ 4. Czasowe nadanie statkowi, o którym mowa w § 3, obcej przynależności nie wywołuje skutków prawnych przed dokonaniem w polskim rejestrze okrętowym wpisu zawieszającego polską przynależność.

Art. 29. Rejestr okrętowy jest jawny. Osoby zainteresowane mogą żądać poświadczonych wyciągów i odpisów z rejestru.

Art. 30. § 1. W rejestrze stałym wpisuje się:

- 1) kolejny numer rejestrowy statku i datę wpisu,
- 2) nazwę lub oznaczenie identyfikacyjne i nadany numer identyfikacyjny międzynarodowej organizacji morskiej, międzynarodowy sygnał wywoławczy oraz rodzaj i przeznaczenie statku,
- 3) poprzednią nazwę lub oznaczenie identyfikacyjne oraz dane dotyczące poprzedniego rejestru i datę wykreślenia z tego rejestru,
- 4) nazwę portu macierzystego statku,
- 5) rok, miejsce budowy i nazwę stoczni, jeżeli dane te są znane, oraz określenie materiału głównego kadłuba statku i rodzaju napędu statku,
- 6) wymiary główne (rejestrowe) oraz pojemność statku,
- 7) oznaczenie i adres właściciela lub wszystkich współwłaścicieli statku z określeniem ich udziałów we współwłasności oraz podstawę nabycia własności statku,
- 8) oznaczenie i adres armatora statku,
- 9) hipotekę morską i ograniczenia w rozporządzaniu statkiem,
- 10) stwierdzenie przez izbę morską polskiej przynależności statku,

- 11) stwierdzenie przez izbę morską zawieszenia polskiej przynależności statku,
- 12) podstawę i datę wykreślenia statku z rejestru.

§ 2. W rejestrze tymczasowym, oprócz danych wymienionych w § 1 pkt 1-8, 10 i 12 wpisuje się:

- 1) poprzednią przynależność statku i datę jej zawieszenia,
- 2) okres, na jaki statek uzyskał polską przynależność,
- 3) oznaczenie i adres przedstawiciela armatora w Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli taki został ustanowiony.

§ 3. W rejestrze statków w budowie wpisuje się:

- 1) kolejny numer rejestrowy statku w budowie i datę wpisu,
- 2) oznaczenie identyfikacyjne statku w budowie,
- 3) nazwę stoczni budującej statek,
- 4) oznaczenie i adres właściciela statku w budowie,
- 5) oznaczenie umowy o budowę statku,
- 6) hipotekę morską.

§ 4. Każda zmiana danych w rejestrze okrętowym podlega wpisowi.

Art. 31. § 1. Wpis do rejestru okrętowego następuje na podstawie zgłoszenia zainteresowanych, chyba że prawo przewiduje wpis na wniosek lub z urzędu.

§ 2. Do zgłoszenia okoliczności podlegającej wpisowi, w stosunku do statków stanowiących polską własność i statków uważanych za stanowiące polską własność, wpisanych do rejestru okrętowego, obowiązany jest właściciel statku.

Art. 32. § 1. Wykreśla się z rejestru okrętowego statek, który:

- 1) zatonął lub uległ zniszczeniu,
- 2) zaginął,
- 3) utracił polską przynależność,
- 4) utracił charakter statku morskiego.

§ 2. W przypadkach określonych w §1 wykreślenie statku z rejestru okrętowego wymaga zgody wierzyciela hipotecznego, wyrażonej na piśmie.

§ 3. Wykreśla się z rejestru statków w budowie statek, który:

- 1) uległ zniszczeniu w trakcie budowy albo którego budowa została zaniechana,
- 2) został wpisany jako statek do rejestru stałego w Rzeczypospolitej Polskiej lub za granicą.

§ 4. W przypadkach określonych w § 3 wykreślenie wymaga zgody wierzyciela, wyrażonej na piśmie, chyba że statek w budowie został wpisany jako statek do rejestru stałego w Rzeczypospolitej Polskiej, a ciężąca na nim hipoteka morska została wpisana do tego rejestru z urzędu.

Art. 33. Statek uważa się za zaginiony, jeżeli w ciągu podwójnego okresu niezbędnego w normalnych warunkach do przejścia do portu przeznaczenia z miejsca, z którego nadeszła ostatnia wiadomość o statku, statek do tego portu nie zawinął, ani nie nadeszła żadna kolejna wiadomość o statku. Okres wymagany do uznania statku za zaginiony nie może być krótszy niż miesiąc ani dłuższy niż trzy miesiące od dnia ostatniej wiadomości o statku, a jeżeli brak wiadomości o statku pozostaje w związku z działaniami wojennymi - krótszy niż sześć miesięcy.

Art. 34 § 1. Zgłoszenie do rejestru okrętowego powinno być dokonane w ciągu sześciu tygodni od dnia, w którym obowiązany do zgłoszenia dowiedział się o okoliczności podlegającej wpisowi do rejestru.

§ 2. W razie nie zgłoszenia statku lub okoliczności podlegających wpisowi do rejestru okrętowego izba morska stosuje, w celu przymuszenia do zgłoszenia, przepisy o postępowaniu przynaglącym w zakresie prowadzenia ksiąg wieczystych.

§ 3. Jeżeli obowiązany nie dokona zgłoszenia pomimo wezwania, izba morska może po przeprowadzeniu dochodzenia dokonać wpisu z urzędu, zaznaczając to w osnowie wpisu.

Art. 35. Izba morska bada, czy:

- 1) zgłoszenie lub wniosek i dołączone do nich dokumenty odpowiadają pod względem treści i formy obowiązującym przepisom prawa,
- 2) zgłoszone dane są zgodne z rzeczywistością, jeżeli ma w tym względzie uzasadnione wątpliwości.

Art. 36. § 1. Okoliczność będąca przedmiotem wpisu do rejestru okrętowego jest skuteczna wobec osób trzecich. Okoliczność taka, mimo braku wpisu do rejestru okrętowego jest skuteczna wobec osób trzecich, gdy o niej wiedziały.

§ 2. Do oceny skutków wpisu do rejestru okrętowego stosuje się odpowiednio przepisy o prawach jawnych z księgi wieczystej.

Art. 37. § 1. Po wpisaniu do rejestru okrętowego statek otrzymuje certyfikat okrętowy, a statek w budowie - certyfikat statku w budowie.

§ 2. Certyfikat okrętowy stanowi dowód polskiej przynależności statku.

§ 3. Statkowi nabytemu za granicą polski urząd konsularny może wydać tymczasowe świadectwo polskiej przynależności statku (świadectwo o banderze) ważne na okres nie dłuższy niż sześć miesięcy. O wydaniu świadectwa polski urząd konsularny zawiadamia właściwą izbę morską.

Art. 38. § 1. W razie wydania certyfikatu okrętowego statkowi, który uzyskał czasową polską przynależność, dokument wydany takiemu statkowi przez organ prowadzący jego rejestr stały powinien zostać temu organowi zwrócony. O zwrocie armator statku zawiadamia izbę morską w terminie trzydziestu dni od dnia otrzymania certyfikatu okrętowego.

§ 2. W razie zawieszenia przez izbę morską polskiej przynależności statku stanowiącego polską własność lub uważanego za stanowiący polską własność, właściciel statku obowiązany jest zwrócić izbie morskiej certyfikat okrętowy w terminie trzydziestu dni od dnia wydania statkowi odpowiedniego dokumentu przez zagraniczny organ rejestrowy.

§ 3. Izba morską zawiadamia właściwe władze państwa rejestru stałego o ustaniu czasowej polskiej przynależności statku.

Art. 39. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób prowadzenia rejestru okrętowego i postępowanie rejestrowe, wzory ksiąg rejestrowych, wzór certyfikatu okrętowego, certyfikatu statku w budowie i świadectwa o banderze, tryb ich wydawania oraz wysokość opłat rejestrowych mając na uwadze przeznaczenie rejestru okrętowego.

Art. 40. § 1. Statek stanowiący polską własność, który nie podlega obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego lub polskiego rejestru jachtów i nie został wpisany do któregośkolwiek z tych rejestrów, powinien być zarejestrowany w urzędzie morskim właściwym dla swojego portu macierzystego. Obowiązek ten nie dotyczy statków rybackich nie uprawiających żeglugi poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 2. Dokument rejestracyjny wydany przez urząd morski stanowi dowód polskiej przynależności statku nie wpisanego do rejestru okrętowego.

§ 3. Za wydanie dokumentu rejestracyjnego urząd morski pobiera opłatę. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

§ 4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób rejestracji statków morskich, tryb postępowania, wzór dokumentu rejestracyjnego oraz tryb, wysokość i sposób ustalania opłat rejestracyjnych, mając na uwadze pojemność i przeznaczenie statku.

§ 5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi w drodze rozporządzenia sposób i tryb prowadzenia polskiego rejestru jachtów, z uwzględnieniem odpowiednio przepisów art. 30 i mając na uwadze eliminowanie barier hamujących rozwój żeglarstwa morskiego.

DZIAŁ III

Pomiar statku

Art. 41. § 1. Pomiar statku polega na ustaleniu jego pojemności brutto i netto oraz wymiarów głównych (rejestrowych).

§ 2. Pomiaru statku dokonuje organ pomiarowy, wydając na jego podstawie świadectwo pomiarowe.

Art. 42. § 1. Do pomiaru statków stosuje się postanowienia Konwencji o pomierzaniu pojemności statków, sporządzonej w Londynie dnia 23 czerwca 1969 r. (Dz. U. z 1983 r., nr 56, poz. 247), zwanej dalej "Konwencją o pomierzaniu" wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób, oraz przepisy niniejszego działu.

§ 2. Międzynarodowym świadectwem pomiarowym, w rozumieniu przepisów Kodeksu morskiego, jest świadectwo pomiarowe wydane na podstawie Konwencji o pomierzaniu bądź innej umowy międzynarodowej w tym zakresie, której Rzeczypospolita Polska jest stroną.

Art. 43. § 1. Obowiązkowemu pomiarowi podlega statek o polskiej przynależności.

§ 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może zwolnić, w drodze rozporządzenia, niektóre rodzaje statków o polskiej przynależności z obowiązkowego pomiaru. Nie dotyczy to statków uprawiających żeglugę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 3. Statek o obcej przynależności, zawijający do portu polskiego, nie posiadający świadectwa pomiarowego, o którym mowa w art. 42 § 2, może być, na mocy decyzji dyrektora właściwego urzędu morskiego, poddany pomiarowi.

Art. 44. § 1. Każdy statek może być poddany pomiarowi na wniosek właściciela, armatora lub kapitana.

§ 2. Wpis do rejestru okrętowego danych o pojemności i wymiarach rejestrowych statku, następuje wyłącznie na podstawie świadectwa pomiarowego, wydanego przez polski organ pomiarowy, bądź świadectwa pomiarowego, o którym mowa w art. 42 § 2.

Art. 45. § 1. Świadectwo pomiarowe wydawane jest bez określenia terminu jego ważności, chyba że przepisy szczególne stanowią inaczej.

§ 2. Świadectwo pomiarowe traci ważność, jeżeli statek, któremu zostało wydane:

1) zostanie tak zmieniony, że nie odpowiada danym zawartym w świadectwie, w zakresie pojemności i wymiarów rejestrowych,

2) zatonię lub ulegnie zniszczeniu, zaginię bądź utraci charakter statku morskiego,

3) zmieni przynależność, z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w umowach międzynarodowych, których Rzeczypospolita Polska jest stroną.

Art. 46. Statek podlegający obowiązkowemu pomiarowi może być, w celu kontroli, poddany ponownemu pomiarowi.

Art. 47. § 1. Kontrola statku zawijającego do portu polskiego pod banderą państwa, będącego stroną Konwencji o pomierzaniu lub innej umowy międzynarodowej o wzajemnym uznawaniu dokumentów pomiarowych, których stroną jest Rzeczypospolita Polska, ogranicza się do sprawdzenia:

1) czy statek posiada ważne świadectwo pomiarowe odpowiadające postanowieniom umowy międzynarodowej, na podstawie której zostało wydane,

2) czy zasadnicza charakterystyka statku odpowiada danym zawartym w tym świadectwie.

§ 2. Kontrola, o której mowa w §1, nie może powodować przetrzymania statku.

Art. 48. § 1. Za pomiar statku pobiera się opłaty pomiarowe.

§ 2. Nie pobiera się opłat pomiarowych za pomiar kontrolny, jeżeli wynik pomiaru okaże się zgodny z danymi zawartymi w świadectwie pomiarowym.

Art. 49. § 1. Organami pomiarowymi są dyrektorzy urzędów morskich.

§ 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może powierzyć zadania organu pomiarowego instytucji klasyfikacyjnej.

Art. 50. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi w drodze rozporządzenia:

- 1) zakres działania organu pomiarowego,
- 2) sposób pomierzania, w tym także statki do których nie stosuje się postanowień Konwencji o pomierzaniu,
- 3) tryb postępowania pomiarowego i kontrolnego,
- 4) wzory świadectw pomiarowych oraz wysokość opłat pomiarowych, uwzględniając zasady praktyki międzynarodowej w tym zakresie.

DZIAŁ IV

Dokumenty statku

Art. 51. § 1. Statek o polskiej przynależności obowiązany jest prowadzić dzienniki i posiadać dokumenty prawem przepisane.

§ 2. Dokumenty, o których mowa w § 1, dla statku uprawiającego żeglugę międzynarodową powinny zawierać oznaczenia także w języku angielskim.

Art. 52. § 1. Wszystkie dokumenty wymagane dla statku winny być przechowywane na statku i okazywane na żądanie upoważnionych władz.

§ 2. Za kompletność i aktualność dokumentów oraz prawidłowość wpisów w dziennikach odpowiada kapitan.

Art. 53. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi w drodze rozporządzenia rodzaje, wzory i sposób prowadzenia dzienników oraz innych dokumentów statku uwzględniając rodzaje statków i dokumentów znajdujących się na tych statkach, a także określi sposób przechowywania tych dokumentów.

TYTUŁ III

KAPITAN STATKU

DZIAŁ I

Przepisy ogólne

Art. 54. § 1. Kapitan sprawuje kierownictwo statku i wykonuje inne funkcje określone przepisami.

§ 2. Wszystkie osoby znajdujące się na statku obowiązane są podporządkować się zarządzeniom kapitana wydanym w celu zapewnienia bezpieczeństwa i porządku na statku.

Art. 55. § 1. Kapitan statku jest z mocy prawa przedstawicielem armatora i zainteresowanych ładunkiem w zakresie zwykłych spraw związanych z wykonywaniem żeglugi oraz zwykłym zarządaniem statkiem i ładunkiem. W tych granicach kapitan może w imieniu armatora i zainteresowanych ładunkiem dokonywać poza portem macierzystym czynności prawnych oraz zastępować ich przed sądem.

§ 2. Ograniczenie ustawowego umocowania kapitana dokonane przez armatora lub zainteresowanych ładunkiem ma skutek prawny między

tymi osobami a kapitanem, zaś wobec osób trzecich, jeżeli ograniczenie to było im znane.

Art. 56. Kapitan statku może złożyć armatorowi sprzeciw odnośnie do składu i kwalifikacji zawodowych osób wpisywanych na listę załogi.

DZIAŁ II

Obowiązki kapitana

Art. 57. Kapitan obowiązany jest dochować staranności sumiennego kapitana statku przy wszystkich czynnościach służbowych.

Art. 58. Kapitan obowiązany jest przed rozpoczęciem i w czasie podróży dbać, aby statek był zdolny do żeglugi, a w szczególności, aby odpowiadał wymaganiom wynikającym z przepisów i zasad dobrej praktyki morskiej co do bezpieczeństwa, obsadzenia właściwą załogą, należytego wyposażenia i zaopatrzenia.

Art. 59. Kapitanowi nie wolno opuszczać statku, który znajduje się na morzu, z wyłączeniem postoju na redzie albo kotwiczowisku, lub statku któremu zagraża jakiegokolwiek niebezpieczeństwo, chyba że wymaga tego bezwzględna konieczność.

Art. 60 § 1. Kapitan obowiązany jest osobiście prowadzić statek przy wchodzeniu do portów, kanałów i rzek, wychodzeniu z nich oraz w obrębie portów, jak również w każdym przypadku nasuwającym szczególne trudności lub niebezpieczeństwa.

§ 2. Kapitan obowiązany jest korzystać z usług pilota lub holownika, gdy wymagają tego przepisy lub bezpieczeństwo statku. Kapitan może również korzystać z tych usług, gdy uzna to za wskazane; korzystanie z usług pilota nie zwalnia kapitana od obowiązku wymienionego w § 1.

Art. 61. § 1. Kapitan jest obowiązany nieść wszelką pomoc ludziom znajdującym się na morzu w niebezpieczeństwie, jeżeli udzielenie tej pomocy nie naraża na poważne niebezpieczeństwo jego statku i osób znajdujących się na nim.

§ 2. Armator nie odpowiada za naruszenie przez kapitana obowiązku określonego w § 1.

Art. 62 § 1. Kapitan jest obowiązany przedsięwziąć wszystkie środki dla uchronienia statku oraz znajdujących się na nim osób i ładunku przed szkodą.

§ 2. Jeżeli statkowi grozi zagłada, kapitan obowiązany jest w pierwszej kolejności zastosować wszelkie dostępne mu środki dla ocalenia pasażerów, a następnie załogi. Kapitan opuszcza statek jako ostatni, czuwając nad ocaleniem, jeżeli jest to możliwe, dzienników, dokumentów,

map, kosztowności i kasy statku.

Art. 63 § 1. Kapitan obowiązany jest dbać, aby ładunek był należycie załadowany i zabezpieczony oraz wyładowany, chociażby czynności te powierzono osobom trudniącym się zawodowo takimi czynnościami.

§ 2. W czasie podróży kapitan obowiązany jest dbać, aby ładunek nie uległ uszkodzeniu lub utracie. Obowiązany jest nadto podejmować działania konieczne dla zabezpieczenia interesów osób zainteresowanych ładunkiem oraz w miarę możliwości zawiadamiać je o szczególnych zdarzeniach dotyczących ładunku.

Art. 64. W razie zagrożenia wojennego lub blokady portu przeznaczenia kapitan obowiązany jest zawinąć do najbliższego bezpiecznego portu - o ile to możliwe, do portu państwa zaprzyjaźnionego - i przedsięwziąć wszelkie środki potrzebne do uchronienia statku oraz znajdujących się na nim osób, mienia i dokumentów przed zawładnięciem przez nieprzyjaciela lub przed innym niebezpieczeństwem wojennym.

Art. 65 § 1. Jeżeli statek, osoba na nim przebywająca lub ładunek uległy wypadkowi powodującemu znaczną szkodę albo istnieje prawdopodobieństwo, że szkoda taka nastąpiła, kapitan obowiązany jest w ciągu dwudziestu czterech godzin od chwili przybycia statku do pierwszego portu albo w ciągu dwudziestu czterech godzin od wypadku, który nastąpił w porcie, zgłosić protest morski: w kraju - izbie morskiej, a w porcie, w którym nie ma izby morskiej - sądowi rejonowemu, za granicą zaś - polskiemu urzędowi konsularnemu. Jeżeli to jest niemożliwe, kapitan podejmuje czynności niezbędne dla ustalenia okoliczności wypadku i zabezpieczenia dowodów w trybie przewidzianym prawem miejscowym.

§ 2. Kapitan obowiązany jest przy zgłaszaniu protestu przedłożyć listę załogi, dziennik okrętowy oraz poświadczony przez siebie wypis z dziennika okrętowego ze szczegółowym opisem wypadku, a w razie zaginięcia dziennika okrętowego - szczegółowy opis wszystkich okoliczności wypadku.

§ 3. Organ przyjmujący protest w miarę możliwości zawiadamia o terminie przyjęcia protestu osoby zainteresowane.

§ 4. Organ przyjmujący protest sporządza protokół, w którym zamieszcza zeznania złożone przez kapitana i członków załogi wskazanych przez kapitana. W miarę potrzeby po ich zeznaniach należy w protokole zamieścić dodatkowo zeznania innych członków załogi przesłuchanych - według uznania organu przyjmującego protest - na wniosek osób zainteresowanych. O przyjęciu protestu organ sporządzający go umieści wzmiankę w dzienniku okrętowym.

§ 5. Za przyjęcie protestu morskiego pobiera się opłaty, które stanowią dochód budżetu państwa.

§ 6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości oraz ministrem właściwym do spraw zagranicznych, określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłat pobieranych za przyjęcie protestu morskiego, biorąc pod uwagę wysokość innych opłat tego rodzaju.

Art. 66. § 1. Kapitan obowiązany jest :

- 1) okazywać banderę statku jednostkom pływającym Marynarki Wojennej lub Straży Granicznej,
- 2) podnosić banderę przy wprowadzaniu statku do portu.

§ 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi w drodze rozporządzenia sposób i warunki okazywania bandery statku jednostkom pływającym Marynarki Wojennej i Straży Granicznej oraz oddawania honoru przez statki, z uwzględnieniem zwyczajów międzynarodowych.

Art. 67 § 1. Kapitan obowiązany jest niezwłocznie po wypadku morskim zawiadomić o nim kapitanat (bosmanat) pierwszego polskiego portu, do którego statek ma wejść po wypadku, a także właściwą izbę morską zgodnie z przepisami ustawy o izbach morskich.

§ 2. Kapitan obowiązany jest na żądanie izby morskiej lub kapitanatu (bosmanatu) portu udzielić wyjaśnień o każdym wypadku morskim.

DZIAŁ III

Uprawnienia kapitana

Art. 68. Kapitan statku znajdującego się w niebezpieczeństwie, po porozumieniu się ze statkami, które odpowiedziały na jego wezwanie o pomoc, ma prawo zażądać, aby wskazany przez niego statek lub statki udzieliły mu pomocy.

Art. 69 § 1. Kapitan jest władny w czasie podróży zatrzymać w osobnym pomieszczeniu osobę, której zachowanie się na statku zagraża bezpieczeństwu statku, ludzi lub mienia; zatrzymanie może trwać najdłużej do czasu przybycia statku do najbliższego portu polskiego albo do portu państwa, którego obywatelem jest osoba zatrzymana.

§ 2. W razie zawinięcia statku do portu innego państwa niż określonego w § 1, kapitan zawiadamia o zatrzymaniu polski urząd konsularny i właściwe władze miejscowe.

Art. 70 § 1. Kapitan statku będącego poza portem macierzystym uprawniony jest do zaciągania w imieniu armatora pożyczek oraz dokonywania w jego imieniu czynności na kredyt tylko w granicach nieodzownej potrzeby naprawy statku, uzupełnienia załogi, zaopatrzenia statku lub kontynuowania podróży.

§ 2. W granicach określonych w § 1 kapitan może nawet sprzedać zbędne przynależności statku lub zbędną część żywności, jeżeli

oczekiwanie na zlecenie armatora lub na fundusze od niego jest niemożliwe lub niecelowe.

§ 3. Jeżeli w czasie podróży nie zdołano w inny sposób uzyskać środków koniecznych do jej zakończenia, kapitan - po uprzednim, jeżeli to możliwe, zasięgnięciu wskazówek frachtującego i armatora - może ustanowić na ładunku zastaw, a nawet sprzedać część ładunku.

§ 4 Przy doborze środków dla uzyskania funduszy potrzebnych do zakończenia podróży kapitan obowiązany jest kierować się tym, by strata wynikła dla armatora i zainteresowanych ładunkiem była jak najmniejsza.

Art. 71 § 1. Jeżeli na statku znajdującym się w podróży wyczerpały się zapasy żywności, kapitan ma prawo zarządzić - w celu równomiernego rozdziału - rekwizycję znajduącego się na statku ładunku, który może być przydatny do wyżywienia.

§ 2. Wartość zarekwirowanego ładunku obowiązany jest wynagrodzić armator.

DZIAŁ IV

Publiczno-prawne funkcje kapitana

Art. 72 § 1. O każdym przypadku urodzenia lub śmierci na statku w czasie podróży kapitan sporządza wzmiankę w dzienniku okrętowym oraz protokół, a w przypadku śmierci ponadto zabezpiecza mienie pozostałe po zmarłym.

§ 2. Kapitan zgłasza urodzenie lub zgon na statku urzędowi stanu cywilnego pierwszego portu polskiego, do którego statek zawinął, a za granicą polskiemu urzędowi konsularnemu.

§ 3. Testament osoby zmarłej na statku i akt zabezpieczenia jej mienia kapitan przekazuje sądowi rejonowemu właściwemu dla pierwszego portu polskiego, do którego statek zawinął, a za granicą polskiemu urzędowi konsularnemu.

Art. 73 § 1. W przypadku popełnienia na statku przestępstwa kapitan obowiązany jest sporządzić szczegółowe zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa, przedsięwziąć odpowiednie środki dla zapobieżenia uchyleniu się sprawcy od odpowiedzialności karnej, zabezpieczyć dowody i stosownie do okoliczności przekazać sprawcę wraz z zawiadomieniem o przestępstwie właściwemu organowi w pierwszym porcie polskim, do którego statek zawinął, lub polskiej jednostce pływającej Marynarki Wojennej, Straży Granicznej lub Policji.

§ 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości i ministrem właściwym do spraw zagranicznych określi w drodze rozporządzenia, tryb postępowania kapitana odnośnie sprawców przestępstw przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej i

sposoby przekazywania informacji oraz dowodów odnoszących się do takich przestępstw władzom innych państw, uwzględniając umowy międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest stroną.

TYTUŁ IV

PRAWA RZECZOWE

DZIAŁ I

Własność statku

Art. 74 § 1. Statek stanowi polską własność, jeżeli jest własnością:

- 1) Skarbu Państwa,
- 2) osoby prawnej mającej siedzibę w Rzeczypospolitej Polskiej,
- 3) obywatela polskiego zamieszkałego w Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 2. Statkiem stanowiącym polską własność jest również statek wchodzący w skład wyodrębnionego majątku spółki jawnej lub komandytowej, wpisanej do polskiego rejestru handlowego.

§ 3. Statkiem uważanym za stanowiący polską własność jest statek:

- 1) będący co najmniej w połowie własnością osób wymienionych w § 1, jeżeli armator tego statku ma w Rzeczypospolitej Polskiej miejsce zamieszkania albo siedzibę swojego zakładu głównego lub oddziału, a statek, na wniosek wszystkich współwłaścicieli, zostanie wpisany do polskiego rejestru okrętowego w księdze rejestru stałego,
- 2) będący własnością spółki kapitałowej mającej siedzibę za granicą, w której jedna z osób wymienionych w § 1 ma udział kapitałowy, jeżeli armator tego statku ma w Rzeczypospolitej Polskiej miejsce zamieszkania albo siedzibę swojego zakładu głównego lub oddziału, a statek, na wniosek właściciela zostanie wpisany do polskiego rejestru okrętowego w księdze rejestru stałego.

Art. 75. Umowa o przeniesieniu własności statku, o którym mowa w art. 74 § 1, podlegającego obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego, powinna być zawarta na piśmie z podpisami stron notarialnie poświadczonymi. Dotyczy to również statku, o którym mowa w art. 74 § 3, oraz statku w budowie, wpisanych do polskiego rejestru okrętowego.

Art. 76 . Przepisy o przeniesieniu własności statku stosuje się odpowiednio do przeniesienia udziału we własności statku.

DZIAŁ II

Zastaw na statku

Art. 77 § 1. Na statku wpisanym do rejestru okrętowego można ustanowić zastaw wpisany do tego rejestru (hipotekę morską). Do hipoteki morskiej stosuje się odpowiednio przepisy prawa cywilnego o hipotece, z uwzględnieniem przepisów niniejszego działu.

§ 2. Do powstania hipoteki morskiej niezbędny jest wpis do rejestru okrętowego.

Art. 78. Oświadczenie woli właściciela o ustanowieniu na jego statku hipoteki morskiej powinno być złożone na piśmie z podpisem notarialnie poświadczonym, z zastrzeżeniem art. 85 § 1.

Art. 79 § 1. Hipoteka morska może być wyrażona również w walucie obcej lub jednostkach obliczeniowych określonych w art. 102 § 2.

§ 2. W celu zabezpieczenia tej samej wierzytelności można ustanowić hipotekę morską na więcej niż jednym statku.

Art. 80. Hipoteka morska obciąża, oprócz statku i jego przynależności, także wierzytelności właściciela statku powstałe po ustanowieniu hipoteki z tytułu:

- 1) odszkodowania za uszkodzenie lub stratę statku, łącznie z odszkodowaniem ubezpieczeniowym,
- 2) wynagrodzenia za ratownictwo w zakresie, w jakim wyrównuje ono szkody w statku spowodowane ratownictwem,
- 3) udziału statku w awarii wspólnej,
- 4) opłat za najem lub dzierżawę statku,

§ 2. Strony mogą rozszerzyć zakres wierzytelności obciążonych hipoteką morską.

Art. 81. Umowa o przeniesienie własności statku obciążonego hipoteką morską na cudzoziemca lub zagraniczną osobę prawną wymaga uprzedniej zgody wierzyciela hipotecznego wyrażonej na piśmie z podpisem notarialnie poświadczonym.

Art. 82. W przypadku świadomego, znacznego zwiększenia ryzyka związanego z eksploatacją statku obciążonego hipoteką morską, które powoduje istotne pogorszenie sytuacji wierzyciela hipotecznego, może on żądać niezwłocznego zaspokojenia z przedmiotu hipoteki lub dodatkowego odpowiedniego zabezpieczenia.

Art. 83 § 1. Hipotekę morską można ustanowić na statku w budowie.

§ 2. Hipoteka morska na statku w budowie obejmuje materiały, urządzenia i wyposażenie znajdujące się na terenie stoczni budującej obciążony hipoteką statek, które przez oznakowanie lub w inny sposób zostały wyraźnie zidentyfikowane jako przeznaczone do budowy lub wyposażenia tego statku.

Art. 84 § 1. Wierzytelność zabezpieczona hipoteką morską podlega zaspokojeniu z przedmiotu tej hipoteki z pierwszeństwem przed innymi wierzytelnościami, z wyjątkiem wierzytelności uprzywilejowanych, o których mowa w art. 92, kosztów egzekucyjnych, należności alimentacyjnych, oraz rent z tytułu odszkodowania za wywołanie choroby, niezdolności do pracy, kalectwa lub śmierci, jak również kosztów ostatniej choroby i zwykłego pogrzebu właściciela statku.

§ 2. Zaspokojenie wierzyciela hipotecznego z przedmiotu hipoteki morskiej następuje w drodze sądowego postępowania egzekucyjnego, o ile przepisy niniejszego działu nie stanowią inaczej.

Art. 85 § 1. Umowa zawarta między właścicielem statku a wierzycielem o ustanowieniu hipoteki morskiej może przewidywać przejęcie przez wierzyciela hipotecznego posiadania statku obciążonego hipoteką, łącznie z upoważnieniem do jego sprzedaży, w celu zaspokojenia zabezpieczonej wierzytelności z dochodu jaki przynosi statek lub z ceny uzyskanej z jego sprzedaży. Umowa powinna określać wartość statku.

§ 2. Umowa, o której mowa w § 1, powinna być sporządzona na piśmie z podpisami stron notarialnie poświadczonymi i wpisana do rejestru okrętowego.

§ 3. Zawarcie umowy, o której mowa w § 1, wymaga uprzedniej zgody pozostałych wierzycieli hipotecznych, wyrażonej na piśmie z podpisem notarialnie poświadczonym.

Art. 86 § 1. Przejęcie posiadania statku obciążonego hipoteką morską ustanowioną na podstawie umowy, o której mowa w art. 85 § 1, może nastąpić, jeżeli właściciel statku nie zaspokaja zabezpieczonej taką hipoteką wierzytelności lub w innych przypadkach przewidzianych w umowie.

§ 2. Przejęcie posiadania statku wymaga złożenia przez wierzyciela oświadczenia w tej sprawie z powołaniem się na okoliczności uzasadniające przejęcie posiadania.

§ 3. Oświadczenie, o którym mowa w § 2, powinno być złożone na piśmie z podpisem notarialnie poświadczonym, i podlega ujawnieniu w rejestrze okrętowym, nie wcześniej niż po upływie 14 dni od dnia zawiadomienia właściciela statku zgodnie z art. 88 § 1, chyba że właściciel wyraził zgodę na wcześniejszy termin.

§ 4. Wprowadzenie wierzyciela hipotecznego w posiadanie statku może nastąpić na jego wniosek przy udziale komornika. Do wniosku należy dołączyć postanowienie izby morskiej stwierdzające zgodność oświadczenia, o którym mowa w § 2, z treścią umowy, o której mowa w art. 85 § 1.

§ 5. Wierzyciel hipoteczny, który przejął statek w posiadanie zgodnie z przepisami § 1-4 może oddać statek w zarząd osobie trzeciej, bądź też statek wydzierżawić lub oddać w najem w celu zaspokojenia zabezpieczonej wierzytelności z opłat za dzierżawę lub najem statku. Umowa, o której mowa w art. 85 § 1, może przewidywać, że do oddania statku w zarząd osobie trzeciej a także zawarcia umowy dzierżawy lub najmu statku potrzebna jest zgoda właściciela statku.

Art. 87 § 1. Sprzedaż statku obciążonego hipoteką morską zgodnie z art. 85 § 1, może nastąpić na wniosek wierzyciela hipotecznego po upływie terminu zaspokojenia wierzytelności.

§ 2. Sprzedaż przeprowadza notariusz albo komornik w terminie 30 dni od dnia złożenia przez wierzyciela hipotecznego wniosku o dokonanie sprzedaży. Wniosek taki powinien być złożony na piśmie, z podpisem notarialnie poświadczonym, i podlega ujawnieniu w rejestrze okrętowym nie wcześniej niż po upływie 14 dni od dnia zawiadomienia właściciela statku i organu rejestrowego zgodnie z art. 88 § 1, chyba że właściciel wyraził zgodę na wcześniejszy termin.

§ 3. Wierzyciel hipoteczny powinien na piśmie zawiadomić innych wierzycieli hipotecznych o złożeniu wniosku o dokonanie sprzedaży statku zgodnie z § 1, co najmniej na 7 dni przed datą sprzedaży. W braku zawiadomienia ponosi on odpowiedzialność za wynikłą stąd szkodę.

§ 4. Sprzedaż statku dokonana zgodnie z przepisami § 1 i 2, ma te same skutki prawne, co sprzedaż dokonana w drodze sądowego postępowania egzekucyjnego.

Art. 88 § 1. Przed podjęciem czynności mających na celu zaspokojenie wierzyciela hipotecznego ze statku, o których mowa w art. 86 § 1 lub art. 87 § 1, wierzyciel hipoteczny powinien na piśmie zawiadomić właściciela statku i organ rejestrowy o zamierzonym podjęciu działań zmierzających do zaspokojenia jego roszczeń wynikających z ustanowionej na tym statku hipoteki morskiej.

§ 2. Właściciel statku może w ciągu 14 dni od dnia zawiadomienia, o którym mowa w § 1, zaspokoić wierzyciela hipotecznego bądź wystąpić do sądu z powództwem o ustalenie, że wierzytelność nie istnieje albo nie jest wymagalna w całości lub w części. Wniesienie tego powództwa powoduje zawieszenie prawa wierzyciela hipotecznego do zaspokojenia się zgodnie z art. 86 § 1 lub art. 87 § 1, do czasu prawomocnego zakończenia postępowania.

§ 3. Wniesienie do sądu powództwa, o którym mowa w § 2, wymaga ujawnienia w rejestrze okrętowym.

§ 4. Jeżeli wierzycielem hipotecznym jest bank zagraniczny lub zagraniczna instytucja finansowa, jego wierzytelność może być zaspokojona w walutach obcych, jeżeli hipoteka była wyrażona w tych walutach lub jednostkach obliczeniowych określonych w art. 102. Zaspokojenie następuje za pośrednictwem banku, który na podstawie odrębnych przepisów jest upoważniony do skupu i sprzedaży walut obcych, wskazanego przez wierzyciela.

Art. 89. Umowa o ustanowienie hipoteki morskiej zgodnie z art. 85 § 1, może dotyczyć także statku w budowie.

Art. 90. Do nie będącego hipoteką morską zastawu na statkach stosuje się przepisy prawa cywilnego o zastawie na rzeczach ruchomych.

DZIAŁ III

Przywileje na statku

Art. 91 § 1. Wierzycielom służy na zabezpieczenie wierzytelności uprzywilejowanych ustawowe prawo zastawu na statku z pierwszeństwem przed innymi wierzytelnościami, choćby zabezpieczonymi zastawem wynikającym z umowy lub orzeczenia sądu.

§ 2. Przywilej służy bez względu na zmianę osoby właściciela lub armatora i dobrą wiarę nabywcy statku.

Art. 92. Uprzywilejowane są wierzytelności z tytułu:

1) należnych państwu kosztów sądowych nie wyłączając kosztów egzekucji sądowej; wydatków poniesionych we wspólnym interesie wierzycieli na zachowanie statku lub w celu sprzedaży statku i podziału uzyskanej ceny; opłat tonażowych, latarniowych lub portowych oraz innych opłat i świadczeń publicznych tego rodzaju; opłat pilotowych oraz kosztów nadzoru i zachowania statku powstałych od chwili jego wejścia do ostatniego portu,

2) umów o pracę na statku zawartych z kapitanem, innymi członkami załogi i osobami zatrudnionymi w obsłudze statku,

3) wynagrodzenia za ratownictwo oraz udziału statku w awarii wspólnej,

4) wynagrodzenia szkody wyrządzonej zderzeniem statków lub innymi wypadkami morskimi, jak również szkody wyrządzonej w portowych urządzeniach, dokach i drogach żeglugowych, odszkodowania za śmierć, uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia pasażerów i członków załogi; odszkodowania za utratę lub uszkodzenie ładunku bądź bagażu,

5) umów zawartych lub innych czynności prawnych podjętych przez kapitana w granicach jego ustawowego umocowania, w czasie przebywania statku poza portem macierzystym, dla rzeczywistych potrzeb konserwacji statku lub kontynuowania podróży bez względu na to, czy kapitan jest równocześnie armatorem lub właścicielem statku oraz czy roszczenie przysługuje jemu samemu czy dostawcom, osobom naprawiającym statek, pożyczkodawcom lub innym kontrahentom.

Art. 93 § 1. Powództwo o zaspokojenie wierzyciela z przedmiotu obciążonego przywilejem może być dochodzone tak przeciwko właścicielowi jak i armatorowi statku. Wyrok wydany przeciwko armatorowi statku jest skuteczny przeciwko jego właścicielowi, a wydany przeciwko właścicielowi jest skuteczny przeciwko armatorowi statku.

§ 2. Zaspokojenie wierzyciela z przedmiotu obciążonego przywilejem następuje w drodze sądowego postępowania egzekucyjnego.

§ 3. Wierzytelności uprzywilejowane wynikające z tej samej podróży zaspokajają się w kolejności kategorii wyliczonych w art. 92.

§ 4. Wierzytelności wynikające z tej samej podróży i należące do tej samej kategorii zaspokajają się w stosunku do ich wysokości, jeżeli suma podlegająca podziałowi nie wystarcza na zaspokojenie ich w całości; jednakże później powstałe roszczenia wymienione w art. 92 pkt. 3 i 5, zaspokajają się w każdej z kategorii przed wcześniej powstałymi.

§ 5. Wierzytelności wynikłe z tego samego zdarzenia uważa się za powstałe w tym samym czasie.

Art. 94 § 1. Przywileje z ostatniej podróży mają pierwszeństwo przed przywilejami z podróży poprzednich.

§ 2. Wierzytelności z tej samej umowy o pracę odnoszące się do kilku podróży zaspokajają się na równi z wierzytelnościami z ostatniej podróży.

Art. 95 § 1. Przywilej rozciąga się także na:

1) fracht oraz zrównaną z nim opłatę za przewóz pasażerów i ich bagażu z podróży, podczas której powstała wierzytelność uprzywilejowana, a w odniesieniu do wierzytelności wynikających z umów o pracę wymienionych w art. 92 pkt 2, ze wszystkich podróży odbytych w czasie trwania tej samej umowy o pracę,

2) odszkodowania należne statkowi za poniesione, a nie naprawione szkody w statku, jak i za straty na frachcie,

3) należny statkowi udział w awarii wspólnej, o ile składają się na nią nie naprawione szkody w statku lub straty na frachcie,

4) należne statkowi wynagrodzenie za ratownictwo, które nastąpiło w czasie podróży, po odliczeniu jednak sum przypadających kapitanowi i innym osobom zatrudnionym w obsłudze statku.

§ 2. Przywilej nie rozciąga się na należne statkowi odszkodowania ubezpieczeniowe.

Art. 96 § 1. Przywileje wygasają z upływem roku, jednakże przywileje wymienione w art. 92 pkt 5, gasną z upływem sześciu miesięcy.

§ 2. Termin wygaśnięcia przywileju biegnie dla wierzytelności z tytułu:

- 1) wynagrodzenia za ratownictwo - od dnia zakończenia ratownictwa,
- 2) szkody wyrządzonej zderzeniem statków lub innym wypadkiem morskim albo wynikłej wskutek śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia - od dnia spowodowania szkody,
- 3) odszkodowania za utratę lub uszkodzenie ładunku lub bagażu - od dnia wydania ładunku lub bagażu albo od dnia, w którym powinny być wydane,
- 4) należności z czynności określonych w art. 92 pkt 5 - od dnia powstania wierzytelności,
- 5) innych zdarzeń - od dnia wymagalności wierzytelności.

§ 3. Przywilej na należnościach określonych w art. 95 § 1, gaśnie z chwilą ich uiszczenia, jednakże przywilej pozostaje w mocy, dopóki uiszczona kwota znajduje się w ręku kapitana lub innej osoby, która podjęła kwotę na rzecz armatora lub właściciela statku.

Art. 97. Jeżeli statek, na którym ciąży przywilej, nie mógł być zajęty na polskich wodach wewnętrznych lub polskim morzu terytorialnym na rzecz wierzyciela mającego w Rzeczypospolitej Polskiej miejsce zamieszkania lub siedzibę, terminy określone w art. 96 nie mogą skończyć się wcześniej niż z upływem jednego miesiąca od dnia, w którym statek wszedł do portu polskiego, nie później jednak niż z upływem trzech lat od dnia powstania wierzytelności.

TYTUŁ V

OGRANICZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA ROSZCZENIA MORSKIE

Art. 98 § 1. Odpowiedzialność dłużnika za roszczenia morskie może być ograniczona zgodnie z postanowieniami Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, sporządzonej w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz. U. z 1986 r. nr 35, poz. 175), zwanej dalej "Konwencją o ograniczeniu odpowiedzialności" wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób.

§ 2. Wobec wierzyciela zagranicznego, mającego w czasie zgłoszenia roszczenia stałe miejsce zamieszkania lub główną siedzibę w państwie, które ustanowiło dla tego rodzaju roszczenia granicę odpowiedzialności niższą od określonej zgodnie z postanowieniami Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności, dłużnik odpowiada tylko do tej niższej granicy.

§ 3. Uprawnienie do ograniczenia odpowiedzialności na podstawie § 1 nie przysługuje dłużnikowi zagranicznemu, który w czasie powoływania się na nie ma stałe miejsce zamieszkania lub główną siedzibę w państwie, którego prawo nie przewiduje ograniczenia odpowiedzialności dla tego rodzaju roszczenia; jeżeli prawo to przewiduje granicę odpowiedzialności wyższą od określonej zgodnie z Konwencją o ograniczeniu odpowiedzialności stosuje się tę wyższą granicę.

Art. 99 § 1. Dłużnik może powołać się na ograniczenie odpowiedzialności niezależnie od ustanowienia funduszu ograniczenia odpowiedzialności zgodnie z art. 11 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności.

§ 2. Sąd może jednak, w razie prawdopodobieństwa ujawnienia się dalszych wierzycieli, uzależnić ograniczenie odpowiedzialności od ustanowienia funduszu ograniczenia odpowiedzialności

Art. 100. Dłużnik ponosi koszty procesu związanego z dochodzeniem roszczenia podlegającego ograniczeniu zgodnie z Kodeksem postępowania cywilnego i odpowiada za odsetki od tego roszczenia ponad granicę odpowiedzialności, określoną zgodnie z Konwencją o ograniczeniu odpowiedzialności; jednakże jeżeli dłużnik utworzył fundusz ograniczenia odpowiedzialności przez złożenie do depozytu sądu odpowiedniej sumy pieniężnej, to składający nie odpowiada za odsetki powstałe po złożeniu tej sumy.

Art. 101. Roszczenia z tytułu szkód w urządzeniach i basenach portowych, drogach wodnych i urządzeniach nawigacyjnych podlegają zaspokojeniu z pierwszeństwem przed innymi roszczeniami, z wyjątkiem roszczeń z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia.

Art. 102 § 1. Jeżeli odpowiedzialność dłużnika powstała w związku z uprawianiem żeglugi statkiem o pojemności brutto mniejszej niż 300 ton, ustalonej zgodnie z Konwencją o ograniczeniu odpowiedzialności, to granica jego odpowiedzialności wynosi:

1) 100 000 jednostek obliczeniowych - w odniesieniu do roszczeń z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia,

2) 50 000 jednostek obliczeniowych - w odniesieniu do innych roszczeń.

§ 2. Jednostką obliczeniową jest Specjalne Prawo Ciągnięcia (SDR) określane przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.

Art. 103 § 1. Jeżeli dłużnik jest osobą prawną, to przez własne działanie lub zaniechanie, o którym mowa w art. 4 Konwencji o ograniczeniu

odpowiedzialności, rozumie się działanie lub zaniechanie tego, kto wykonuje funkcje organu zarządzającego tej osoby prawnej.

§ 2. Jeżeli dłużnikiem jest armator, który uprawia żeglugę przez stałego zarządcę, to odpowiada on za działanie lub zaniechanie tego zarządcy jak za własne działanie lub zaniechanie; jeżeli zarządca jest osobą prawną, przepis § 1 stosuje się odpowiednio.

TYTUŁ VI

UMOWY

DZIAŁ I

Przewóz ładunku

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 104. Przez umowę przewozu ładunku przewoźnik podejmuje się za wynagrodzeniem przewiezienia rzeczy drogą morską.

Art. 105. Umowa przewozu ładunku może:

1) stanowić, że przewoźnik odda całą przestrzeń albo określoną część przestrzeni ładownej statku pod ładunek na jedną lub więcej podróży (umowa czarterowa), albo

2) dotyczyć przewozu poszczególnych rzeczy lub ładunku określonego według rodzaju, ilości, miary lub wagi (umowa bukingowa).

Art. 106. § 1. Umowa przewozu określa stosunek pomiędzy przewoźnikiem a frachtującym (czarterującym lub bukingującym).

§ 2. Każda strona może żądać potwierdzenia umowy przewozu na piśmie.

§ 3. W wykonaniu obowiązku frachtującego może ładunek dostarczyć przewoźnikowi inna osoba (załadowca); przepisy odnoszące się do załadowcy mają zastosowanie do frachtującego, który sam dostarcza ładunek przewoźnikowi.

Art. 107. Frachtujący może bez zgody przewoźnika odstąpić swoje prawa z umowy przewozu osobie trzeciej, pozostaje jednak odpowiedzialny za wykonanie umowy solidarnie z osobą, której swoje prawa odstąpił.

Art. 108 § 1. Jeżeli ładunek ma być według umowy czarterowej przewieziony określonym statkiem, przewoźnik może załadować go na inny statek tylko po uzyskaniu zgody czarterującego.

§ 2. Przy przewozie na podstawie umowy bukingowej przewoźnik ma prawo - w braku wyraźnego zakazu w umowie - zastąpić określony w umowie statek innym statkiem tej samej kategorii, zdatnym do przewozu bez opóźnienia; obowiązany jest jednak podstawić statek zastępczy w umówionym terminie i zawiadomić o tym bukującego.

Art. 109 § 1. Roszczenie z umowy przewozu przedawnia się z upływem dwóch lat od dnia wymagalności.

§ 2. Roszczenia do przewoźnika związane z ładunkiem, wynikające z konosamentu, przedawniają się z upływem roku od dnia, w którym wydanie ładunku nastąpiło lub miało nastąpić.

§ 3. Powództwo o odszkodowanie przeciwko osobie trzeciej w sprawach, o których mowa w § 2 może być wytoczone nawet po upływie roku w terminie określonym, nie dłuższym jednak niż sześć miesięcy od dnia, w którym osoba występująca z takim powództwem zaspokoila roszczenie lub otrzymała pozew wniesiony przeciwko niej.

Art. 110. Przepisów niniejszego działu nie stosuje się do przewozu przesyłek pocztowych.

Rozdział 2

Załadowanie na statek

Art. 111. Przewoźnik obowiązany jest dolożyć należytej staranności, aby przy rozpoczęciu podróży statek był zdatny do żeglugi, właściwie wyposażony, zaopatrzony i obsadzony załogą, a ponadto, aby jego ładownie, chłodnie oraz wszelkie inne pomieszczenia, w których są ładowane towary, były przed rozpoczęciem podróży przygotowane i doprowadzone do stanu odpowiedniego do przyjęcia, przewozu i zabezpieczenia ładunku stosownie do jego właściwości.

Art. 112. Przewoźnik obowiązany jest podstawić statek gotowy do ładowania w ustalonym miejscu i czasie oraz pozostawić go tam przez przewidziany okres ładowania, a gdy został umówiony przestój - także na okres przestoju.

Art. 113 § 1. Jeżeli nie umówiono miejsca ładowania, przewoźnik podstawi statek w zwyczajowo przyjętym miejscu ładowania lub wyczekiwania.

§ 2. Jeżeli przewóz opiera się na umowie czarterowej, przewoźnik obowiązany jest podstawić statek według wskazania czarterującego w miejscu odpowiednim, bezpiecznym i dostępnym bez trudności dla podejścia statku, jego pozostawiania tam i wyjścia z ładunkiem bez przeszkód. Jeżeli jest kilku czarterujących, którzy nie uzgodnili między sobą miejsca ładowania, lub jeżeli odpowiednie miejsce ładowania nie zostało przewoźnikowi podane, przewoźnik postąpi zgodnie z § 1.

§ 3. Czarterujący może niezależnie od tego, czy miejsce ładowania zostało w umowie ustalone, domagać się od przewoźnika - za zwrotem wszelkich związanych z tym kosztów - przeholowania lub przeciągnięcia statku z jednego miejsca na drugie, chyba że przewóz odbywa się statkiem obsługującym linię regularną.

§ 4. Jeżeli przewóz opiera się na umowie bukingowej, bukującemu przysługują uprawnienia określone w § 3 tylko wtedy, gdy przewiduje je umowa lub zwyczaj stosowany w danym porcie.

Art. 114 § 1. Przewoźnik jest obowiązany zawiadomić na piśmie czarterującego o podstawieniu gotowego do rozpoczęcia ładowania statku w miejscu, o którym mowa w art. 113 § 2, a jeżeli miejsce takie nie zostało przewoźnikowi wskazane - w miejscu, o którym mowa w art. 113 § 1 (nota gotowości); jeżeli czarterujący wskazał załadowcę, przewoźnik zawiadamia załadowcę.

§ 2. Zawiadomienie, które w chwili otrzymania go nie odpowiada rzeczywistości, uważa się za niedokonane, a przewoźnik odpowiada za wynikłą stąd szkodę.

§ 3. Do określenia dni oraz godzin, w których zawiadomienie uważa się za skutecznie dokonane, stosuje się zwyczaj przyjęty dla tej czynności w danym porcie.

Art. 115 § 1. Okres ładowania określa umowa czarterowa, a jeżeli nie zawiera ona postanowienia w tym przedmiocie - zwyczaj przyjęty w danym porcie. Okres ten oblicza się według dni i godzin roboczych poczynając od następnego dnia po złożeniu noty gotowości.

§ 2. Do okresu ładowania wlicza się przerwy wywołane przyczynami zachodzącymi po stronie frachtującego lub załadowcy, jak również czas użyty na przeholowanie lub przeciągnięcie statku z jednego miejsca na drugie stosownie do art. 113 § 3.

§ 3. Do okresu ładowania nie wlicza się przerw wywołanych przyczynami zachodzącymi po stronie przewoźnika, jak również przerw spowodowanych siłą wyższą albo warunkami atmosferycznymi zagrażającymi ładunkowi lub prawidłowości bądź bezpieczeństwu ładowania.

Art. 116 § 1. Strony mogą w umowie czarterowej przewidzieć, że statek pozostanie w porcie ponad okres ładowania (przestój statku).

§ 2. Jeżeli umowa nie ustala okresu przestoju statku, przyjmuje się, że okres ten wynosi czternaście dni. Okres przestoju oblicza się według bieżących dni i godzin. Do okresu przestoju nie wlicza się jednak przerw spowodowanych przyczynami zachodzącymi wyłącznie po stronie przewoźnika.

§ 3. Wynagrodzenie należne przewoźnikowi za przestój (przestojowe) określa umowa, a jeżeli nie zawiera ona postanowienia w tym przedmiocie - zwyczaj. W braku stawek zwyczajowych przestojowe określa się sumą wydatków przewoźnika na utrzymanie statku i załogi przez okres przestoju.

§ 4. Jeżeli w umowie nie przewidziano przestoju, a statek po upływie okresu ładowania zostaje przetrzymany w porcie z przyczyn zachodzących

po stronie frachtującego lub załadowcy, przewoźnik ma prawo do wynagrodzenia szkody wyrządzonej przetrzymaniem statku.

§ 5. Do odszkodowania przewidzianego w § 4 przewoźnik ma prawo również wtedy, gdy statek z przyczyn zachodzących po stronie frachtującego lub załadowcy zostaje przetrzymany w porcie ponad okres przestoju.

Art. 117. Przy przewozie na podstawie umowy bukingowej przewoźnik powinien w odpowiednim terminie zawiadomić frachtującego o czasie i miejscu ładowania statku. Zawiadomienie takie jest zbędne, gdy chodzi o statek obsługujący linię regularną, chyba że termin ustalony w rozkładzie rejsów nie będzie mógł być dotrzymany.

Art. 118. Frachtującemu przysługuje prawo dostarczenia w miejsce ładunku określonego umową - innego odpowiedniego ładunku, którego przewóz nie pogorszy położenia przewoźnika i innych frachtujących. Fracht należny przewoźnikowi za przewóz takiego ładunku nie może być niższy od frachtu umówionego.

Art. 119 § 1. Po upływie okresu ładowania i przestoju przewidzianego w umowie czarterowej albo po upływie ustalonego w umowie bukingowej terminu dostarczenia ładunku przewoźnik może według swego uznania rozpocząć podróż, choćby nawet umówiony ładunek nie został dostarczony; przewoźnik zachowuje prawo do frachtu przypadającego również od ładunku nie załadowanego (martwy fracht).

§ 2. Należność przewoźnika z tytułu martwego frachtu ulega zmniejszeniu o sumę frachtu uzyskanego przez przewoźnika za inny ładunek przyjęty do przewozu w miejsce ładunku nie dostarczonego.

Art. 120. Jeżeli według umowy czarterujący rozporządza całą przestrzenią statku, przewoźnik, zachowując prawo do całego frachtu, jest na żądanie czarterującego obowiązany:

- 1) rozpocząć podróż nawet przed umówionym terminem, choćby ładunek nie był jeszcze w całości załadowany,
- 2) przyjąć do przewozu ładunek dostarczony mu przed upływem okresów ładowania lub przestoju, choćby nawet przyjęcie i załadowanie ładunku mogło spowodować zwłokę w rozpoczęciu podróży, nie dłuższą jednak niż 14 dni; nie narusza to przepisów art. 116 § 4 i 5.

Art. 121. Jeżeli według umowy czarterujący rozporządza częścią przestrzeni statku, przewoźnik może odmówić przyjęcia ładunku, którego załadowanie po upływie ustalonego okresu ładowania musiałoby wskutek zwłoki czarterującego spowodować przetrzymanie statku; pomimo odmowy przyjęcia ładunku przewoźnikowi należy się cały fracht.

Art. 122 § 1. Czarterującemu, choćby według umowy rozporządzał całą powierzchnią statku, wolno swoim ładunkiem zajmować tylko przestrzenie i powierzchnie przeznaczone do tego celu.

§ 2. Czarterujący może żądać stosownego obniżenia frachtu i wynagrodzenia szkody, jeżeli przewoźnik nie odda do jego rozporządzenia określonej w umowie przestrzeni statku.

Art. 123 § 1. Frachtujący obowiązany jest na swój koszt dostarczyć ładunek do statku wzdłuż jego burty w taki sposób, aby umożliwić prawidłowe i odpowiednie załadowanie.

§ 2. Na towarach łatwo zapalnych, wybuchowych lub w inny sposób niebezpiecznych frachtujący obowiązany jest umieścić odpowiednie oznaczenie ich jako niebezpiecznych oraz podać przewoźnikowi potrzebne informacje o właściwościach towaru.

§ 3. Oddając do przewozu rzeczy, z którymi należy obchodzić się w szczególny sposób, frachtujący obowiązany jest umieścić na nich odpowiednie oznaczenie i poinformować przewoźnika o ich właściwościach.

Art. 124 § 1. Frachtujący obowiązany jest dostarczyć przewoźnikowi we właściwym czasie dokumenty dotyczące ładunku, potrzebne do jego przewozu.

§ 2. Frachtujący odpowiada za szkody wynikłe ze zwłoki w dostarczeniu, z nieprawidłowości lub niedokładności, dokumentów przewidzianych w § 1.

Art. 125 § 1. Frachtujący odpowiada wobec przewoźnika, a także wobec pasażerów, załogi i właścicieli innych ładunków za szkody spowodowane niedokładnym lub nieprawdziwym oświadczeniem dotyczącym rodzaju lub właściwości ładunku.

§ 2. Odpowiedzialność określoną w § 1 ponosi także załadowca, jeżeli złożenie niedokładnego lub nieprawdziwego oświadczenia dotyczącego rodzaju lub właściwości ładunku nastąpiło z jego winy.

Art. 126. Frachtujący jest wolny od odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez ładunek przewoźnikowi lub statkowi z jakiegokolwiek przyczyny bez jego winy.

Art. 127 § 1. Przewoźnik obowiązany jest dołożyć należytej staranności przy załadowaniu ładunku na statek oraz dostarczyć odpowiednie podkłady, przegrody, maty i inny materiał konieczny do prawidłowego i odpowiedniego załadowania oraz rozmieszczenia i zabezpieczenia (zasztauowania) ładunku.

§ 2. Ładunek umieszcza się na statku według uznania przewoźnika; umieszczenie ładunku na pokładzie wymaga zgody załadowcy, chyba że chodzi o ładunki przewożone w kontenerach zamkniętych przyjmowanych na statek przystosowany do takiego przewozu lub o ładunki, które zwyczajowo są przewożone na pokładzie.

§ 3. Koszty załadowania i zasztauowania ładunku na statku obciążają przewoźnika.

Art. 128 § 1. Przewoźnik, zachowując prawo do całego frachtu, może według swego uznania wyładować ładunek ze statku, zniszczyć ładunek lub unieszkodliwić go bez obowiązku wynagrodzenia szkody przez to powstałej, jeżeli ładunek zawierający materiały łatwo zapalne, wybuchowe lub w inny sposób niebezpieczne został fałszywie zadeklarowany albo jeżeli przewoźnik nie mógł przy przyjęciu ładunku stwierdzić jego niebezpiecznych właściwości na podstawie zwykłej znajomości rzeczy, a nie został uprzedzony o tych właściwościach. Załadowca odpowiada za szkodę powstałą wskutek załadowania i przewozu takiego ładunku.

§ 2. Jeżeli przewoźnikowi znane były wprawdzie właściwości ładunku określone w § 1 i ładunek ten został załadowany za jego zgodą, lecz następnie ładunek ten zagroził bezpieczeństwu statku, osób na nim się znajdujących lub innych ładunków, przewoźnik może - według swego uznania - ładunek niebezpieczny wyładować, zniszczyć lub unieszkodliwić. Za wynikłą stąd szkodę przewoźnik odpowiada tylko w granicach odpowiedzialności z tytułu awarii wspólnej. Przewoźnik zachowuje prawo do frachtu dystansowego.

Art. 129. Na żądanie załadowcy przewoźnik obowiązany jest w miarę postępującego stopniowo ładowania - wydawać mu odpowiednie pokwitowania ładunkowe na przyjęte na statek partie towaru (kwity sternika), w których poza danymi określającymi rodzaj ładunku, jego miarę, ilość lub wagę oraz znaki i opakowanie może zamieścić zastrzeżenia dotyczące stanu zewnętrznego ładunku i jego opakowania.

Rozdział 3

Konosament

Art. 130 § 1. Przewoźnik obowiązany jest po przyjęciu ładunku na statek wydać załadowcy na jego żądanie konosament.

§ 2. Jeżeli poprzednio zostały wydane na ten ładunek kwity sternika, przewoźnik może uzależnić wydanie konosamentu od ich zwrotu.

Art. 131 § 1. Przewoźnik może wydać załadowcy jeszcze przed przyjęciem ładunku na statek dokument stwierdzający przyjęcie ładunku do przewozu (konosament przyjęcia do załadowania).

§ 2. Po przyjęciu ładunku na statek przewoźnik wyda załadowcy na jego żądanie konosament stwierdzający przyjęcie ładunku na statek za zwrotem dokumentu wymienionego w § 1 albo na tym ostatnim umieści wzmiankę o przyjęciu ładunku na statek z podaniem nazwy statku i daty załadowania.

Art. 132 § 1. Konosament stanowi dowód przyjęcia ładunku w nim oznaczonego na statek w celu przewozu i jest dokumentem legitymującym do dysponowania tym ładunkiem i do jego odbioru.

§ 2. Konosament wystawiony zgodnie z przepisami niniejszego działu stwarza domniemanie przyjęcia na statek przez przewoźnika określonego ładunku do przewozu w takiej ilości i w takim stanie, jak to uwidoczniło w konosamencie. Dowód przeciwny nie będzie jednak dopuszczony w przypadku, gdy konosament został przeniesiony na osobę trzecią działającą w dobrej wierze.

§ 3. Konosament stanowi o stosunku prawnym pomiędzy przewoźnikiem a odbiorcą ładunku. Postanowienia umowy przewozu wiążą odbiorcę tylko wówczas, gdy konosament do nich odsyła.

Art. 133 § 1. Dane dotyczące ładunku zamieszcza się w konosamencie na podstawie pisemnej deklaracji załadowcy.

§ 2. Załadowca odpowiada wobec przewoźnika za szkody i wydatki wynikłe z niedokładności lub nieprawdziwości oświadczenia co do miary, objętości, liczby sztuk, ilości i wagi ładunku oraz jego znaków głównych; nie zwalnia to jednak przewoźnika od odpowiedzialności wskutek niewypełnienia jego obowiązków, wynikających z umowy przewozu, w stosunku do wszystkich innych osób poza frachtującym i załadowcą.

Art. 134. Przewoźnik obowiązany jest wydać załadowcy konosament w tylu jednobrzmiących egzemplarzach, ile zażąda załadowca, uwidoczniając na każdym z nich liczbę wydanych egzemplarzy.

Art. 135 § 1. Konosament może być wystawiony:

- 1) na imiennie określonego odbiorcę (konosament imienny),
- 2) na zlecenie załadowcy lub wskazanej przez niego osoby (konosament na zlecenie),
- 3) na okaziciela.

§ 2. Jeżeli w konosamencie na zlecenie nie wskazano osoby, na której zlecenie konosament jest wystawiony, uważa się go za wystawiony na zlecenie załadowcy.

Art. 136 § 1. Konosament może być przeniesiony na inną osobę, która przez przeniesienie nabywa uprawnienia do dysponowania ładunkiem i do jego odbioru.

§ 2. Konosament przenosi się:

- 1) imienny - przez przelew wierzytelności,
- 2) na zlecenie - przez indos,
- 3) na okaziciela - przez wydanie konosamentu.

Art. 137 § 1. Konosament powinien zawierać:

- 1) oznaczenie przewoźnika,
- 2) oznaczenie załadowcy,

- 3) oznaczenie odbiorcy lub stwierdzenie, że konosament jest wystawiony na zlecenie albo na okaziciela,
- 4) nazwę statku,
- 5) określenie ładunku z podaniem jego rodzaju oraz - stosownie do okoliczności - jego miary, objętości, liczby sztuk, ilości lub wagi,
- 6) określenie zewnętrznego stanu ładunku i jego opakowania,
- 7) znaki główne, niezbędne dla stwierdzenia tożsamości ładunku, podane przez załadowcę na piśmie przed rozpoczęciem ładowania, jeżeli je wydrukowano lub w inny sposób utrwalono na poszczególnych sztukach ładunku lub jego opakowania,
- 8) oznaczenie frachtu i innych należności przewoźnika albo wzmiankę, że ich zapłata w całości już nastąpiła lub powinna nastąpić stosownie do postanowień zamieszczonych w innym dokumencie,
- 9) nazwę miejsca załadowania,
- 10) nazwę miejsca wyładowania albo określenie, kiedy lub gdzie nastąpi wskazanie miejsca wyładowania,
- 11) liczbę wydanych egzemplarzy konosamentu,
- 12) datę i miejsce wystawienia konosamentu,
- 13) podpis przewoźnika albo kapitana statku lub innego przedstawiciela przewoźnika.

§ 2. Jeżeli w konosamencie nie wymieniono przewoźnika, uważa się, że przewoźnikiem jest armator. Jeżeli w konosamencie wystawionym zgodnie z § 1 wymieniono przewoźnika niedokładnie lub fałszywie, armator statku, na który ładunek załadowano, odpowiada wobec odbiorcy ładunku za wynikłą stąd szkodę; służy mu roszczenie zwrotne do przewoźnika.

Art. 138 § 1. Przewoźnik może zamieścić w konosamencie odpowiednią uwagę, jeżeli zewnętrzny stan ładunku lub jego opakowania budzi zastrzeżenie.

§ 2. Przewoźnik może odmówić wpisania do konosamentu zadeklarowanych mu przez załadowcę danych dotyczących ilości, miary, wagi i oznakowania ładunku, jeżeli ma poważną podstawę do podejrzewania, że dane te nie odpowiadają dokładnie stanowi faktycznemu w chwili załadowania, albo jeżeli nie ma możliwości sprawdzenia tych danych.

§ 3. Przewoźnik może odmówić zamieszczenia w konosamencie danych dotyczących znaków ładunku, jeżeli znaki te nie są utrwalone na poszczególnych sztukach ładunku lub jego opakowania w taki sposób, że

przy normalnych warunkach powinny pozostać czytelne do końca podróży.

§ 4. Jeżeli ładunek dostarczono do przewozu w opakowaniu, przewoźnik może zamieścić w konosamencie wzmiankę, że zawartość jest mu nieznaną.

Art. 139 § 1. Z zastrzeżeniem wyjątków w ustawie przewidzianych przepisy o konosamencie stosuje się odpowiednio do konosamentu bezpośredniego, wydanego przez przewoźnika morskiego podejmującego się przewozu, który ma być dokonany na części trasy przez innego przewoźnika (morskiego, rzeczno-ładowego lub powietrznego).

§ 2. Do przewozu na częściach trasy, które nie stanowią drogi morskiej, stosuje się prawo właściwe dla danego rodzaju przewozu. Jeżeli nie można ustalić, na jakiej części trasy nastąpiło zdarzenie, stosuje się dla oceny jego skutków przepisy Kodeksu morskiego.

Art. 140 § 1. Przewoźnik, który wystawił konosament bezpośredni, odpowiada za należyte wykonanie obowiązków przewoźnika na całej trasie objętej tym konosamentem aż do wydania ładunku uprawnionemu odbiorcy. Każdy z pozostałych przewoźników odpowiada za wykonanie tych obowiązków na obsługiwanej przez niego części trasy solidarnie z przewoźnikiem, który wystawił konosament bezpośredni.

§ 2. Przewoźnik, który wystawił konosament bezpośredni może w nim ograniczyć swoją odpowiedzialność do obsługiwanej przez niego części trasy; nie zwalnia go to od obowiązku dołożenia należytej staranności o to, aby dalszy przewóz mógł być prawidłowo wykonany.

§ 3. Przewoźnik, który na podstawie swej solidtarnej odpowiedzialności z konosamentu bezpośredniego zapłacił odszkodowanie, ma prawo żądać od każdego z pozostałych przewoźników, ponoszących odpowiedzialność z tego konosamentu, zwrotu w stosunku do przypadającego na niego frachtu; wolny jest od obowiązku zwrotu ten z przewoźników, który udowodni, że należycie wykonał swoje obowiązki przewoźnika.

§ 4. Ostatni przewoźnik powinien wykonać znane mu prawa poprzednich przewoźników, w szczególności ich prawo zastawu.

Rozdział 4

Wykonanie przewozu

Art. 141 § 1. Statek powinien wykonać przewóz z należyłą szybkością, trasą umownie ustaloną, a w braku umowy trasą normalną.

§ 2. Zejście z trasy w celu ratowania życia lub mienia na morzu albo z innej uzasadnionej przyczyny nie stanowi naruszenia umowy przewozu; przewoźnik nie odpowiada za wynikłą stąd szkodę.

Art. 142. Przewoźnik obowiązany jest sprawować pieczę nad ładunkiem od jego przyjęcia do wydania oraz dbać o interesy osób zainteresowanych ładunkiem.

Art. 143. § 1. Jeżeli statek nie może przybyć do portu przeznaczenia z powodu przeszkody nie do pokonania, której ustąpienia nie można oczekiwać w rozsądnym terminie, przewoźnik skieruje statek do najbliższego bezpiecznego portu. O przeszkodach przewoźnik powinien zawiadomić frachtującego.

§ 2. Jeżeli przewóz odbywa się na podstawie umowy czarterowej, kapitan powinien, o ile to możliwe, zastosować się do poleceń czarterującego. Jeżeli w stosownym terminie polecenie czarterującego nie nadeszło lub jego wykonanie jest niemożliwe, kapitan może wyładować ładunek albo powrócić z nim do portu załadowania zależnie od tego, co jest według jego oceny korzystniejsze dla czarterującego.

§ 3. Czarterujący jest obowiązany w każdym razie zapłacić fracht dystansowy.

Rozdział 5

Wyładowanie i odbiór ładunku

Art. 144 § 1. Frachtujący ma prawo dysponowania ładunkiem do chwili wydania go uprawnionemu odbiorcy; może on w szczególności przed rozpoczęciem podróży żądać zwrotu ładunku w porcie załadowania, jak również nawet po rozpoczęciu podróży zmienić pierwotne wskazania dotyczące osoby odbiorcy i miejsca wyładowania - za zabezpieczeniem wszelkich związanych z tym strat i kosztów. Jeżeli ładunek przewożony jest na podstawie konosamentu, prawo dysponowania ładunkiem przysługuje każdemu legitymowanemu posiadaczowi konosamentu, a przewoźnik obowiązany jest zastosować się do jego poleceń tylko za zwrotem wszystkich wydanych egzemplarzy konosamentu.

§ 2. Prawa określone w § 1 nie służą, jeżeli ich wykonanie spowodowałoby znaczne opóźnienie rozpoczęcia podróży, chyba że przewoźnik wyrazi na to zgodę.

Art. 145 § 1. W braku odmiennych zleceń udzielonych stosownie do art. 144, ładunek wydaje się w porcie przeznaczenia.

§ 2. Przewoźnik obowiązany jest wydać ładunek w porcie przeznaczenia legitymowanemu posiadaczowi choćby tylko jednego egzemplarza konosamentu. Po wydaniu ładunku przez przewoźnika na podstawie jednego egzemplarza pozostałe egzemplarze konosamentu tracą moc.

§ 3. Legitymowanym posiadaczem konosamentu jest:

1) z konosamentu imiennego - odbiorca wskazany w konosamencie,

2) z konosamentu na zlecenie - ten, na czyje zlecenie opiewa konosament, który nie był przeniesiony przez indos, albo posiadacz konosamentu wykazujący swoje prawo nieprzerwanym szeregiem indosów, choćby ostatni indos był in blanco,

3) z konosamentu na okaziciela - okaziciel konosamentu.

§ 4. Jeżeli konosamentu nie wystawiono, ładunek wydaje się w miejscu przeznaczenia odbiorcy wskazanemu przez frachtującego lub osobę przez niego upoważnioną.

Art. 146. Do określenia sposobu i okresu wyładowania oraz przestoju i przetrzymania statku, jak również związanych z tym kosztów, stosuje się odpowiednio przepisy o załadowaniu. Koszty wyładowania ze statku wzdłuż burty ponosi przewoźnik, a wszystkie inne koszty odbioru ponosi odbiorca.

Art. 147 § 1. Przez przyjęcie ładunku odbiorca zobowiązuje się do zapłaty przewoźnikowi jego należności z tytułu frachtu, przestojowego, odszkodowania za przetrzymanie statku i wszelkich innych należności z tytułu przewozu ładunku.

§ 2. Jeżeli ładunek jest przewożony na podstawie konosamentu odbiorca obowiązany jest do zapłacenia tylko należności wynikających z konosamentu lub z umowy przewozu, do której postanowień w tym przedmiocie konosament odsyła.

§ 3. Przy przewozie ładunku na podstawie konosamentu przewoźnik nie może dochodzić od odbiorcy wynagrodzenia za przestój lub odszkodowania za przetrzymanie statku w porcie załadowania, chyba że w konosamencie uwidoczniono czas trwania przestoju lub przetrzymania statku. Jeżeli okres ładowania i wyładowania był określony łącznie jedną liczbą dni lub godzin, przewoźnik nie może wobec odbiorcy powołać się na nadmierne zużycie czasu przy ładowaniu, chyba że zostało ono uwidocznione w konosamencie.

Art. 148 § 1. Zarówno odbiorca, jak i przewoźnik mogą żądać dokonania przed odbiorem ładunku jego oględzin z udziałem biegłych.

§ 2. Koszty związane z oględzinami ponosi ten, kto żąda oględzin. Jeżeli jednak oględziny dokonane na żądanie odbiorcy wykazały ubytek lub uszkodzenie ładunku, koszty oględzin obciążają przewoźnika, chyba że za szkodę stwierdzoną oględzinami nie ponosi odpowiedzialności.

Art. 149 § 1. Domniemywa się, że odbiorca odebrał ładunek zgodnie z treścią konosamentu, jeżeli nie zawiadomił na piśmie przewoźnika o brakach lub uszkodzeniach najpóźniej w chwili odbioru, a w razie szkód zewnętrznie niedostrzegalnych - najpóźniej w ciągu trzech dni od chwili odbioru danego ładunku. Zawiadomienie pisemne jest zbędne, jeżeli w chwili odbioru przewoźnik i odbiorca zgodnie stwierdzili stan ładunku.

§ 2. Postanowienia umowne uciążliwsze dla odbiorcy ładunku niż to przewiduje § 1 są nieważne.

Art. 150 § 1. Przewoźnik może odmówić wydania ładunku i zatrzymać go aż do zapłaty lub zabezpieczenia przez odbiorcę przypadających na niego należności z przewozu danego ładunku, a także należnego od ładunku udziału w awarii wspólnej i wynagrodzenia za ratownictwo.

§ 2. Przewoźnik, który wydał ładunek odbiorcy, traci prawo dochodzenia od frachtującego roszczeń wymienionych w § 1.

Art. 151 § 1. Jeżeli odbiorca nie zgłasza się lub odmawia przyjęcia ładunku albo opóźnia wyładunek tak, że nie można zakończyć wyładowania statku w stosownym terminie, przewoźnik na koszt i niebezpieczeństwo odbiorcy wyladuje ładunek i odda go do przechowania w domu składowym lub w innym odpowiednim miejscu.

§ 2. W taki sam sposób przewoźnik postąpi z ładunkiem w przypadku zgłoszenia się po jego odbiór kilku posiadaczy konosamentu.

§ 3. Przewoźnik zawiadomi niezwłocznie o przypadkach określonych w § 1 i 2 odbiorcę, jeżeli mu jest znany, i załadowcę.

§ 4. Za przetrzymanie statku spowodowane złożeniem ładunku na przechowanie należy się przewoźnikowi odszkodowanie jak za przetrzymanie statku przy załadowaniu.

Art. 152 § 1. Jeżeli w ciągu dwóch miesięcy od dnia przybycia statku do portu wyładowania nie podjęto złożonego na przechowanie ładunku i nie zapłacono przewoźnikowi wszystkich należności przypadających mu od odbiorcy w związku z danym przewozem, przewoźnik może sprzedać ładunek.

§ 2. Nie podjęty ładunek może być sprzedany także przed oddaniem na przechowanie i przed upływem terminu dwumiesięcznego jeżeli jest narażony na zepsucie lub jeżeli jego przechowanie wymaga kosztów, których wysokość przekracza wartość ładunku.

§ 3. O zamiarze sprzedaży ładunku zgodnie z postanowieniem § 1, przewoźnik zawiadamia odbiorcę i frachtującego na 7 dni przed dniem sprzedaży.

Art. 153 § 1. Z ceny uzyskanej ze sprzedaży ładunku przewoźnik pokrywa należności przypadające mu od odbiorcy w związku z danym przewozem oraz wydatki związane z przechowaniem ładunku, jak również koszty przeprowadzenia sprzedaży, a resztę składa do depozytu sądowego w miejscu sprzedaży w celu wydania tej sumy uprawnionemu.

§ 2. Jeżeli cena uzyskana ze sprzedaży ładunku nie wystarcza na całkowite zaspokojenie należności przewoźnika określonych w § 1, przewoźnik ma prawo dochodzić reszty swoich należności od frachtującego.

§ 3. Dla zachowania roszczeń przewidzianych w § 2, przewoźnik jest obowiązany zawiadomić frachtującego o oddaniu ładunku na przechowanie i zamiarze sprzedania go w razie nieotrzymania zapłaty lub odpowiedniego zabezpieczenia w stosownym czasie.

Rozdział 6

Należności przewoźnika

Art. 154. Wysokość frachtu określa umowa. W braku umowy fracht oblicza się na podstawie stawek stosowanych w miejscu i w czasie załadowania.

Art. 155 § 1. Od ładunku utraconego w czasie przewozu wskutek jakiegokolwiek wypadku fracht nie należy się, a zapłacony z góry podlega zwrotowi.

§ 2. Jeżeli utracony ładunek następnie ocalał lub został odzyskany, przewoźnik ma prawo do frachtu dystansowego, chyba że osoba zainteresowana ładunkiem nie odniosła żadnej korzyści z przebycia przez ładunek części podróży.

§ 3. Frachtem dystansowym jest należność za przewóz obliczona według stosunku, w jakim część podróży rzeczywiście przebyta przez ładunek pozostaje do całej umówionej podróży. Przy obliczaniu frachtu dystansowego uwzględnia się nie tylko stosunek odległości, lecz także stosunek nakładu kosztów i czasu, niebezpieczeństwa i trudów, jakie są przeciętnie związane z przebytą częścią podróży, do przeciętnego nakładu, przypadającego na część pozostałą do przebycia.

§ 4. Fracht należy się w całości za przewóz ładunku utraconego wskutek jego szczególnych naturalnych właściwości (zepsucia, ulotnienia się, normalnego wycieku itp.), a także za przewóz zwierząt, które padły w czasie przewozu.

Art. 156 § 1. Jeżeli na statek załadowano ładunek w ilości większej niż przewidziana w umowie, przewoźnikowi należy się fracht również od nadwyżki według stawek przyjętych w umowie,

§ 2. Od ładunku umieszczonego na statku bez wiedzy przewoźnika należy się przewoźnikowi podwójna suma frachtu przypadającego za przewóz od portu załadowania do portu wyładowania oraz wynagrodzenie szkód, jakie przewoźnik poniósł wskutek umieszczenia tego ładunku na statku. Przewoźnik może ładunek taki wyładować w jakimkolwiek porcie.

Rozdział 7

Przywileje na ładunku

Art. 157 § 1. Na zabezpieczenie wierzytelności uprzywilejowanych służy ustawowe prawo zastawu na ładunku z pierwszeństwem przed innymi wierzytelnościami, choćby zabezpieczonymi zastawem wynikającym z umowy lub orzeczenia sądu.

§ 2. Uprzywilejowanymi są wierzytelności z tytułu:

1) należnych państwu od ładunku kosztów sądowych oraz kosztów egzekucji; wydatków poniesionych na zachowanie lub w celu sprzedaży

- ładunku i podziału uzyskanej ceny; opłat i świadczeń publicznych,
- 2) wynagrodzenia przypadającego od ładunku za ratownictwo oraz udziału w awarii wspólnej, należnego od ładunku statkowi i innym ładunkom,
 - 3) szkód spowodowanych przez ładunek,
 - 4) należności przewoźnika z przewozu danego ładunku.

§ 3. Wierzytelności uprzywilejowane podlegają zaspokojeniu wraz z odsetkami i kosztami procesu w kolejności wskazanej w § 2. Wierzytelności należące do tej samej grupy zaspokajają się w stosunku do ich wysokości, jeżeli suma podlegająca podziałowi nie wystarcza na zaspokojenie ich w całości.

Art. 158 § 1. Przywilej na ładunku rozciąga się na należne ładunkowi odszkodowanie za poniesione, a nie naprawione szkody w ładunku i na należny ładunkowi udział w awarii wspólnej.

§ 2. Przywilej nie rozciąga się na należne ładunkowi odszkodowanie ubezpieczeniowe.

Art. 159 § 1. Przywileje na ładunku gasną z chwilą wydania ładunku osobie uprawnionej do odbioru.

§ 2. Przywileje na należnościach wymienionych w art. 158 § 1, gasną z chwilą wypłacenia tych należności osobie uprawnionej do odbioru.

Rozdział 8

Wygaśnięcie umowy

Art. 160 § 1. Frachtujący może odstąpić od umowy przewozu, jeżeli przewoźnik nie podstawił statku w porcie załadowania w umówionym terminie lub nastąpiło inne istotne opóźnienie w przyjęciu ładunku na statek lub rozpoczęciu podróży.

§ 2. Frachtujący może po załadowaniu odstąpić od umowy jeszcze przed rozpoczęciem podróży i domagać się wyładowania ładunku, jest jednak obowiązany zapłacić cały fracht oraz koszty spowodowane odstąpieniem od umowy. Prawo to nie służy frachtującemu, jeżeli wyładowanie jego ładunku spowodowałoby istotne opóźnienie rozpoczęcia podróży.

§ 3. Frachtujący może w czasie podróży odstąpić od umowy i domagać się wyładowania ładunku, jest jednak obowiązany zapłacić cały fracht oraz koszty przewoźnika spowodowane odstąpieniem od umowy. Przewoźnik może odmówić wyładowania ładunku, jeżeli spowodowałoby to istotne opóźnienie podróży lub zmianę trasy.

Art. 161 § 1. Czarterujący, który według umowy czarterowej rozporządza całą przestrzenią ładowną statku, może przed rozpoczęciem podróży odstąpić od umowy; jest jednak obowiązany zwrócić przewoźnikowi kwoty

przez niego wydatkowane na ładunek, a nie wliczone do frachtu, i ponadto zapłacić:

1) połowę frachtu - jeżeli odstępuje od umowy jeszcze przed rozpoczęciem biegu umówionego okresu ładowania,

2) cały fracht - jeżeli umowa była zawarta tylko na jedną podróż, a czarterujący odstępuje od umowy po rozpoczęciu biegu umówionego okresu ładowania; w przypadku rozpoczęcia przestoju lub przetrzymania statku czarterujący obowiązany jest ponadto zapłacić przestojowe lub odszkodowanie za przetrzymanie statku.

§ 2. W razie odstąpienia od umowy przez czarterującego w trakcie załadunku przewoźnik jest obowiązany wydać ładunek już załadowany, choćby wyładowanie miało zatrzymać statek poza okresy ładowania i przestoju; zachowuje jednak prawo do przestojowego lub odszkodowania za przetrzymanie statku.

§ 3. Przewoźnik ma prawo domagać się od czarterującego odszkodowania za rzeczywiście poniesioną szkodę spowodowaną odstąpieniem przez czarterującego od umowy przewozu zawartej na szereg podróży kolejnych lub na przewóz określonej ilości ładunku; odszkodowanie to nie może jednak przekraczać wysokości frachtu, jaki przypadałby za anulowane podróże. W każdym przypadku przewoźnik jest obowiązany dążyć do zmniejszenia szkody.

Art. 162 § 1. Przewoźnik może przed rozpoczęciem podróży odstąpić od umowy, jeżeli wartość dostarczonej ilości ładunku nie zabezpiecza frachtu i innych należności przewoźnika, a frachtujący nie zapłaci z góry całego frachtu albo nie udzieli zabezpieczenia.

§ 2. W razie odstąpienia od umowy przez przewoźnika ładunek wyładowuje się na koszt frachtującego, a przewoźnik może żądać zapłaty połowy umówionego frachtu oraz wszelkich kwot wydatkowanych na ładunek.

Art. 163 § 1. Każda ze stron może odstąpić od umowy bez obowiązku wynagrodzenia szkody drugiej strony, jeżeli przed odejściem statku z miejsca załadowania:

1) wybuchła wojna grożąca niebezpieczeństwem dla statku lub ładunku albo ogłoszono blokadę portu, w którym statek się znajduje, lub portu przeznaczenia ładunku,

2) zatrzymano statek na zarządzenie władzy z przyczyn niezależnych od stron,

3) zajęto statek dla potrzeb państwowych,

4) wydano zakaz wywozu z miejsca załadowania albo zakaz przewozu do miejsca przeznaczenia danego ładunku.

§ 2. W razie odstąpienia od umowy z powodu okoliczności przewidzianych w § 1, koszty wyładowania ponosi strona, która od umowy odstępuje.

§ 3. Z powodu okoliczności przewidzianych w § 1, każda ze stron może odstąpić od umowy także w czasie podróży. W tym przypadku frachtujący opłaca fracht dystansowy i ponosi koszt wyładowania.

Art. 164 § 1. Wzajemne zobowiązania stron wygasają, gdy po zawarciu umowy, a przed odejściem statku z miejsca załadowania z przyczyn, za które żadna ze stron nie odpowiada:

- 1) statek oznaczony w umowie zaginął, został zabrany jako łup, uległ wypadkowi, wskutek którego stał się niezdalny lub niewarty naprawy, albo
- 2) ładunek indywidualnie oznaczony w umowie zaginął.

§ 2. Jeżeli okoliczności przewidziane w § 1 nastąpiły w czasie podróży, przewoźnik zachowuje prawo do frachtu dystansowego, gdy wypadkowi uległ statek, a cały ładunek ocalał, prawo zaś do części frachtu dystansowego przypadającej od ocalonej części ładunku, gdy wypadkowi uległ ładunek.

Art. 165. Wygaśnięcie umowy przewozu nie zwalnia przewoźnika od obowiązku pieczy nad ładunkiem.

Rozdział 9

Odpowiedzialność przewoźnika

Art. 166 § 1. Przewoźnik odpowiada za szkodę wynikłą z utraty lub uszkodzenia ładunku w czasie od przyjęcia go do przewozu aż do wydania go odbiorcy.

§ 2. Przewoźnik jest wolny od odpowiedzialności, jeżeli szkoda nastąpiła wskutek:

- 1) działania lub zaniechania kapitana, innych członków załogi, pilota lub osób zatrudnionych przez przewoźnika w zakresie nawigacji lub administracji statku,
- 2) pożaru, o ile nie wynikł z działania lub winy własnej przewoźnika,
- 3) niebezpieczeństw lub wypadków na morzu lub na wodach żeglownych,
- 4) siły wyższej,
- 5) działań wojennych, działań wrogich dobru i porządkowi publicznemu, rozruchów lub zaburzeń wewnętrznych,

- 6) aktu lub przymusu ze strony władzy albo zajęcia sądowego,
- 7) ograniczeń wynikłych z kwarantanny,
- 8) strajku, lokautu lub innej okoliczności wstrzymującej lub ograniczającej pracę całkowicie lub częściowo,
- 9) ratowania lub usiłowania ratowania życia lub mienia na morzu.
- 10) wady ukrytej, naturalnej właściwości lub wadliwości ładunku powodujących w nim ubytek objętości lub wagi albo inną stratę,
- 11) niedostateczności opakowania,
- 12) niedostateczności lub niedokładności znaków ładunku,
- 13) wad ukrytych nie dających się zauważyć pomimo zachowania należytej staranności,
- 14) działania lub zaniechania frachtującego, załadowcy lub odbiorcy albo ich agenta lub innego ich przedstawiciela,
- 15) jakiegokolwiek innej przyczyny wynikłej bez winy przewoźnika, jego agentów i osób zatrudnionych przez przewoźnika.

Art. 167 § 1. Odszkodowanie za utratę ładunku określa się według zwykłej wartości ładunku, a odszkodowanie za uszkodzenie ładunku według różnicy pomiędzy zwykłą wartością ładunku w stanie nie uszkodzonym a uszkodzonym.

§ 2. Dla ustalenia wysokości odszkodowania miarodajna jest wartość ładunku w miejscu i w czasie, w którym został on lub powinien być zostać wyładowany ze statku zgodnie z umową przewozu. Wartość tę określa się według ceny giełdy towarowej, a w jej braku - według bieżącej ceny rynkowej; jeżeli obu cen nie można ustalić, wartość ładunku określa się przez porównanie jej z wartością towarów takiego samego rodzaju i jakości.

§ 3. Jeżeli wartość ładunku została zadeklarowana przed jego załadowaniem przez załadowcę i uwidoczniła w konosamencie lub innym dokumencie, na podstawie którego dokonywany jest przewóz, odszkodowanie nie może przekraczać sumy wartości zadeklarowanej. Deklaracja załadowcy uwidoczniła w konosamencie co do rodzaju i wartości towarów stwarza domniemanie, które przewoźnik może obalić dowodem przeciwnym.

§ 4. Od sumy odszkodowania odlicza się to, co odbiorca wskutek utraty lub uszkodzenia ładunku zaoszczędził na frachcie, na ciele i innych kosztach.

Art. 168 § 1. Przy przewozie na podstawie konosamentu, w którym wartość ładunku nie została uwidoczniła, odszkodowanie za utratę lub uszkodzenie jednej sztuki ładunku lub innej zwyczajowo w handlu przyjętej

jednostki ładunku nie może przekraczać kwoty, obliczonej według zasad ustalonych w tym przedmiocie w Międzynarodowej konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, sporządzonej w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r. (Dz. U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258, wpraw.: Dz. U. z 1936 r. Nr 15, poz. 139, Dz.U. z 1937 r. Nr 33, poz.259), zmienionej Protokołem sporządzonym w Brukseli dnia 23 lutego 1968 r. (Dz. U. z 1980 r. Nr 14, poz. 48) oraz Protokołem sporządzonym w Brukseli dnia 21 grudnia 1979 r. (Dz. U. z 1985 r. Nr 9, poz. 26).

§ 2. Wobec zagranicznego wierzyciela, którego państwo ustanowiło niższą granicę odpowiedzialności przewoźnika od określonej stosownie do § 1, przewoźnik odpowiada w zakresie tej niższej granicy odpowiedzialności.

§ 3. Jeżeli kontener, paleta lub jakiegokolwiek podobne urządzenie jest używane do zgrupowania towarów, każda sztuka lub jednostka ładunku, wymieniona w konosamencie jako załadowana do takiego urządzenia, będzie uważana za jedną sztukę lub jednostkę w rozumieniu § 1. W przeciwnym razie takie urządzenie przewozowe będzie uważane za jedną sztukę lub jednostkę ładunku.

§ 4. Przewoźnik nie może korzystać z ograniczenia odpowiedzialności przewidzianego w §1, jeżeli zostanie udowodnione, że szkoda wynika z działania lub zaniechania przewoźnika, których dopuścił się on albo z zamiarem wyrządzenia szkody, albo też postępując lekkomyślnie i ze świadomością, że szkoda prawdopodobnie nastąpi.

Art. 169 § 1. Przewoźnik wolny jest od odpowiedzialności za wszelką szkodę w ładunku lub z ładunkiem związaną, jeżeli jego rodzaj lub wartość zostały przez załadowcę świadomie nieprawdziwie zadeklarowane.

§ 2. Przy przewozie na podstawie konosamentu przepis § 1 stosuje się tylko wówczas, gdy taka deklaracja załadowcy została wpisana do konosamentu.

Art. 170 § 1. Przy przewozie na podstawie konosamentu nieważne jest postanowienie umowne, które wyłącza lub ogranicza odpowiedzialność przewoźnika wynikającą z art. 111, 166 i 168.

§ 2. Jeżeli konosament wystawiono na ładunek przewożony na podstawie umowy czarterowej, przepis § 1 ma zastosowanie od chwili przeniesienia konosamentu na osobę trzecią.

§ 3. Umowa stron może określić odpowiedzialność przewoźnika odmiennie, niż to wynika z § 1:

1) za czas od przyjęcia towaru do przewozu aż do rozpoczęcia ładowania go na statek i od zakończenia wyładowania aż do wydania ładunku,

2) za przyjęte do przewozu zwierzęta żywe,

3) za ładunek przewożony zgodnie z umową na pokładzie statku.

Art. 171 § 1. Podwładny przewoźnika oraz osoba nie będąca samodzielnym kontrahentem, z której pomocą przewoźnik wykonuje zobowiązanie, jak również osoba, której wykonanie zobowiązania powierza,

mogą powoływać się na przysługujące przewoźnikowi zwolnienie i ograniczenie odpowiedzialności.

§ 2. Zwolnienia i ograniczenia, o których mowa w § 1, nie przysługują, jeżeli zostanie udowodnione, że szkoda wynikła z działania, lub zaniechania tych osób, których dopuściły się one albo z zamiarem wyrządzenia szkody, albo też postępując lekkomyślnie i ze świadomością, że szkoda prawdopodobnie nastąpi.

§ 3. Łączna wysokość odszkodowania obciążającego przewoźnika i osoby wymienione w § 1 nie może przekroczyć kwoty przewidzianej w art. 169 § 1.

Art. 172 Zwolnienia i ograniczenia odpowiedzialności przewidziane w art. 166 – 171, stosuje się bez względu na to, czy roszczenie wynika z odpowiedzialności umownej czy też pozaumownej.

DZIAŁ II

Przewóz pasażerów

Art. 173 § 1. Przez umowę przewozu pasażera przewoźnik podejmuje się za opłatą, przewieźć drogą morską pasażera i jego bagaż.

§ 2. Przewoźnik, który podjął się przewozu pasażera (przewoźnik umowny), może powierzyć wykonanie umowy w całości lub części innemu przewoźnikowi (przewoźnikowi faktycznemu).

§ 3. Opłata obejmuje również przewóz podręcznych rzeczy pasażera przewożonych zazwyczaj w pomieszczeniu pasażerskim.

Art. 174 § 1. Wydany bilet pasażerski stanowi dowód zawarcia umowy przewozu i uiszczenia opłaty za przewóz.

§ 2. Bilet pasażerski może być imienny lub na okaziciela.

§ 3. Pasażer nie może bez zgody przewoźnika przenieść na osobę trzecią imiennego biletu pasażerskiego.

Art. 175 § 1. Warunki przewozu określa umowa.

§ 2. Pasażer obowiązany jest przestrzegać porządku obowiązującego na statku oraz wykonywać wszelkie zarządzenia porządkowe.

Art. 176 § 1. Pasażer może żądać zwrotu opłaty za przewóz, jeżeli zawiadomił przewoźnika przynajmniej na siedem dni przed zapowiadzianym terminem rozpoczęcia podróży, że odstępuje od umowy. Przewoźnik może zatrzymać część opłaty nie przekraczającą 1/4, jeżeli przed rozpoczęciem podróży nie zdołał sprzedać biletu innemu pasażerowi.

§ 2. Późniejsze odstąpienie pasażera od umowy albo jego nieprzybycie na statek w oznaczonym czasie przed rozpoczęciem podróży, a w czasie podróży - na oznaczony czas przed zakończeniem postoju, nie stanowi podstawy roszczenia o zwrot uiszczonej opłaty za przewóz.

Art. 177 § 1. Przewoźnik obowiązany jest na żądanie zwrócić w całości opłatę za przewóz w przypadku śmierci pasażera przed rozpoczęciem podróży, jeżeli przewoźnik został o śmierci pasażera powiadomiony nie później niż na trzy dni przed rozpoczęciem podróży.

§ 2. Jeżeli śmierć nastąpiła w czasie podróży albo jeżeli choroba uniemożliwiła pasażerowi kontynuowanie podróży, zwrotowi podlega tylko część opłaty za przewóz przypadająca na koszty utrzymania, z którego nie korzystał.

Art. 178 § 1. Pasażer może odstąpić od umowy i żądać zwrotu opłaty za przewóz w całości, jeżeli statek pasażerski nie wyruszył w drogę najpóźniej w ciągu trzech dni, a inny statek w ciągu siedmiu dni licząc od zapowiedzianego terminu rozpoczęcia podróży.

§ 2. Jeżeli statek nie może w stosownym terminie kontynuować rozpoczętej podróży lub osiągnąć miejsca przeznaczenia z powodu przeszkód lokalnych, przewoźnik obowiązany jest na żądanie pasażera i według jego wyboru zwrócić mu część opłaty za przewóz w stosunku do nie odbytej części podróży albo na swój koszt przewieźć pasażera do portu przeznaczenia pierwszym stosownym statkiem lub innym środkiem transportu.

Art. 179 § 1. Jeżeli przewóz ma nastąpić innym statkiem niż pasażerski, przewoźnik może przed rozpoczęciem podróży odstąpić od umowy przewozu, gdy podróż bez winy przewoźnika nie dochodzi do skutku; pasażerowi należy się zwrot całej opłaty za przewóz.

§ 2. Z przyczyny przewidzianej w § 1 przewoźnik może w czasie podróży odstąpić od umowy przewozu takim statkiem; art. 178 § 2 stosuje się odpowiednio.

Art. 180 § 1. Każda ze stron może odstąpić od umowy z powodu wybuchu wojny grożącej niebezpieczeństwem blokady portu wyjścia lub przeznaczenia, zatrzymania statku na zarządzenie władzy albo innych tego rodzaju przeszkód w rozpoczęciu lub kontynuowaniu podróży.

§ 2. Bez względu na to, która ze stron odstąpiła od umowy z przyczyn wymienionych w § 1, należy się pasażerowi zwrot opłaty za przewóz w całości, jeżeli odstąpiono od umowy przed rozpoczęciem podróży, a jeżeli odstąpiono w czasie podróży - w części obliczonej w stosunku do nie odbytej przez pasażera części podróży.

Art. 181 § 1. Umowa przewozu rozwiązuje się jeżeli z przyczyn, za które żadna ze stron nie ponosi odpowiedzialności, statek zaginął, zatonął został zabrany jako łup lub uległ wypadkowi, wskutek którego stał się niezdatny lub niewart naprawy.

§ 2. Do zwrotu opłaty za przewóz stosuje się odpowiednio art. 178 § 2.

Art. 182 § 1. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkody na osobie pasażera oraz za szkody w bagażu, zgodnie z postanowieniami Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, sporządzonej w Atenach dnia 13 grudnia 1974 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 18,

poz. 108), zwanej dalej "Konwencją ateńską", zmienionej Protokołem, sporządzonym w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz. U. z 1994 r. Nr 99, poz. 479).

§ 2. Postanowienia Konwencji ateńskiej stosuje się do wszystkich umów przewozu pasażerów i ich bagażu, podlegających przepisom Kodeksu morskiego.

§ 3. Postanowienia Konwencji ateńskiej stosuje się odpowiednio do przewozu osób, które za zgodą przewoźnika odbywają podróż bez opłaty za przewóz albo na podstawie innej umowy niż umowa przewozu pasażera.

Art. 183 § 1. Przewoźnik, który podejmuje się przewozu pasażera statkiem o polskiej przynależności obowiązany jest posiadać ubezpieczenie od odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera do wysokości sum określonych przy zastosowaniu granic odpowiedzialności przewoźnika przewidzianych w art. 7 i 8 Konwencji ateńskiej.

§ 2. Obowiązek, o którym mowa w § 1, dotyczy również przewoźnika, który podejmuje się przewozu statkiem o obcej przynależności, jeżeli przewóz wykonywany jest na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej lub między portami polskimi.

§ 3. Dowodem spełnienia przez przewoźnika obowiązku, o którym mowa w § 1 i 2, jest polisa lub certyfikat ubezpieczeniowy stwierdzający zawarcie ubezpieczenia. Dokument taki powinien znajdować się na statku i być okazywany na żądanie organów inspekcji morskiej.

§ 4. Przewóz osób bez posiadania przez przewoźnika ubezpieczenia, o którym mowa w § 1, jest zabroniony.

Art. 184 § 1. Przewoźnikowi służy na bagażu, dopóki nie wydał go pasażerowi, ustawowe prawo zastawu na zabezpieczenie roszczeń z umowy przewozu.

§ 2. Przewoźnik może zatrzymać bagaż do czasu zaspokojenia lub odpowiedniego zabezpieczenia swych roszczeń.

Art. 185. Do bagażu nie podjętego przez pasażera lub przez uprawnionego odbiorcę stosuje się odpowiednio przepisy art. 151-153.

Art. 186 § 1. W razie uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia pasażer obowiązany jest, o ile to możliwe, bezzwłocznie zawiadomić przewoźnika o wypadku, który je spowodował. Pasażer obowiązany jest ponadto zgłosić swe roszczenie do przewoźnika na piśmie najpóźniej w ciągu piętnastu dni od zejścia ze statku.

§ 2. Domniemywa się, że pasażer, który nie dopełnił obowiązków przewidzianych w § 1, ukończył podróż zdrow i cały.

Art. 187. Roszczenia z tytułów innych niż określone w Konwencji ateńskiej przedawniają się z upływem dwóch lat od dnia wymagalności.

Art. 188 § 1. Osoba, która odbywa podróż bez zgody kapitana statku, jest obowiązana uiścić podwójną opłatę za odbytą podróż.

§ 2. Kapitan może przy pierwszej nadarzającej się sposobności wysadzić tę osobę na ląd lub ją przekazać na statek płynący do portu, w którym ta osoba dostała się na statek; kapitan udzieli zarazem właściwej władzy wszelkich znanych mu informacji o obywatelstwie tej osoby, porcie, w którym ukryła się na statku, oraz o okolicznościach odkrycia jej na statku.

§ 3. Czynności przedsięwzięte stosownie do § 2, nie zwalniają osoby odbywającej podróż bez zgody kapitana statku od obowiązku uiszczenia podwójnej opłaty za odbytą podróż.

DZIAŁ III

Czarter na czas

Art. 189 § 1. Przez umowę czarteru na czas armator zobowiązuje się za wynagrodzeniem oddać czarterującemu do dysponowania statek obsadzony załogą na oznaczony czas albo na okres jednej lub kilku następujących po sobie podróży w celu określonym umową.

§ 2. Każda strona może żądać potwierdzenia umowy czarteru na czas na piśmie.

Art. 190 § 1. W granicach uprawnień określonych umową czarterujący może zawrzeć umowę czarteru na czas z osobą trzecią (podczarter); nie zwalnia to jednak czarterującego od obowiązku wykonania umowy zawartej przez niego z armatorem.

§ 2. W przypadku przewidzianym w § 1, przepisy niniejszego działu określające prawa i obowiązki armatora stosuje się odpowiednio do osoby oddającej statek w podczarter.

Art. 191 § 1. Zmiana właściciela statku nie ma wpływu na umowę czarteru na czas.

§ 2. W razie zmiany armatora w okresie trwania czarteru na czas, nowy armator wstępuje z mocy samego prawa w stosunek czarteru na czas w miejsce poprzednika; poprzednik odpowiada jednak solidarnie z następcą za zobowiązania wynikające z umowy czarteru na czas.

Art. 192 § 1. Armator, który zawarł umowę czarteru na czas obowiązany jest na umówiony termin oddać do dysponowania czarterującemu statek w stanie zdatnym do żeglugi, należycie wyposażony, obsadzony odpowiednią załogą oraz przystosowany do celów przewidzianych umową.

§ 2. Armator obowiązany jest utrzymywać statek przez cały czas trwania czarteru w stanie określonym w § 1, opłacać załogę oraz zapewnić należne jej świadczenia.

Art. 193 § 1. Czarterujący jest wolny od obowiązku płacenia armatorowi opłaty czarterowej za okres niezdatności statku do eksploatacji wskutek braków lub uszkodzeń statku, bądź wskutek niedostatecznej załogi lub braków w jej zaopatrzeniu; w okresie tym czarterujący jest wolny także od ponoszenia kosztów eksploatacji statku.

§ 2. Jeżeli niezdatność statku wynika z przyczyn leżących po stronie czarterującego, armatorowi należy się umówiona opłata czarterowa niezależnie od wynagrodzenia szkody wynikłej z winy czarterującego.

Art. 194 § 1. Czarterujący może dysponować całą przestrzenią statku przeznaczoną do przewozu ładunku i umieszczenia pasażerów.

§ 2. Bez zgody czarterującego nie wolno armatorowi w żadnej części statku, choćby nie zajętej przez czarterującego, przewozić na swój rachunek ładunku lub pasażerów.

Art. 195 § 1. W okresie trwania umowy czarteru na czas kapitan i inni członkowie załogi pozostają podwładnymi armatora i mają obowiązek stosowania się do jego wskazówek.

§ 2. W zakresie eksploatacji statku kapitan jest z mocy prawa przedstawicielem czarterującego i powinien stosować się do jego poleceń.

§ 3. Za zobowiązania zaciągnięte przez kapitana w zakresie wskazanym w § 2 armator odpowiada solidarnie z czarterującym, chyba że kapitan oświadczył przy zaciąganiu zobowiązania, że działa w imieniu czarterującego.

Art. 196. Z wynagrodzenia należnego statkowi za ratownictwo w okresie trwania czarteru na czas odlicza się najpierw kwoty na pokrycie wszelkich szkód spowodowanych ratownictwem, a następnie udział w wynagrodzeniu przypadający dla załogi; resztę wynagrodzenia dzieli się w równych częściach pomiędzy armatora i czarterującego.

Art. 197. Czarterujący może odstąpić od umowy w razie zwłoki w oddaniu mu statku do dysponowania; czarterującemu należy się ponadto odszkodowanie, chyba że armator udowodni, że zwłoka nastąpiła z przyczyn, za które nie odpowiada.

Art. 198. Każda ze stron może odstąpić od umowy czarteru na czas, jeżeli wskutek wybuchu wojny, zamieszek lub zarządzenia władz osiągnięcie celu, dla którego zawarto umowę, stało się niemożliwe, a zmiana tych okoliczności w rozsądnym czasie nie jest prawdopodobna.

Art. 199 § 1. Umowa czarteru na czas rozwiązuje się, jeżeli statek zaginał, zatonął, uległ zniszczeniu lub wypadkowi, wskutek którego stał się niezdatny lub niewart naprawy.

§ 2. W przypadkach, w których umowa czarteru na czas kończy się w innym dniu niż umówiony, opłata czarterowa należy się do dnia, w którym czarterujący dysponował statkiem. W razie zaginięcia statku opłata czarterowa należy się do dnia, z którego pochodzi ostatnia wiadomość o statku.

Art. 200. Roszczenie z umowy czarteru na czas przedawnia się z upływem dwóch lat od dnia, w którym umowa wygasła.

Art. 201. Przepisów niniejszego działu nie stosuje się do umów czarterowych o przewóz ładunku, w których należność przewoźnika jest ustalona według jednostki czasu.

DZIAŁ IV

Usługi agencyjne

Art. 202. Przez umowę agencyjną agent morski podejmuje się za wynagrodzeniem stałego przedstawicielstwa armatora w określonym porcie lub na określonym obszarze.

Art. 203 § 1. Agent morski jest uprawniony do podejmowania w imieniu armatora zwykłych czynności związanych z uprawianiem żeglugi.

§ 2. W szczególności agent morski jest uprawniony do działania w imieniu armatora wobec urzędów i podmiotów zarządzających portami morskimi, do załatwiania dla statku wszelkich czynności i przyjmowania oświadczeń związanych z przyjsciem, postojem i wyjściem statku, do zawierania w imieniu armatora umów przewozu, umów ubezpieczenia morskiego oraz umów przeładunku i składu, do wystawiania konosamentów, do odbioru i zapłaty wszelkich należności związanych z zawinięciem statku do portu i przewozem ładunku lub pasażerów oraz do dochodzenia w imieniu armatora roszczeń z umów przewozu i wypadków morskich.

§ 3. Przy zawieraniu umowy w imieniu armatora agent może działać również na rzecz drugiej umawiającej się strony, jeżeli armator wyrazi na to zgodę.

Art. 204. Jeżeli agent dokonując czynności prawnej w imieniu armatora przekracza granice swego umocowania, czynność ta wiąże mimo to armatora, chyba że niezwłocznie po otrzymaniu wiadomości o dokonaniu czynności oświadczył drugiej stronie, że nie potwierdza czynności agenta.

Art. 205. Agent morski powinien: dbać o interesy armatora, stosować się do jego poleceń i wskazówek, udzielać mu niezwłocznie potrzebnych wiadomości o przebiegu sprawy, rozliczać się należycie z kwot pobranych i wydatkowanych oraz podejmować starania potrzebne do zabezpieczenia praw armatora.

Art. 206 § 1. Wysokość wynagrodzenia agenta morskiego określa umowa, a w jej braku należy się agentowi wynagrodzenie w wysokości przyjętej w danych stosunkach.

§ 2. Armator obowiązany jest na żądanie agenta udzielać mu odpowiednich zaliczek na pokrycie kosztów czynności związanych z postojem statku w porcie.

§ 3. Rozliczenia armatora z agentem i wypłata należności powinny być dokonywane co trzy miesiące z końcem kwartału kalendarzowego, a w każdym razie powinny być dokonane z chwilą rozwiązania umowy.

Art. 207 § 1. Każda ze stron może na trzy miesiące naprzód wypowiedzieć umowę agencyjną zawartą na czas nieoznaczony.

§ 2. Każda ze stron może z ważnej przyczyny niezwłocznie odstąpić od umowy, jednak nie później niż w ciągu dwóch tygodni od dnia, w którym dowiedziała się o tej przyczynie.

Art. 208. Roszczenie z umowy agencyjnej przedawnia się z upływem dwóch lat od dnia wymagalności.

DZIAŁ V

Usługi maklerskie

Art. 209 § 1. Makler morski podejmuje się za wynagrodzeniem, na podstawie każdorazowego zlecenia, pośredniczenia w zawieraniu umów sprzedaży statków, umów przewozu, czarteru na czas, umów holowniczych, umów ubezpieczenia morskiego i innych umów związanych z obrotem morskim.

§ 2. Zlecenie może objąć załatwianie dla statku wszelkich czynności związanych z jego przyjściem, postojem i wyjściem, a także innych czynności należących do zakresu działania agenta morskiego. Do czynności tych stosuje się odpowiednio przepisy o umowie agencyjnej.

Art. 210. Zlecenie pośredniczenia obejmuje umocowanie maklera do zawarcia zleconej umowy i do odbioru zapłaty w imieniu dającego zlecenie, chyba że zawiera wyraźne ograniczenie, o którym druga strona wiedziała.

Art. 211 Makler morski może podjąć się czynności na rzecz obu stron umawiających się, jeżeli udzieliły mu zlecenia; obowiązany jest jednak powiadomić każdą stronę o podjęciu się czynności również na rzecz drugiej strony, a w pośredniczeniu powinien mieć na względzie interes obu stron.

Art. 212 § 1. Za pośredniczenie w zawarciu umowy należy się maklerowi wynagrodzenie (prowizja) tylko wówczas, gdy umowa została zawarta wskutek jego zabiegów.

§ 2. Wysokość wynagrodzenia maklera określa umowa, a w jej braku należy się maklerowi wynagrodzenie w wysokości przyjętej w danych stosunkach.

Art. 213. Makler obowiązany jest rozliczyć się z każdej powierzony mu sumy niezwłocznie po wykonaniu zlecenia.

Art. 214 Roszczenie ze stosunku pomiędzy maklerem a dającym zlecenie przedawnia się z upływem dwóch lat od dnia wymagalności.

DZIAŁ VI

Usługi holownicze

Art. 215 § 1. Przez umowę holowniczą armator podejmuje się za wynagrodzeniem świadczenia statkiem usług holowniczych.

§ 2. Przez usługi holownicze rozumie się w szczególności holowanie lub pchanie statku, dopychanie, odciąganie, przytrzymywanie statku lub inną pomoc w wykonywaniu manewru nawigacyjnego, jak również przebywanie holownika w stanie gotowości w pobliżu statku w celu służenia mu pomocą holowniczą (asysta holownicza).

Art. 216 § 1. Zespół holowniczy powstaje z chwilą osiągnięcia gotowości do wykonania przez tworzące go statki potrzebnych manewrów na rozkaz kierownika zespołu holowniczego, a rozwiązuje się z chwilą wykonania ostatniego manewru i oddalenia się statków na bezpieczną odległość.

§ 2. Kierownictwo nawigacyjne zespołu holowniczego należy do kapitana statku holowanego, chyba że z umowy lub okoliczności co innego wynika.

Art. 217 § 1. Armator, który podjął się wykonania usług holowniczych, obowiązany jest dostawić na umówiony czas i miejsce statek holujący zdolny do wykonania umówionych usług, należycie wyposażony, zaopatrzony i obsadzony załogą.

§ 2. Usługi holownicze powinny być dokonane ze sprawnością, jakiej wymagają okoliczności, bez zbędnych przerw i zwłoki oraz zgodnie z zasadami dobrej praktyki morskiej.

§ 3. Statek będący pod kierownictwem nawigacyjnym kapitana drugiego statku nie jest zwolniony od obowiązku dbania o bezpieczeństwo zespołu holowniczego i bezpieczeństwo żeglugi.

Art. 218 Wysokość wynagrodzenia za usługi holownicze określa umowa, a w jej braku należy się holownikowi słuszne wynagrodzenie.

Art. 219 § 1. Statek, którego kapitan sprawuje kierownictwo nawigacyjne zespołu holowniczego, odpowiada za szkodę wyrządzoną innemu statkowi wchodzącemu w skład zespołu oraz osobom i rzeczom znajdującym się na tym statku, chyba że udowodni, iż szkoda jest następstwem okoliczności, za które nie ponosi odpowiedzialności.

§ 2. Statek będący pod kierownictwem nawigacyjnym kapitana drugiego statku odpowiada za szkodę wyrządzoną z jego winy innemu statkowi wchodzącemu w skład zespołu oraz osobom i rzeczom znajdującym się na tym statku.

Art. 220 § 1. Roszczenie z umowy holowniczej przedawnia się z upływem dwóch lat od dnia ukończenia usług holowniczych.

DZIAŁ VII

Usługi pilotowe

Art. 221 Usługa pilotowa polega na udzielaniu kapitanowi informacji i rady w kierowaniu statkiem ze względu na warunki nawigacyjne wód, na których usługa jest świadczona.

Art. 222 § 1. Pilot pozostaje w czasie pilotowania statku pod kierownictwem kapitana statku pilotowanego.

§ 2. Kapitan statku obowiązany jest udzielić pilotowi wszelkich informacji dotyczących właściwości nawigacyjnych statku.

§ 3. Korzystanie z usług pilota nie zwalnia kapitana od odpowiedzialności za kierownictwo statku.

Art. 223 § 1. Usługi pilotowe są świadczone w pilotażu dobrowolnym lub obowiązkowym.

§ 2. Pilotaż obowiązkowy wprowadzany jest, jeżeli wymagają tego warunki bezpieczeństwa morskiego, na zasadach określonych w odrębnych przepisach.

Art. 224 § 1. Świadczenie usługi pilotowej w pilotażu dobrowolnym lub obowiązkowym następuje na podstawie umowy pilotowej zawartej przez armatora statku z:

- 1) pilotem wykonującym indywidualnie zawód pilota morskiego, lub
- 2) przedsiębiorcą świadczącym usługi pilotowe.

§ 2. Wynagrodzenie za usługi pilotowe w pilotażu dobrowolnym i obowiązkowym określają strony w umowie, przy czym w pilotażu obowiązkowym maksymalne wysokości opłat pilotowych określa taryfa.

§ 3. Pilotowi w czasie przebywania na statku pilotowanym należy się odpowiednie pomieszczenie i wyżywienie, jeżeli okoliczności tego wymagają.

Art. 225. Armator odpowiada wobec osób trzecich za szkodę wyrządzoną przez pilota przy wykonywaniu usługi pilotowej jak za szkodę wyrządzoną przez członka załogi statku.

Art. 226. § 1. Pilot odpowiada wobec armatora za szkodę wyrządzoną ze swojej winy przy wykonywaniu usługi pilotowej.

§ 2. Odpowiedzialność pilota wobec armatora za szkodę wyrządzoną przy wykonywaniu umowy o usługę pilotową jest ograniczona do wysokości kwoty równej dwudziestokrotnej opłacie pilotowej należnej za usługę pilotową, w czasie świadczenia której szkoda powstała.

§ 3. Ograniczenie odpowiedzialności na podstawie § 2 nie przysługuje pilotowi, jeżeli wyrządził szkodę umyślnie albo lekkomyślnie i ze świadomością, że szkoda prawdopodobnie nastąpi.

§ 4. Jeżeli umowę o świadczenie usługi pilotowej armator zawarł z przedsiębiorcą świadczącym usługi pilotowe odpowiedzialność wobec armatora ponosi ten przedsiębiorca. Przepisy § 1- 3 stosuje się odpowiednio.

Art. 227. Roszczenie z umowy o świadczenie usługi pilotowej przedawnia się z upływem dwóch lat od dnia zakończenia świadczenia tej usługi.

Art. 228. Usługa pilotowa może być świadczona tylko przez pilota wpisanego na listę pilotów. Listy pilotów prowadzą dyrektorzy urzędów morskich.

Art. 229 § 1. Na listę pilotów wpisuje się zainteresowanego na jego wniosek, jeżeli spełnia wymagania kwalifikacyjne określone w odrębnych przepisach.

§ 2. Dyrektor urzędu morskiego skreśla pilota z listy pilotów w razie zajścia jednej z następujących okoliczności:

- 1) wniosku pilota,
- 2) utraty przepisanych wymagań kwalifikacyjnych,
- 3) utraty prawa wykonywania zawodu pilota na mocy prawomocnego orzeczenia izby morskiej, sądu lub innego właściwego organu.

§ 3. Jeżeli postępowanie pilota zagraża bezpieczeństwu morskiemu, dyrektor urzędu morskiego może ograniczyć lub zawiesić uprawnienia pilota do świadczenia usług pilotowych na czas nie dłuższy niż trzy miesiące, o ile wymagają tego względy prewencyjne. Podejmując decyzję w tej sprawie, dyrektor urzędu morskiego kieruje pilota na dodatkowe przeszkolenie.

Art. 230 § 1. Świadczenie usług pilotowych w pilotażu obowiązkowym oraz szkolenie kandydatów na pilotów i pilotów organizują i koordynują stacje pilotowe utworzone przez dyrektora terytorialnie właściwego urzędu morskiego dla określonego rejonu pilotowego.

§ 2. Tworząc stację pilotową, o której mowa w § 1, dyrektor urzędu morskiego wydaje regulamin jej funkcjonowania, po zasięgnięciu opinii organizacji społeczno-zawodowej pilotów.

Art. 231 § 1. Koszty utrzymania stacji pilotowych ponoszone są przez podmioty, o których mowa w art. 230 § 1, ze środków uzyskiwanych na ten cel od pilotów i przedsiębiorców świadczących usługi pilotowe na podstawie zawartych z nimi umów.

§ 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej po zasięgnięciu opinii organizacji społeczno-zawodowej pilotów określi w drodze rozporządzenia taryfę maksymalnych wysokości opłat za usługi pilotowe świadczone w określonych portach w pilotażu obowiązkowym oraz tryb ich pobierania. Taryfa powinna uwzględniać warunki świadczenia usług pilotowych w portach.

DZIAŁ VIII

Ratownictwo morskie

Art. 232. Ratownictwem morskim w rozumieniu przepisów niniejszego działu jest udzielenie pomocy statkowi znajdującemu się w niebezpieczeństwie na jakichkolwiek wodach oraz uratowanie znajdującego się na nim lub z niego pochodzącego mienia, jak również uratowanie innego mienia znajdującego się na morzu i nie połączonego trwale i celowo z wybrzeżem.

Art. 233 § 1. Za ratownictwo morskie należy się wynagrodzenie.

§ 2. Wynagrodzenie należy się również za uratowanie frachtu oraz opłat za przewóz pasażerów i bagażu.

§ 3. Wynagrodzenie należy się również za ratownictwo morskie udzielone na wodach śródlądowych przez statek morski statkowi żeglugi śródlądowej lub wodnosamolotowi.

§ 4. Wynagrodzenie należy się, choćby ratownictwo morskie nastąpiło pomiędzy statkami tego samego armatora.

Art. 234. Z zastrzeżeniem postanowień art. 242 § 1 i 3, nie należy się wynagrodzenie za ratownictwo morskie, które nie dało pożytecznego wyniku.

Art. 235 Nie ma prawa do wynagrodzenia ten, kto przedsięwziął działanie ratownicze wbrew wyraźnemu i rozsądnemu sprzeciwowi armatora lub kapitana statku albo właściciela innego mienia znajdującego się w niebezpieczeństwie, które nie znajduje się i nie znajdowało się na statku.

Art. 236. Kto na podstawie umowy podjął się pilotowania statku, świadczenia usług holowniczych lub innych usług na rzecz statku ma prawo do wynagrodzenia za ratownictwo morskie, gdy statek znalazł się następnie w niebezpieczeństwie, jeżeli udzielił mu usług wyjątkowych, które wykraczały poza zakres wykonania zawartej przez niego umowy.

Art. 237 § 1. Przepisy niniejszego działu stosuje się do każdego działania ratowniczego, chyba że z umowy wynika co innego.

§ 2. Kapitan ma prawo zawierania umów o ratownictwo w imieniu

armatora statku. Kapitan lub armator statku mają prawo zawierania takich umów w imieniu właściciela mienia znajdującego się na statku.

Art. 238 § 1. Strona może żądać unieważnienia lub zmiany umowy o ratownictwo zawartej pod wpływem niebezpieczeństwa lub wpływem niewłaściwie wywartym przez kogokolwiek, jeżeli jej postanowienia są niesłuszne.

§ 2. Strona może żądać unieważnienia lub zmiany umowy o ratownictwo, jeżeli umówione wynagrodzenie jest niewspółmiernie niskie lub wysokie.

Art. 239 § 1. Ratujący jest obowiązany:

- 1) prowadzić działania ratownicze z należytą starannością,
- 2) dołożyć należytej staranności w celu zapobieżenia szkodzie w środowisku lub zmniejszenia jej rozmiarów,
- 3) poszukiwać pomocy innych ratujących, gdy okoliczności tego wymagają oraz przyjąć ich pomoc na uzasadnione żądanie armatora lub kapitana statku albo właściciela innego mienia będącego w niebezpieczeństwie, znajdującego się poza statkiem; nie może to jednak mieć wpływu na wysokość jego wynagrodzenia w razie ustalenia, iż takie żądanie było bezzasadne.

§ 2. Armator i kapitan statku oraz właściciel innego mienia będącego w niebezpieczeństwie i znajdującego się poza statkiem, są obowiązani:

- 1) współpracować z ratującym podczas działań ratowniczych,
- 2) dołożyć należytej staranności w celu zapobieżenia szkodzie w środowisku lub zmniejszenia jej rozmiarów,
- 3) na uzasadnione żądanie ratującego przejąć statek lub inne mienie w swoją pieczę, gdy znalazły się w bezpiecznym miejscu.

Art. 240 § 1. W braku umowy wysokość wynagrodzenia określa się biorąc pod uwagę następujące okoliczności bez względu na kolejność, w jakiej zostały one wymienione:

- 1) wartość statku i innego mienia uratowanego,
- 2) umiejętności i wysiłki ratujących w celu zapobieżenia szkodzie w środowisku lub zmniejszenia jej rozmiarów,
- 3) osiągnięty wynik ratownictwa,
- 4) charakter i stopień niebezpieczeństwa,
- 5) umiejętności i wysiłki ratujących w celu ratowania statku, innego mienia i życia,

- 6) czas zużyty przez ratujących oraz poniesione przez nich szkody i wydatki,
- 7) ryzyko odpowiedzialności i inne niebezpieczeństwa, które zagrażały ratującym i ich sprzętowi,
- 8) niezwłoczne świadczenie usług,
- 9) szczególne przystosowanie statku ratującego i innego sprzętu do czynności ratowniczych,
- 10) stan sprzętu użytego przez ratującego i jego wartość.

§ 2. Przy określaniu wysokości wynagrodzenia uwzględnia się także potrzebę stwarzania zachęty do podejmowania działań ratowniczych.

§ 3. Wynagrodzenie może być nie przyznane lub obniżone, jeżeli ratujący ze swojej winy spowodował konieczność lub utrudnienie ratownictwa morskiego, bądź w związku z nim dopuścił się oszustwa lub innej nieuczciwości.

Art. 241 § 1. Wysokość wynagrodzenia, z wyłączeniem odsetek i kosztów sądowych, nie może przekraczać wartości mienia uratowanego.

§ 2. Dla ustalenia wartości mienia uratowanego miarodajna jest jego zwykła wartość w miejscu, w którym znalazło się po uratowaniu, a jeżeli mienie zostało sprzedane - cena uzyskana ze sprzedaży, w obu przypadkach po odliczeniu ciężących na mieniu uratowanym danin publicznych oraz kosztów jego zachowania, oszacowania lub sprzedaży.

§ 3. Osoby, których mienie zostało uratowane, odpowiadają z tytułu roszczenia o wynagrodzenie za ratownictwo w stosunku do wartości mienia uratowanego.

Art. 242 § 1. Za ratowanie statku lub ładunku grożącego wyrządzeniem szkody w środowisku należy się ratującemu od armatora statku zwrot jego wydatków, o ile nie zdołał on uzyskać wynagrodzenia za uratowanie mienia co najmniej równego wysokości tych wydatków.

§ 2. W rozumieniu przepisów niniejszego działu szkoda w środowisku oznacza fizyczną szkodę wyrządzoną życiu lub zdrowiu ludzkiemu, życiu w morzu lub zasobom w przybrzeżnych lub śródlądowych wodach oraz na obszarach do nich przyległych, spowodowaną przez zanieczyszczenie, skażenie, ogień, eksplozję lub podobne poważne zdarzenie.

§ 3. Jeżeli ratujący mienie zapobiegł szkodzie w środowisku lub zmniejszył jej rozmiary, świadczenie, o którym mowa w § 1, może być podwyższone, ale nie więcej niż 30%; w wyjątkowych wypadkach sąd może je podwyższyć powyżej tej granicy, ale nie więcej niż o 100% poniesionych przez ratującego wydatków.

§ 4. Do wydatków ratującego zalicza się rzeczywiste wydatki poniesione celowo oraz słuszny dodatek za personel i sprzęt faktycznie i

celowo użyte do działania ratowniczego, biorąc pod uwagę przy ustalaniu jego wysokości kryteria wyliczone w art. 240 § 1 pkt 8, 9 i 10.

§ 5. Świadczenie, o którym mowa w § 1 i 3, należy się ratującemu tylko wtedy, jeżeli byłoby ono wyższe od wynagrodzenia za uratowanie mienia i tylko w zakresie jej przewyższającym.

§ 6. Świadczenie, o którym mowa w § 1, może być nie przyznane lub obniżone, jeżeli ratujący ze swej winy nie zdołał zapobiec szkodzie w środowisku lub zmniejszyć jej rozmiarów.

§ 7. Armatorowi statku, który spełni świadczenie, o którym mowa w § 1 i 3, przysługuje roszczenie zwrotne do osoby odpowiedzialnej za spowodowanie zagrożenia dla środowiska lub wyrządzenie w nim szkody.

Art. 243 § 1. Osoby uratowane nie są obowiązane do zapłaty jakiegokolwiek wynagrodzenia za ich ocalenie.

§ 2. Ratującemu życie ludzkie należy się słuszna część wynagrodzenia przypadającego za uratowanie mienia oraz świadczenia, o którym mowa w art. 242 § 1 i 3, jeżeli jego działanie ratownicze pozostawało w związku z wypadkiem, który spowodował ratownictwo mienia lub środowiska

Art. 244 Jeżeli ratownictwa udzieliło kilku ratujących, każdy z nich ma prawo do stosunkowej części wynagrodzenia; jej wysokość określa umowa zawarta pomiędzy ratującymi. W braku umowy każdy z ratujących może żądać zapłaty przypadającej na niego części wynagrodzenia, której wysokość określa się przy odpowiednim zastosowaniu art. 240.

Art. 245 § 1. Wynagrodzenie należne statkowi z tytułu ratownictwa morskiego dzieli się po połowie pomiędzy armatora i załogę po odliczeniu szkód poniesionych przez statek oraz wydatków i strat armatora i załogi spowodowanych ratownictwem. Jeżeli ratownictwo nie było prowadzone ze statku, wynagrodzenie dzieli się pomiędzy ratującego i osoby przez niego zatrudnione stosując odpowiednio zasady dotyczące podziału wynagrodzenia pomiędzy armatora i załogę.

§ 2. Przepisu § 1 nie stosuje się do wynagrodzenia za działania ratownicze prowadzone przez ratowników zawodowych oraz jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji.

§ 3. Podział części wynagrodzenia za ratownictwo morskie przypadającego na załogę statku powinien uwzględniać ich osobisty wkład w ratownictwo. Projekt podziału sporządza armator statku. Udział kapitana nie powinien być mniejszy niż 30%.

Art. 246 § 1. Dla zabezpieczenia roszczeń z tytułu ratownictwa morskiego dłużnik obowiązany jest ustanowić odpowiednie zabezpieczenie.

§ 2. Armator uratowanego statku obowiązany jest podjąć wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia przez właścicieli ładunku odpowiedniego zabezpieczenia roszczeń przeciwko nim z tytułu ratownictwa, zanim ładunek zostanie zwolniony.

§ 3. Z tytułu roszczenia o wynagrodzenie za ratownictwo morskie oraz zwrot kosztów poniesionych na zachowanie, oszacowanie i sprzedaż

mienia przysługuje ratującemu prawo zastawu na mieniu uratowanym, a na rzeczach objętych przez niego w posiadanie w związku z ratownictwem – również prawo zatrzymania aż do złożenia przez dłużnika zabezpieczenia.

Art. 247. Roszczenie o wynagrodzenie za ratownictwo morskie lub o zapłatę świadczenia, o którym mowa w art. 242 § 1 i 3, przedawnia się z upływem dwóch lat od dnia zakończenia ratownictwa.

Art. 248. Przepisów niniejszego działu nie stosuje się do ratownictwa urządzeń wiertniczych podczas ich wykorzystywania w celu poszukiwania lub uzyskiwania zasobów mineralnych dna morskiego.

Art. 249 Przepisy niniejszego działu stosuje się do działań ratowniczych kontrolowanych lub organizowanych przez organy administracji rządowej i samorządowej.

Art. 250 § 1. Przepisy niniejszego działu stosuje się odpowiednio do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji.

§ 2. Minister Obrony Narodowej i ministrowie właściwi do spraw wewnętrznych oraz finansów publicznych określą w drodze rozporządzenia zasady obliczania i przeznaczenia wynagrodzenia za ratownictwo morskie należnego jednostkom pływającym wymienionym w § 1 oraz tryb postępowania w tych sprawach, w sposób stwarzający zachętę dla ich załóg do podejmowania działań ratowniczych.

TYTUŁ VII

WYPADKI MORSKIE

DZIAŁ I

A w a r i a w s p ó l n a

Art. 251 § 1. Awarię wspólną stanowią nadzwyczajne poświęcenia lub wydatki poniesione rozmyślnie i rozsądnie w celu ratowania statku, ładunku na nim przewożonego oraz frachtu ze wspólnego dla nich niebezpieczeństwa.

§ 2. Do awarii wspólnej zalicza się tylko te straty, które są bezpośrednim następstwem aktu awarii wspólnej; strat pośrednich, jak straty z przestoju lub z różnicy cen, nie zalicza się do awarii wspólnej.

Art. 252. Wydatek nadzwyczajny poniesiony zamiast wydatku, który podlegałby zaliczeniu do awarii wspólnej, zalicza się do awarii wspólnej, lecz tylko do wysokości wydatku zastąpionego.

Art. 253 § 1. Straty awarii wspólnej rozdziela się pomiędzy statek, ładunek i fracht w stosunku do ich rzeczywistej wartości w miejscu i czasie zakończenia podróży. Opłata za przewóz pasażerów i ich bagażu jest zrównana z frachtem.

§ 2. Straty awarii wspólnej rozdziela się stosownie do § 1, choćby niebezpieczeństwo, które spowodowało nadzwyczajne poświęcenia lub wydatki, zostało zawinione przez któregokolwiek z uczestników awarii wspólnej lub przez osobę trzecią. Jednakże rozdzielenie strat nie pozbawia uczestnika awarii wspólnej prawa zwrotnego poszukiwania od osoby, z której winy strata powstała.

§ 3. Rozdział strat awarii wspólnej przeprowadza się również wtedy, gdy akt awarii wspólnej nie doprowadził do zamierzonego rezultatu, a także gdy poświęcenie objęło cały statek lub cały ładunek.

Art. 254 § 1. Strat wynikłych z utraty lub uszkodzenia ładunku, który załadowano na statek bez wiedzy armatora albo zadeklarowano fałszywie przy przyjęciu do przewozu, nie zalicza się do awarii wspólnej; jednakże ładunek taki, jeżeli został uratowany, uczestniczy w pokryciu udziałów awarii wspólnej według ogólnych zasad.

§ 2. Straty wynikłe z utraty lub uszkodzenia ładunku, którego wartość została przy przyjęciu do przewozu zadeklarowana poniżej rzeczywistej wartości, zalicza się do awarii wspólnej według wartości zadeklarowanej, natomiast ciężące na tym ładunku zobowiązania z tytułu udziału w awarii wspólnej ustala się według jego wartości rzeczywistej.

Art. 255. Wszelkie szkody i straty w statku, ładunku lub frachcie, które nie podlegają zaliczeniu do awarii wspólnej, stanowią awarię poszczególną; ponosi je poszkodowany lub ten, kto za nie odpowiada.

Art. 256 § 1. Ustalenia, czy zachodzi awaria wspólna, obliczenia wysokości strat awarii wspólnej i ich rozdzielenia (dyspasza) dokonuje dyspaszer na zlecenie armatora.

§ 2. Szczegółowego rozliczenia awarii wspólnej dokonuje dyspaszer stosując, w braku umowy stron, zasady powszechnie przyjęte w międzynarodowym obrocie morskim.

§ 3. Zlecenie powinno być udzielone dyspaszerowi przez armatora niezwłocznie po zakończeniu podróży, nie później jednak jak w ciągu jednego miesiąca. W razie zwłoki armatora zlecenie może być udzielone przez innego uczestnika awarii wspólnej.

§ 4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki określi w drodze rozporządzenia kwalifikacje wymagane do zajmowania stanowiska dyspaszera, w szczególności mając na uwadze wymagania stawiane przed dyspaszermi w zakresie prowadzenia postępowania dyspaszerskiego, sposób powoływania dyspaszera, wpisu i skreślenia z listy dyspaszerów oraz tryb postępowania dyspaszerskiego

Art. 257 § 1. Roszczenie z awarii wspólnej przedawnia się z upływem dwóch lat od dnia zakończenia podróży.

§ 2. Bieg przedawnienia przerywa się przez zgłoszenie roszczenia dyspaszerowi wyznaczonemu zgodnie z art. 256 § 1 lub 3. Przedawnienie biegnie na nowo od dnia doręczenia dyspaszy.

DZIAŁ II

Zderzenie statków

Art. 258. Przepisy niniejszego działu normują odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną statkowi albo znajdującym się na nim osobom lub rzeczom wskutek zderzenia, które nastąpiło na morzu lub na wodach śródlądowych pomiędzy statkami morskimi albo pomiędzy statkiem morskim a statkiem żeglugi śródlądowej lub wodnosamolotem.

Art. 259 § 1. Statek odpowiada za szkodę wyrządzoną wskutek zderzenia z jego winy.

§ 2. Wina statku zachodzi w szczególności w razie zaniedbań w zakresie wyposażenia statku, kierowania statkiem, obsługi statku, przestrzegania przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu i stosowania innych środków bezpieczeństwa, nakazanych przez obowiązujące przepisy, praktykę morską lub przez szczególne okoliczności.

Art. 260 § 1. Jeżeli zderzenie nastąpiło z winy kilku statków, każdy z nich odpowiada w stosunku do stopnia swojej winy za szkodę wyrządzoną pozostałym statkom lub mieniu znajdującemu się na nich. Jeżeli stopień winy jest jednakowy albo nie da się ustalić, statki odpowiadają w równych częściach.

§ 2. Za szkodę, wynikłą wskutek śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia, statki, które zawiniły zderzenie, odpowiadają solidarnie. Statkowi, który na podstawie solidarnej odpowiedzialności zapłacił część większą niż na niego przypadła, przysługuje zwrotne roszczenie do innych statków o sumę nadpłaconą.

Art. 261 § 1. Jeżeli zderzenie nastąpiło wskutek przypadku lub siły wyższej albo jeżeli przyczyny nie można ustalić, szkodę ponosi ten, kto jej doznał.

§ 2. Przepis § 1 stosuje się również, gdy statki lub jeden z nich były w czasie zderzenia zakotwiczone.

Art. 262 § 1. Po zderzeniu kapitan każdego ze statków, które zderzyły się, obowiązany jest nieść pomoc drugiemu statkowi, jego załodze i pasażerom, jeżeli może to uczynić bez poważnego niebezpieczeństwa dla swojego statku oraz jego pasażerów i załogi.

§ 2. Kapitan każdego ze statków, które zderzyły się, jest również obowiązany bezzwłocznie podać drugiemu statkowi nazwę, sygnał rozpoznawczy i port macierzysty swojego statku oraz miejscowość, z której i do której płynie.

§ 3. Armator nie odpowiada za naruszenie powyższych obowiązków przez kapitana.

Art. 263 § 1. Roszczenie o wynagrodzenie szkody wyrządzonej

zderzeniem statków przedawnia się z upływem dwóch lat od dnia zderzenia.

§ 2. Bieg przedawnienia przerywa się przez wszczęcie przed izbą morską postępowania dotyczącego zderzenia. Przedawnienie biegnie na nowo od dnia zakończenia tego postępowania.

§ 3. Roszczenie zwrotne o sumę nadpłaconą na podstawie solidarnej odpowiedzialności statków, które zawiniły zderzenie, przedawnia się z upływem roku od dnia zapłaty.

Art. 264 Przepisy niniejszego działu stosuje się odpowiednio, gdy statek zachowaniem swym wyrządził szkodę innemu statkowi, znajdującym się na nim osobom lub rzeczom, choćby nawet zderzenie nie nastąpiło.

Art. 265 § 1. Przepisy niniejszego działu stosuje się odpowiednio również do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji.

§ 2. Jednostki pływające wyszczególnione w § 1 nie ponoszą odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną innym statkom zderzeniem lub innym działaniem przy wykonywaniu zadań służbowych w obrębie stref zamkniętych dla żeglugi i rybołówstwa oraz ogłoszonych jako niebezpieczne dla żeglugi i rybołówstwa.

§ 3. Minister Obrony Narodowej i minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej określą w drodze rozporządzenia zasady i tryb działania dowódcy jednostki pływającej Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji w razie zderzenia się tej jednostki z innym statkiem, ze szczególnym uwzględnieniem formy i zakresu niesienia pomocy drugiemu statkowi, jego załodze i pasażerom oraz okoliczności i zakresu wykonywania obowiązku bezzwłocznego podawania kapitanowi drugiego statku numeru taktycznego jednostki.

DZIAŁ III

Zanieczyszczenie ze statków

Rozdział 1

Zanieczyszczenia różne

Art. 266. Z zastrzeżeniem przepisów rozdziału 2, armator odpowiada za szkodę wyrządzoną komukolwiek zanieczyszczeniem pochodzącym ze statku w związku z przewozem ładunków, eksploatacją statku lub zatapianiem w morzu odpadów i innych substancji.

Art. 267 § 1. Armator nie ponosi odpowiedzialności, jeżeli szkoda powstała wskutek siły wyższej, wyłącznej winy umyślnej osoby trzeciej albo

wadliwego działania lub zaniechania organów odpowiedzialnych za utrzymanie świateł lub innych urządzeń nawigacyjnych.

§ 2. Jeżeli szkoda wynika z winy umyślnej poszkodowanego, odpowiedzialność armatora w stosunku do tej osoby jest wyłączona; w razie rażącego niedbalstwa poszkodowanego odpowiedzialność armatora może być wyłączona w całości lub odpowiedniej części.

Art. 268. Jeżeli szkoda została wyrządzona zanieczyszczeniem pochodzącym z dwóch lub więcej statków, ich armatorzy odpowiadają solidarnie za szkodę.

Art. 269 § 1. Przez szkodę wyrządzoną zanieczyszczeniem rozumie się szkodę wyrządzoną działaniem substancji zanieczyszczających, jak również celowym użyciem środków zapobiegawczych zastosowanych po zdarzeniu powodującym zanieczyszczenie.

§ 2. Naprawienie szkody wyrządzonej zanieczyszczeniem obejmuje straty poniesione przez poszkodowanego oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby nie nastąpiło zanieczyszczenie środowiska. Naprawianie szkody obejmuje również zwrot kosztu środków zapobiegawczych, o których mowa w § 1, oraz niezbędnych wydatków i nakładów, które zostały lub będą poniesione w celu przywrócenia środowiska do stanu sprzed zanieczyszczenia.

Art. 270. Nie można wyłączyć ani ograniczyć z góry odpowiedzialności określonej w art. 266-269.

Art. 271. Każdy, kto w celu zapobieżenia szkodzie w środowisku, spowodowanej zanieczyszczeniem ze statku, poniósł niezbędne wydatki, może żądać ich zwrotu od armatora, który odpowiada za zanieczyszczenie.

Art. 272 § 1. Organ administracji morskiej może żądać od armatora, który odpowiada za zanieczyszczenie środowiska, przywrócenia tego środowiska do stanu sprzed zanieczyszczenia.

§ 2. Gdyby przywrócenie środowiska morskiego do stanu sprzed zanieczyszczenia było dla armatora niemożliwe lub nadmiernie utrudnione, może on zwolnić się z tego obowiązku przez zwrot niezbędnych kosztów i nakładów, które zostały lub będą musiały być w tym celu poniesione przez organ administracji morskiej lub osoby trzecie.

Rozdział 2

Zanieczyszczenia ze statków przewożących oleje

Art. 273 § 1. Do odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez wyciek lub usunięcie oleju ze statku przewożącego olej luzem jako ładunek stosuje się postanowienia Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami,

sporządzonej w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r. (Dz. U. z 1976 r. Nr 32, poz. 184), zwaną dalej "Konwencją o odpowiedzialności cywilnej", zmienioną Protokołem, sporządzonym w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz. U. z 1986 r. Nr 20, poz. 104) wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób.

§ 2. Użyte w przepisach niniejszego działu określenia "statek", "właściciel", "państwo rejestracji statku", "olej", "szkoda spowodowana zanieczyszczeniem" - odpowiadają znaczeniu jakie im nadano w Konwencji o odpowiedzialności cywilnej.

§ 3. Przepisy, o których mowa w § 1, mają również zastosowanie do statków, które nie są zarejestrowane w żadnym z państw - stron Konwencji o odpowiedzialności cywilnej ani nie podnoszą bandery któregośkolwiek z tych państw, jeżeli szkoda spowodowana zanieczyszczeniem powstała na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 274 § 1. Właściciel statku o polskiej przynależności, przewożącego więcej niż 2000 ton oleju luzem jako ładunek, jest obowiązany posiadać zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem, stwierdzone odpowiednim certyfikatem.

§ 2. Certyfikaty, o których mowa w § 1, wystawia dyrektor urzędu morskiego. Za wystawienie lub poświadczenie certyfikatów pobiera się opłaty.

Art. 275 § 1. Statek, o którym mowa w art. 274 § 1, nie może być używany w żegludze, jeśli nie posiada certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem.

§ 2. Certyfikat powinien być przechowywany na statku.

Art. 276. Żaden statek przewożący ponad 2000 ton oleju luzem jako ładunek nie może wejść do portu polskiego ani go opuścić, a także korzystać z urządzeń przeładunkowych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeśli nie posiada certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną zanieczyszczeniem, wydanego lub poświadczonego przez właściwy organ państwa rejestracji statku.

Art. 277. Dyrektor urzędu morskiego może wydać certyfikat stwierdzający zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem właścicielowi statku nie zarejestrowanego w żadnym z państw - stron Konwencji o odpowiedzialności cywilnej, jeżeli ten udowodni, że dysponuje wystarczającym zabezpieczeniem finansowym tej odpowiedzialności.

Art. 278. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb wydawania lub poświadczenia certyfikatów, wzór certyfikatu oraz wysokość pobieranych opłat, uwzględniając wiążące Rzeczypospolitą Polską w tym zakresie przepisy międzynarodowe.

Art. 279. Kontrolę nad przestrzeganiem przepisów o zabezpieczeniu finansowym odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem sprawują dyrektorzy urzędów morskich.

Rozdział 3

Międzynarodowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami

Art. 280 § 1. Do dochodzenia roszczeń wobec Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami, zwanego dalej "Międzynarodowym Funduszem", stosuje się Międzynarodową konwencję o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami, sporządzoną w Brukseli dnia 18 grudnia 1971 r. (Dz. U. z 1986 r. Nr 14, poz. 79), wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób.

§ 2. Z roszczeniem do Międzynarodowego Funduszu można wystąpić, gdy nie zostało ono zaspokojone na podstawie Konwencji o odpowiedzialności cywilnej, ponieważ:

- 1) nie istnieje odpowiedzialność za szkodę w myśl Konwencji o odpowiedzialności cywilnej (art. 273 § 1),
- 2) właściciel statku lub jego gwarant jest niezdolny do wypełnienia w całości swego zobowiązania,
- 3) wysokość szkody przekracza granice odpowiedzialności właściciela statku.

Art. 281 § 1. Osoba otrzymująca na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej olej przewieziony drogą morską stosownie do postanowień art. 10 Konwencji, o której mowa w art. 280 § 1, w ilości 150 tys. ton lub więcej, uiszcza wkłady na rzecz Międzynarodowego Funduszu zgodnie z art. 10, 11 i 15 tej Konwencji.

§ 2. Każdy kto otrzymuje z zagranicy lub jakiegokolwiek miejsca położonego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo na obszarze wyłącznej strefy ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej, olej przewieziony drogą morską stosownie do postanowień § 1, obowiązany jest podać do Głównego Urzędu Cei w terminie do dnia 15 stycznia każdego roku, dane o ilościach oleju otrzymanego w ciągu poprzedniego roku kalendarzowego.

§ 3. Główny Urząd Ceł składa Międzynarodowemu Funduszowi corocznie sprawozdanie o ilości przewiezionego drogą morską oleju.

Art. 282. W przypadku szkody spowodowanej zanieczyszczeniem olejowym dyrektor urzędu morskiego, na żądanie poszkodowanego, jest obowiązany stwierdzić zaistnienie wypadku i udostępnić dokumentację tej szkody.

DZIAŁ IV

Mienie zatopione lub znalezione

Art. 283 § 1. Właściciel mienia (statku, ładunku lub innego przedmiotu) zatopionego w obrębie polskich morskich wód wewnętrznych lub polskiego morza terytorialnego powinien w ciągu 6 miesięcy od dnia zatonięcia mienia zgłosić we właściwym urzędzie morskim zamiar wydobywania tego mienia i określić termin, do którego zamierza zakończyć wydobywanie. Dyrektor urzędu morskiego może w ciągu trzech miesięcy od dnia zgłoszenia zażądać zmiany wskazanego terminu lub określić właścicielowi stosowny termin zakończenia wydobywania, nie krótszy jednak niż rok licząc od dnia doręczenia decyzji.

§ 2. Jeżeli właściciel w terminie określonym w § 1 nie zgłosił zamiaru wydobywania mienia albo nie ukończył wydobywania mienia w terminie określonym przez siebie lub wyznaczonym przez dyrektora urzędu morskiego, dyrektor urzędu morskiego może zarządzić wydobywanie mienia na koszt właściciela.

§ 3. Jeżeli właściciel w wyznaczonym terminie nie zgłosi się po odbiór mienia albo nie uiszczy kosztów jego usunięcia, dyrektor urzędu morskiego może sprzedać mienie i z sumy uzyskanej ze sprzedaży pokryć swoje koszty oraz wydatki za przechowywanie i przeprowadzenie sprzedaży, a resztę złożyć do depozytu sądowego w celu wydania jej osobie uprawnionej.

§ 4. Właściciel odpowiada za koszty i wydatki poniesione przez urząd morski w granicach wartości mienia.

Art. 284 § 1. Wydobywanie mienia przez właściciela w rejonach umocnionych i w innych obszarach uznanych za szczególnie ważne dla obrony kraju, jak również wydobywanie mienia wojskowego lub przysposobionego do celów wojskowych, wymaga zezwolenia właściwych organów wojskowych.

§ 2. Jeżeli właściciel nie uzyskał zezwolenia na wydobywanie mienia zatopionego, może zwrócić się w ciągu trzech miesięcy od dnia otrzymania odmowy do dyrektora urzędu morskiego o zarządzenie w porozumieniu z właściwym organem wojskowym wydobywania tego mienia na koszt właściciela.

Art. 285 § 1. Jeżeli mienie zatopione bądź opuszczone znajdujące się na mieliźnie lub na powierzchni wody utrudnia żeglugę lub pracę w porcie, na redzie lub drodze wodnej albo zagraża żegludze, dyrektor urzędu

morskiego może zarządzić usunięcie przeszkody na koszt właściciela, wyznaczając mu stosowny termin do odbioru mienia za zwrotem poniesionych kosztów.

§ 2. Postanowienia art. 283 § 3 i 4 stosuje się odpowiednio.

Art. 286. Wydobycie cudzego mienia zatopionego w morzu i przywiezienie go na polskie morskie wody wewnętrzne lub polskie morze terytorialne należy niezwłocznie zgłosić urzędowi morskiemu z podaniem czasu, miejsca i okoliczności wydobycia mienia oraz w miarę możliwości zawiadomić o tym również właściciela, a do czasu wydania mu mienia - odpowiednio je zabezpieczyć.

Art. 287 § 1. Wydobywającemu cudze mienie należy się zwrot kosztów i wydatków oraz wynagrodzenie, którego wysokość określa się przy odpowiednim zastosowaniu przepisów o ratownictwie morskim.

§ 2. Na zabezpieczenie należności określonych w § 1, wydobywającemu przysługuje ustawowe prawo zastawu na wydobytym mieniu, z pierwszeństwem służącym uprzywilejowanym wierzytelnościom z tytułu ratownictwa.

Art. 288. Jeżeli wydobyte mienie ulega szybkiemu zepsuciu lub zniszczeniu albo jeżeli jego przechowanie wymaga nadmiernych kosztów, wydobywający może je sprzedać i sumę uzyskaną ze sprzedaży po odliczeniu swoich należności złożyć do depozytu sądowego, zawiadamiając niezwłocznie właściciela o dokonaniu sprzedaży i złożeniu reszty sumy do depozytu sądowego.

Art. 289 § 1. Jeżeli właściciel nie jest znany albo w ciągu 30 dni od dnia zawiadomienia go o wydobyciu nie zgłosi się w celu odbioru mienia lub nie uiszcza należności wydobywającego, wydobywający obowiązany jest wydać wydobyte mienie urzędowi morskiemu, a gdy ono jest mieniem wojskowym lub przysposobionym do celów wojskowych, przekazać właściwemu organowi wojskowemu.

§ 2. W celu ustalenia właściciela wydobytego mienia urząd morski przeprowadza postępowanie wyjaśniające, wzywając do zgłoszenia nieznanego właściciela mienia w sposób zwyczajowo przyjęty.

§ 3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości i ministrem właściwym do spraw zagranicznych określi w drodze rozporządzenia tryb postępowania, o którym mowa w § 2, mając na względzie skuteczność postępowania.

Art. 290. Jeżeli właściciel mienia w terminie sześciomiesięcznym od dnia wezwania przez dyrektora urzędu morskiego nie zgłosi się w celu odbioru mienia lub nie uiszcza należności wydobywającego i poniesionych przez urząd morski kosztów zabezpieczenia, dyrektor urzędu morskiego może sprzedać wydobyte mienie i sumę uzyskaną ze sprzedaży po odliczeniu należności wydobywającego i swoich kosztów złożyć do depozytu sądowego. Przepis art. 289 § 1 stosuje się odpowiednio.

Art. 291 § 1. Kto znalazł i uratował cudze mienie unoszące się na morzu albo przyczynił się do uratowania takiego mienia, ma prawo do wynagrodzenia według przepisów o ratownictwie morskim, jeżeli zgłosił swe roszczenie najpóźniej w chwili oddania znalezionej mienia.

§ 2. Kto znalazł i zabezpieczył cudze mienie wyrzucone na brzeg morza, ma prawo do wynagrodzenia w wysokości nie przekraczającej 30% wartości mienia, jeżeli roszczenie swe zgłosił najpóźniej w chwili oddania znalezionej mienia.

§ 3. W przypadkach przewidzianych w § 1 i 2 stosuje się odpowiednio przepisy art. 286 - 290.

Art. 292. Minister Sprawiedliwości w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej i ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi w drodze rozporządzenia sposób postępowania z mieniem, którego właściciel pozostał nieznany, oraz tryb ustalania wysokości i pokrycia należności związanych z wydobywaniem, zabezpieczeniem, sprzedażą mienia stosownie do przepisów niniejszego działu, jak również sposób i tryb przeprowadzania przewidzianej w niniejszym dziale sprzedaży mienia, z zastosowaniem przepisów Kodeksu postępowania cywilnego.

TYTUŁ VIII

UBEZPIECZENIE MORSKIE

DZIAŁ I

Umowa ubezpieczenia morskiego

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 293 § 1. Przez umowę ubezpieczenia morskiego ubezpieczyciel zobowiązuje się w zamian za składkę ubezpieczeniową wypłacić odszkodowanie za szkody poniesione wskutek niebezpieczeństw, na jakie przedmiot ubezpieczenia jest narażony w związku z żeglugą morską.

§ 2. Umową ubezpieczenia morskiego można objąć ponadto niebezpieczeństwa, na które w związku z przewozem morskim przedmiot ubezpieczenia narażony jest w przewozie lotniczym, na wodach śródlądowych lub na lądzie.

§ 3. Przepisy o ubezpieczeniu morskim stosuje się odpowiednio do ubezpieczenia statków znajdujących się w budowie.

Art. 294 § 1. Przedmiotem ubezpieczenia morskiego może być każdy interes majątkowy, związany z żeglugą morską i dający się ocenić w pieniądzu.

§ 2. W szczególności mogą być przedmiotem ubezpieczenia morskiego: statek, ładunek, fracht, opłata za przewóz pasażerów, opłata czarterowa, spodziewany zysk na ładunku, prowizja, wydatki awarii wspólnej, zobowiązanie z odpowiedzialności cywilnej oraz wierzytelność zabezpieczona na statku, ładunku lub frachcie.

Art. 295 § 1. Ubezpieczyciel obowiązany jest na żądanie wydać osobie, z którą zawarł umowę ubezpieczenia (ubezpieczającemu), polisę stwierdzającą zawarcie umowy ubezpieczenia.

§ 2. Przed wydaniem polisy ubezpieczyciel obowiązany jest wydać ubezpieczającemu na jego żądanie tymczasowy dokument stwierdzający zawarcie umowy.

Art. 296 § 1. Polisa powinna zawierać:

- 1) oznaczenie ubezpieczyciela,
- 2) oznaczenie przedmiotu ubezpieczenia,
- 3) oznaczenie niebezpieczeństw objętych umową ubezpieczenia,
- 4) określenie czasu lub podróży, na które zawarto umowę ubezpieczenia,
- 5) sumę ubezpieczenia,
- 6) miejsce i datę wystawienia polisy,
- 7) podpis ubezpieczyciela.

§ 2. Polisa może być wystawiona na imiennie określonego ubezpieczającego (polisa imienna), na zlecenie lub na okaziciela.

Art. 297 § 1. Umowa ubezpieczenia morskiego może być zawarta na rzecz osoby trzeciej (ubezpieczonego).

§ 2. Ubezpieczony może nie być imiennie określony w umowie ubezpieczenia (ubezpieczenie na rzecz tego, kogo dotyczy).

§ 3. W razie zawarcia umowy ubezpieczenia morskiego na rzecz osoby trzeciej prawo domagania się od ubezpieczyciela wydania polisy przysługuje ubezpieczającemu. Dopóki polisa znajduje się w jego posiadaniu, może on rozporządzać prawami wynikającymi z umowy.

§ 4. Obowiązki ubezpieczającego związane z wykonaniem umowy ubezpieczenia przechodzą na ubezpieczonego z chwilą wydania mu polisy; nie dotyczy to jednak obowiązku zapłaty składki ubezpieczeniowej.

Art. 298 § 1. Umowa ubezpieczenia morskiego jest nieważna, jeżeli w chwili jej zawarcia szkoda objęta ubezpieczeniem już nastąpiła lub nie

istniała możliwość jej powstania; ubezpieczyciel zachowuje jednak prawo do opłaty stornowej, chyba że zawierając umowę wiedział o okolicznościach powodujących jej nieważność.

§ 2. Przepisu § 1 nie stosuje się, jeżeli ubezpieczeniem objęto okres poprzedzający zawarcie umowy, chyba że stan rzeczy znany był obu stronom w chwili zawierania umowy; jeżeli w tej chwili stan rzeczy był znany tylko jednej ze stron, umowa nie wiąże strony nieświadomej.

§ 3. Wysokość opłaty stornowej określa umowa.

Art. 299. Ubezpieczający może w każdej chwili odstąpić od umowy, dopóki nie rozpoczął się stan niebezpieczeństwa przewidzianego w umowie; obowiązany jest jednak zapłacić opłatę stornową.

Art. 300. Roszczenie z umowy ubezpieczenia morskiego przedawnia się z upływem pięciu lat od dnia wymagalności roszczenia.

Rozdział 2

Wartość ubezpieczenia i suma ubezpieczenia

Art. 301 § 1. Wartością ubezpieczenia jest zwykła wartość przedmiotu ubezpieczenia.

§ 2. Wartość ubezpieczenia ustala się według następujących zasad:

1) wartością ubezpieczenia statku jest wartość statku w chwili rozpoczęcia ubezpieczenia; wartość ta obejmuje również, jeżeli umowa nie stanowi inaczej, wartość jego przynależności, przedmiotów zaopatrzenia statku, a także koszt jego ubezpieczenia,

2) wartością ubezpieczenia ładunku jest wartość ładunku w miejscu i czasie załadowania łącznie z kosztami ubezpieczenia i dostarczenia ładunku do miejsca przeznaczenia;

3) wartością ubezpieczenia frachtu jest suma frachtu brutto łącznie z kosztami ubezpieczenia;

4) wartością ubezpieczenia innych przedmiotów ubezpieczenia, z wyjątkiem zobowiązania z odpowiedzialności cywilnej, jest kwota, na której utratę jest narażony ubezpieczający w chwili rozpoczęcia ubezpieczenia, łącznie z kosztami ubezpieczenia.

Art. 302. Jeżeli strony wymieniły w umowie ubezpieczenia wartość ubezpieczenia (wartość otaksowana), jest ona miarodajna dla określenia odszkodowania ubezpieczeniowego.

Art. 303 § 1. Umowa ubezpieczenia powinna określać sumę, na którą ubezpieczono przedmiot ubezpieczenia (sumę ubezpieczenia).

§ 2. Suma ubezpieczenia nie powinna przekraczać wartości ubezpieczenia.

§ 3. Jeżeli określona w umowie suma ubezpieczenia jest wyższa od wartości ubezpieczenia, umowa nie ma skutku prawnego co do nadwyżki sumy ponad wartość ubezpieczenia.

§ 4. Jeżeli określona w umowie suma ubezpieczenia jest niższa od wartości ubezpieczenia, ubezpieczyciel odpowiada za szkody w stosunku, w jakim pozostaje suma do wartości ubezpieczenia.

Art. 304 § 1. Jeżeli ubezpieczono przedmiot ubezpieczenia od tego samego niebezpieczeństwa na ten sam okres u dwóch lub więcej ubezpieczycieli na sumy, które łącznie przewyższają wartość ubezpieczenia, albo jeżeli z innych względów suma odszkodowań, które należne byłyby odrębnie od każdego z tych ubezpieczycieli, przekraczałyby szkodę podlegającą wyrównaniu (ubezpieczenie wielokrotne), ubezpieczający może żądać od każdego z tych ubezpieczycieli zapłaty odszkodowania zgodnie z zawartą z nim umową, jednak nie może otrzymać od nich łącznie odszkodowania przewyższającego szkodę.

§ 2. W stosunkach wzajemnych między ubezpieczycielami udział w odszkodowaniu ponoszony przez każdego z nich określa się w proporcji między odszkodowaniem, które musiałby zapłacić, gdyby był jedynym ubezpieczycielem, a sumą odszkodowań, które obciążałyby każdego z tych ubezpieczycieli, zgodnie z zawartą umową.

§ 3. W razie świadomego zawarcia ubezpieczenia wielokrotnego, ubezpieczający powinien niezwłocznie zawiadomić o tym zainteresowanych ubezpieczycieli, informując ich o treści zawartych umów ubezpieczenia. Umyślne naruszenie tego obowiązku przez ubezpieczającego pozbawia go prawa do odszkodowania.

Rozdział 3

Oświadczenia przy zawieraniu umów ubezpieczenia

Art. 305 § 1. Przy zawieraniu umowy ubezpieczenia morskiego ubezpieczający obowiązany jest podać do wiadomości ubezpieczyciela wszelkie okoliczności, które są lub powinny mu być znane, a mogą mieć wpływ na ocenę niebezpieczeństwa oraz na decyzje ubezpieczyciela o przyjęciu i warunkach ubezpieczenia.

§ 2. Obowiązek określony w § 1 nie dotyczy okoliczności powszechnie znanych oraz okoliczności, które powinny być znane ubezpieczycielowi.

§ 3. Jeżeli ubezpieczający działał przez przedstawiciela, obowiązek określony w § 1 ciąży również na przedstawicielu i obejmuje także okoliczności jemu znane.

§ 4. Przy zawieraniu umowy ubezpieczenia morskiego na rzecz osoby trzeciej obowiązek określony w paragrafach poprzedzających spoczywa

zarówno na ubezpieczającym, jak i na ubezpieczonym, chyba że ubezpieczony nie wiedział o zawarciu umowy na jego rzecz.

Art. 306 § 1. W razie naruszenia obowiązku określonego w art. 305 ubezpieczyciel może odstąpić od umowy, zachowując prawo do pełnej składki ubezpieczeniowej.

§ 2. Jeżeli niezawiadomienie lub niezgodne z rzeczywistością zawiadomienie ubezpieczyciela o okolicznościach wymienionych w art. 305 nastąpiło bez winy ubezpieczającego lub ubezpieczonego, ubezpieczyciel nie może od umowy odstąpić, lecz ma prawo do odpowiednio zwiększonej składki ubezpieczeniowej.

§ 3. Prawo odstąpienia od umowy gaśnie, jeżeli ubezpieczyciel nie skorzysta z niego w ciągu siedmiu dni od dnia, w którym dowiedział się o okoliczności uzasadniającej prawo odstąpienia.

Rozdział 4

Przeniesienie praw z umowy ubezpieczenia

Art. 307 § 1. Prawa z umowy ubezpieczenia mogą być przeniesione tylko na nabywcę przedmiotu ubezpieczenia.

§ 2. Jeżeli prawa z umowy ubezpieczenia nie zostały przeniesione na nabywcę przedmiotu ubezpieczenia, umowa ubezpieczenia rozwiązuje się, a ubezpieczyciel jest odpowiedzialny za szkody powstałe przed zbyciem przedmiotu ubezpieczenia.

Art. 308 § 1. Równocześnie z przeniesieniem praw z umowy ubezpieczenia na nabywcę przechodzą na niego obowiązki, które ciążyły na zbywcy.

§ 2. Ubezpieczyciel może przeciwstawić nabywcy zarzuty, które by mu przysługiwały z umowy ubezpieczenia przeciwko zbywcy.

Art. 309 § 1. Przeniesienie praw z umowy ubezpieczenia stwierdzonej polisą następuje przez przeniesienie polisy.

§ 2. Do przeniesienia polisy stosuje się odpowiednio przepisy o przenoszeniu konosamentu (art. 136).

Art. 310 §1. Jeżeli przedmiotem ubezpieczenia jest statek, przejście praw z umowy ubezpieczenia na jego nabywcę wymaga zgody ubezpieczyciela.

§ 2. Jeżeli statek w chwili zbycia znajdował się w podróży, a prawa z umowy ubezpieczenia nie przeszły na nabywcę statku, umowa pozostaje w mocy do chwili przycumowania statku w pierwszym porcie, do którego statek zawiąnął.

Art. 311. Przepisy art. 307 - 310 nie ograniczają prawa ubezpieczającego do przeniesienia wierzytelności z umowy ubezpieczenia zgodnie z przepisami prawa cywilnego o przelewie wierzytelności; dotyczy to również wierzytelności przyszłej.

Rozdział 5

Ubezpieczenie generalne

Art. 312 § 1. Umową ubezpieczenia generalnego można objąć wszystkie lub niektóre rodzaje ładunków, jakie ubezpieczający będzie wysyłał lub otrzymywał w określonym czasie.

§ 2. Przedmiotem ubezpieczenia generalnego może być również inny interes majątkowy.

§ 3. W ubezpieczeniu generalnym ubezpieczyciel obowiązany jest na żądanie ubezpieczającego wystawić polisę *albo* zaświadczenie o ubezpieczeniu dla każdego zgłoszonego ładunku lub innego odrębnego przedmiotu ubezpieczenia.

Art. 313 § 1. Ubezpieczający, który zawarł umowę ubezpieczenia generalnego, obowiązany jest zgłaszać ubezpieczycielowi każde wysłanie lub nadejście ładunku objętego umową niezwłocznie po otrzymaniu wiadomości o wysłaniu lub nadejściu ładunku oraz każdorazowo określić statek, trasę podróży, ładunek i sumę ubezpieczenia.

§ 2. Jeżeli ubezpieczający rozmyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa nie dopełnił obowiązku określonego w § 1, ubezpieczyciel może odstąpić od umowy, zachowując prawo do składek ubezpieczeniowych, jakie przysługiwałyby mu w razie należytego wykonania umowy przez ubezpieczającego.

§ 3. Prawo odstąpienia od umowy gaśnie, jeżeli ubezpieczyciel nie skorzystał z niego w ciągu trzech dni od dnia, w którym dowiedział się o naruszeniu obowiązku przez ubezpieczającego.

§ 4. Przepisy § 1-3 stosuje się odpowiednio do ubezpieczeń generalnych, których przedmiotem jest inny interes majątkowy niż ładunek.

Art. 314. Umowa ubezpieczenia generalnego może być wypowiedziana przez każdą ze stron z zachowaniem trzymiesięcznego terminu.

DZIAŁ II

Wykonanie umowy ubezpieczenia

Rozdział 1

Obowiązki ubezpieczającego

Art. 315 § 1. Składka ubezpieczeniowa powinna być zapłacona niezwłocznie po zawarciu umowy, a jeżeli wystawiono polisę - równocześnie z wydaniem polisy.

§ 2. Obowiązek zapłaty składki ubezpieczeniowej ciąży na ubezpieczającym.

Art. 316 § 1. Ubezpieczający obowiązany jest niezwłocznie po powzięciu wiadomości zgłosić ubezpieczycielowi każdą istotną zmianę niebezpieczeństwa, na jakie jest narażony przedmiot ubezpieczenia.

§ 2. Ubezpieczyciel może odstąpić od umowy, jeżeli ubezpieczający bez uzasadnionej przyczyny opóźnia się z zawiadomieniem go o zmianie niebezpieczeństwa. Prawo to ubezpieczyciel może wykonać w terminie siedmiu dni od dnia, w którym dowiedział się o tym, że ubezpieczający dopuścił się zwłoki.

Art. 317 § 1. Jeżeli zmiana niebezpieczeństwa została spowodowana przez ubezpieczającego albo za jego zgodą, ubezpieczyciel może odstąpić od umowy albo żądać zapłaty składki dodatkowej za zwiększone niebezpieczeństwo, chyba że zmiany niebezpieczeństwa dokonano we wspólnym interesie ubezpieczyciela i ubezpieczającego albo w celu ratowania życia ludzkiego.

§ 2. Przy ubezpieczeniu zawartym na podróż prawo to przysługuje ubezpieczycielowi w szczególności:

- 1) jeżeli rozpoczęcie lub zakończenie podróży ulega zwłoce z winy ubezpieczającego,
- 2) jeżeli podjęto inną podróż zamiast podróży oznaczonej w umowie ubezpieczenia,
- 3) jeżeli statek skierowano do innego portu aniżeli przewidziano w umowie ubezpieczenia,
- 4) jeżeli statek zszedł z właściwej trasy lub zawinął do portu, który nie był brany w rachubę, chyba że zejście z trasy nastąpiło wskutek okoliczności niezależnych od armatora lub kapitana albo w celu ratowania życia ludzkiego lub mienia albo było konieczne ze względu na bezpieczeństwo statku.

§ 3. Jeżeli zmiana niebezpieczeństwa nastąpiła bez zgody ubezpieczającego, umowa ubezpieczenia pozostaje w mocy, jednak ubezpieczyciel może żądać zapłaty dodatkowej składki za zwiększone niebezpieczeństwo.

Art. 318 § 1. Jeżeli ubezpieczyciel na skutek zmiany niebezpieczeństwa korzysta z prawa odstąpienia od umowy, powinien zawiadomić ubezpieczającego o swojej decyzji w ciągu trzech dni od dnia, w którym dowiedział się o zmianie niebezpieczeństwa; w braku takiego zawiadomienia może żądać jedynie zapłaty dodatkowej składki za zwiększone niebezpieczeństwo.

§ 2. Ubezpieczyciel, który odstąpił od umowy z powodu zmiany niebezpieczeństwa, zachowuje prawo do całej składki umówionej, a odpowiada tylko za szkody powstałe przed zmianą niebezpieczeństwa.

Art. 319 § 1. Ubezpieczający obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić ubezpieczyciela o każdym wypadku dotyczącym przedmiotu ubezpieczenia, jeżeli wypadek może stanowić podstawę do roszczenia odszkodowawczego z umowy ubezpieczenia.

§ 2. W razie naruszenia przez ubezpieczającego obowiązku określonego w § 1, ubezpieczyciel może potrącić z odszkodowania ubezpieczeniowego kwotę, o którą szkoda uległaby zmniejszeniu, gdyby ubezpieczyciel był o niej należycie zawiadomiony.

Art. 320 § 1. W razie zajścia wypadku powodującego szkodę ubezpieczający obowiązany jest zastosować wszelkie dostępne mu rozsądne środki w celu ratowania przedmiotu ubezpieczenia oraz zapobieżenia szkodzie lub zmniejszenia jej rozmiarów, a także zabezpieczyć roszczenia odszkodowawcze do osób odpowiedzialnych za szkodę.

§ 2. Ubezpieczający powinien przy stosowaniu tych środków kierować się wskazówkami ubezpieczyciela, o ile je otrzymał.

§ 3. Jeżeli ubezpieczający rozmyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa nie zastosował środków określonych w § 1, ubezpieczyciel jest wolny od odpowiedzialności za szkody powstałe z tego powodu.

Rozdział 2

Odpowiedzialność ubezpieczyciela

Art. 321. Z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w kodeksie ubezpieczyciel odpowiada za szkody będące bezpośrednim następstwem niebezpieczeństw objętych umową ubezpieczenia.

Art. 322 § 1. Ubezpieczyciel nie odpowiada za szkody powstałe z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa ubezpieczającego, jednak ubezpieczyciel odpowiada za szkody spowodowane zaniedbaniem lub

błędem nautycznym ubezpieczającego będącego kapitanem statku objętego ubezpieczeniem.

§ 2. Ubezpieczyciel odpowiada za szkody spowodowane z winy kapitana, innego członka załogi lub pilota.

Art. 323 § 1. Przy ubezpieczeniu statku ubezpieczyciel nie odpowiada za szkody powstałe wskutek:

1) wyruszenia w podróż statku niezdatnego do żeglugi, nienależycie wyposażonego i zaopatrzonego, z niedostateczną załogą lub bez niezbędnych dokumentów, chyba że braki te polegały na wadach ukrytych statku lub były spowodowane okolicznościami, którym nie można było zapobiec pomimo zachowania przez ubezpieczającego należytej staranności,

2) wieku lub zużycia statku,

3) załadowania na statek - za wiedzą ubezpieczającego, a bez wiedzy ubezpieczyciela - materiałów i przedmiotów wybuchowych, łatwo zapalnych lub innych ładunków niebezpiecznych, bez zachowania przepisów obowiązujących przy przewozie ładunków tego rodzaju.

§ 2. Przepis § 1 stosuje się odpowiednio przy ubezpieczeniu frachtu.

Art. 324. W razie zderzenia statków ubezpieczyciel odpowiada z tytułu ubezpieczenia statku zarówno za szkodę w przedmiocie ubezpieczenia, jak również za ciężące na ubezpieczającym zobowiązania do wyrównania szkody wyrządzonej wskutek zderzenia osobom trzecim.

Art. 325. Przy ubezpieczeniu ładunku lub spodziewanego zysku ubezpieczyciel nie odpowiada za szkody powstałe wskutek wady ukrytej, naturalnej właściwości lub wadliwości ładunku, lub niedostateczności opakowania ładunku albo wskutek zwłoki w jego dostarczeniu.

Art. 326 § 1. Ubezpieczyciel odpowiada za szkody z każdego wypadku objętego ubezpieczeniem do wysokości sumy ubezpieczenia.

§ 2. Za szkody wynikłe z kilku następujących po sobie wypadków objętych ubezpieczeniem ubezpieczyciel odpowiada stosownie do § 1, nawet jeżeli łączna suma szkód przekracza sumę ubezpieczenia.

§ 3. Jeżeli po częściowym uszkodzeniu przedmiotu ubezpieczenia następuje jego strata całkowita, za którą ubezpieczyciel odpowiada, odszkodowanie należne ubezpieczającemu z tytułu uszkodzeń częściowych ogranicza się do wydatków poniesionych przez niego na naprawę przedmiotu ubezpieczenia lub w związku z uszkodzeniami.

§ 4. W razie zderzenia statków ubezpieczyciel obowiązany jest zapłacić ubezpieczającemu odszkodowanie za straty lub uszkodzenia statku oraz należne od ubezpieczającego odszkodowanie z tytułu odpowiedzialności za zderzenie, choćby łączne odszkodowanie przekroczyło sumę ubezpieczenia.

Art. 327. Ubezpieczyciel obowiązany jest zapłacić odszkodowanie ubezpieczeniowe choćby szkodę objętą ubezpieczeniem była obowiązana naprawić osoba trzecia.

Art. 328 § 1. Ubezpieczyciel obowiązany jest zwrócić ubezpieczającemu wszelkie niezbędne i celowe wydatki poniesione w celu zachowania przedmiotu ubezpieczenia, zapobieżenia szkodzie lub zmniejszenia jej rozmiarów, ustalenia charakteru i rozmiarów szkody, sporządzenia dyspaszy, sprzedaży przedmiotu ubezpieczenia oraz inne wydatki poniesione zgodnie ze wskazówkami ubezpieczyciela.

§ 2. Zwrot wydatków wymienionych w § 1 następuje w takim stosunku, w jakim suma ubezpieczenia pozostaje do wartości ubezpieczenia. Do zwrotu tych wydatków ubezpieczyciel obowiązany jest, choćby kwoty wydatków łącznie z odszkodowaniem ubezpieczeniowym przekroczyły sumę ubezpieczenia.

Art. 329 § 1. Ubezpieczyciel obowiązany jest zwrócić ubezpieczającemu wydatki poniesione na przywrócenie do stanu poprzedniego lub na naprawienie uszkodzonego przedmiotu ubezpieczenia, jak również należne od niego wynagrodzenie za ratownictwo oraz udział w stratach awarii wspólnej.

§ 2. Zwrot wydatków wymienionych w § 1 następuje w takim stosunku, w jakim suma ubezpieczenia pozostaje do wartości ubezpieczenia. Do zwrotu tych wydatków ubezpieczyciel obowiązany jest w granicach, w których wydatki łącznie z odszkodowaniem ubezpieczeniowym nie przekraczają sumy ubezpieczenia.

Art. 330 § 1. W razie zajścia wypadku objętego ubezpieczeniem ubezpieczyciel może przez zapłatę pełnej sumy ubezpieczenia bez względu na wysokość powstałej szkody zwolnić się od wszelkich dalszych zobowiązań wynikających z umowy ubezpieczenia, w szczególności od obowiązku zwrotu kosztów zachowania przedmiotu ubezpieczenia lub przywrócenia go do poprzedniego stanu.

§ 2. Ubezpieczający może określić ubezpieczycielowi stosowny termin do oświadczenia się, czy korzysta z uprawnienia przewidzianego w § 1.

§ 3. Mimo zapłaty pełnej sumy ubezpieczenia ubezpieczyciel obowiązany jest zwrócić ponadto przypadające na niego stosownie do art. 329 wydatki, jakie ubezpieczający poniósł lub zobowiązał się ponieść do chwili otrzymania zawiadomienia od ubezpieczyciela, że korzysta z uprawnienia przewidzianego w § 1.

§ 4. Ubezpieczyciel, który zapłacił pełną sumę ubezpieczenia, nie może żądać przeniesienia na niego praw do przedmiotu ubezpieczenia.

Abandon przedmiotu ubezpieczenia

Art. 331 § 1. Ubezpieczający może za zrzeczeniem się na rzecz ubezpieczyciela praw do przedmiotu ubezpieczenia (abandon) żądać zapłaty pełnej sumy ubezpieczenia, jeżeli istnieją podstawy do przyjęcia, że całkowita strata przedmiotu ubezpieczenia jest nieunikniona bądź że zapobieżenie jej spowodowałoby wydatki niewspółmiernie wysokie w stosunku do wartości przedmiotu ubezpieczenia.

§ 2. W szczególności abandon można zgłosić, jeżeli statek: zaginął bez wieści, został zabrany jako łup lub zagarnięty przez rozbójników morskich, uległ wypadkowi, wskutek którego stał się niezdalny do naprawy albo niewart naprawy lub kosztów odzyskania.

§ 3. Przepis § 2 stosuje się odpowiednio do ładunku, którego abandon można zgłosić ponadto wtedy, gdy koszt jego naprawy lub dostarczenia do miejsca przeznaczenia przekroczyłby jego wartość w miejscu przeznaczenia.

Art. 332 § 1. Ubezpieczający powinien zgłosić abandon na piśmie z podaniem okoliczności uzasadniających abandon.

§ 2. Zgłoszenie abandonu może nastąpić nie później niż w ciągu sześciu miesięcy od dnia, w którym ubezpieczający dowiedział się o okolicznościach uzasadniających abandon.

§ 3. W razie zabrania statku lub ładunku jako łup, zagarnięcia przez rozbójników morskich albo utraty posiadania statku lub ładunku z innych przyczyn, abandon nie może być zgłoszony przed upływem dwóch miesięcy od dnia otrzymania przez ubezpieczającego wiadomości o tych okolicznościach. W tych przypadkach sześciomiesięczny termin dla zgłoszenia abandonu biegnie od dnia w którym upłynął termin dwóch miesięcy.

§ 4. W razie zaginięcia bez wieści statku lub znajdującego się na nim ładunku termin dla zgłoszenia abandonu biegnie od dnia, w którym statek był spodziewany w najbliższym porcie, do którego go skierowano.

§ 5. W razie uznania statku za zaginiony bez wieści, stosownie do przepisów art. 33, statek i przewożone na nim, a nie uratowane ładunki uważa się za całkowicie stracone, a ubezpieczeni mogą domagać się od ubezpieczyciela odszkodowania za stratę całkowitą bez zgłaszania abandonu.

Art. 333 § 1. Ubezpieczający obowiązany jest przy zgłoszeniu abandonu zawiadomić ubezpieczyciela o ciężących na przedmiocie ubezpieczenia prawach rzeczowych oraz o odnoszących się do niego innych ubezpieczeniach, a także o wszelkich znanych mu ograniczeniach w rozporządzaniu przedmiotem ubezpieczenia.

§ 2. Ubezpieczyciel może uzależnić przyjęcie abandonu od dostarczenia mu danych dotyczących okoliczności wymienionych w § 1.

Art. 334 § 1. Ubezpieczyciel może odmówić przyjęcia abandonu, jeżeli zgłoszenie abandonu nie odpowiada wymaganiom określonym w artykułach poprzedzających.

§ 2. Ubezpieczyciel nie może odmówić przyjęcia abandonu po upływie trzydziestu dni od otrzymania zgłoszenia abandonu.

Art. 335 § 1. Prawa do przedmiotu ubezpieczenia przechodzą na ubezpieczyciela z chwilą złożenia przez niego oświadczenia, że przyjmuje abandon.

§ 2. Jeżeli ubezpieczyciel w terminie określonym w art. 334 § 2 niełoży oświadczenia, czy przyjmuje abandon, prawa do przedmiotu ubezpieczenia przechodzą na niego z upływem tego terminu.

Art. 336. Ubezpieczający, którego zgłoszenie abandonu nie odpowiada wymaganiom określonym w artykułach poprzedzających, zachowuje prawo do odszkodowania ubezpieczeniowego po udowodnieniu szkód rzeczywiście poniesionych.

Rozdział 4

Płatność odszkodowania ubezpieczeniowego

Art. 337 § 1. W razie zajścia szkody objętej ubezpieczeniem ubezpieczyciel może żądać od ubezpieczającego udzielenia mu wszelkich wiadomości oraz przedstawienia dokumentów i innych dowodów niezbędnych do ustalenia okoliczności wypadku, szkody i jej rozmiarów.

§ 2. Ubezpieczyciel może uzależnić wypłatę odszkodowania ubezpieczeniowego od zwrotu polisy, chyba że polisa była imienna.

Art. 338 § 1. Z chwilą zapłaty odszkodowania ubezpieczeniowego przechodzą na ubezpieczyciela - do wysokości zapłaconej przez niego sumy - wszelkie prawa przysługujące ubezpieczającemu do osób trzecich z tytułu wyrządzenia szkód, za które wypłacono odszkodowanie ubezpieczeniowe.

§ 2. Ubezpieczający obowiązany jest dostarczyć ubezpieczycielowi wszelkie wiadomości i dokumenty oraz dokonać czynności niezbędnych dla skutecznego dochodzenia praw przez ubezpieczyciela.

§ 3. Zrzeczenie się przez ubezpieczającego bez zgody ubezpieczyciela praw przysługujących mu do osób trzecich z tytułu poniesionych szkód zwalnia ubezpieczyciela w odpowiednim stosunku od obowiązku zapłaty odszkodowania ubezpieczeniowego.

Art. 339. Z zastrzeżeniem wyjątku przewidzianego w art. 330 § 4 ubezpieczyciel, który zapłacił odszkodowanie ubezpieczeniowe za stratę całkowitą w wysokości pełnej sumy ubezpieczenia, może żądać od ubezpieczającego przeniesienia na niego wszelkich praw do przedmiotu, ubezpieczenia; jeżeli jednak suma ubezpieczenia była niższa od wartości

ubezpieczenia, ubezpieczyciel może żądać przeniesienia praw tylko w odpowiednim stosunku.

TYTUŁ IX

POSTĘPOWANIE W SPRAWACH ZWIĄZANYCH Z OGRANICZENIEM ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA ROSZCZENIA MORSKIE I DOCHODZENIEM ROSZCZEŃ Z TYTUŁU SZKÓD SPOWODOWANYCH ZANIECZYSZCZENIEM PRZEZ STATKI

DZIAŁ I

Postępowanie w sprawach o ustanowienie funduszu ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie i jego podział

Art. 340 § 1. Postępowanie w sprawach o ustanowienie i podział funduszu ograniczenia odpowiedzialności, zwanego dalej "funduszem" podlega przepisom Kodeksu postępowania cywilnego o postępowaniu nieprocesowym, ze zmianami wynikającymi z przepisów niniejszego działu oraz Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności.

§ 2. W sprawach wymienionych w § 1 jest wyłącznie właściwy Sąd Okręgowy w Gdańsku.

Art. 341 § 1. Wniosek o wszczęcie postępowania może zgłosić osoba uprawniona do ograniczenia odpowiedzialności. Postępowanie wszczęte na wniosek osób mogących powołać się na to samo ograniczenie odpowiedzialności sąd połączy do wspólnego rozpoznania. W jednym wniosku można żądać ustanowienia dwóch funduszy dotyczących roszczeń z tego samego zdarzenia (art. 6 i 7 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności).

§ 2. Wniosek powinien odpowiadać ogólnym warunkom wniosku o wszczęcie postępowania, a ponadto stosownie do okoliczności zawierać:

- 1) nazwę statku, z którym wiąże się odpowiedzialność, jego port macierzysty oraz określenie stosunku wnioskodawcy do statku,
- 2) określenie zdarzenia, z którego wynikają roszczenia, i informacje o postępowaniach zmierzających do ustalenia przebiegu tego zdarzenia,
- 3) określenie rodzaju roszczeń i wierzycieli, na których zaspokojenie fundusz ma być przeznaczony, oraz informacje o znanych wnioskodawcy roszczeniach już dochodzonych przed sądem,
- 4) oświadczenie o gotowości ustanowienia funduszu, uzasadnienie jego wysokości, a także określenie sposobu jego ustanowienia.

§ 3. Do wniosku należy dołączyć wyciąg z rejestru okrętowego, obejmujący dane wpływające na wysokość funduszu.

Art. 342 § 1. Fundusz może być ustanowiony przez wpłacenie odpowiedniej sumy pieniężnej na oprocentowany rachunek bankowy, którego dysponentem jest sąd, lub przez akceptowane przez sąd zabezpieczenie wpłacenia tej kwoty przez bank lub zakład ubezpieczeń, mający siedzibę w Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 2. Na zgodny wniosek uczestników postępowania sąd może uznać za wystarczający inny sposób zabezpieczenia wpłacenia tej kwoty.

Art. 343 § 1. Po przeprowadzeniu rozprawy sąd wydaje postanowienie wstępne o prawie ustanowienia funduszu, określając wysokość i sposób jego ustanowienia, a także terminy wpłaty sum lub złożenia w określony sposób dokumentów zabezpieczenia.

§ 2. Jeżeli zachodzą okoliczności wyłączające ustanowienie funduszu, sąd odmówi jego ustanowienia. W razie sporu co do tych okoliczności, sąd może zawiesić postępowanie do czasu rozstrzygnięcia sporu w drodze procesu.

§ 3. Na żądanie wnioskodawcy sąd może, w celu zabezpieczenia, orzec o wstrzymaniu egzekucji prowadzonej dla zaspokojenia roszczenia objętego funduszem.

§ 4. Na postanowienie wstępne o prawie ustanowienia funduszu lub odmowę jego ustanowienia przysługuje apelacja. Na postanowienie w sprawie wstrzymania egzekucji przysługuje zażalenie.

Art. 344 §1. Po wypełnieniu przez wnioskodawcę obowiązków określonych w postanowieniu wydanym na podstawie art. 343 § 1 albo w razie niewypełnienia tych obowiązków w terminie określonym w tym postanowieniu, sąd po przeprowadzeniu rozprawy wydaje postanowienie o ustanowieniu funduszu i podjęciu postępowania działowego albo o odmowie ustanowienia funduszu.

§ 2. Na postanowienie w przedmiocie ustanowienia funduszu i podjęcia postępowania działowego lub o odmowie ustanowienia funduszu - przysługuje apelacja.

§ 3. Z chwilą uprawomocnienia się postanowienia o ustanowieniu funduszu i otwarciu postępowania działowego następują skutki, które prawo łączy z ustanowieniem funduszu (art. 13 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności).

§ 4. Po uprawomocnieniu się postanowienia o odmowie ustanowienia funduszu sąd orzeka o zwrocie sum lub zabezpieczeń złożonych przez wnioskodawcę na rzecz funduszu oraz uchyla postanowienie wydane na podstawie art. 343 § 3.

Art. 345 § 1. Po uprawomocnieniu się postanowienia o ustanowieniu funduszu i podjęciu postępowania działowego, sąd po wysłuchaniu uczestników powołuje biegłego - komisarza spośród osób posiadających odpowiednie kwalifikacje. Biegłym - komisarzem może być także osoba prawna.

§ 2. Obowiązkiem biegłego - komisarza jest przygotowanie projektu listy wierzytelności i planu podziału funduszu oraz pisemnego uzasadnienia tych dokumentów.

§ 3. Do biegłego - komisarza stosuje się przepisy Kodeksu postępowania cywilnego o biegłym. Jest on jednak upoważniony do samodzielnego doręczania, za pokwitowaniem, listami poleconymi lub za pośrednictwem sądu pism uczestnikom postępowania, wzywania ich w ten sam sposób do składania niezbędnych wyjaśnień i oświadczeń na piśmie oraz ich protokolowania. W razie niezbędnej potrzeby ustalenia okoliczności, które są między uczestnikami sporne, na wniosek biegłego - komisarza sąd przeprowadzi stosowne postępowanie dowodowe.

§ 4. Sąd może powierzyć biegłemu - komisarzowi zarządzanie kwotami, z których ustanowiono fundusz. Do zarządu stosuje się odpowiednio przepisy o zarządzie nieruchomości w postępowaniu egzekucyjnym. Dochód uzyskany z zarządu funduszem jest do niego doliczany.

§ 5. W razie ujawnienia się, w toku przygotowania projektu listy wierzytelności i planu podziału funduszu, sporu między uczestnikami co do istnienia lub wysokości zgłoszonego roszczenia, sąd po przeprowadzeniu rozprawy może orzec o skierowaniu zainteresowanego uczestnika na drogę procesu oraz o wyłączeniu w planie podziału sumy potrzebnej na zaspokojenie roszczenia po rozstrzygnięciu tego sporu.

Art. 346 § 1. Sąd zarządza podanie do publicznej wiadomości informacji o ustanowieniu funduszu i otwarciu postępowania działowego oraz wzywa zainteresowanych, aby zgłosili swe roszczenia w terminie 6 miesięcy od opublikowania wezwania. W wezwaniu należy zamieścić pouczenie o skutkach niezgłoszenia roszczenia w terminie.

§ 2. Ogłoszenie powinno być opublikowane w piśmie ukazującym się w siedzibie sądu i w jednym piśmie poczytnym na całym obszarze państwa. Może ono być podane do wiadomości także w inny sposób, dostosowany do zdarzenia, które stanowi podstawę roszczeń.

§ 3. W przypadku gdy zainteresowanymi w uczestnictwie w postępowaniu działowym mogą być, w znacznej mierze, osoby mające miejsce zamieszkania lub siedzibę w innych państwach, sąd doręcza tekst ogłoszenia przedstawicielstwom dyplomatycznym lub konsularnym tych państw w Rzeczypospolitej Polskiej, z prośbą o podanie tego ogłoszenia do publicznej wiadomości w tych państwach. Koszty tego ogłoszenia ponosi wnioskodawca.

§ 4. Sąd może odstąpić od ogłoszenia, jeżeli jest oczywiste, że wszyscy wierzyciele zgłosili już swe roszczenia.

§ 5. Roszczenia nie zgłoszone w terminie nie będą uwzględnione w liście wierzytelności i planie podziału. Sąd na wniosek zgłaszającego po terminie, jednak nie później niż do zatwierdzenia planu podziału, może z usprawiedliwionych przyczyn przywrócić termin do zgłoszenia; przepisy art. 168 - 172 Kodeksu postępowania cywilnego stosuje się odpowiednio.

§ 6. Zgłoszenie roszczenia przerywa bieg przedawnienia. W razie skierowania przez sąd zainteresowanego uczestnika na drogę procesu cywilnego, termin przedawnienia dla tego roszczenia biegnie na nowo od dnia uprawomocnienia się orzeczenia w tej sprawie.

§ 7. Wierzyciel zgłaszający swe roszczenie po ustanowieniu funduszu może żądać zmiany prawomocnego postanowienia o ustanowieniu funduszu, jeżeli jest to niezbędne do ochrony jego praw. Postanowienie w przedmiocie zmiany sąd wydaje po przeprowadzeniu rozprawy; na postanowienie przysługuje apelacja.

Art. 347 § 1. Po upływie terminu do zgłoszeń, jeżeli był on wyznaczony, biegły - komisarz sporządza projekt listy wierzytelności i planu podziału funduszu. Po wstępnym sprawdzeniu sąd zarządza ich doręczenie uczestnikom i wzywa ich do zgłoszenia, w ciągu miesiąca, uwag i zarzutów na piśmie. W planie podziału uwzględnia się również sumy roszczeń spornych, co do których nie zapadło jeszcze prawomocne rozstrzygnięcie.

§ 2. Jeżeli uwag lub zarzutów nie zgłoszono, sąd zatwierdza listę wierzytelności i plan podziału na posiedzeniu niejawnym. Dla rozpoznania zgłoszonych uwag lub zarzutów sąd wyznacza rozprawę. W razie potrzeby sąd może polecić biegłemu - komisarzowi wprowadzenie zmian do listy wierzytelności i planu podziału. Zatwierdzenie zmienionej listy wierzytelności i planu podziału następuje po przeprowadzeniu rozprawy.

§ 3. Jeżeli ujawni się spór o zasadność lub wysokość roszczenia włączonego do listy wierzytelności i planu podziału, sąd stosuje odpowiednio art. 345 § 5.

§ 4. Na postanowienie zatwierdzające listę wierzytelności i plan podziału przysługuje apelacja. Apelację złożyć może również wierzyciel nie uczestniczący dotąd w postępowaniu, jeżeli zgłosi równocześnie swe roszczenie, a istnieją podstawy do przywrócenia mu terminu do zgłoszenia roszczenia.

Art. 348 § 1. Zatwierdzony prawomocnym postanowieniem plan podziału funduszu ma moc tytułu egzekucyjnego i stanowi podstawę do dokonania wypłat z funduszu; w razie potrzeby sąd nadaje mu klauzulę wykonalności.

§ 2. Sąd może powierzyć dokonanie wypłat biegłemu - komisarzowi, który jest obowiązany złożyć sądowi sprawozdanie.

§ 3. Sumy wydzielone na zaspokojenie roszczeń spornych przekazuje się do depozytu sądowego. Jeżeli po uprawomocnieniu się planu podziału zgłoszą się inni wierzyciele, którzy nie uczestniczyli dotąd w postępowaniu, a po zaspokojeniu roszczeń objętych planem podziału fundusz nie został wyczerpany, sąd zarządzi sporządzenie dodatkowej listy wierzytelności i dodatkowego planu podziału przepis art. 347 stosuje się odpowiednio.

§ 4. Po zakończeniu postępowania działowego sąd umarza postępowanie. W postanowieniu o umorzeniu postępowania sąd orzeka także o zwrocie wnioskodawcy nie wykorzystanej części funduszu; na postanowienie przysługuje zażalenie.

Art. 349 § 1. Sąd przyznaje biegłemu - komisarzowi stosowne wynagrodzenie.

§ 2. W toku postępowania sąd może zarządzić wpłacenie przez wnioskodawcę zaliczki na poczet wynagrodzenia i wydatków biegłego - komisarza.

Art. 350. Wznowienie postępowania, przewidziane w art. 524 § 2 Kodeksu postępowania cywilnego, jest dopuszczalne tylko pod warunkiem wykazania, że zainteresowany bez swej winy nie mógł uczestniczyć w postępowaniu.

Art. 351. Koszty postępowania o ustanowienie i o podział funduszu ponosi wnioskodawca. Na pokrycie tych kosztów wnioskodawca wpłaca ustaloną przez sąd zaliczkę, niezależnie od ustanawianego funduszu.

DZIAŁ II

Postępowanie w sprawach roszczeń i ograniczenia odpowiedzialności z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki

Art. 352. W sprawach o roszczenia odszkodowawcze dochodzone na podstawie przepisów tytułu VII działu III jest wyłącznie właściwy Sąd Okręgowy w Gdańsku.

Art. 353 § 1. W odniesieniu do roszczeń dochodzonych na podstawie przepisów tytułu VII działu III rozdziału 2 właściciel statku lub osoba dająca zabezpieczenie finansowe jego odpowiedzialności może skorzystać z ograniczenia odpowiedzialności, jeżeli w postępowaniu sądowym zostanie ustanowiony fundusz ograniczenia odpowiedzialności, zgodnie z art. V Konwencji o odpowiedzialności cywilnej.

§ 2. Właściciel statku lub osoba dająca zabezpieczenie finansowe ponosi koszty procesu związanego z dochodzeniem roszczenia podlegającego ograniczeniu i odpowiada za odsetki od tego roszczenia ponad granice odpowiedzialności, określoną zgodnie z Konwencją o odpowiedzialności cywilnej; jednakże jeżeli fundusz ograniczenia odpowiedzialności zostanie utworzony przez złożenie do dyspozycji sądu odpowiedniej sumy pieniężnej, to składający nie odpowiada za odsetki powstałe po złożeniu tej sumy.

§ 3. Do postępowania w sprawach o ustanowienie funduszu ograniczenia odpowiedzialności na podstawie Konwencji o odpowiedzialności cywilnej i o podział tego funduszu stosuje się odpowiednio przepisy działu I niniejszego tytułu.

Art. 354. Na wniosek osoby tworzącej fundusz lub każdego z wierzycieli sąd wezwie do udziału w postępowaniu Międzynarodowy Fundusz.

Art. 355 § 1. Orzeczenia wydane na podstawie Konwencji o odpowiedzialności cywilnej są wykonalne w Rzeczypospolitej Polskiej (art. X Konwencji o odpowiedzialności cywilnej), przy zastosowaniu odpowiednich przepisów Kodeksu postępowania cywilnego.

§ 2. Do wniosku o nadanie klauzuli wykonalności należy dołączyć:

1) oryginał orzeczenia lub urzędowo poświadczony odpis orzeczenia, a także poświadczony w ten sam sposób tłumaczenie na język polski,

2) oświadczenie właściwych organów państwa siedziby sądu, który wydał orzeczenie, że zostało ono wydane na podstawie Konwencji o odpowiedzialności cywilnej oraz że jest ono wykonalne w tym państwie.

§ 3. Przepisy § 1 i 2 stosuje się odpowiednio do orzeczeń wydanych na podstawie Międzynarodowej konwencji o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami.

TYTUŁ X

PRZEPISY KOLIZYJNE

Art. 356 § 1. Prawa rzeczowe na statku, podlegają prawu państwa jego bandery.

§ 2. Prawa rzeczowe na statku wpisane w stałym rejestrze statku podlegają prawu państwa tego rejestru.

§ 3. Prawa rzeczowe na statku w budowie podlegają prawu państwa, w którym statek jest budowany.

§ 4. Do przywilejów na statku stosuje się prawo państwa, w którym dochodzone jest przed sądem roszczenie o zaspokojenie wierzytelności zabezpieczonej przywilejem.

Art. 357. Do stosunków prawnych ze zdarzeń, które nastąpiły na statku znajdującym się poza terytorium państwa nadbrzeżnego, stosuje się prawo bandery.

Art. 358 § 1. Do zobowiązań z awarii wspólnej stosuje się prawo obowiązujące w miejscu, w którym po awarii wspólnej zakończono podróż.

§ 2. Jeżeli wszystkie strony zainteresowane w awarii wspólnej są przynależności polskiej, stosuje się prawo polskie.

Art. 359 § 1. Do roszczeń o wynagrodzenie szkody wynikłej ze zderzenia statków na morskich wodach wewnętrznych lub morzu terytorialnym stosuje się prawo państwa nadbrzeżnego; jeżeli zderzenie nastąpiło na pełnym morzu, stosuje się prawo sądu, który spór rozpoznaje. W razie jednak zderzenia statków podnoszących tę samą banderę stosuje się prawo tej bandery bez względu na to, na jakich wodach zderzenie nastąpiło.

§ 2. Do roszczeń o wynagrodzenie za ratownictwo udzielone na wodach wewnętrznych lub morzu terytorialnym stosuje się prawo państwa nadbrzeżnego. Do roszczeń o wynagrodzenie za ratownictwo udzielone na pełnym morzu stosuje się prawo sądu, który spór rozpoznaje. Jeżeli jednak zarówno statek ratowany, jak i statek ratujący podnoszą tę samą banderę, stosuje się prawo tej bandery bez względu na to, na jakich wodach ratownictwo nastąpiło.

§ 3. Do podziału wynagrodzenia pomiędzy armatora oraz kapitana i innych członków załogi stosuje się prawo bandery statku ratującego.

Art. 360 § 1. Strony mogą w umowie określić prawo właściwe dla ich stosunku prawnego związanego z żeglugą morską.

§ 2. Jeżeli stosunek prawny według ustawy lub umowy podlega obcemu prawu, należy je w Rzeczypospolitej Polskiej stosować, chyba że jego stosowanie miałyby skutki sprzeczne z podstawowymi zasadami porządku prawnego Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 361. Ustawa wchodzi w życie w terminie i na zasadach określonych ustawą Przepisy wprowadzające ustawę Kodeks morski.

Uzasadnienie

I. Projekt nowego Kodeksu morskiego jest wynikiem prac Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego, których zadaniem było zreformowanie całości ustawodawstwa morskiego. Uchwalenie nowego Kodeksu morskiego stanowiłoby więc zakończenie zasadniczych prac nad reformą polskiego prawa morskiego na obecnym etapie jego rozwoju. W założeniu przeprowadzanej reformy prawa morskiego przyjęto, że będzie ona realizowana stopniowo, przy uwzględnieniu najpilniejszych potrzeb natury społecznej i gospodarczej oraz naszych stosunków międzynarodowych w zakresie spraw regulowanych prawem morskim. Dotyczyło to również materii regulowanej Kodeksem morskim. W związku z tymi ustawami z 4.I.1991 r. (Dz.U. Nr 16, poz. 73) i z 9.XI.1995 r. (Dz.U. z 1966 r. Nr 6, poz. 39) wprowadzono do Kodeksu morskiego z 1961 r. (tekst jednolity z 1986 r., Nr 12, poz. 112) obszerne zmiany. Przeprowadzane zmiany w strukturze ustawodawstwa morskiego, mające na celu jego zbliżenie do ustawodawstwa morskiego państw Zachodniej Europy, wymagały jednak dalszych zmian w Kodeksie morskim, a w szczególności usunięcia z niego, przynajmniej w części, uregulowań o charakterze publicznoprawnym. Niezbędne stały się również zmiany w istniejącym układzie Kodeksu morskiego i podziału regulowanej nim materii, a tym samym ujęcie jej w nowej kodyfikacji. Odpowiada to zresztą w pełni przyjętym założeniom reformy prawa morskiego.

II. Projekt nowego Kodeksu morskiego ogólnie opiera się na obowiązującym Kodeksie morskim z 1961 r., który w sposób zadowalający służył polskiej gospodarce morskiej przez 36 lat. Nie jest to więc jakaś zupełnie nowa koncepcja legislacyjna. Projektowane zmiany w układzie kodeksu oraz zakresie i podziale regulowanej nim materii są jednak istotne i daleko idące, a w szczególności:

1) w miejsce dotychczasowych „Przepisów wstępnych” wprowadza się tytuł I „Przepisy ogólne”, który nie obejmuje już przepisów kolizyjnych, ze względu na ich oczywiście odrębny od norm merytorycznych charakter. Przepisy kolizyjne zamieszczono w tytule X w końcowej części projektu nowego Kodeksu;

2) dotychczasowy tytuł I „Statek morski” stał się tytułem II o znacznie ograniczonej treści. Obejmuje tylko działy dotyczące polskiej przynależności statku, rejestru okrętowego, pomiaru statku i dokumentów statku (a więc identyfikacji statku).

Uregulowanie tych kwestii ma tak aspekt publicznoprawny, jak i prywatnoprawny (zwłaszcza gdy chodzi o funkcje rejestru okrętowego). Natomiast regulowane dotychczas w tym tytule, zresztą w sposób wysoce niedostateczny, zagadnienie bezpieczeństwa żeglugi ma uregulować ustawa o bezpieczeństwie morskim, a przepisy karne (sankcje za naruszenie przepisów dotyczących porządku i bezpieczeństwa żeglugi) zostaną przeniesione do ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej. Dział II dotychczasowego tytułu I, dotyczący praw rzeczowych na statku, staje się w projekcie odrębnym tytułem IV;

3) Dotychczasowy tytuł II „Armator” (zawierający przepisy szczegółowe wobec uchylenia przepisów o ograniczonej odpowiedzialności armatora) nie występuje już w projekcie nowego Kodeksu. Definicja armatora zawarta jest w nowych przepisach ogólnych (tytuł I), a jego odpowiedzialność podlega zasadom ogólnym regulowanym prawem cywilnym, z wyjątkiem sytuacji szczególnych regulowanym prawem morskim (np. zderzenie statków, zanieczyszczenie morza);

4) Dotychczasowy tytuł III „Kapitan statku” pozostaje w projekcie nowego Kodeksu również jako tytuł III. Projekt wprowadza jednak podział regulowanej w tym tytule materii, uwzględniający różne funkcje kapitana statku;

5) Przed dotychczasowym tytułem IV „Umowy” projekt nowego Kodeksu wprowadza dwa nowe tytuły: tytuł IV „Prawa rzeczowe” i tytuł V „Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie” obejmujący treść dotychczasowego tytułu VII (jednak z wyłączeniem przepisów procesowych zamieszczonych w IX tytule projektu). Natomiast dotychczasowy tytuł IV „Umowy” pozostaje jako tytuł VI z niewiele zmienioną treścią - uzupełniony zostaje jednak o ratownictwo morskie, przeniesione z dotychczasowego tytułu V „Wypadki morskie” ze względu na umowny charakter tej instytucji. Ten nowy tytuł VI „Umowy” otrzymał jednak w porównaniu z dotychczasowym tytułem IV zmieniony podział wewnętrzny. Każda z występujących w nim instytucji umownych uregulowana jest w odrębnym dziale (tytuł składa się z ośmiu działów), ale jedynie treść najobszerniejszego działu dotyczącego przewozu ładunku podzielona została na 9 rozdziałów;

6) Dotychczasowy tytuł V „Wypadki morskie” w projekcie nowego Kodeksu staje się tytułem VII. Jego dotychczasowy dział III „Ratownictwo morskie” zostaje przeniesiony do nowego tytułu VI, natomiast treść dotychczasowego tytułu VIII „Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną zanieczyszczeniem ze statków” zostaje przeniesiona do nowego tytułu VII jako jego dział III „Zanieczyszczenie ze statków”, a

więc jako wypadek morski wymagający - z punktu widzenia odpowiedzialności za spowodowaną nim szkodę - uregulowania szczególnego;

7) Dotychczasowy tytuł VI „Ubezpieczenie morskie” pozostaje bez większych zmian jako tytuł VIII.

Według projektu nowy Kodeks morski ma liczyć 361 artykułów ujętych w 10 tytułach. Obecnie obowiązujący Kodeks morski liczy 348 artykułów, ujętych w 8 tytułach. Projekt nowego Kodeksu zawiera więc o 13 artykułów więcej niż Kodeks obowiązujący, mimo znacznego ograniczenia regulowanej w tymże projekcie materii publicznoprawnej. Świadczy to o istotnym poszerzeniu w projekcie Kodeksu uregulowań o charakterze prywatnoprawnym.

III. Projekt nowego Kodeksu morskiego uwzględnia zmiany wprowadzone do Kodeksu morskiego z 1961 r. trzema dużymi nowelizacjami:

1) z 10.IV.1986 r. - w zakresie dostosowania przepisów kodeksu o umowie przewozu ładunku do tzw. „Reguł Visby”,

2) z 4.I.1991 r.,

3) z 9.XI.1995 r.

W stosunku do tak znowelizowanej treści Kodeksu morskiego z 1961 r. obszerniejsze zmiany merytoryczne wprowadzone zostały tylko w niektórych częściach projektu nowego kodeksu, a w szczególności:

1) W tytule I „Przepisy ogólne” novum jest art. 9 dopuszczający umowne przedłużenie terminów przedawnienia roszczeń (dotychczas przewidywał to tylko art. 103 § 2 K.m. dotyczący roszczeń z konosamentu). W praktyce obrotu morskiego umowne przedłużanie stosunkowo krótkich terminów przedawnienia stosowane jest powszechnie, również w praktyce polskich podmiotów gospodarczych mimo sprzeczności takiej praktyki z prawem (art. 119 K.c.). Ponadto przepisy ogólne zawierają obecnie oprócz definicji statku morskiego również definicję armatora, jako centralnej postaci prawa morskiego (art. 8). Treść jej nie została zmieniona w porównaniu z obowiązującym art. 75 K.m.

2) W tytule II „Statek morski” przepisy dotyczące przynależności polskiej statku i rejestru okrętowego (dział I, II), określone nowelą z 9.XI.1995 r., przejęte zostały bez zmian. Nowe - w stosunku do przepisów K.m. z 1961 r. - jest uregulowanie

dotyczące pomiaru statku (dział III), oparte na Konwencji z 1969 r. Bez istotnych zmian utrzymane zostają przepisy dotyczące dokumentów statku (dział IV).

3) W tytule III „Kapitan statku” nie wprowadzono istotnych zmian merytorycznych. Wprowadzono natomiast inne uszeregowanie przepisów i ich właściwy podział.

4) W tytule IV „Prawa rzeczowe” istotne zmiany wprowadzono w dziale II „Zastaw na statku”. Mianowicie przepisy dotyczące hipoteki morskiej (art. 77-84 projektu) przewidujące zaspokojenie wierzyciela hipotecznego w drodze sądowego postępowania egzekucyjnego, uzupełnione zostały przepisami (art. 85-88 projektu) dopuszczającymi ustanowienie hipoteki morskiej o charakterze zbliżonym do mortgage, gdyż przewidującymi zaspokojenie wierzyciela hipotecznego w drodze przejęcia posiadania obciążonego hipoteką statku, łącznie z upoważnieniem do jego sprzedaży. Przepisy te mają ułatwić polskim przedsiębiorstwom żegludowym korzystanie z kredytów zabezpieczonych hipoteką morską ustanowioną według prawa polskiego. Dotychczas obowiązujące przepisy polskiego prawa morskiego dotyczące hipoteki morskiej, które przewidywały zaspokojenie wierzyciela hipotecznego tylko w drodze sądowego postępowania egzekucyjnego, były krytykowane przez banki (zwłaszcza zagraniczne), jako niedostatecznie zabezpieczające interes kredytodawcy.

W dziale III „Przywileje na statku” istotną zmianę wprowadzono w art. 91 § 2 projektu, dopuszczając skierowanie powództwa o zaspokojenie wierzyciela z przedmiotu obciążonego przywilejem tak przeciwko właścicielowi statku, jak i jego armatorowi, a więc jego aktualnemu posiadaczowi. W stosunkach żegludowych są to najczęściej różne osoby i przepis tego rodzaju znacznie ułatwi wierzycielowi uprzywilejowanemu korzystanie z ustawowego prawa zastawu, zwłaszcza w sytuacjach kiedy właściciel statku, nie będący dłużnikiem osobistym, ma siedzibę za granicą lub istnieją trudności w ustaleniu, kto jest właścicielem statku.

5) Tytuł V „Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie” zawiera przepisy przeniesione bez zmian z dotychczasowego tytułu VII, działu I, a więc zawierają prawno-materialne uregulowanie nowej instytucji prawa morskiego, wprowadzonej do Kodeksu morskiego ustawą nowelizacyjną z 4.I.1991 r. Ponieważ stosują się tak do zobowiązań umownych jak i pozaumownych, zamieszczenie ich w tym miejscu projektu było uzasadnione. Natomiast prawno-procesowe uregulowanie ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie, a w szczególności przepisy

dotyczące tworzenia funduszu ograniczonej odpowiedzialności, zawarte w dotychczasowym tytule VII, dziale II, przeniesione zostały do tytułu IX projektu, który zawiera szczególne uregulowania prawno-procesowe.

6) W tytule VI „Umowy” przepisy dotyczące umowy przewozu ładunku, zawarte w dotychczasowym tytule IV, dziale I, zostały powtórzone bez istotnych zmian. Były one nowelizowane w 1986 r. i od tego czasu obowiązujące Polskę uregulowania międzynarodowe nie uległy zmianie. Bez istotnych zmian przejęte zostały również z obowiązującego Kodeksu morskiego przepisy dotyczące przewozu pasażerów, czarteru na czas, usług agencyjnych, maklerskich i holowniczych. Natomiast dział VII „Usługi pilotowe” zawiera częściowo nowe uregulowanie usług pilotowych, łącznie z organizacją świadczenia tych usług. Proponowane rozwiązania przyjęte zostały po dłuższych dyskusjach na posiedzeniach Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego, w których uczestniczyli przedstawiciele organizacji pilotowych; stanowią one próbę kompromisowego rozwiązania ujawnionych w tych dyskusjach sprzeczności interesów.

Uregulowanie ratownictwa morskiego, zawarte w dziale VIII tytułu VI, stanowi adaptację dotychczas obowiązujących przepisów Kodeksu morskiego (art. 232-250) do postanowień Konwencji o ratownictwie z 1989 r., która już weszła w życie. Należy oczekiwać ratyfikowania tej konwencji przez Polskę w najbliższym czasie.

7) Tytuł VII „Wypadki morskie” obejmuje przepisy dotyczące awarii wspólnej i zderzenia statków przejęte bez zmian z tytułu V obowiązującego Kodeksu oraz przepisy dotyczące odpowiedzialności i odszkodowania za zanieczyszczenia ze statków przejęte z tytułu VIII obowiązującego Kodeksu. Ponadto w dziale IV tego tytułu uregulowana została sytuacja mienia zatopionego lub znalezionego przez przejęcie z niewielkimi zmianami przepisów obowiązującego Kodeksu dotyczących wydobywania mienia z morza (art. 252-261).

8) Tytuł VIII „Ubezpieczenie morskie” zawiera tylko niewielkie zmiany merytoryczne w stosunku do przepisów aktualnie obowiązujących. W szczególności art. 304 § 1-3 zawiera nowe uregulowanie ubezpieczenia podwójnego lub wielokrotnego, nakładające na ubezpieczającego obowiązek ujawnienia (jeżeli zawarł je świadomie) oraz przewidujące sankcje za umyślne jego zatajenie, co ma przeciwdziałać zawieraniu takiego ubezpieczenia w celach spekulacyjnych. Ponadto art. 311 projektu ma na celu wyjaśnienie wątpliwości interpretacyjnych dotyczących obowiązujących przepisów o przeniesieniu praw z umowy ubezpieczenia.

Dotychczasowe uregulowanie ubezpieczenia morskiego nie nasuwało w praktyce istotnych zastrzeżeń - zwłaszcza że jest to uregulowanie o charakterze względnie obowiązującym. Prawo regulujące ubezpieczenie morskie powinno być - w niezbędnym zakresie - zsynchronizowane z powszechnym prawem ubezpieczeniowym. Przeprowadzana obecnie reforma powszechnego prawa ubezpieczeniowego nie objęła jednak - jak dotąd - jego prywatno-prawnej części, a obowiązujące przepisy Kodeksu cywilnego o umowie ubezpieczenia wyraźnie wyłączają ich stosowanie do ubezpieczeń morskich (art. 820). Na obecnym etapie reformowania prawa uregulowanie umowy ubezpieczenia w Kodeksie morskim pozostaje więc uregulowaniem samodzielnym.

9) Tytuł IX obejmuje szczególne przepisy procesowe dotyczące ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie i dochodzenia roszczeń z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki. Wyłączenie przepisów procesowych do osobnego tytułu odpowiada przyjętej systematyce projektu nowego Kodeksu morskiego. Wprowadzone w tych przepisach zmiany wynikają z potrzeby dostosowania ich do zmian w procedurze cywilnej.

10) W tytule X zawarte są przepisy kolizyjne przeniesione z dotychczasowych przepisów wstępnego obowiązującego Kodeksu morskiego. Istotną zmianę w porównaniu z brzmieniem dotychczasowego art. 8 Kodeksu wprowadza art. 357 projektu. Zgodnie z jego brzmieniem prawo bandery ma zastosowanie do stosunków prawnych, które nastąpiły na statku znajdującym się poza terytorium państwa nadbrzeżnego - a więc również w wyłącznej strefie ekonomicznej - a nie tylko na morzu pełnym.

11) Projekt nowego Kodeksu morskiego nie zawiera przepisów przejściowych i końcowych. Podobnie jak w przypadku Kodeksu morskiego z 1961 r. przepisy te będą zawarte w odrębnej ustawie o przepisach wprowadzających Kodeks morski, która uchyli odpowiednią ustawę z 1961 r.

Prawo morskie jest prawem z natury swojej tradycyjnym, nie sprzyjającym zmianom, które reguluje stosunki o charakterze międzynarodowym - i to o zasięgu globalnym. Przepisy Kodeksu morskiego z 1961 r. były dostosowane - w zakresie niezbędnym w okresie gdy kodeks ten był uchwalany - do obrotu międzynarodowego. W związku z tym w projekcie nowego Kodeksu morskiego utrzymane zostały w mocy te przepisy kodeksu obowiązującego, w odniesieniu do których ze strony praktyki

obrotu morskiego nie były zgłaszane uwagi i zastrzeżenia, zasługujące na uwzględnienie.

Uchwalenie nowego Kodeksu morskiego nie spowoduje dodatkowych obciążeń dla Skarbu Państwa.

Treść proponowanych przepisów nie narusza zobowiązań Polski wynikających z traktatu o stowarzyszeniu z Wspólnotą Europejską i państwami członkowskimi.

Projekt jest ściśle związany z przygotowaniem do członkostwa w Unii Europejskiej. W szczególności reguluje on materię zawartą w:

- Rozporządzeniu Rady /EWG/ nr 613/91 z dnia 4 marca 1991 r. w sprawie przenoszenia statków z rejestru do rejestru w ramach krajów Wspólnoty (Tytuł II Kodeksu morskiego - statek morski),
- Rozporządzeniu Rady /EWG/ nr 3577/92 stosując zasadę usług w transporcie morskim na zasadach państw członkowskich - kabotaż morski (Tytuł VI Kodeksu morskiego - umowy).

Przyjęte w projekcie uregulowania dotyczące kabotażu oraz rejestru okrętowego nie mogą być obecnie analogiczne do rozwiązań przyjętych w prawie Unii Europejskiej. Wiąże się to z faktem, iż Polska nie jest jeszcze członkiem UE. Zasada wzajemności obowiązująca w krajach Wspólnoty Europejskiej nie byłaby respektowana z chwilą, gdyby Polska udostępniła wykonywanie kabotażu tym krajom, ponieważ sama dostępu do wykonywania kabotażu na terenie krajów Wspólnoty nie otrzyma, co spowodowałoby dyskryminację polskich przewoźników. Z chwilą akcesji RP do Wspólnoty Europejskiej prawo UE stanie się wewnętrznym prawem Polski i przyjęte w nowym Kodeksie morskim uregulowania tych kwestii, odmienne od uregulowań obowiązujących w UE, zostaną tym samym wyeliminowane.



**SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ**

Jacek Saryusz-Wolski
Sekretarz Stanu

Sekr.Min.JSW / 124 / 2000 /DHP-dw

Warszawa, 15.05.2000

**Pan
Aleksander Proksa
Sekretarz Rady Ministrów**

W związku z przedłożonymi projektami ustaw:

- ustawy - Kodeks morski (pismo nr RM-10-55-00,)
 - ustawy - Przepisy wprowadzające ustawę Kodeks morski (pismo nr RM-10-56-00,)
- uprzejmie informuję, że opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej została wydana przez p.o. Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Ministra Pawła Sameckiego pismem z dnia 2 listopada 1999 r. (pismo nr Sekr. Min.PS/2837/99/DHP-dw).

Zmiany wprowadzone do projektów nie zmieniają konkluzji opinii.

W załączeniu przekazuję kopię opinii.

Z poważaniem,

Do uprzejmej wiadomości:

Pan Tadeusz Syryjczyk
Minister Transportu i Gospodarki Morskiej

KOMITET INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ

p.o. SEKRETARZA

Paweł Samecki

Sekr. Min. PS / 2857 / 199 / DHP - dw

Warszawa, 02 LIS. 1999

Pani
Teresa Karczmarek
Sekretarz Komitetu Społecznego
Rady Ministrów

Opinia o zgodności projektu ustawy Kodeks morski i ustawy Przepisy wprowadzające ustawę Kodeks morski, z prawem Unii Europejskiej, wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494, wyrażona przez p. o. Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Pawła Sameckiego działającego z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

Szanowna Pani Dyrektor,

W związku z przedłożonym projektem ustawy Kodeks morski i ustawy Przepisy wprowadzające ustawę Kodeks morski (pismo nr KSRM-10-55-99), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

1. Przedstawiony do zaopiniowania projekt ustawy Kodeks morski reguluje stosunki prawne związane z żeglugą morską. Kodeks morski składa się z ośmiu tytułów regulujących między innymi problematykę dotyczącą statków morskich, polskiej przynależności statku, rejestru okrętowego, pomiaru statku, zakresu uprawnień kapitana statku, praw rzeczowych na statku, ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie, umów: przewozu ładunku, przewozu pasażerów, usług agencyjnych, maklerskich, holowniczych i pilotowych, ratownictwa morskiego, wypadków morskich, zanieczyszczenia ze statków, ubezpieczeń morskich, postępowania w sprawach związanych z ograniczeniem

odpowiedzialności za roszczenia morskie i dochodzeniem roszczeń z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki.

Projektowana ustawa Kodeks morski ma charakter systemowy. Przepisy projektu mają dość ogólny charakter a regulacje zagadnień szczegółowych zostały przeniesione na poziom innych ustaw i rozporządzeń wykonawczych. Projektowana ustawa daje priorytet umowom międzynarodowym ratyfikowanym przez Rzeczypospolitą Polską a przy wykładni i stosowaniu przepisów Kodeksu morskiego opartych na postanowieniach umów międzynarodowych, których Rzeczypospolita Polska jest stroną, bądź inkorporujących postanowienia takich umów należy uwzględnić potrzebę dążenia do jednolitości prawa morskiego w skali międzynarodowej (art. 2 i 3 projektowanej ustawy).

II. Żegluga morska jest dziedziną, która bardzo wcześnie została uregulowana przez przepisy prawa międzynarodowego. Istnieje szereg konwencji międzynarodowych regulujących poszczególne aspekty związane z żeglugą morską, których sygnatariuszami jest większość Państw Członkowskich. W związku z tym w prawie Unii Europejskiej jest stosunkowo niewiele przepisów, które zajmują się zagadnieniami dotyczącymi żeglugi morskiej. Wykonywanie żeglugi zgodne jest bowiem z wieloletnią praktyką międzynarodową w tym zakresie (wyjątek tworzą, między innymi, przewozy kabotażowe) wynikającą z zasad Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO (International Maritime Organization).

III. Zgodnie z art. 80 Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską postanowienia dotyczące polityki transportowej stosuje się do transportu kolejowego, drogowego oraz śródlądowego. Jeśli chodzi zaś o żeglugę morską to Rada Ministrów rozstrzyga w jakim zakresie i w jakim trybie mogą być wydane przepisy w tej dziedzinie. Na podstawie tego upoważnienia wydano rozporządzenia i dyrektywy regulujące problematykę dotyczącą swobody w zakładaniu przedsiębiorstw żeglugowych i świadczenia usług, kabotażu, rejestracji statków, wolnej konkurencji, zatrudnienia na statkach, transferu płatności za usługi morskie, ochrony zasobów rybnych i gospodarowania tymi zasobami, organizacji rynku rybnego oraz bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego. Akty prawa wspólnotowego w dziedzinie prawa morskiego dotyczą więc przede wszystkim stosunków między państwem i jego organami a podmiotami prowadzącymi działalność morską. Mają one głównie charakter norm prawa publicznego.

IV. W prawie Unii Europejskiej zagadnienia będące przedmiotem projektowanej ustawy Kodeks morski są uregulowane w Rozporządzeniu Rady 3577/92/EWG z 7 grudnia 1992 r. w sprawie stosowania zasady swobody świadczenia usług w odniesieniu do transportu morskiego pomiędzy portami Państwa Członkowskiego (kabotażu morskiego) (Dz. Urz. WE nr L 364, 12.12.1992) oraz w Rozporządzeniu Rady 613/91/EWG z dnia 4 marca 1991 dotyczącym transferu statków z jednego do drugiego rejestru w ramach Wspólnoty (Dz. Urz. WE nr L 68, 15.03.15).

V. Rozporządzenie Rady 3577/92/EWG z 7 grudnia 1992 r. w sprawie stosowania zasady swobody świadczenia usług w odniesieniu do transportu morskiego pomiędzy portami Państwa Członkowskiego (kabotażu morskiego) przyznaje armatorom innych Państw Członkowskich wolność oferowania usług kabotażu morskiego na terenie innego Państwa Członkowskiego Unii Europejskiej.

Zgodnie z art. 1 Rozporządzenia Rady 3577/92/EWG zasada swobody świadczenia usług w odniesieniu do transportu morskiego pomiędzy portami Państwa Członkowskiego (kabotażu morskiego) ma zastosowanie do „wspólnotowych” armatorów statków, których statki są zarejestrowane i pływają pod banderą Państwa Członkowskiego, pod warunkiem, że statki te spełniają wszystkie warunki do wykonywania kabotażu w danym Państwie Członkowskim. Zasada ta dotyczy również statków, które zarejestrowane będą w Euros, jeżeli rejestr ten zostanie zatwierdzony przez Komisję. (Euros - Europejski rejestr statków - ma być rejestrem statków Wspólnoty (Community Ship Register). Jego podstawowym celem ma być stworzenie takich warunków eksploatacji statków dla armatorów z Państw Członkowskich, którzy działają na rynku międzynarodowym, aby statki ich mogły zachować przynależność „europejską”.) Zgodnie z definicją zawartą w art. 2 ust. 2 Rozporządzenia Rady 3577/92/EWG „wspólnotowymi armatorami” są:

- po pierwsze, obywatele Państw Członkowskich osiedleni w Państwie Członkowskim zgodnie z prawodawstwem tego Państwa Członkowskiego i zajmujące się żegluga,
- po drugie, firmy zajmujące się żegluga ustanowione zgodnie z prawodawstwem Państwa Członkowskiego oraz, których główny ośrodek prowadzenia działalności jest usytuowany, i efektywnie sprawowana jest kontrola, w Państwie Członkowskim oraz
- po trzecie, obywatele Państwa Członkowskiego osiedleni poza terytorium Wspólnot albo

firmy zajmujące się żegluga ustanowione poza terytorium Wspólnoty i kontrolowane przez obywateli Państw Członkowskich, jeśli ich statki są zarejestrowane i pływają pod banderą Państwa Członkowskiego zgodnie z prawodawstwem tego państwa.

W pozostałych artykułach Rozporządzenia Rady 3577/92/EWG określa się warunki wykonywania kabotażu przez armatorów Państw Członkowskich. Zgodnie z art. 7 Rozporządzenia Rady 3577/92/EWG artykuł 62 Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską stosuje się również do zagadnień będących przedmiotem Rozporządzenia. Art. 62 Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską stanowi, iż Państwa Członkowskie nie będą wprowadzały nowych ograniczeń w swobodzie świadczenia usług.

VI. W projektowanej ustawie Kodeks morski stały przewóz pasażerów lub ładunku pomiędzy portami polskimi może uprawiać tylko statek o polskiej przynależności (art. 11§2 projektowanej ustawy). Terenowy organ administracji morskiej, na którego obszarze działania znajduje się port rozpoczęcia podróży, może, w uzasadnionych przypadkach zezwolić na wykonywanie przez czas oznaczony stałego przewozu pomiędzy portami polskimi przez statek o obcej przynależności (art. 11 §3 projektowanej ustawy).

Jest to rozwiązanie sprzeczne z postanowieniami Rozporządzenia Rady 3577/92/EWG w sprawie stosowania zasady swobody świadczenia usług w odniesieniu do transportu morskiego pomiędzy portami Państwa Członkowskiego (kabotażu morskiego), w którym przyznaje się prawo wykonywania usług kabotażowych statkom pływającym pod banderą Państw Członkowskich.

VII. Rozporządzenie Rady 613/91/EWG z dnia 4 marca 1991 w sprawie transferu statków z jednego do drugiego rejestru w ramach Wspólnoty określa zasady transferu statków pomiędzy rejestrami statków prowadzonymi w Państwach Członkowskich. Postanowienia Rozporządzenia Rady 613/91/EWG stosuje się do statków towarowych o wadze ponad 500 ton brutto, które:

- po pierwsze, zostały wybudowane po 24 maja 1980, lub zostały wybudowane przed tym terminem, ale których zgodność z wymaganiami dla nowych statków określona w Konwencji Solas 1974 (a w przypadku zbiornikowców chemicznych i tankowców gazowych, zgodność ze standardami IMO) jest zaświadczona przez, lub w imieniu Państwa Członkowskiego,

- po drugie, pływają pod banderą Państwa Członkowskiego co najmniej 6 miesięcy i zostały zarejestrowane w tym państwie oraz
- po trzecie, posiadają ważne świadectwa.

Zgodnie z art. 3 Rozporządzenia Rady 613/91/EWG Państwa Członkowskie nie mogą odmówić zarejestrowania, z powodów technicznych wynikających z Konwencji, statku towarowego zarejestrowanego w innym Państwie Członkowskim spełniającego wymagania i posiadającego ważne certyfikaty, urządzenia i sprzęt zaakceptowany w państwie pochodzenia statku. Dla celów Rozporządzenia pod pojęciem konwencji rozumie się Konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu (Solas 1974), Międzynarodową Konwencję o liniach ładunkowych (LL1966) i Międzynarodową Konwencję o zanieczyszczeniu morza przez statki wraz z załącznikami (Marpol 73/78). Przy transferze statku, Państwo Członkowskie przyjmujące go pod swoją banderę, wyda certyfikaty na tych samych warunkach, jak dla bandery pod którą statek poprzednio pływał.

Zgodnie z art. 4 Rozporządzenia Rady 613/91/EWG, jeżeli wymagania pozostają niezmienione dla istniejących statków w czasie wznowienia, przedłużenia lub kontroli certyfikatów wydanych zgodnie z artykułem 3, Państwa Członkowskie przyjmujące statek pod swoją banderę nie narzucają innych wymagań niż początkowo określone dla certyfikatów długoterminowych.

W art. 5 Rozporządzenia Rady 613/91/EWG ustanowiono mechanizm powiadamiania Komisji przez Państwa Członkowskie o każdej odmowie wydania nowych certyfikatów z powodów wynikających z różnicy interpretacji wymagań lub przepisów, które Konwencje pozostawiają uznaniu Stron.

VIII. Zgodnie z rozwiązaniami przyjętymi w projektowanej ustawie (art. 25 § 1 projektowanej ustawy) statek stanowiący polską własność podlega obowiązkowi wpisu do polskiego rejestru okrętowego, prowadzonego przez izbę morską, właściwą dla portu macierzyńskiego statku. Do rejestru okrętowego wpisuje się również na wniosek właściciela lub wszystkich współwłaścicieli statek, uważany za stanowiący polską własność. Zgodnie z art. 26 § 1 projektowanej ustawy statek, nie stanowiący polskiej własności ani nie uważany za stanowiący polską własność wpisuje się do rejestru okrętowego na wniosek armatora po spełnieniu warunków określonych w art.15 §1 projektowanej ustawy. Zgodnie z tymi warunkami wnioskodawca:

- musi być osobą prawną mającą w Rzeczypospolitej Polskiej siedzibę lub przedstawicielstwo, bądź osobą fizyczną, zamieszkałą w Rzeczypospolitej Polskiej lub mającą w Rzeczypospolitej Polskiej przedstawicielstwo,
- przedstawi umowę najmu lub dzierżawy statku bądź inną umowę na podstawie której będzie mógł uprawiać żeglugę we własnym imieniu,
- zobowiąże się, że będzie prowadził działalność armatorską w Polsce oraz że kapitanem statku będzie obywatel polski,
- złoży poświadczony odpis lub wyciąg ze stałego rejestru statku, oznaczenie właściciela oraz inne dane z tego rejestru, a w szczególności wpisane prawa zastawu i ograniczenia w rozporządzaniu statkiem,
- przedstawi pisemną zgodę właściwych organów państwa stałego rejestru statku i wierzycieli hipotecznych na nadanie statkowi polskiej przynależności oraz zapewnienie właściwych organów państwa stałego rejestru, że w czasie trwania polskiej przynależności statek nie będzie uprawniony do podnoszenia bandery tego państwa,
- wskaże port macierzysty statku w Rzeczypospolitej Polskiej. Są to jedyne uregulowania przewidziane w projektowanej ustawie dotyczące przesłanek wpisu statku do polskiego rejestru okrętowego.

W projektowanej ustawie brak jest rozwiązań analogicznych do tych, które zostały przyjęte w Rozporządzeniu Rady 613/91/EWG z dnia 4 marca 1991 dotyczącym transferu statków z jednego do drugiego rejestru w ramach Wspólnoty, które umożliwiałyby wpis do rejestru statków wspólnotowych, które spełniają wymagania ustanowione konwencjami. Należy przy tym zaznaczyć, iż Polska jest stroną konwencji wymienionych w Rozporządzeniu Rady 613/91/EWG, a więc Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych (Dz. U. z 1969 r. nr 33, poz. 282), Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (Dz. U. z 1984 r., nr 61, poz. 318) oraz Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki wraz z załącznikami I, II, III, IV i V oraz Protokołu dotyczącego tej konwencji wraz z załącznikiem I (Dz. U. z 1987 r., nr 17, poz. 101).

IX. Jeśli chodzi o projekt ustawy – Przepisy wprowadzające ustawę Kodeks morski to pozwalam sobie stwierdzić, iż przedmiot projektowanej ustawy nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.

X. W konkluzji stwierdzam, że projekt ustawy Kodeks morski z zastrzeżeniem uwag zawartych w punktach VI i VIII jest zgodny z prawem Unii Europejskiej zaś projekt ustawy Przepisy wprowadzające Kodeks morski nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.

Z poważaniem.

p.o. SEKRETARZA
Komitetu ds. Unii Europejskiej
Banul
Paweł BANULSKI
1999-01-12-01-001

Do uprzejmej wiadomości:

Pan Tadeusz Syryjczyk
Minister Transportu i Gospodarki Morskiej

**Rozporządzenie
Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej
z dnia 2000 r.**

**w sprawie zwolnienia niektórych rodzajów statków o polskiej przynależności z
obowiązku podnoszenia bandery**

Na podstawie art. 12 § 2 ustawy z dnia 2000 r. - Kodeks morski (Dz. U. Nr.....) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Zwalnia się od obowiązku podnoszenia bandery nie uprawiające żeglugi poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:

1) statki o długości poniżej 15 metrów oraz statki używane wyłącznie do celów sportowych i rekreacyjnych,

2) barki, lichtugi, szalandy, doki, pontony, dźwigi pływające oraz inne jednostki pływające nie posiadające własnego napędu, jeżeli uprawiają wyłącznie żeglugę portową i osłoniętą,

3) jednostki pływające, na których podnoszenie bandery jest niemożliwe lub utrudnione ze względów technicznych.

2. Kierownik jednostki pływającej, zwolnionej od obowiązku podnoszenia bandery, obowiązany określić swoją przynależność na każde wezwanie jednostki pływającej marynarki wojennej, straży granicznej i policji.

§ 2.1. O zwolnieniu od obowiązku podnoszenia bandery dokonuje się adnotacji w dokumencie rejestracyjnym danej jednostki pływającej.

2. Jednostka pływająca, o której mowa w § 1, może podnosić banderę. W takim przypadku podlega ona zasadom dotyczącym podnoszeniu polskiej bandery, określonym w odrębnych przepisach.

3. W przypadkach uzasadnionych dyrektor właściwego urzędu morskiego może nakazać jednostkom, o których mowa w § 1, podnoszenie bandery.

§ 3. Przepisy rozporządzenia nie mają zastosowania do jednostek pływających marynarki wojennej i straży granicznej i policji.

§ 4. Traci moc rozporządzenie Ministra Żeglugi z 5 grudnia 1962 r. w sprawie zwolnienia niektórych statków od obowiązku podnoszenia bandery polskiej (Dz. U. Nr 65, poz. 322).

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie zwolnienia niektórych rodzajów statków o polskiej przynależności z obowiązku podnoszenia bandery, wydane jest na podstawie delegacji ustawowej, określonej w art. 12 § 2 projektu ustawy z dnia 2000 r. - Kodeks morski.

Rozporządzenie to określa jednostki nie uprawiające żeglugi poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, które zwolnione są od obowiązku podnoszenia bandery, nakłada obowiązek określenia swojej przynależności przez kierownika takiej jednostki na każde wezwanie jednostki pływającej marynarki wojennej, straży granicznej i policji. Rozporządzenie to w stosunku do stanu aktualnie obowiązującego rozszerza katalog podmiotów zwolnionych od obowiązku podnoszenia bandery nie uprawiających żeglugi poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na jednostki pływające, na których podnoszenie bandery jest niemożliwe lub utrudnione ze względów technicznych. Rozporządzenie to ustanawia obowiązek adnotacji w dokumencie rejestracyjnym danej jednostki o zwolnieniu od obowiązku podnoszenia bandery, zezwala na podniesienie bandery jednostkom zwolnionym od obowiązku podnoszenia bandery, oraz w uzasadnionych przypadkach daje prawo dyrektorowi właściwego urzędu morskiego do ustanowienia obowiązku podniesienia bandery przez ww. jednostki. Stosowanie przepisów ww. projektu rozporządzenia wyłączone jest w stosunku do jednostek pływających marynarki wojennej, straży granicznej i policji.

Ww. rozporządzenie pozbawia mocy Rozporządzenie Ministra Żeglugi z 5 grudnia 1962 r. w sprawie zwolnienia niektórych statków od obowiązku podnoszenia bandery polskiej (Dz. U. Nr 65, poz. 322), aczkolwiek nie zawiera

odmiennych uregulowań w porównaniu z dotychczas obowiązującym rozporządzeniem.

Przepisy rozporządzenia nie wywołują skutków dla budżetu państwa.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

**Rozporządzenie
Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej
z dnia2000 r.**

w sprawie opłat pobieranych za przyjęcie protestu morskiego

Na podstawie art. 65 § 6 ustawy z dnia 2000 r. - Kodeks morski (Dz. U. Nr.....) zarządza się, co następuje:

§ 1. Za przyjęcie protestu morskiego izby morskie, sądy rejonowe i polskie urzędy konsularne pobierają opłatę o równowartości 200 jednostek obliczeniowych.

§ 2. Jednostką obliczeniową jest Specjalne Prawo Ciągnięcia (SDR), określone w art. 102 § 2 Kodeksu morskiego.

§ 3. Traci moc rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 3 września 1996 r. w sprawie opłat pobieranych za przyjęcie protestu morskiego (Dz. U. Nr 109, poz. 525).

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie opłat pobieranych za przyjęcie protestu morskiego, wydane jest na podstawie delegacji ustawowej, określonej w art. 65 § 6 projektu ustawy z dnia2000 r. - Kodeks morski.

Wyżej wymienione rozporządzenie odmiennie od dotychczas obowiązującego aktu wykonawczego określa opłatę za przyjęcie protestu morskiego w jednostkach obliczeniowych którą jest Specjalne Prawo Ciągnięcia (SDR). Jednostki te zostały określone w art. 102 § 2 projektu ustawy Kodeks morski i powszechnie są stosowane w całym polskim ustawodawstwie morskim.

Prawo pobierania opłat za przyjęcie protestu morskiego mają izby morskie, sądy rejonowe i polskie urzędy konsularne w wysokości 200 jednostek obliczeniowych.

Przepisy ww. projektu rozporządzenia pozbawiają mocy Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 3 września 1996 r. w sprawie opłat pobieranych za przyjęcie protestu morskiego (Dz. U. Nr 109, poz. 525).

Przepisy ww. projektu rozporządzenia nie wywołują skutków dla budżetu państwa.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

**Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej
z dnia2000 r.**

**w sprawie zwolnienia niektórych rodzajów statków
stanowiących polską własność od obowiązku
wpisu do rejestru okrętowego.**

Na podstawie art. 25 § 4 ustawy z dnia 2000 r. - Kodeks morski (Dz. U. Nr.....) zarządza się, co następuje:

§ 1. Od obowiązku wpisu do rejestru okrętowego zwolnione są następujące statki stanowiące polską własność, jeżeli nie uprawiają żeglugi poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:

- 1) statki bez własnego napędu mechanicznego,
- 2) statki z napędem mechanicznym o długości całkowitej poniżej 15 metrów,
- 3) barki, lichtugi, szalandy, dźwigi pływające i inne tego rodzaju jednostki pływające.

§ 2. Traci moc rozporządzenie Ministra Żeglugi z 14 listopada 1962 r. w sprawie zwolnienia niektórych rodzajów statków od obowiązku wpisu do rejestru okrętowego (Dz. U. Nr 60, poz. 294).

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie zwolnienia niektórych rodzajów statków stanowiących polską własność od obowiązku wpisu do rejestru okrętowego, wydane jest na podstawie delegacji ustawowej, określonej w art. 25 § 4 projektu ustawy z dnia2000 r. - Kodeks morski.

Ww. rozporządzenie zwalnia od obowiązku wpisu do rejestru okrętowego pewne kategorie statków stanowiących polską własność, jeżeli jednocześnie statki te nie uprawiają żeglugi poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Są to statki bez własnego napędu mechanicznego, statki z napędem mechanicznym o długości całkowitej poniżej 15 metrów, a także: barki, lichtugi, szalandy, dźwigi pływające i inne tego rodzaju jednostki pływające, które to kategorie nie były uwzględnione w dotychczas obowiązujących przepisach.

Przepisy ww. projektu rozporządzenia pozbawiają mocy Rozporządzenie Ministra Żeglugi z 14 listopada 1962 r. w sprawie zwolnienia niektórych rodzajów statków od obowiązku wpisu do rejestru okrętowego (Dz. U. Nr 60, poz. 294).

Przepisy ww. projektu rozporządzenia nie wywołują skutków dla budżetu państwa.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.