DZIENNIK USTAW
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 22 stycznia 1998 r. **Nr 10**

TREŚĆ:
Poz.:

OBWIESZCZENIE

36 — Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 12 grudnia 1997 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy — Kodeks morski 341

36

OBWIESZCZENIE MINISTRA TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ

z dnia 12 grudnia 1997 r.

w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy — Kodeks morski.

1. Na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 9 listopada 1995 r. o zmianie ustawy — Kodeks morski (Dz. U. z 1996 r. Nr 6, poz. 39) ogłasza się w załączniku do niniejszego obwieszczenia jednolity tekst ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. — Kodeks morski (Dz. U. Nr 58, poz. 318), z uwzględnieniem zmian wprowadzonych:

1) dekretem z dnia 12 marca 1977 r. o zmianie ustawy — Kodeks morski (Dz. U. Nr 8, poz. 31),

2) ustawą z dnia 10 kwietnia 1986 r. o zmianie ustawy — Kodeks morski (Dz. U. Nr 12, poz. 71),

ujętych w obwieszczeniu Ministra — Kierownika Urzędu Gospodarki Morskiej z dnia 29 kwietnia 1986 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. — Kodeks morski (Dz. U. z 1986 r. Nr 22, poz. 112),

3) ustawą z dnia 30 maja 1989 r. o zmianie upoważnień do wydawania aktów wykonawczych (Dz. U. Nr 35, poz. 192),

4) ustawą z dnia 4 stycznia 1991 r. o zmianie ustawy — Kodeks morski (Dz. U. Nr 16, poz. 73),

5) ustawą z dnia 9 listopada 1995 r. o zmianie ustawy — Kodeks morski (Dz. U. z 1996 r. Nr 6, poz. 39)

oraz zmian wynikających z przepisów ogłoszonych przed dniem wydania tekstu jednolitego.

2. Podany w załączniku do niniejszego obwieszczenia jednolity tekst ustawy nie obejmuje następujących przepisów:

1) art. 2 dekretu z dnia 12 marca 1977 r. o zmianie ustawy — Kodeks morski (Dz. U. Nr 8, poz. 31), który stanowi:

„Art. 2. Dekret wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.";

2) art. 3 ustawy z dnia 10 kwietnia 1986 r. o zmianie ustawy — Kodeks morski (Dz. U. Nr 12, poz. 71), który stanowi:

„Art. 3. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1986 r.";

3) art. 80 i 81 ustawy z dnia 30 maja 1989 r. o zmianie upoważnień do wydawania aktów wykonawczych (Dz. U. Nr 35, poz. 192), które stanowią:

„Art. 80. Przepisy wykonawcze wydane przed dniem wejścia w życie ustawy na podstawie upoważnień, o których mowa w art. 1–43 pkt 1 i w art. 44–79, zachowują moc do czasu wydania przepisów na podstawie upoważnień w brzmieniu określonym ustawą.

Art. 81. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1989 r.";

4) art. 2—4 ustawy z dnia 4 stycznia 1991 r. o zmianie ustawy — Kodeks morski (Dz. U. Nr 16, poz. 73), które stanowią:

„Art. 2. Postępowanie sądowe w sprawie zmiany lub uchylenia dyspaszy, wszczęte przed wejściem w życie niniejszej ustawy na podstawie § 13 rozporządzenia Ministra Żeglu-

gi z dnia 15 września 1966 r. w sprawie powoływania dyspaszerów i postępowania dyspaszerskiego (Dz. U. Nr 44, poz. 267), toczy się według przepisów dotychczasowych.

Art. 3. Przepisy Kodeksu morskiego dotyczące ustanowienia funduszu ograniczenia odpowiedzialności i jego podziału stosuje się do spraw wszczętych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 4. Ustawa wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia.";

5) art. 3 ustawy z dnia 9 listopada 1995 r. o zmianie ustawy — Kodeks morski (Dz. U. z 1996 r. Nr 6, poz. 39), który stanowi:

„Art. 3. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1996 r., z wyjątkiem przepisów art. 1 pkt 2 dotyczących art. 15 § 3, art. 19 § 2, art. 31c i art. 31d § 4, pkt 3 dotyczącego art. 40 § 3, pkt 4, pkt 11 lit. b) dotyczącego art. 96 § 6, które wchodzą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia."

3. Podany w załączniku jednolity tekst ustawy nie obejmuje zmian właściwości ministrów wynikających z wprowadzenia działów administracji rządowej i ich klasyfikacji ustawą z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. Nr 141, poz. 943), która wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 1999 r.

Minister Transportu i Gospodarki Morskiej:
E. Morawski

Załącznik do obwieszczenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 12 grudnia 1997 r. (poz. 36)

USTAWA

z dnia 1 grudnia 1961 r.

KODEKS MORSKI

Przepisy wstępne

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

§ 1a.[1)] Przepisów Kodeksu morskiego nie stosuje się, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, postanawia inaczej.

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

§ 3. Stosunki pracy na statkach morskich reguluje odrębna ustawa.

Art. 2. Z zastrzeżeniem wyjątków w ustawie przewidzianych strony mogą w umowie ułożyć swój stosunek według swego uznania.

Art. 3. § 1. Kodeks morski stosuje się do morskich statków handlowych.

§ 2. Statkiem morskim jest każde urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi na morzu i wodach z nim połączonych, a uczęszczanych przez statki morskie.

§ 3. Morskimi statkami handlowymi są statki morskie przeznaczone lub używane do przewozu ładunku lub pasażerów, do rybołówstwa morskiego lub eksploatacji innych bogactw morskich, do holowania lub ratownictwa statków morskich i innych urządzeń pływających, do wydobywania mienia zatopionego w morzu lub do innej działalności gospodarczej.

Art. 4. Do statków morskich używanych wyłącznie do celów naukowo-badawczych lub sportowych stosuje się Kodeks morski z wyjątkiem przepisów o przewozie ładunku i pasażerów oraz przepisów o awarii wspólnej.

Art. 5. § 1. Do statków morskich pełniących specjalną służbę państwową stosuje się Kodeks morski z wyjątkiem przepisów o ograniczonej odpowiedzialności armatora, o przewozie ładunku i pasażerów, o awarii wspólnej i o wierzytelnościach uprzywilejowanych.

§ 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 łamania lodów.

Art. 6. § 1.[2)] Z zastrzeżeniem wyjątków w ustawie przewidzianych nie stosuje się Kodeksu morskiego do jednostek pływających marynarki wojennej, organów Straży Granicznej i Policji.

[1)] Dodany przez art. 1 pkt 1 ustawy z dnia 4 stycznia 1991 r. o zmianie ustawy — Kodeks morski (Dz. U. Nr 16, poz. 73), która weszła w życie z dniem 28 marca 1991 r.

[2)] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 17 ustawy z dnia 9 listopada 1995 r. o zmianie ustawy — Kodeks morski (Dz. U. z 1996 r. Nr 6, poz. 39), która weszła w życie z dniem 1 lipca 1996 r.

§ 2. Przepisów Kodeksu morskiego o przewozie ładunku i pasażerów nie stosuje się do transportów wojskowych morskimi statkami handlowymi.

Art. 7. § 1. Prawa rzeczowe na statku podlegają prawu państwa jego bandery.

§ 2.[3] Prawa rzeczowe na statku wpisane w stałym rejestrze statku podlegają prawu państwa rejestru.

§ 3.[4] Prawa rzeczowe na statku w budowie podlegają prawu państwa, w którym statek jest budowany.

§ 4.[4] Do przywilejów na statku stosuje się prawo państwa, w którym dochodzone jest przed sądem roszczenie o zaspokojenie wierzytelności zabezpieczonej przywilejem.

Art. 8. Do stosunków prawnych ze zdarzeń, które nastąpiły na statku znajdującym się na pełnym morzu, stosuje się prawo bandery.

Art. 9. § 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. 10. § 1. Do roszczeń o wynagrodzenie szkody wynikłej ze zderzenia statków na wodach wewnętrznych lub morzu terytorialnym stosuje się prawo państwa przybrzeżnego; 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 przybrzeżnego. 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. 11. § 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 Polsce zastosować, o ile nie jest ono sprzeczne z podstawowymi zasadami obowiązującego w Polsce porządku prawnego.

---

[3] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 1 lit. a) ustawy powołanej w przypisie 2.

[4] Dodany przez art. 1 pkt 1 lit. b) ustawy powołanej w przypisie 2.

TYTUŁ I

STATEK MORSKI

DZIAŁ I

Warunki uprawiania żeglugi

Rozdział 1[5]

Polska przynależność statku

Art. 12. § 1. Żeglugę pod polską banderą może uprawiać tylko statek o polskiej przynależności.

§ 2. Stały przewóz pasażerów lub ładunku pomiędzy portami polskimi może uprawiać tylko statek o polskiej przynależności, z zastrzeżeniem § 3.

§ 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. 13. § 1. Statkiem o polskiej przynależności jest:

1) statek stanowiący polską własność (art. 59 § 1),

2) statek uważany za stanowiący polską własność (art. 59 § 2),

3) statek nie stanowiący polskiej własności, który uzyskał czasową polską przynależność (art. 16 § 1).

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

Art. 14. § 1. Statek o polskiej przynależności jest obowiązany podnosić polską banderę.

§ 2. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej może zwolnić niektóre rodzaje statków stanowiących polską własność z obowiązku podnoszenia bandery. Zwolnienie nie może dotyczyć statków uprawiających żeglugę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 15. § 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.

§ 2. Właściciel nadaje statkowi nazwę i wskazuje port macierzysty. Nazwa podlega zatwierdzeniu przez organ określony w trybie § 3.

§ 3. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej określi, w drodze rozporządzenia, organy właściwe do zatwierdzania nazw statków i tryb postępowania w sprawach wymienionych w § 1 i 2 oraz może określić inny, niż wskazany w § 1, sposób oznaczania niektórych statków.

---

[5] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 2 ustawy powołanej w przypisie 2, która weszła w życie z dniem 1 lipca 1996 r., z wyjątkiem przepisów art. 15 § 3, art. 19 § 2, art. 31c i art. 31d § 4, które w podanym brzmieniu weszły w życie z dniem 7 lutego 1996 r. — stosownie do art. 3 tej ustawy.

Art. 16. § 1. Statek nie stanowiący polskiej własności może uzyskać czasową polską przynależność, jeżeli wnioskodawca:

1) jest osobą prawną, mającą w Polsce siedzibę lub przedstawicielstwo, bądź osobą fizyczną, zamieszkałą w Polsce lub mającą w Polsce przedstawicielstwo,
2) przedstawi umowę najmu lub dzierżawy statku,
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 wszystkich 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,
6) wskaże port macierzysty statku w Polsce.

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

Art. 17. Armator prowadzący w Polsce 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 Polsce siedzibę lub miejsce zamieszkania.

Art. 18. Armator, którego statek uzyskał czasową polską przynależność, jest obowiązany obsadzić statek załogą zgodnie z polskimi przepisami i poddać statek polskim przepisom w zakresie pomiaru, bezpieczeństwa żeglugi, dokumentów statku i ochrony środowiska.

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

1) przestanie być spełniany którykolwiek z warunków wymienionych w art. 16 § 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. 18c.

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

Art. 18c. Minister Transportu i 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 Transportu i Gospodarki Morskiej może wydać decyzję sprzeciwiającą się uzyskaniu przez statek czasowej polskiej przynależności.

Art. 18d. § 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, i przedstawia pisemną zgodę wszystkich 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. 18e. 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.

Art. 18f. § 1. Zawieszenie polskiej przynależności statku stanowiącego polską własność ustaje po upływie okresu zawieszenia lub, na wniosek właściciela, przed upływem tego okresu albo wskutek utraty przez statek czasowej przynależności obcego państwa.

§ 2. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej może, ze względów określonych w art. 18c, 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. 18g. Ilekroć w przepisach niniejszego działu mówi się o stałym rejestrze statku, rozumie się przez to rejestr prowadzony w państwie, którego przynależność statek odzyska po ustaniu czasowej przynależności i w którym wpisany jest właściciel statku oraz prawa zastawu i ograniczenia w rozporządzaniu statkiem.

Rozdział 2[5)]

Rejestr okrętowy

Art. 19. § 1. Statek stanowiący polską własność podlega obowiązkowi wpisu do polskiego rejestru okrętowego, prowadzonego przez izbę morską właściwą dla portu macierzystego statku.

§ 2. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej określi, w drodze rozporządzenia, rodzaje statków stanowiących polską własność nie podlegających obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego, z wyłączeniem statków uprawiających żeglugę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

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

§ 4. Statek uważany za stanowiący polską własność wpisuje się do rejestru okrętowego na wniosek właściciela lub wszystkich współwłaścicieli.

§ 5. Statek budowany w Polsce 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. 20. § 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. 16 § 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. 21. 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. 22. Za czynności rejestrowe pobiera się opłaty rejestrowe, które stanowią dochód budżetu państwa.

Art. 23. § 1. Statek wpisany do rejestru stałego za granicą może być wpisany do rejestru stałego w Polsce 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. 24. Rejestr okrętowy jest jawny. Osoby zainteresowane mogą żądać uwierzytelnionych wyciągów i odpisów z rejestru.

Art. 25. § 1. W rejestrze stałym wpisuje się:

1) kolejny numer rejestrowy statku i datę wpisu,
2) nazwę lub oznaczenie identyfikacyjne, 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 i rodzaju napędu statku,
6) wymiary rejestrowe oraz pojemność statku,
7) oznaczenie i adres właściciela lub wszystkich współwłaścicieli 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 Polsce, 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. 26. § 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. 27. § 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 Polsce 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 Polsce, a ciążąca na nim hipoteka morska została wpisana do tego rejestru z urzędu.

Art. 28. 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. 29. § 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 niezgłoszenia statku lub okoliczności podlegających wpisowi do rejestru okrętowego izba morska stosuje, w celu przymuszenia do zgłoszenia, przepisy o postępowaniu przynaglającym 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. 30. 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. 31. § 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. 31a. § 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. 31b. § 1. W razie wydania certyfikatu okrętowego statkowi, który uzyskał czasową polską przynależność, dokumenty wydane takiemu statkowi przez organ prowadzący jego rejestr stały powinny zostać temu organowi zwrócone. 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 morska zawiadamia właściwe władze państwa rejestru stałego o ustaniu czasowej polskiej przynależności statku.

Art. 31c. Minister Transportu i 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 koszty postępowania rejestrowego.

Art. 31d. § 1. Statek stanowiący polską własność, który nie podlega obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego i nie został wpisany do tego rejestru, powinien być zarejestrowany w urzędzie morskim właściwym dla swojego portu macierzystego. Obowiązek ten nie dotyczy statków używanych do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości do 5 m, nie uprawiających żeglugi międzynarodowej.

§ 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 Transportu i Gospodarki Morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób rejestracji statków morskich, tryb postępowania, wzór dokumentu rejestracyjnego oraz tryb i sposób ustalania opłat rejestracyjnych.

Rozdział 3

Pomiar statku

Art. 32. Pomiar statku polega na ustaleniu jego pojemności brutto i netto oraz wymiarów rejestrowych.

Art. 33. § 1. Obowiązkowi pomiarowemu poddaje się statki morskie:

1) o polskiej przynależności, jeżeli nie podlegają zwolnieniu od wpisu do rejestru okrętowego,
2) obce handlowe, które po raz pierwszy zawijają do portu polskiego pod banderą państwa nie pozostającego z Polską w porozumieniu co do wzajemnego uznawania dokumentów pomiarowych lub nie posiadają międzynarodowego świadectwa pomiarowego uznawanego przez Polskę.

§ 2. Inne statki mogą być pomierzone na wniosek właściciela, armatora lub kapitana.

Art. 34. Statek podlegający obowiązkowi pomiarowemu może być poddany w celu kontroli ponownemu pomiarowi.

Art. 35. § 1. Statek obcy, zawijający do portu polskiego pod banderą państwa będącego stroną tego samego co Polska porozumienia międzynarodowego o pomierzaniu pojemności statków, może być poddany kontroli polegającej wyłącznie na sprawdzeniu:

1) czy statek posiada ważne międzynarodowe świadectwo pomiarowe,
2) czy zasadnicza charakterystyka statku odpowiada danym zawartym w tym świadectwie.

§ 2. Kontrola, o której mowa w § 1, nie może powodować kosztów ani przestoju statku, jeżeli porozumienie międzynarodowe tak stanowi.

Art. 36. Na podstawie wyników pomiaru organ pomiarowy wystawia świadectwo pomiarowe.

Art. 37. § 1. Za pomiar statku pobiera się opłaty pomiarowe.

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

Art. 38. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej[6)] określi w drodze rozporządzenia organy pomiarowe i ich zakres działania, zasady i sposoby pomierzania i kontroli pomiarów statków, tryb postępowania pomiarowego, wzory świadectw pomiarowych oraz opłaty pomiarowe.

Rozdział 4

Bezpieczeństwo żeglugi

Art. 39. Statek nie może być używany w żegludze morskiej, jeżeli nie odpowiada przepisanym wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie:

1) budowy, stałych urządzeń i wyposażenia,
2) liczebności oraz kwalifikacji zawodowych załogi,
3) innych wymagań bezpieczeństwa żeglugi i bezpieczeństwa życia na morzu.

Art. 40.[7)] § 1. W celu zapewnienia przestrzegania przez statek przepisanych wymagań bezpieczeństwa, o których mowa w art. 39, statek podlega przeglądom i inspekcjom w zakresie i terminach określonych w umowach międzynarodowych lub przepisach ustawy.

§ 2. Organami inspekcyjnymi są dyrektorzy urzędów morskich, a za granicą — również konsulowie.

§ 3. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej może, w drodze rozporządzenia:

1) powierzyć określone zadania organu inspekcyjnego instytucji klasyfikacyjnej,
2) uznać za obowiązkowe przepisy techniczne instytucji klasyfikacyjnej w zakresie technicznego stanu bezpieczeństwa.

§ 4. Organ inspekcyjny może upoważnić każdorazowo do dokonywania określonych przeglądów lub czynności inspekcyjnych wyznaczone w tym celu osoby lub instytucje klasyfikacyjne, również zagraniczne.

§ 5. Za przeprowadzenie przeglądów lub inspekcji oraz wystawienie lub potwierdzenie dokumentów bezpieczeństwa pobiera się opłaty.

Art. 41. § 1. Statek nowo wybudowany, przebudowany lub odbudowany podlega przed rozpoczęciem żeglugi inspekcji wstępnej w zakresie całokształtu stanu bezpieczeństwa. Inspekcji tej podlega również statek, który zmienił banderę obcą na polską.

§ 2. Każdy statek podlega w zakresie całokształtu stanu bezpieczeństwa inspekcji okresowej: statek pasażerski — corocznie, inny statek — co najmniej co cztery lata. Za statek pasażerki uważa się statek przewożący więcej niż 12 pasażerów.

§ 3. Statek, który zgodnie z przepisami powinien być cechowany znakami wolnej burty, podlega corocznej inspekcji w zakresie największego dopuszczalnego zanurzenia i znaków wolnej burty (linii ładunkowych).

§ 4. Statki inne niż pasażerskie, które posiadają urządzenia radiokomunikacyjne albo zgodnie z przepi-

---

6) W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 20 ustawy powołanej w przypisie 1.

7) W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 3 ustawy powołanej w przypisie 2. Stosownie do art. 3 tej ustawy art. 40 § 3 w podanym brzmieniu wszedł w życie z dniem 7 lutego 1996 r.

sami powinny być wyposażone w te urządzenia, podlegają corocznej inspekcji w zakresie tych urządzeń.

§ 5. Statki inne niż pasażerskie o pojemności pięciuset ton rejestrowych brutto i więcej, uprawiające podróże do lub z portów zagranicznych, niezależnie od inspekcji okresowej, podlegają co dwa lata inspekcji w zakresie wyposażenia w środki bezpieczeństwa.

§ 6. Ponadto przeprowadza się inspekcję dorywczą statku:

1) w przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że statek został uszkodzony lub że nastąpiła zmiana w jego kadłubie bądź w urządzeniach statku, jeżeli uszkodzenie lub zmiana może wpłynąć na stan bezpieczeństwa statku,
2) jeżeli organ inspekcyjny uzna inspekcję za konieczną ze względu na bezpieczeństwo statku,
3) jeżeli inspekcji zażąda właściciel, armator, kapitan statku, izba morska lub związek zawodowy marynarzy.

§ 7. Niezależnie od inspekcji określonych w § 1—6 organ inspekcyjny, gdy uzna to za konieczne, dokonuje inspekcji kontrolnej.

Art. 42. § 1. Właściciel, armator lub kapitan statku są obowiązani:

1) zgłosić statek do inspekcji:
   a) wstępnej — przed rozpoczęciem żeglugi, a w przypadku zmiany bandery obcej na polską — po zmianie bandery,
   b) okresowych wymienionych w art. 41 § 2—5 — przed upływem przepisanych terminów inspekcji,
2) niezwłocznie zawiadomić organ inspekcyjny o każdym przypadku wymagającym inspekcji dorywczej,
3) na wezwanie organu inspekcyjnego przedstawić niezwłocznie statek do inspekcji, przedłożyć wszystkie posiadane dokumenty dotyczące bezpieczeństwa statku i udzielić wszelkich informacji o stanie bezpieczeństwa statku,
4) na żądanie organu inspekcyjnego opróżnić statek na czas inspekcji, wykonać na koszt statku roboty konieczne dla przeprowadzenia inspekcji, jak dokowanie lub postawienie statku na pochylni, oraz dokonać specjalnych czynności na statku, aby umożliwić sprawdzenie stanu kadłuba i urządzeń statku.

§ 2. Inspekcję przeprowadza się w miarę możności bez uszczerbku dla eksploatacji statku.

Art. 43. Jeżeli po przeprowadzeniu inspekcji bezpieczeństwa statku dokonano zmian w kadłubie, urządzeniu lub wyposażeniu statku w zakresie objętym inspekcją, statek nie może być użyty w żegludze morskiej bez poddania go ponownej inspekcji.

Art. 44. § 1. Organ inspekcyjny może w każdej chwili zatrzymać statek w porcie lub zabronić mu wyjścia z portu i w ciągu dwudziestu czterech godzin przeprowadzić inspekcję statku, jeżeli poweźmie uzasadnione podejrzenie, że statek nie odpowiada przepisanym wymaganiom bezpieczeństwa.

§ 2. W razie stwierdzenia, że statek posiada braki, które czynią go niezdatnym do żeglugi morskiej, organ inspekcyjny zabroni użycia statku.

§ 3. W razie stwierdzenia, że statek posiada braki, które nie czynią go wprawdzie niezdatnym do żeglugi, lecz nie pozwalają na użycie go do żeglugi w sposób zamierzony przez armatora, organ inspekcyjny zabroni użycia statku w sposób zamierzony, wskazując jednocześnie braki, jakie należy usunąć, aby statek mógł być w ten sposób użyty.

§ 4. Zatrzymanie statku w wykonaniu uprawnień wynikających z tego artykułu nie uzasadnia jakichkolwiek roszczeń do organu inspekcyjnego.

Art. 45. § 1. Po każdej inspekcji wstępnej, okresowej oraz dorywczej, obejmującej całokształt stanu bezpieczeństwa statku, organ inspekcyjny wydaje statkowi właściwy dokument bezpieczeństwa, jeżeli statek odpowiada przepisanym wymaganiom bezpieczeństwa.

§ 2. W dokumencie bezpieczeństwa powinien być podany okres ważności dokumentu.

§ 3. Jeżeli stan statku na to pozwala, okres ważności dokumentu bezpieczeństwa może być przedłużony najdalej o pięć miesięcy w celu umożliwienia statkowi zawinięcia do wskazanego portu dla inspekcji; termin ważności upływa w każdym razie z chwilą przybycia statku do portu, w którym ma być dokonana inspekcja.

§ 4. Dokument bezpieczeństwa traci moc przed upływem okresu, na który został wydany, jeżeli w statku zaszły zmiany zagrażające jego bezpieczeństwu.

Art. 46. Dokumenty bezpieczeństwa wydane statkowi polskiemu przez organy inspekcyjne państw obcych są uznawane na równi z dokumentami polskimi, jeżeli inspekcji statku dokonano za zgodą polskiego organu inspekcyjnego.

Art. 47. Statki morskie oraz statki żeglugi śródlądowej i wodnosamoloty w czasie przebywania na morzu lub na wodach z morzem połączonych, a uczęszczanych przez statki morskie, obowiązane są przestrzegać przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu.

Art. 48. Na polskich wodach wewnętrznych i polskim morzu terytorialnym stosuje się obowiązujące w Polsce przepisy o bezpieczeństwie żeglugi również do statków obcych, chyba że umowa międzynarodowa stanowi inaczej.

Art. 49. § 1. Przepisy w zakresie bezpieczeństwa żeglugi wydaje Minister Transportu i Gospodarki Morskiej[6)] w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami w drodze rozporządzenia.

§ 2.[8)] Minister Obrony Narodowej i Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji[9)] w porozumieniu z Mi-

---

[8)] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 20 ustawy powołanej w przypisie 1 oraz przez art. 1 pkt 17 ustawy powołanej w przypisie 2.

[9)] Zgodnie z art. 2 ust.1 pkt 7 i ust. 3 pkt 1 oraz z art. 7 pkt 1 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. — Przepisy wprowadzające ustawy reformujące funkcjonowanie gospodarki i administracji publicznej (Dz. U. Nr 106, poz. 497), która weszła w życie z dniem 1 stycznia 1997 r.

nistrem Transportu i Gospodarki Morskiej wydadzą, w drodze rozporządzenia, przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu, dotyczące jednostek pływających marynarki wojennej, organów Straży Granicznej i Policji.

§ 3. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej[6)] może uznać za obowiązujące przepisy techniczne w zakresie budowy i wyposażenia statków wydane przez instytucję klasyfikacyjną.

Art. 50. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej[6)] może w drodze rozporządzenia wyłączyć spod działania wszystkich lub niektórych przepisów niniejszego rozdziału statki nie objęte postanowieniami umów międzynarodowych o bezpieczeństwie życia na morzu i przekazać podległym organom swoje uprawnienia do wydawania przepisów dotyczących bezpieczeństwa i inspekcji tych statków.

Art. 51.[10)] Minister Transportu i Gospodarki Morskiej określi, w drodze rozporządzenia, tryb przeprowadzania przeglądów i inspekcji, wzory dokumentów bezpieczeństwa statków i sposób ich potwierdzania, a także wysokość opłat za przeprowadzenie inspekcji oraz za wystawienie lub potwierdzenie dokumentów bezpieczeństwa.

Rozdział 5

Dokumenty statku

Art. 52. Statek o polskiej przynależności obowiązany jest prowadzić dzienniki i posiadać dokumenty prawem przepisane.

Art. 53. Wszystkie dokumenty wymagane od statku powinny być przechowywane na statku.

Art. 54. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej[6)] określi rodzaje, wzory i sposób prowadzenia dzienników i innych dokumentów wymaganych od statków.

Rozdział 6

Przepisy karne

Art. 55.[11)] Kto wykracza przeciwko obowiązkowi:

1) zgłoszenia statku do rejestru okrętowego lub do rejestracji w urzędzie morskim,
2) przedstawienia statku do pomiaru,
3) umieszczenia na statku oznaczenia nazwy i portu macierzystego

— podlega karze pieniężnej do wysokości nie przekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.

Art. 56.[12)] Kto wykracza przeciwko:

1) przepisom przewidzianym w art. 49 w zakresie bezpieczeństwa żeglugi,
2) obowiązkowi poddania statku inspekcji

— podlega karze pieniężnej, o której mowa w art. 55.

Art. 57.[13)] § 1. Kapitan, który wykracza przeciwko przepisom o:

1)[2)] okazywaniu bandery statku jednostkom pływającym marynarki wojennej lub organów Straży Granicznej,
2) podnoszeniu bandery przy wprowadzaniu statku do portu,
3) prowadzeniu i przechowywaniu na statku dokumentów

— podlega karze pieniężnej, o której mowa w art. 55.

§ 2. Kapitan, który wyprowadza statek z portu wbrew zakazowi organu inspekcyjnego

— podlega karze pieniężnej, o której mowa w art. 55.

Art. 58.[14)] Kary pieniężne, o których mowa w art. 55—57, wymierza dyrektor urzędu morskiego w trybie określonym w odrębnej ustawie.

DZIAŁ II

Prawa rzeczowe

Rozdział 1

Własność statku

Art. 59. § 1. Statek stanowi polską własność, jeżeli jest własnością:

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

§ 2.[15)] 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 Polsce 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 wymienio-

---

10) W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 4 ustawy powołanej w przypisie 2, który wszedł w życie z dniem 7 lutego 1996 r.

11) W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 3 ustawy powołanej w przypisie 1 oraz przez art. 1 pkt 5 ustawy powołanej w przypisie 2.

12) W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 4 ustawy powołanej w przypisie 1.

13) W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 5 ustawy powołanej w przypisie 1.

14) W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 6 ustawy powołanej w przypisie 1.

15) W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 6 ustawy powołanej w przypisie 2.

nych w § 1 ma udział kapitałowy, jeżeli armator tego statku ma w Polsce 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. 60.[16] Umowa o przeniesienie własności statku, o którym mowa w art. 59 § 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. 59 § 2, oraz statku w budowie, wpisanych do polskiego rejestru okrętowego.

Art. 61. (skreślony).[17]

Art. 62. § 1. Z własnością statku przechodzą na nabywcę także przynależności statku.

§ 2. Przynależnością statku jest wszelki sprzęt, który nie będąc częścią składową statku stanowi jego wyposażenie.

Art. 63. Przepisy o przeniesieniu własności statku stosuje się odpowiednio do przeniesienia udziału we własności statku.

Rozdział 2[18]

Zastaw na statku

Art. 64. 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 na nieruchomościach, z uwzględnieniem przepisów niniejszego rozdziału.

Art. 65. Oświadczenie woli właściciela o ustanowieniu na jego statku hipoteki morskiej powinno być złożone na piśmie z podpisem notarialnie poświadczonym. Do powstania hipoteki morskiej niezbędny jest wpis do rejestru okrętowego.

Art. 65a. § 1. Hipoteka morska może być wyrażona również w walucie obcej lub jednostkach obliczeniowych określonych w art. 312 § 2.

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

Art. 65b. § 1. 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) opłaty na najem lub dzierżawę statku.

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

Art. 65c. Umowa o przeniesienie własności statku, obciążonego hipoteką morską, na cudzoziemca lub zagraniczną osobę prawną wymaga uprzedniej zgody wierzyciela hipotecznego, wyrażonej na piśmie, z podpisem urzędowo poświadczonym.

Art. 65d. 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. 65e. § 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. 66. Do nie będącego hipoteką morską zastawu na statkach stosuje się przepisy kodeksu cywilnego o zastawie na rzeczach ruchomych.

Rozdział 3

Przywileje na statku

Art. 67. § 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. 68. 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 urządze-

---

[16] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 7 ustawy powołanej w przypisie 2.
[17] Przez art. 1 pkt 7 ustawy powołanej w przypisie 1.
[18] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 8 ustawy powołanej w przypisie 2.

niach, 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. 69. § 1. Zaspokojenie wierzyciela z przedmiotu obciążonego przywilejem następuje w drodze egzekucji.

§ 2. Wierzytelności uprzywilejowane wynikające z tej samej podróży zaspokaja się w kolejności grup wyliczonych w art. 68.

§ 3. Wierzytelności wynikające z tej samej podróży i należące do tej samej grupy zaspokaja się w stosunku do ich wysokości, jeżeli suma podlegająca podziałowi nie wystarcza na zaspokojenie ich w całości; jednakże później powstałe roszczenia, wymienione w art. 68 pkt 3 i 5, zaspokaja się w każdej z grup przed wcześniej powstałymi.

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

Art. 70. § 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 zaspokaja się na równi z wierzytelnościami z ostatniej podróży.

Art. 71. § 1. Przywilej rozciąga się także na:

1) fracht oraz zrównaną z nim opłatę za przewóz pasażerów i ich bagażu z podróży, poczas której powstała wierzytelność uprzywilejowana, a w odniesieniu do wierzytelności wynikających z umów o pracę wymienionych w art. 68 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) wynagrodzenie należne statkowi 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. 72. § 1. Przywileje gasną z upływem roku, jednakże przywileje wymienione w art. 68 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. 68 pkt 5 — od dnia powstania wierzytelności,

5) innych zdarzeń — od dnia wymagalności wierzytelności.

§ 3. Przywilej na należnościach określonych w art. 71 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. 73. Jeżeli statek, na którym ciąży przywilej, nie mógł być zajęty na polskich wodach wewnętrznych lub polskim morzu terytorialnym na rzecz wierzyciela mającego w Polsce miejsce zamieszkania lub siedzibę, terminy określone w artykule poprzedzającym 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.

Art. 74. § 1. Kapitan portu może na wniosek wierzyciela zatrzymać tymczasowo na czas nie przekraczający siedemdziesięciu dwóch godzin z wyłączeniem dni uznanych ustawowo za wolne od pracy:

1) statek w celu zabezpieczenia roszczenia należnego od statku z tytułu opłat portowych, szkód wyrządzonych w urządzeniach portowych, dokach lub drogach żeglugowych oraz z tytułu zanieczyszczenia środowiska,

2) wydobyty wrak i inne przedmioty, które utrudniały żeglugę, w celu zabezpieczenia roszczenia z tytułu ich usunięcia.

§ 2. Tymczasowe zatrzymanie traci moc w razie złożenia odpowiedniego zabezpieczenia lub w razie dokonania zajęcia na podstawie zarządzenia sądowego.

§ 3. Wierzyciel odpowiada za wszelkie szkody wynikłe wskutek nieuzasadnionego zatrzymania. Roszczenie z tego tytułu przedawnia się z upływem roku od dnia jego powstania.

TYTUŁ II

ARMATOR

Art. 75. Armatorem jest ten, kto w swoim imieniu uprawia żeglugę statkiem własnym lub cudzym.

Art. 76.[19] Armator odpowiada za swoje zobowiązania bez ograniczenia, chyba że ustawa stanowi inaczej.

Art. 77—81. (skreślone).[20]

TYTUŁ III

KAPITAN STATKU

Art. 82. § 1. Kapitan sprawuje kierownictwo statku.

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

§ 3. 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.

Art. 83. § 1. Kapitanowi nie wolno opuszczać statku, który znajduje się na morzu lub któremu zagraża jakiekolwiek niebezpieczeństwo, chyba że wymaga tego bezwzględna konieczność.

§ 2. 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.

§ 3.[21] 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 § 2.

Art. 84. § 1. Kapitan obowiązany jest dochować staranności sumiennego kapitana statku przy wszystkich czynnościach służbowych.

§ 2. Przed rozpoczęciem i w czasie podróży kapitan obowiązany jest dbać, aby statek był zdatny 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. 85. § 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 możności zawiadamiać je o szczególnych zdarzeniach dotyczących ładunku.

Art. 86. 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. 87. § 1. Kapitan statku jest z mocy prawa przedstawicielem armatora i zainteresowanych ładunkiem w zakresie zwykłych spraw związanych z wykonywaniem żeglugi oraz zwykłym zarządem statkiem i ładunkiem. W tych granicach kapitan może w imieniu armatora i zainteresowanych ładunkiem dokonywać poza portem macierzystym czynności prawnych oraz pozywać i być pozywanym.

§ 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. 88. § 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 funduszów potrzebnych do zakończenia podróży kapitan obowiązany jest kierować się tym, by strata wynikła dla armatora i zainteresowanych ładunkiem była jak najmniejsza.

Art. 89. § 1.[22] Jeżeli na statku znajdującym się w podróży wyczerpały się zapasy żywności, kapitan ma prawo zarządzić — w celu równomiernego rozdziału — rekwizycję znajdującego się na statku ładunku, który może być przydatny dla wyżywienia, a w razie ostatecznej konieczności — także rekwizycję żywności u osób znajdujących się na statku.

§ 2. Wartość zarekwirowanego ładunku lub żywności obowiązany jest wynagrodzić armator.

---

[19] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 8 ustawy powołanej w przypisie 1.

[20] Przez art. 1 pkt 9 ustawy powołanej w przypisie 1.

[21] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 9 ustawy powołanej w przypisie 2.

[22] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 10 ustawy powołanej w przypisie 2.

Art. 90. § 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 tego obowiązku przez kapitana.

Art. 91. § 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 najpierw 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. 92. 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. 93. § 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. 94. 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 napotkanemu polskiemu okrętowi wojennemu albo też powiadomić o przestępstwie polski urząd konsularny i postąpić zgodnie z jego poleceniem.

Art. 95. § 1. Kapitan obowiązany jest zawiadomić właściwy miejscowo polski urząd konsularny o przybyciu statku do portu zagranicznego, chyba że zachodzą szczególne przeszkody lub trudności uniemożliwiające zawiadomienie.

§ 2. W przypadku zawinięcia statku do portu zagranicznego kapitan obowiązany jest przedstawić polskiemu urzędowi konsularnemu na jego żądanie dokumenty statku.

Art. 96. § 1.[23)] 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 albo zgodnie z prawem miejscowym. 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 oraz uwierzytelniony 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 możności 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.[24)] Za przyjęcie protestu morskiego pobiera się opłatę, która stanowi dochód budżetu państwa.

§ 6.[24a)] Minister Transportu i Gospodarki Morskiej, w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości oraz Ministrem Spraw Zagranicznych, określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłat pobieranych za przyjęcie protestu morskiego.

Art. 97. § 1. Kapitan obowiązany jest niezwłocznie po wypadku morskim przesłać do izby morskiej zawiadomienie o wypadku, wskutek którego powstało poważne uszkodzenie lub utrata statku lub ładunku, śmierć lub poważne uszkodzenie ciała, jak również o każdym wypadku zderzenia, wejścia na mieliznę lub pożaru na statku.

§ 2. Kapitan obowiązany jest na żądanie izby morskiej lub urzędu morskiego udzielić wyjaśnień o każdym wypadku morskim.

---

23) W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 11 lit. a) ustawy powołanej w przypisie 2.

24) Dodany przez art. 1 pkt 11 lit. b) ustawy powołanej w przypisie 2.

24a) Dodany przez art. 1 pkt 11 lit. b) ustawy powołanej w przypisie 2. Stosownie do art. 3 tej ustawy § 6 w podanym brzmieniu wszedł w życie z dniem 7 lutego 1996 r.

TYTUŁ IV

UMOWY

DZIAŁ I

Przewóz ładunku

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 98. Przez umowę przewozu ładunku przewoźnik podejmuje się za wynagrodzeniem przewiezienia rzeczy drogą morską.

Art. 99. Umowa przewozu ładunku może:

1) stanowić, że przewoźnik odda całą przestrzeń albo określoną część przestrzeni ładownej statku pod ładunek na podróż lub na czas (umowa czarterowa), albo
2) bez takiego postanowienia dotyczyć przewozu poszczególnych rzeczy lub ładunku określonego według rodzaju, ilości, miary lub wagi (umowa bukingowa).

Art. 100. § 1. Umowa przewozu określa stosunek pomiędzy przewoźnikiem a frachtującym (czarterującym lub bukującym).

§ 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. 101. 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. 102. § 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. 103. § 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. Termin ten jednak może być przedłużony w drodze porozumienia stron zawartego po zdarzeniu będącym podstawą powództwa.

§ 3. Powództwo o odszkodowanie przeciwko osobie trzeciej w sprawach, o których mowa w § 2, może być wytoczone nawet po upływie roku w terminie określonym w przepisach o przedawnianiu roszczeń, nie krótszym jednak niż trzy miesiące od dnia, w którym osoba występująca z takim powództwem zaspokoiła roszczenie lub otrzymała pozew wniesiony przeciwko niej.

§ 4. (skreślony).[25)]

Art. 104. Przepisów niniejszego działu nie stosuje się do przewozu przesyłek pocztowych.

Rozdział 2

Załadowanie na statek

Art. 105. Przewoźnik obowiązany jest dołożyć należytej staranności, aby przy rozpoczęciu podróży statek był zdatny do żeglugi, właściwie wyposażony, zaopatrzony i obsadzony załogą, a ponadto, aby jego ładownie, chłodnie, lodownie 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. 106. 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 przez okres przestoju.

Art. 107. § 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 pozostawania 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

---

[25)] Przez art. 1 pkt 12 ustawy powołanej w przypisie 2.

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. 108. § 1. Przewoźnik jest obowiązany zawiadomić na piśmie czarterującego o podstawieniu gotowego do rozpoczęcia ładowania statku w miejscu, o którym mowa w art. 107 § 2, a jeżeli miejsce takie nie zostało przewoźnikowi wskazane — w miejscu, o którym mowa w art. 107 § 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 zwyczaje przyjęte dla tej czynności w danym porcie.

Art. 109. § 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. 107 § 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. 110. § 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. 111. 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. 112. 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. 113. § 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. 114. 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. 110 § 4 i § 5.

Art. 115. 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. 116. § 1. Czarterującemu, choćby według umowy rozporządzał całą przestrzenią 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. 117. § 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. 118. § 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. 119. § 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. 120. Frachtujący jest wolny od odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez ładunek przewoźnikowi lub statkowi z jakiejkolwiek przyczyny bez jego winy.

Art. 121. § 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. 122. § 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. 123. 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. 124. § 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. 125. § 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. 126. § 1. Konosament stanowi dowód przyjęcia ładunku w nim oznaczonego na statek w celu przewozu i jest dokumentem legitymującym do rozporządzania 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 uwidoczniono 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. 127. § 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. 128. Przewoźnik obowiązany jest wydać załadowcy konosament w tylu jednobrzmiących egzemplarzach, ilu zażąda załadowca, uwidoczniając na każdym z nich liczbę wydanych egzemplarzy; odpis konosamentu towarzyszy ładunkowi na statku.

Art. 129. § 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. 130. § 1. Konosament może być przeniesiony na inną osobę, która przez przeniesienie nabywa uprawnienia do rozporządzania 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. 131. § 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. 132. § 1. Przewoźnik może zamieścić w konosamencie odpowiednią wzmiankę, 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 nieznana.

Art. 133. § 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, rzecznego, lądowego 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. 134. § 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 staran-

ności o to, aby dalszy przewóz mógł być prawidłowo wykonany.

§ 3. Przewoźnik, który na podstawie swej solidarnej 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. 135. § 1. Statek powinien wykonać przewóz z należytą 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. 136. Przewoźnik obowiązany jest sprawować pieczę nad ładunkiem od jego przyjęcia do wydania oraz dbać o interesy osób zainteresowanych ładunkiem.

Art. 137. § 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. 138. § 1. Frachtujący ma prawo rozporządzania 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 rozporządzania 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. 139. § 1. W braku odmiennych zleceń udzielonych stosownie do artykułu poprzedzającego, 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. 140. 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. 141. § 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. 142. § 1. Zarówno odbiorca, jak i przewoźnik mogą żądać dokonania przed odbiorem ładunku jego oględzin z przybraniem 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. 143. § 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. 144. § 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. 145. § 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 wyładuje 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. 146. § 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. Minister Sprawiedliwości w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami określi w drodze rozporządzenia sposób i tryb sprzedaży.

Art. 147. § 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. 148. Wysokość frachtu określa umowa. W braku umowy fracht oblicza się na podstawie stawek stosowanych w miejscu i w czasie załadowania.

Art. 149. § 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. 150. § 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. 151. § 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 zaspokaja się w stosunku do ich wysokości, jeżeli suma podlegająca podziałowi nie wystarcza na zaspokojenie ich w całości.

Art. 152. § 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. 153. § 1. Przywileje na ładunku gasną z chwilą wydania ładunku osobie uprawnionej do odbioru.

§ 2. Przywileje na należnościach wymienionych w art. 152 § 1 gasną z chwilą wypłacenia tych należności osobie uprawnionej do odbioru.

Rozdział 8

Rozwiązanie umowy

Art. 154. § 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. 155. § 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. 156. § 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. 157. § 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 przywozu 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. 158. § 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 albo został zabrany jako łup lub uległ kondemnacji, 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. 159. Rozwiązanie umowy przewozu nie zwalnia przewoźnika od obowiązku pieczy nad ładunkiem.

Rozdział 9

Odpowiedzialność przewoźnika

Art. 160. § 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) jakiejkolwiek innej przyczyny wynikłej bez winy przewoźnika, jego agentów i osób zatrudnionych przez przewoźnika.

Art. 161. § 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 był 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 uwidoczniona w konosamencie lub innym dokumencie, na podstawie którego dokonywany jest przewóz, odszkodowanie nie może przekraczać sumy wartości zadeklarowanej. Deklaracja załadowcy uwidoczniona 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 cle i innych kosztach.

Art. 162. § 1. Przy przewozie na podstawie konosamentu, w którym wartość ładunku nie została uwidoczniona, 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 umowie międzynarodowej.

§ 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 jakiekolwiek 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 wynikła z jego działania lub zaniechania, których dopuścił się z winy umyślnej albo na skutek rażącego niedbalstwa.

Art. 163. § 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. 164. § 1. Przy przewozie na podstawie konosamentu nieważne jest postanowienie umowne, które wyłącza lub ogranicza odpowiedzialność przewoźnika wynikającą z art. 105, 160 i 162.

§ 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. 165. § 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 z winy umyślnej, albo też na skutek rażącego niedbalstwa.

§ 3. Łączna wysokość odszkodowania obciążającego przewoźnika i osoby wymienione w § 1 nie może przekroczyć kwoty przewidzianej w art. 162 § 1.

Art.166. Zwolnienia i ograniczenia odpowiedzialności przewidziane w art. 160—165 stosuje się bez względu na to, czy roszczenie wynika z odpowiedzialności umownej, czy też pozaumownej.

DZIAŁ II

Przewóz pasażerów

Art. 167. § 1.[26] Przez umowę przewozu pasażera przewoźnik podejmuje się, za opłatą, przewieźć drogą morską pasażera i jego bagaż.

§ 1a.[27] Przewoźnik, który podjął się przewozu pasażera (przewoźnik umowny), może powierzyć wykonanie umowy w całości lub części innemu przewoźnikowi (przewoźnikowi faktycznemu).

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

Art. 168. § 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. 169. § 1.[28] Warunki przewozu określa umowa.

§ 2. (skreślony).[29]

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

Art. 170. § 1. Pasażer może żądać zwrotu opłaty za przewóz, jeżeli zawiadomił przewoźnika przynajmniej na siedem dni przed zapowiedzianym 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. 171. § 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.

---

[26] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 10 lit. a) ustawy powołanej w przypisie 1.
[27] Dodany przez art. 1 pkt 10 lit. b) ustawy powołanej w przypisie 1.
[28] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 11 lit. a) ustawy powołanej w przypisie 1.
[29] Przez art. 1 pkt 11 lit. b) ustawy powołanej w przypisie 1.

Art. 172. § 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. 173. § 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. 172 § 2 stosuje się odpowiednio.

Art. 174. § 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. 175. § 1. Umowa przewozu rozwiązuje się, gdy statek zaginął, zatonął, uległ zniszczeniu lub kondemnacji.

§ 2. Do zwrotu opłaty za przewóz stosuje się odpowiednio art. 172 § 2.

Art. 176.[30] § 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 do Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, 1974, 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.

Art. 177. (skreślony).[31]

Art. 178. (skreślony).[31]

Art. 179. § 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. 180. Do bagażu nie podjętego przez pasażera lub przez uprawnionego odbiorcę stosuje się odpowiednio przepisy art. 145—147.

Art. 181. § 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 zdrów i cały.

§ 3. (skreślony).[31]

Art. 182.[32] Roszczenia z tytułów innych niż określone w Konwencji ateńskiej przedawniają się z upływem dwóch lat.

Art. 183. § 1.[33] 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 statek, oraz o okolicznościach odkrycia jej na statku.

§ 3.[34] 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. 184. § 1. Przez umowę czarteru na czas armator zobowiązuje się za wynagrodzeniem oddać czarte-

---

[30] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 12 ustawy powołanej w przypisie 1 oraz przez art. 1 pkt 13 ustawy powołanej w przypisie 2.

[31] Przez art. 1 pkt 13 ustawy powołanej w przypisie 1.

[32] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 14 ustawy powołanej w przypisie 1.

[33] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 15 lit. a) ustawy powołanej w przypisie 1.

[34] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 15 lit. b) ustawy powołanej w przypisie 1.

rującemu do rozporządzenia 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. 185. § 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. 186. § 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. 187. § 1. Armator, który zawarł umowę czarteru na czas, obowiązany jest na umówiony termin oddać do rozporządzenia 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. 188. § 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 wynikła z przyczyn leżących po stronie czarterującego, armatorowi należy się umówiona opłata czarterowa niezależnie od wynagrodzenia szkody wynikłej z winy czarterującego.

Art. 189. § 1. Czarterujący może rozporządzać 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. 190. § 1. W okresie trwania umowy czarteru na czas kapitan i inni członkowie załogi pozostają w stosunku pracy z armatorem 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. 191. 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. 192. Czarterujący może odstąpić od umowy w razie zwłoki w oddaniu mu statku do rozporządzenia; czarterującemu należy się ponadto odszkodowanie, chyba że armator udowodni, że zwłoka nastąpiła z przyczyn, za które nie odpowiada.

Art. 193. 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. 194. § 1. Umowa czarteru na czas rozwiązuje się, jeżeli statek zaginął, zatonął, uległ zniszczeniu lub kondemnacji.

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

Art. 196. Przepisów niniejszego działu nie stosuje się do umów czarterowych o przewóz ładunku, w których należność przewoźnika jest ustalona według jednostki czasu.

DZIAŁ IV

Usługi w żegludze morskiej

Rozdział 1

Agent morski

Art. 197. Przez umowę agencyjną agent morski podejmuje się za wynagrodzeniem stałego przedstawicielstwa armatora w określonym porcie lub na określonym obszarze.

Art. 198. § 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 zarządu portu, do załatwiania dla statku wszelkich czynności i przyjmowania oświadczeń związanych z przyjściem, postojem i wyjściem statku, do zawierania w imieniu armatora umów przewozu, umów ubezpieczenia morskiego oraz umów przeładunku, 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. 199. 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. 200. 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. 201. § 1. Wysokość wynagrodzenia agenta morskiego określa umowa, a w jej braku zwyczaj; w braku zwyczaju 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. 202. § 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. 203. Roszczenie z umowy agencyjnej przedawnia się z upływem dwóch lat od dnia wymagalności.

Rozdział 2

Makler morski

Art. 204. § 1. Makler morski podejmuje się za wynagrodzeniem na podstawie każdorazowego zlecenia pośredniczenia w zawieraniu umów kupna i sprzedaży statków, umów przewozu, czarteru na czas, umów holowniczych i umów ubezpieczenia morskiego.

§ 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. 205. 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. 206. 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. 207. § 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 taryfa. Jeżeli taryfa nie zawiera odpowiedniego postanowienia, wysokość wynagrodzenia określa zwyczaj, a w jego braku należy się maklerowi wynagrodzenie w wysokości przyjętej w danych stosunkach.

Art. 208. Makler obowiązany jest rozliczyć się z każdej powierzonej mu sumy niezwłocznie po wykonaniu zlecenia.

Art. 209. Roszczenie ze stosunku pomiędzy maklerem a dającym zlecenie przedawnia się z upływem dwóch lat od dnia wymagalności.

Rozdział 3

Usługi holownicze

Art. 210. § 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. 211. § 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. 212. § 1. Armator, który podjął się wykonania usług holowniczych, obowiązany jest dostawić na umówiony czas i miejsce statek holujący zdatny 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. 213. Wysokość wynagrodzenia za usługi holownicze określa umowa, a w jej braku taryfa. Jeżeli taryfa nie zawiera odpowiedniego postanowienia, wysokość wynagrodzenia określa zwyczaj, a w jego braku należy się holownikowi słuszne wynagrodzenie.

Art. 214. § 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. 215. Roszczenie z umowy holowniczej przedawnia się z upływem dwóch lat od dnia ukończenia usług holowniczych.

Rozdział 4

Pilotaż

Art. 216. Usługi pilota polegają na udzielaniu kapitanowi pomocy i rady w kierowaniu statkiem ze względu na warunki nawigacyjne wód, na których pilot pełni służbę.

Art. 217. § 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. 218. Armator odpowiada za szkodę wyrządzoną przez pilota, jak za szkodę wyrządzoną przez członka załogi statku.

Art. 219. § 1. Przedsiębiorstwo lub instytucja zatrudniająca pilota odpowiada wobec armatora za szkodę wyrządzoną z winy pilota przy wykonywaniu usług pilotowych, chyba że nie ponosi winy w wyborze.

§ 2. Przedsiębiorstwo lub instytucja zatrudniająca pilota może ograniczyć swoją odpowiedzialność wynikającą z § 1 do wysokości kwoty równej dwudziestokrotnej wysokości opłaty pilotowej należnej za usługi pilotowe, w czasie których szkoda powstała.

Art. 220. § 1. Opłaty pilotowe oraz tryb ich pobierania określa taryfa.

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

Art. 221. Roszczenie wynikające z usług pilotowych przedawnia się z upływem dwóch lat od dnia zakończenia tych usług.

Art. 222. § 1. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej[6)] określi w drodze rozporządzenia organizację pilotażu, kwalifikacje zawodowe pilotów oraz obowiązek i zasady korzystania z usług pilotów.

§ 2. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej[6)] może upoważnić dyrektorów urzędów morskich do wprowadzenia obowiązku korzystania i do określenia szczegółowych warunków korzystania z usług pilota.

TYTUŁ V

WYPADKI MORSKIE

DZIAŁ I

Awaria wspólna

Art. 223. § 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. 224. Wydatek nadzwyczajny poniesiony zamiast wydatku, który podlegałby zaliczeniu do awarii wspólnej, zalicza się do awarii wspólnej, lecz tylko do wysokości wydatku zastąpionego.

Art. 225. § 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 dopro-

wadził do zamierzonego rezultatu, a także gdy poświęcenie objęło cały statek lub cały ładunek.

Art. 226. § 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 ciążące na tym ładunku zobowiązania z tytułu udziału w awarii wspólnej ustala się według jego wartości rzeczywistej.

Art. 227. 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. 228. § 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.[35] Minister Transportu i Gospodarki Morskiej w porozumieniu z Ministrem Gospodarki[36] określi w drodze rozporządzenia kwalifikacje wymagane do zajmowania stanowiska dyspaszera, sposób jego powoływania oraz tryb postępowania dyspaszerskiego.

Art. 229. § 1. Roszczenie z awarii wspólnej przedawnia się z upływem dwóch lat od dnia zakończenia podróży.

§ 2.[37] Bieg przedawnienia przerywa się przez zgłoszenie roszczenia dyspaszerowi wyznaczonemu zgodnie z art. 228 § 1 lub 3. Przedawnienie biegnie na nowo od dnia doręczenia dyspaszy.

---

[35] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 16 oraz pkt 20 ustawy powołanej w przypisie 1.

[36] Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 23 października 1987 r. o utworzeniu urzędu Ministra Współpracy Gospodarczej z Zagranicą (Dz. U. Nr 33, poz. 176), która weszła w życie z dniem 24 października 1987 r., oraz z art. 2 ust. 1 pkt 3 i ust. 3 pkt 2 oraz z art. 8 ustawy powołanej w przypisie 9.

[37] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 17 ustawy powołanej w przypisie 1.

DZIAŁ II

Zderzenie statków

Art. 230. 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. 231. § 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, obsługiwania statku, przestrzegania przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu i stosowania innych środków bezpieczeństwa, nakazanych przez obowiązujące przepisy, praktykę morską lub przez szczególne okoliczności.

Art. 232. § 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 przypadało, przysługuje zwrotne roszczenie do innych statków o sumę nadpłaconą.

Art. 233. § 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 w przypadku, gdy statki lub jeden z nich były w czasie zderzenia zakotwiczone.

Art. 234. § 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. 235. § 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. 236. 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. 237. § 1.[2)] Przepisy niniejszego działu stosuje się odpowiednio również do jednostek pływających marynarki wojennej, organów Straży Granicznej i Policji.

§ 2.[38)] 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, co nie zwalnia dowódców tych jednostek od przewidzianych w art. 234 obowiązków udzielenia statkowi niezbędnej pomocy oraz podania danych w zakresie, który określą Minister Obrony Narodowej i Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji[9)] w porozumieniu z Ministrem Transportu i Gospodarki Morskiej.

DZIAŁ III

Ratownictwo morskie

Art. 238. § 1. Za uratowanie z niebezpieczeństwa statku lub mienia znajdującego się na statku albo z niego pochodzącego, jak również za udzielenie pomocy statkowi znajdującemu się w niebezpieczeństwie 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 udzielone na wodach morskich lub śródlądowych przez statek morski statkowi żeglugi śródlądowej lub wodnosamolotowi.

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

Art. 239. Nie należy się wynagrodzenie za ratownictwo, które nie dało pożytecznego wyniku.

Art. 240. § 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, jeżeli jego czynności ratownicze pozostawały w związku z wypadkiem, który spowodował ratownictwo mienia.

Art. 241. Nie ma prawa do wynagrodzenia ten, kto przedsięwziął czynności ratownicze wbrew wyraźnemu i rozsądnemu zakazowi statku ratowanego.

Art. 242. Kto na podstawie umowy podjął się pilotować statek lub świadczyć mu usługi holownicze, ma prawo do wynagrodzenia za ratownictwo, gdy statek znalazł się następnie w niebezpieczeństwie, jeżeli udzielił mu usług wyjątkowych, które wykraczały poza zakres wykonywania zawartej przez niego umowy.

Art. 243. § 1. Strona może żądać unieważnienia lub zmiany umowy o ratownictwo zawartej w chwili i pod wpływem niebezpieczeństwa, jeżeli postanowienia umowy są niesłuszne.

§ 2. Strona może również żądać unieważnienia lub zmiany umowy o ratownictwo, jeżeli strona przy zawarciu umowy złożyła oświadczenie woli pod wpływem błędu wywołanego podstępem lub wykorzystaniem jej nieświadomości albo jeżeli umówione wynagrodzenie jest niewspółmiernie niskie lub wysokie.

Art. 244. W braku umowy wysokość wynagrodzenia określa się stosownie do okoliczności, biorąc w szczególności za podstawę:

1) przede wszystkim:
   a) osiągnięty wynik ratownictwa,
   b) wysiłki i zasługi ratujących,
   c) niebezpieczeństwo, które zagrażało mieniu ratowanemu, a w razie ratowania statku, również znajdującym się na nim osobom,
   d) niebezpieczeństwo, które zagrażało ratującym i użytemu przez nich statkowi i sprzętowi,
   e) zużyty czas ratujących oraz poniesione przez nich szkody i wydatki,
   f) ryzyko odpowiedzialności i inne ryzyka, które zagrażały ratującym,
   g) wartość sprzętu użytego do ratownictwa,
   h) szczególne przystosowanie statku ratującego do czynności ratowniczych,
2) następnie — wartość mienia uratowanego.

Art. 245. § 1. Wysokość wynagrodzenia nie może przekraczać wartości mienia uratowanego.

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

Art. 246. Wynagrodzenie może być obniżone, a nawet nie przyznane, jeżeli ratujący z winy swojej spowodował konieczność ratownictwa lub jeżeli w związku z ratownictwem dopuścił się kradzieży, paserstwa lub czynu oszukańczego.

Art. 247. 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 ratują-

---

[38)] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 18 i pkt 20 ustawy powołanej w przypisie 1.

cych może żądać zapłaty przypadającej na niego części wynagrodzenia. Część wynagrodzenia przypadającą na ratującego określa się przy odpowiednim zastosowaniu art. 244.

Art. 248. Z tytułu roszczenia o wynagrodzenie za ratownictwo oraz zwrot kosztów poniesionych za zachowanie, oszacowanie i sprzedaż mienia przysługuje ratującemu prawo zastawu na mieniu uratowanym, a na przedmiotach objętych przez niego w posiadanie w związku z ratownictwem — również prawo zatrzymania aż do złożenia przez dłużnika zabezpieczenia.

Art. 249. § 1. Wynagrodzenie należne statkowi z tytułu ratownictwa dzieli się po połowie pomiędzy armatora i załogę po odliczeniu szkód poniesionych przez statek oraz wydatków i strat armatora i załogi spowodowanych ratownictwem.

§ 2.[2)] Przepisu § 1 nie stosuje się do wynagrodzenia przypadającego statkowi używanemu do zawodowego ratownictwa statków morskich oraz jednostce pływającej marynarki wojennej, organów Straży Granicznej i Policji.

§ 3. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej[6)] w porozumieniu z właściwym związkiem zawodowym określi zasady podziału pomiędzy kapitana i innych członków załogi części wynagrodzenia za ratownictwo przypadającej dla załogi oraz tryb postępowania.

Art. 250. Roszczenie o wynagrodzenie za ratownictwo przedawnia się z upływem dwóch lat od dnia zakończenia ratownictwa.

Art. 251. § 1.[2)] Przepisy niniejszego działu stosuje się odpowiednio do jednostek pływających marynarki wojennej, organów Straży Granicznej i Policji.

§ 2. Ministrowie Obrony Narodowej i Spraw Wewnętrznych i Administracji[9)] określą zasady obliczania i przeznaczenia wynagrodzenia za ratownictwo należnego jednostkom pływającym wymienionym w § 1 oraz tryb postępowania w tych sprawach.

DZIAŁ IV

Wydobywanie mienia z morza

Art. 252. § 1. Właściciel mienia (statku, ładunku lub innego przedmiotu) zatopionego w obrębie polskich morskich wód wewnętrznych lub polskiego morza terytorialnego powinien w ciągu roku od dnia zatonięcia mienia zgłosić we właściwym urzędzie morskim zamiar wydobycia tego mienia i określić termin, do którego zamierza zakończyć wydobywanie. Urząd morski może w ciągu trzech miesięcy od dnia zgłoszenia zażądać zmiany wskazanego terminu lub zakreślić właścicielowi stosowny termin zakończenia wydobywania, nie krótszy jednak niż rok, licząc od dnia doręczenia decyzji.

§ 2. Jeżeli właściciel w terminie określonym w § 1 nie rozpoczął wydobywania lub w ciągu roku od upływu tego terminu nie ukończył wydobywania swego mienia, staje się ono własnością państwową.

Art. 253. § 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 wydobycie mienia zatopionego, może zwrócić się w ciągu trzech miesięcy od otrzymania odmowy do urzędu morskiego o zarządzenie w porozumieniu z właściwym organem wojskowym wydobycia tego mienia na koszt właściciela.

Art. 254. § 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, urząd morski może zarządzić usunięcie przeszkody na koszt właściciela, wyznaczając mu stosowny termin do odbioru mienia za zwrotem poniesionych kosztów.

§ 2. Jeżeli właściciel w wyznaczonym terminie nie zgłosi się po odbiór mienia albo nie uiści kosztów usunięcia przeszkody, urząd morski może sprzedać mienie i z sumy uzyskanej ze sprzedaży pokryć swoje koszty oraz wydatki za przechowanie i przeprowadzenie sprzedaży, a resztę złożyć do depozytu sądowego w celu wydania jej osobie uprawnionej.

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

Art. 255. Wydobycie cudzego mienia zatopionego w morzu i przywiezienie go na polskie wody wewnętrzne lub polskie morze terytorialne należy bezzwłocznie zgłosić urzędowi morskiemu z podaniem czasu, miejsca i okoliczności wydobycia mienia oraz w miarę możności zawiadomić o tym również właściciela, a do czasu wydania mu mienia — odpowiednio je zabezpieczyć.

Art. 256. § 1. Wydobywającemu cudze mienie należy się zwrot kosztów i wydatków oraz wynagrodzenie, którego wysokość określa się przy odpowiednim zastosowaniu przepisów o ratownictwie.

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

Art. 257. 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. 258. § 1. Jeżeli właściciel nie jest znany albo w ciągu czternastu dni od zawiadomienia go o wydobyciu nie zgłosi się w celu odbioru mienia lub nie uiści należności wydobywającego, wydobywający obowiązany jest wydać wydobyte mienie urzędowi morskiemu, a gdy ono jest mieniem wojskowym lub przyspo-

sobionym do celów wojskowych, przekazać właściwemu organowi wojskowemu.

§ 2. W celu ustalenia nieznanej osoby właściciela wydobytego mienia urząd morski przeprowadza postępowanie w trybie, który określi w drodze rozporządzenia Minister Transportu i Gospodarki Morskiej[6)] w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości i Ministrem Spraw Zagranicznych.

Art. 259. Jeżeli właściciel mienia w terminie sześciomiesięcznym od dnia wezwania przez urząd morski nie zgłosi się w celu odbioru mienia lub nie uiści należności wydobywającego i poniesionych przez urząd morski kosztów zabezpieczenia, urząd morski może sprzedać wydobyte mienie i sumę uzyskaną ze sprzedaży po odliczeniu należności wydobywającego i swoich kosztów złożyć do depozytu sądowego. Przepis art. 257 stosuje się odpowiednio.

Art. 260. § 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, jeżeli zgłosił swe roszczenie najpóźniej w chwili oddania znalezionego 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 znalezionego mienia.

§ 3. W przypadkach przewidzianych w § 1 i § 2 stosuje się odpowiednio przepisy art. 255–259.

Art. 261. Minister Sprawiedliwości w porozumieniu z Ministrem Transportu i Gospodarki Morskiej[6)] i Ministrem Finansów określi w drodze rozporządzenia sposób postępowania z mieniem, którego właściciel pozostał nieznany, oraz tryb ustalania wysokości i pokrycia należności związanych z wydobyciem, zabezpieczeniem, sprzedażą mienia stosownie do przepisów niniejszego działu, jak również sposób i tryb przeprowadzania przewidzianej w niniejszym dziale sprzedaży mienia.

TYTUŁ VI

UBEZPIECZENIE MORSKIE

DZIAŁ I

Umowa ubezpieczenia morskiego

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 262. § 1. Przez umowę ubezpieczenia morskiego zakład ubezpieczeń[39)] 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. 263. § 1. Przedmiotem ubezpieczenia morskiego może być każdy interes majątkowy, związany z żeglugą morską i dający się ocenić w pieniądzach.

§ 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.

§ 3. Zakład ubezpieczeń[39)] może reasekurować zawarte przez siebie ubezpieczenia.

Art. 264. § 1. Zakład ubezpieczeń[39)] obowiązany jest na żądanie wydać osobie, z którą zawarł umowę ubezpieczenia (ubezpieczającemu), polisę stwierdzającą zawarcie umowy ubezpieczenia.

§ 2. Przed wydaniem polisy zakład ubezpieczeń[39)] obowiązany jest wydać ubezpieczającemu na jego żądanie tymczasowy dokument stwierdzający zawarcie umowy.

Art. 265. § 1. Polisa powinna zawierać:

1) oznaczenie zakładu ubezpieczeń[39)],
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 zakładu ubezpieczeń[39)].

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

Art. 266. § 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 zakładu ubezpieczeń[39)] wydania polisy przysługuje ubezpieczającemu. Dopóki polisa znajduje się w jego

---

[39)] Zgodnie z art. 15 ust. 2 ustawy z dnia 8 czerwca 1995 r. o zmianie ustawy o działalności ubezpieczeniowej, o zmianie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej — Kodeks handlowy oraz o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. Nr 96, poz. 478), która weszła w życie z dniem 21 października 1995 r.

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. 267. § 1. Umowa ubezpieczenia morskiego jest nieważna, jeżeli w chwili jej zawarcia szkoda objęta ubezpieczeniem już nastąpiła lub nie istniała możliwość jej powstania; zakład ubezpieczeń[39)] 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. 268. Ubezpieczający może w każdej chwili odstąpić od umowy, dopóki nie rozpoczął się stan niebezpieczeństwa przewidzianego w umowie; obowiązany jest jednak zapłacić opłatę stornową.

Art. 269.[40)] Roszczenie z umowy ubezpieczenia morskiego przedawnia się z upływem pięciu lat od dnia wymagalności roszczenia.

Rozdział 2

Wartość ubezpieczenia i suma ubezpieczenia

Art. 270. § 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. 271. Jeżeli strony wymieniły w umowie ubezpieczenia wartość ubezpieczenia (wartość otaksowana), jest ona miarodajna dla określenia odszkodowania ubezpieczeniowego.

Art. 272. § 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, zakład ubezpieczeń[39)] odpowiada za szkody w stosunku, w jakim pozostaje suma do wartości ubezpieczenia.

Art. 273. Jeżeli ubezpieczono przedmiot ubezpieczenia od tego samego niebezpieczeństwa na ten sam okres w dwóch lub więcej zakładach ubezpieczeń na sumy, które łącznie przewyższają wartość ubezpieczenia (ubezpieczenie podwójne), wszystkie te zakłady ubezpieczeń[39)] odpowiadają tylko do wysokości wartości ubezpieczenia, a w granicach tej wartości każdy z nich odpowiada w stosunku do przyjętej przez niego sumy ubezpieczenia.

Rozdział 3

Oświadczenia przy zawieraniu umowy ubezpieczenia

Art. 274. § 1. Przy zawieraniu umowy ubezpieczenia morskiego ubezpieczający obowiązany jest podać do wiadomości zakładu ubezpieczeń[39)] wszelkie okoliczności, które są lub powinny mu być znane, a mogą mieć wpływ na ocenę niebezpieczeństwa oraz na decyzję zakładu ubezpieczeń[39)] o przyjęciu i warunkach ubezpieczenia.

§ 2. Obowiązek określony w § 1 nie dotyczy okoliczności powszechnie znanych oraz okoliczności, które powinny być znane zakładowi ubezpieczeń[39)].

§ 3. Jeżeli ubezpieczający działał przez pełnomocnika, obowiązek określony w § 1 ciąży również na pełnomocniku i obejmuje także okoliczności znane pełnomocnikowi.

§ 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. 275. § 1. W razie naruszenia obowiązku określonego w art. 274 zakład ubezpieczeń[39)] może odstąpić od umowy, zachowując prawo do pełnej składki ubezpieczeniowej.

§ 2. Jeżeli niezawiadomienie lub niezgodne z rzeczywistością zawiadomienie zakładu ubezpieczeń[39)] o okolicznościach wymienionych w art. 274 nastąpiło

---

[40)] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 14 ustawy powołanej w przypisie 2, skreślający § 2 i oznaczenie § 1.

bez winy ubezpieczającego lub ubezpieczonego, zakład ubezpieczeń[39)] nie może od umowy odstąpić, lecz ma prawo do odpowiednio zwiększonej składki ubezpieczeniowej.

§ 3. Prawo odstąpienia od umowy gaśnie, jeżeli zakład ubezpieczeń[39)] 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. 276. § 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, co nie zwalnia zakładu ubezpieczeń[39)] od odpowiedzialności za szkody powstałe przed zbyciem przedmiotu ubezpieczenia.

Art. 277. § 1. Równocześnie z przeniesieniem praw z umowy ubezpieczenia na nabywcę przechodzą na niego obowiązki, które ciążyły na zbywcy.

§ 2. Zakład ubezpieczeń[39)] może przeciwstawić nabywcy zarzuty, które by mu przysługiwały z umowy ubezpieczenia przeciwko zbywcy.

Art. 278. § 1. Przeniesienie praw z umowy ubezpieczenia stwierdzonej polisą następuje przez przeniesienie polisy.

§ 2. Do przeniesienia polisy stosuje się odpowiednio przepisy o przenoszeniu konosamentu (art. 130).

Art. 279. § 1. Jeżeli przedmiotem ubezpieczenia jest statek, przejście praw z umowy ubezpieczenia na jego nabywcę wymaga zgody zakładu ubezpieczeń[39)].

§ 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 zawinął.

Rozdział 5

Ubezpieczenie generalne

Art. 280. § 1. Umową ubezpieczenia można objąć wszystkie lub niektóre rodzaje ładunków, jakie ubezpieczający będzie wysyłał lub otrzymywał w określonym czasie (ubezpieczenie generalne).

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

§ 3. W ubezpieczeniu generalnym zakład ubezpieczeń[39)] obowiązany jest na żądanie ubezpieczającego wystawić polisę lub zaświadczenie o ubezpieczeniu dla każdego zgłoszonego ładunku lub innego odrębnego przedmiotu ubezpieczenia.

Art. 281. § 1. Ubezpieczający, który zawarł umowę ubezpieczenia generalnego, obowiązany jest zgłaszać zakładowi ubezpieczeń[39)] 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, zakład ubezpieczeń[39)] 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 zakład ubezpieczeń[39)] 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. 282. Umowa ubezpieczenia generalnego może być rozwiązana przez każdą ze stron z zachowaniem trzymiesięcznego terminu wypowiedzenia.

DZIAŁ II

Wykonanie umowy ubezpieczenia

Rozdział 1

Obowiązki ubezpieczającego

Art. 283. § 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. 284. § 1. Ubezpieczający obowiązany jest niezwłocznie po powzięciu wiadomości zgłosić zakładowi ubezpieczeń[39)] każdą istotną zmianę niebezpieczeństwa, na jakie jest narażony przedmiot ubezpieczenia.

§ 2. Zakład ubezpieczeń[39)] może odstąpić od umowy, jeżeli ubezpieczający bez uzasadnionej przyczyny zwleka z zawiadomieniem go o zmianie niebezpieczeństwa. Prawo to zakład ubezpieczeń[39)] może wykonać w terminie siedmiu dni od dnia, w którym dowiedział się o tym, że ubezpieczający dopuścił się zwłoki.

Art. 285. § 1. Jeżeli zmiana niebezpieczeństwa została spowodowana przez ubezpieczającego albo za jego zgodą, zakład ubezpieczeń[39)] może odstąpić od umowy albo żądać zapłaty składki dodatkowej za zwiększone niebezpieczeństwo, chyba że zmiany niebezpieczeństwa dokonano we wspólnym interesie zakładu ubezpieczeń[39)] i ubezpieczającego albo w celu ratowania życia ludzkiego.

§ 2. Przy ubezpieczeniu zawartym na podróż prawo to przysługuje zakładowi ubezpieczeń[39)] 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 zakład ubezpieczeń[39)] może żądać zapłaty dodatkowej składki za zwiększone niebezpieczeństwo.

Art. 286. § 1. Jeżeli zakład ubezpieczeń[39)] wskutek 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. Zakład ubezpieczeń[39)], który odstąpił od umowy z powodu zmiany niebezpieczeństwa, zachowuje prawo do całej składki umówionej, a odpowiada tylko za szkody powstałe przed zmianą niebezpieczeństwa.

Art. 287. § 1. Ubezpieczający obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić zakład ubezpieczeń[39)] 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 zakład ubezpieczeń[39)] może potrącić z odszkodowania ubezpieczeniowego kwotę, o którą szkoda uległaby zmniejszeniu, gdyby zakład ubezpieczeń[39)] był o niej należycie zawiadomiony.

Art. 288. § 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 zakładu ubezpieczeń[39)], o ile je otrzymał.

§ 3. Jeżeli ubezpieczający rozmyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa nie zastosował środków określonych w § 1, zakład ubezpieczeń[39)] jest wolny od odpowiedzialności za szkody powstałe z tego powodu.

Rozdział 2

Odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń[39)]

Art. 289. Z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w kodeksie zakład ubezpieczeń[39)] odpowiada za szkody będące bezpośrednim następstwem niebezpieczeństw objętych umową ubezpieczenia.

Art. 290. § 1. Zakład ubezpieczeń[39)] nie odpowiada za szkody powstałe z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa ubezpieczającego, jednak zakład ubezpieczeń[39)] odpowiada za szkody spowodowane zaniedbaniem lub błędem nautycznym ubezpieczającego będącego kapitanem statku objętego ubezpieczeniem.

§ 2. Zakład ubezpieczeń[39)] odpowiada za szkody spowodowane z winy kapitana, innego członka załogi lub pilota.

Art. 291. § 1. Przy ubezpieczeniu statku zakład ubezpieczeń[39)] 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,
3) załadowania na statek — za wiedzą ubezpieczającego, a bez wiedzy zakładu ubezpieczeń[39)] — 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. 292. W razie zderzenia statków zakład ubezpieczeń[39)] odpowiada z tytułu ubezpieczenia statku zarówno za szkodę w przedmiocie ubezpieczenia, jak również za ciążące na ubezpieczającym zobowiązania do wyrównania szkody wyrządzonej wskutek zderzenia osobom trzecim.

Art. 293. Przy ubezpieczeniu ładunku lub spodziewanego zysku zakład ubezpieczeń[39)] nie odpowiada za szkody powstałe wskutek ukrytej wady naturalnej lub szczególnej właściwości lub nienależytego opakowania ładunku albo wskutek zwłoki w jego dostarczeniu.

Art. 294. § 1. Zakład ubezpieczeń[39)] odpowiada za szkody z każdego wypadku objętego ubezpieczeniem do wysokości sumy ubezpieczenia.

§ 2. Za szkody wynikłe z kilku następujących po sobie wypadków objętych ubezpieczeniem zakład ubezpieczeń[39)] 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

zakład ubezpieczeń[39)] 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 zakład ubezpieczeń[39)] 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. 295. Zakład ubezpieczeń[39)] obowiązany jest zapłacić odszkodowanie ubezpieczeniowe, choćby szkodę objętą ubezpieczeniem była obowiązana naprawić osoba trzecia.

Art. 296. § 1. Zakład ubezpieczeń[39)] 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 zakładu ubezpieczeń[39)].

§ 2. Zwrot wydatków wymienionych w § 1 następuje w takim stosunku, w jakim suma ubezpieczenia pozostaje do wartości ubezpieczenia. Do zwrotu tych wydatków zakład ubezpieczeń[39)] obowiązany jest, choćby kwoty wydatków łącznie z odszkodowaniem ubezpieczeniowym przekroczyły sumę ubezpieczenia.

Art. 297. § 1. Zakład ubezpieczeń[39)] 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 zakład ubezpieczeń[39)] obowiązany jest w granicach, w których wydatki łącznie z odszkodowaniem ubezpieczeniowym nie przekraczają sumy ubezpieczenia.

Art. 298. § 1. W razie zajścia wypadku objętego ubezpieczeniem zakład ubezpieczeń[39)] 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 zakreślić zakładowi ubezpieczeń[39)] stosowny termin do oświadczenia się, czy korzysta z uprawnienia przewidzianego w § 1.

§ 3. Mimo zapłaty pełnej sumy ubezpieczenia zakład ubezpieczeń[39)] obowiązany jest zwrócić ponadto przypadające na niego stosownie do art. 296 wydatki, jakie ubezpieczający poniósł lub zobowiązał się ponieść do chwili otrzymania zawiadomienia od zakładu ubezpieczeń[39)], że korzysta z uprawnienia przewidzianego w § 1.

§ 4. Zakład ubezpieczeń[39)], który zapłacił pełną sumę ubezpieczenia, nie może żądać przeniesienia na niego praw do przedmiotu ubezpieczenia.

Rozdział 3

Abandon przedmiotu ubezpieczenia

Art. 299. § 1. Ubezpieczający może za zrzeczeniem się na rzecz zakładu ubezpieczeń[39)] 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 niezdatny 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. 300. § 1. Ubezpieczający powinien zgłosić abandon na piśmie z przytoczeniem 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.[41)] W razie uznania statku za zaginiony bez wieści, stosownie do przepisów art. 28, statek i przewożone na nim, a nie uratowane ładunki uważa się za całkowicie stracone, a ubezpieczeni mogą domagać się od zakładu ubezpieczeń[39)] odszkodowania za stratę całkowitą bez zgłaszania abandonu.

Art. 301. § 1. Ubezpieczający obowiązany jest przy zgłoszeniu abandonu zawiadomić zakład ubezpieczeń[39)] o ciążących na przedmiocie ubezpieczenia prawach rzeczowych oraz o odnoszących się do niego innych ubezpieczeniach, a także o wszelkich znanych mu

---

[41)] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 15 ustawy powołanej w przypisie 2.

ograniczeniach w rozporządzaniu przedmiotem ubezpieczenia.

§ 2. Zakład ubezpieczeń[39)] może uzależnić przyjęcie abandonu od dostarczenia mu danych dotyczących okoliczności wymienionych w § 1.

Art. 302. § 1. Zakład ubezpieczeń[39)] może odmówić przyjęcia abandonu, jeżeli zgłoszenie abandonu nie odpowiada wymaganiom określonym w artykułach poprzedzających.

§ 2. Zakład ubezpieczeń[39)] nie może odmówić przyjęcia abandonu po upływie trzydziestu dni od otrzymania zgłoszenia abandonu.

Art. 303. § 1. Prawa do przedmiotu ubezpieczenia przechodzą na zakład ubezpieczeń[39)] z chwilą złożenia przez niego oświadczenia, że przyjmuje abandon.

§ 2. Jeżeli zakład ubezpieczeń[39)] w terminie określonym w art. 302 § 2 nie złoży oświadczenia, czy przyjmuje abandon, prawa do przedmiotu ubezpieczenia przechodzą na niego z upływem tego terminu.

Art. 304. 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. 305. § 1. W razie zajścia szkody objętej ubezpieczeniem zakład ubezpieczeń[39)] może żądać od ubezpieczającego udzielenia mu wszelkich wiadomości oraz przedstawienia dokumentów i innych dowodów niezbędnych do ustalenia okoliczności wypadku, szkody i jej rozmiarów.

§ 2. Zakład ubezpieczeń[39)] może uzależnić wypłatę odszkodowania ubezpieczeniowego od zwrotu polisy, chyba że polisa była imienna.

Art. 306. § 1. Z chwilą zapłaty odszkodowania ubezpieczeniowego przechodzą na zakład ubezpieczeń[39)] — 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 zakładowi ubezpieczeń[39)] wszelkie wiadomości i dokumenty oraz dokonać czynności niezbędnych dla skutecznego dochodzenia praw przez zakład ubezpieczeń[39)].

§ 3. Zrzeczenie się przez ubezpieczającego bez zgody zakładu ubezpieczeń[39)] praw przysługujących mu do osób trzecich z tytułu poniesionych szkód zwalnia zakład ubezpieczeń[39)] w odpowiednim stosunku od obowiązku zapłaty odszkodowania ubezpieczeniowego.

Art. 307. Z zastrzeżeniem wyjątku przewidzianego w art. 298 § 4 zakład ubezpieczeń[39)], 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, zakład ubezpieczeń[39)] może żądać przeniesienia praw tylko w odpowiednim stosunku.

TYTUŁ VII[42)]

OGRANICZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA ROSZCZENIA MORSKIE

DZIAŁ I

Ograniczona odpowiedzialność

Art. 308. § 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".

§ 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. 309. § 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. 310. 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 dyspozycji sądu odpowiedniej sumy pieniężnej, to składający nie odpowiada za odsetki powstałe po złożeniu tej sumy.

Art. 311. Roszczenia z tytułu szkód w urządzeniach i basenach portowych, drogach wodnych i urządze-

---

[42)] Dodany przez art. 1 pkt 19 ustawy powołanej w przypisie 1.

niach nawigacyjnych podlegają zaspokojeniu z pierwszeństwem przed innymi roszczeniami, z wyjątkiem roszczeń z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia.

Art. 312. § 1. Jeżeli odpowiedzialność dłużnika powstała w związku z uprawianiem żeglugi statkiem o tonażu brutto mniejszym niż 300 ton, ustalonym 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 Ciągnienia, określone w Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności.

Art. 313. § 1. Przez własne działanie lub zaniechanie dłużnika będącego osobą prawną (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.

DZIAŁ II

Postępowanie w sprawach o ustanowienie funduszu ograniczenia odpowiedzialności i jego podział

Art. 314. § 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 Wojewódzki w Gdańsku.

Art. 315. § 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. 316. § 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. 317. § 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 rewizja. Na postanowienie w sprawie wstrzymania egzekucji przysługuje zażalenie.

Art. 318. § 1. Po wypełnieniu przez wnioskodawcę obowiązków określonych w postanowieniu wydanym na podstawie art. 317 § 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 rewizja.

§ 3. Z chwilą uprawomocnienia się postanowienia o ustanowieniu funduszu i otwarciu postępowania działowego następują skutki, które prawo łączy z usta-

nowieniem 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. 317 § 3.

Art. 319. § 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 protokołowania. W razie niezbędnej potrzeby ustalenia okoliczności, które są między uczestnikami sporne, na wniosek komisarza-biegłego 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 sporu na drogę procesu oraz o wyłączeniu w planie podziału sumy potrzebnej na zaspokojenie roszczenia po rozstrzygnięciu tego sporu.

Art. 320. § 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.

§ 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 rewizja.

Art. 321. § 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. 319 § 5.

§ 4. Na postanowienie zatwierdzające listę wierzytelności i plan podziału przysługuje rewizja. Rewizję 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. 322. § 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. 321 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. 323. § 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. 324. 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. 325. Koszty postępowania o ustanowienie i podział funduszu ponosi wnioskodawca. Na pokrycie tych kosztów wnioskodawca wpłaca ustaloną przez sąd zaliczkę, niezależnie od ustanawianego funduszu.

TYTUŁ VIII[42)]

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SZKODĘ WYRZĄDZONĄ ZANIECZYSZCZENIEM ZE STATKÓW

DZIAŁ I

Zanieczyszczenia różne

Art. 326. Z zastrzeżeniem przepisów działu II, 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. 327. § 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 wynikła 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. 328. Jeżeli szkoda została wyrządzona zanieczyszczeniem pochodzącym z dwóch lub więcej statków, ich armatorzy odpowiadają solidarnie za szkodę.

Art. 329. § 1. Przez szkodę wyrządzoną zanieczyszczeniem rozumie się szkodę wyrządzoną działaniem substancji zanieczyszczających, jak również celowym użyciem środków zapobiegawczych zastosowanych po zdarzeniu powodującym zanieczyszczenie.

§ 2. Naprawianie szkody wyrządzonej zanieczyszczeniem obejmuje straty poniesione przez poszkodowanego oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono, łącznie z korzyściami, które mógłby osiągnąć, gdyby nie nastąpiło zanieczyszczenie środowiska. Naprawianie szkody obejmuje również zwrot kosztów 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. 330. Nie można wyłączyć ani ograniczyć z góry odpowiedzialności określonej w art. 326—329.

Art. 331. 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. 332. § 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.

DZIAŁ II

Zanieczyszczenia ze statków przewożących oleje

Rozdział 1

Odpowiedzialność za szkodę

Art. 333. § 1. Do odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez wyciek lub usunięcie oleju ze statku przewożącego olej luzem jako ładunek stosuje się Międzynarodową konwencję o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, sporządzoną w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r. (Dz. U. z 1976 r. Nr 32, poz. 184), zwaną dalej „Konwencją o odpowiedzialności cywilnej", zmienioną Protokołem do Międzynarodowej konwencji o odpowiedzial-

ności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, sporządzonym w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz. U. z 1986 r. Nr 20, poz. 104).

§ 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 któregokolwiek z tych państw, jeżeli szkoda spowodowana zanieczyszczeniem powstała na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w tym na jej morzu terytorialnym.

Art. 334. § 1. Właściciel statku o polskiej przynależności, przewożącego więcej niż 2 000 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. 335. § 1. Statek, o którym mowa w art. 334 § 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. 336. Żaden statek przewożący ponad 2 000 ton oleju luzem jako ładunek nie może wejść do portu polskiego ani go opuścić, a także korzystać z urządzeń przeładunkowych na terytorium Rzeczypospolitej Polskie, w tym na jej morzu terytorialnym, jeśli nie posiada certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną zanieczyszczeniem, wydanego lub poświadczonego przez właściwy organ państwa rejestracji statku.

Art. 337. 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 udowodni on, że dysponuje wystarczającym zabezpieczeniem finansowym tej odpowiedzialności.

Art. 338. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb wydawania lub poświadczania certyfikatów, wzór certyfikatu oraz wysokość pobieranych opłat.

Art. 339. Kontrolę nad przestrzeganiem przepisów o zabezpieczeniu finansowym odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem sprawują dyrektorzy urzędów morskich.

Rozdział 2

Międzynarodowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami

Art. 340. § 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).

§ 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. 333 § 1),
2) właściciel statku lub jego gwarant jest niezdolny do wypełnienia w całości swego zobowiązania,
3) wysokość szkody przekracza granice odpowiedzialności właściciela statku.

Art. 341. Prawnym przedstawicielem Międzynarodowego Funduszu jest jego dyrektor lub osoba przez niego upoważniona.

Art. 342.[43)] § 1. Osoba importująca do Polski olej drogą morską jest obowiązana podać do Głównego Urzędu Ceł, w terminie do dnia 15 stycznia każdego roku, dane o ilościach zaimportowanego w ciągu poprzedniego roku kalendarzowego oleju, a osoba importująca rocznie 150 tys. ton lub więcej oleju uiszcza wkłady na rzecz Międzynarodowego Funduszu stosownie do art. 10, 11 i 15 Konwencji, o której mowa w art. 340 § 1.

§ 2. Główny Urząd Ceł składa Międzynarodowemu Funduszowi corocznie zbiorcze sprawozdanie o imporcie oleju drogą morską.

Art. 343. W przypadku szkody spowodowanej zanieczyszczeniem olejowym urząd morski, na żądanie poszkodowanego, jest obowiązany stwierdzić zaistnienie wypadku i udostępnić dokumentację tej szkody.

Art. 344. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej określi tryb postępowania organów administracji morskiej w zakresie przygotowania dokumentacji szkody uzasadniającej odpowiedzialność Międzynarodowego Funduszu.

DZIAŁ III

Postępowanie w sprawach roszczeń i ograniczenia odpowiedzialności

Art. 345. W sprawach o roszczenia odszkodowawcze dochodzone na podstawie przepisów niniejszego

---

[43)] W brzmieniu ustalonym przez art. 1 pkt 16 ustawy powołanej w przypisie 2.

tytułu jest wyłącznie właściwy Sąd Wojewódzki w Gdańsku.

Art. 346. § 1. W odniesieniu do roszczeń dochodzonych na podstawie rozdziału 1 działu II 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 granicę 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 II tytułu VII.

Art. 347. Na wniosek osoby tworzącej fundusz lub każdego z wierzycieli sąd wezwie do udziału w postępowaniu Międzynarodowy Fundusz.

Art. 348. § 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 poświadczone 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.

Egzemplarze bieżące i z lat ubiegłych oraz załączniki można nabywać na podstawie nadesłanego zamówienia w Wydziale Wydawnictw i Poligrafii Gospodarstwa Pomocniczego Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, ul. Powsińska 69/71, 02-903 Warszawa

Reklamacje z powodu niedoręczenia poszczególnych numerów zgłaszać należy na piśmie do Wydziału Wydawnictw i Poligrafii Gospodarstwa Pomocniczego Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, ul. Powsińska 69/71, 02-903 Warszawa, do 15 dni po otrzymaniu następnego kolejnego numeru

O wszelkich zmianach nazwy prenumeratora lub adresu prosimy niezwłocznie informować na piśmie Wydział Wydawnictw i Poligrafii Gospodarstwa Pomocniczego Kancelarii Prezesa Rady Ministrów

Wydawca: Kancelaria Prezesa Rady Ministrów
Redakcja: Departament Legislacyjny Rządu, Al. Ujazdowskie 1/3, 00-583 Warszawa, P-29
Skład, druk i kolportaż: Wydział Wydawnictw i Poligrafii Gospodarstwa Pomocniczego Kancelarii Prezesa Rady Ministrów ul. Powsińska 69/71, 02-903 Warszawa, tel. 694-67-50, 694-67-52 i 694-67-03, fax 694-62-06

Tłoczono z polecenia Prezesa Rady Ministrów w Wydziale Wydawnictw i Poligrafii Gospodarstwa Pomocniczego Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, ul. Powsińska 69/71, 02-903 Warszawa

Zam. 20/W/C/98 ISSN 0867-3411 **Cena 3 zł 60 gr**