

USTAWA

z dnia 1 grudnia 1961 r.

Kodeks morski.

Przepisy wstępne.

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

§ 2. W stosunkach cywilno-prawnych 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 rybolowstwa 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. Z zastrzeżeniem wyjątków w ustawie przewidzianych nie stosuje się kodeksu morskiego do jednostek pływających marynarki wojennej, organów ochrony granic i Milicji Obywatelskiej.

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

Art. 7. Dla oceny praw rzeczowych na statkach właściwe jest prawo bandery.

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.

TYTUŁ I

Statek morski.

DZIAŁ I

Warunki uprawiania żeglugi.

Rozdział 1.

Polska przynależność statku.

Art. 12. Żeglugę pod banderą polską może uprawiać tylko statek polski.

Art. 13. Stały przewóz pasażerów lub ładunku pomiędzy portami polskimi mogą uprawiać wyłącznie statki polskie.

Art. 14. § 1. Statkiem polskim jest statek, który stanowi własność:

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

§ 2. Statkiem polskim jest również statek, będący co najmniej w połowie własnością osób wymienionych w § 1, jeżeli jego armator ma w Polsce miejsce zamieszkania albo siedzibę swojego zakładu głównego lub oddziału.

Art. 15. § 1. Statek polski jest obowiązany podnosić banderę polską.

§ 2. Minister Żeglugi może w drodze rozporządzenia zwolnić niektóre rodzaje statków od obowiązku podnoszenia bandery. Zwolnienie nie może dotyczyć statków, które uprawiają żeglugę międzynarodową.

Art. 16. § 1. Statek polski powinien być oznaczony na dziobie z każdej burty i na rufie nazwą. Pod nazwą statku na rufie powinna być uwidoczniona nazwa portu, do którego statek jest przypisany (port macierzysty).

§ 2. Nazwę statkowi nadaje właściciel, a jeżeli właścicielem jest Skarb Państwa—armator. Nazwa podlega zatwierdzeniu przez właściwy organ.

§ 3. Minister Żeglugi określi organy właściwe do zatwierdzenia nazw statków oraz zasady i tryb postępowania w sprawach wymienionych w § 1 i § 2. Minister Żeglugi może określić inny sposób oznaczania niektórych rodzajów statków niż wskazany w § 1.

Rozdział 2.

Rejestr okrętowy.

Art. 17. § 1. Statek polski podlega obowiązkowi wpisu do polskiego rejestru okrętowego. Rejestr okrętowy prowadzi izba morską właściwą dla portu macierzystego statku.

§ 2. Minister Żeglugi może w drodze rozporządzenia zwolnić niektóre rodzaje statków od obowiązku wpisu do polskiego rejestru okrętowego. Zwolnienie nie może dotyczyć statków uprawiających żeglugę międzynarodową.

§ 3. Statek, który nie podlega obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego, może być wpisany do rejestru na wniosek właściciela.

Art. 18. § 1. Statek wpisany do rejestru okrętowego za granicą może być wpisany do polskiego rejestru okrętowego dopiero po wykreśleniu go z rejestru zagranicznego.

§ 2. Wpis statku polskiego do rejestru zagranicznego nie ma znaczenia prawnego przed wykreśleniem tego statku z polskiego rejestru.

Art. 19. Rejestr okrętowy jest jawny. Osoby zainteresowane mogą żądać uwierzytelnionych wyciągów i odpisów z rejestru.

Art. 20. § 1. W rejestrze okrętowym wpisuje się:

- 1) kolejny numer rejestrowy statku i datę wpisu,
- 2) nazwę, międzynarodowy sygnał rozpoznawczy oraz rodzaj i przeznaczenie statku,
- 3) nazwę portu macierzystego statku,
- 4) rok, miejsce budowy i stocznie, jeżeli dane te są znane, oraz materiał główny i rodzaj napędu statku,
- 5) wymiary rejestrowe oraz pojemność brutto i netto statku,
- 6) oznaczenie właściciela i armatora statku,
- 7) podstawę własności statku,
- 8) prawa zastawu i ograniczenia w rozporządzaniu statkiem,
- 9) stwierdzenie przez izbę morską polskiej przynależności statku,
- 10) podstawę i datę wykreślenia statku z rejestru.

§ 2. Każda zmiana okoliczności wpisanych w rejestrze okrętowym podlega również wpisowi.

Art. 21. § 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 obowiązani są:

- 1) właściciel statku, a co do statków stanowiących własność Państwa — armator,
- 2) państwowe biuro notarialne, które sporządziło akt o przeniesieniu własności statku albo poświadczyło podpisy stron na takim akcie.

§ 3. Wykreśla się z rejestru statek, który:

- 1) zatonął lub uległ zniszczeniu,
- 2) zaginął,
- 3) został uznany za niezdatny do naprawy lub niewart naprawy (kondemnacja),
- 4) utracił polską przynależność państwową,
- 5) utracił charakter statku morskiego.

§ 4. W przypadkach określonych w § 3 pkt 3—5 wykreślenie statku z rejestru może nastąpić tylko za zgodą wierzyciela, którego prawo zastawu na statku jest wpisane do rejestru.

Art. 22. § 1. Statek uważa się za zaginiony, jeżeli w ciągu podwójnego okresu niezbędnego w normalnych warunkach do przejścia z miejsca, z którego nadeszła ostatnia wiadomość o statku, do portu przeznaczenia, statek do tego portu nie zawinął ani nie nadeszła żadna dalsza wiadomość o statku. Okres wymagany do uznania statku za zaginiony nie może jednak wynosić mniej niż miesiąc ani więcej niż trzy miesiące od dnia ostatniej wiadomości o statku, a jeżeli brak wiadomości o statku pozostaje w związku z działaniami wojennymi — mniej niż sześć miesięcy.

§ 2. Statek uważa się za niezdatny do naprawy, gdy naprawa jest niemożliwa lub gdy nie da się jej wykonać w miejscu, w którym statek się znajduje, a nie można przeprowadzić statku do miejsca, w którym naprawa mogłaby być wykonana.

§ 3. Statek uważa się za niewart naprawy, gdy koszty związane z jego naprawą byłyby nadmiernie wysokie w stosunku do jego poprzedniej wartości. Za poprzednią wartość uważa się tę, którą statek miał przy rozpoczęciu podróży, a jeżeli statek nie znajdował się w podróży — wartość, jaką miał przed wypadkiem.

§ 4. Minister Żeglugi określi w drodze rozporządzenia organy właściwe do orzekania o kondemnacji statku oraz tryb postępowania.

Art. 23. § 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, a w przypadku nabycia statku za granicą — w ciągu sześciu tygodni od dnia, w którym statek przybył po raz pierwszy do portu polskiego.

§ 2. Izba morską może nakładać grzywny w wysokości do jednego tysiąca złotych w celu przymuszenia do dokonania zgłoszenia. W razie spełnienia żądania izby morskiej grzywny nie ściągnięte mogą być uchylone w całości lub w części.

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

Art. 24. § 1. Izba morską bada, czy zgłoszenie lub wniosek i dołączone do nich dokumenty odpowiadają pod względem treści i formy obowiązującym przepisom prawa.

§ 2. Izba morską bada, czy zgłoszone dane zgodne są z rzeczywistością, jeżeli ma w tym względzie uzasadnione wątpliwości.

Art. 25. § 1. Okoliczność podlegająca wpisowi do rejestru okrętowego jest skuteczna wobec osób trzecich, gdy została zarejestrowana. Okoliczność taka pomimo niewpisania do rejestru jest skuteczna wobec osób trzecich, gdy wiadomości o niej skądinąd.

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

Art. 26. § 1. Po wpisaniu do rejestru okrętowego statek otrzymuje certyfikat okrętowy.

§ 2. Certyfikat okrętowy stanowi dowód polskiej przynależności statku.

§ 3. Statkowi nabytemu za granicą wydaje polski urząd konsularny tymczasowe świadectwo polskiej przynależności statku (świadectwo o banderze) ważne do czasu przybycia statku do portu polskiego, jednak nie dłużej niż rok. O wydaniu świadectwa polski urząd konsularny zawiadamia izbę morską.

Art. 27. Rada Ministrów określi w drodze rozporządzenia sposób prowadzenia rejestru, postępowanie rejestrowe, wzór księgi rejestrowej, wzór certyfikatu okrętowego i świadectwa o banderze, tryb ich wydawania oraz opłaty rejestrowe.

Art. 28. § 1. Statek polski, który nie podlega obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego i nie został wpisany do tego rejestru, powinien być zarejestrowany w urzędzie morskim właściwym dla swego portu macierzystego.

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

§ 3. Minister Żeglugi określi w drodze rozporządzenia zasady rejestracji, tryb postępowania, wzór dokumentu rejestracyjnego oraz opłaty rejestracyjne.

Rozdział 3.

Pomiar statku.

Art. 29. Pomiar statku polega na ustaleniu jego pojemności brutto i netto oraz wymiarów rejestrowych.

Art. 30. § 1. Obowiązkowi pomiarowemu poddaje się statki morskie:

- 1) polskie, 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. 31. Statek podlegający obowiązkowi pomiarowemu może być poddany w celu kontroli ponownemu pomiarowi.

Art. 32. § 1. Statek obcy, zawijający do portu polskiego pod banderą państwa pozostającego z Polską w porozumieniu co do wzajemnego uznawania dokumentów pomiarowych lub zaopatrzonego w międzynarodowe świadectwo pomiarowe uznawane przez Polskę, może być poddany kontroli pod względem pomiaru pojemności.

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

Art. 33. Na podstawie wyników pomiaru organ pomiarowy wystawia świadectwo pomiarowe.

Art. 34. § 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. 35. Minister Żeglugi określi w drodze rozporządzenia organy pomiarowe i ich zakres działania, zasady i sposoby pomiarowania i kontroli pomiarów statków, tryb postępowania pomiarowego, wzory świadectw pomiarowych oraz opłaty pomiarowe.

Rozdział 4.

Bezpieczeństwo żeglugi.

Art. 36. Statek nie może być używany w żegludze morskiej, jeżeli nie odpowiada przepisaniemu wymaganiam 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. 37. § 1. W celu stwierdzenia, czy statek odpowiada przepisaniemu wymaganiam bezpieczeństwa, przeprowadza się inspekcję statku.

§ 2. Inspekcję statku przeprowadza w kraju właściwy organ inspekcyjny, a za granicą polski urząd konsularny.

§ 3. Minister Żeglugi może określić instytucje klasyfikacyjne, których zaświadczenia mogą być przy inspekcji polskich statków morskich uznane za dowody dopełnienia przez statek wymagań co do określonych spraw z zakresu technicznego stanu bezpieczeństwa.

Art. 38. § 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 pasażerski 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 przepisami 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. 39. § 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. 38 §§ 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 możliwości bez uszczerbku dla eksploatacji statku.

Art. 40. 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. 41. § 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 powożmie uzasadnione podejrzenie, że statek nie odpowiada przepisany 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. 42. § 1. Po każdej inspekcji wstępnej, okresowej oraz dorywczej, obejmującej całokształt stanu bezpieczeństwa statku, organ inspekcyjny wydaje statkowi właściwy dokument bezpieczeństwa, jeżeli statek odpowiada przepisany 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. 43. 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. 44. 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. 45. 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. 46. § 1. Przepisy w zakresie bezpieczeństwa żeglugi wydaje Minister Żeglugi w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami w drodze rozporządzenia.

§ 2. Minister Obrony Narodowej i Minister Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Żeglugi wydadzą w drodze rozporządzenia przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu, dotyczące jednostek pływających marynarki wojennej, organów ochrony granic i Milicji Obywatelskiej.

§ 3. Minister Żeglugi może uznać za obowiązujące przepisy techniczne w zakresie budowy i wyposażenia statków wydane przez instytucję klasyfikacyjną.

Art. 47. Minister Żeglugi 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. 48. Minister Żeglugi w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami określi w drodze rozporządzenia organy inspekcyjne, ich organizację, tryb przeprowadzania i zakres inspekcji, opłaty za dokonanie inspekcji oraz rodzaje i wzory dokumentów bezpieczeństwa statków, tudzież opłaty za wystawianie tych dokumentów.

Rozdział 5.

Dokumenty statku.

Art. 49. Statek polski obowiązany jest prowadzić dzienniki i posiadać dokumenty prawem przepisane.

Art. 50. Wszystkie dokumenty wymagane od statku powinny być przechowywane na statku.

Art. 51. Minister Żeglugi określi rodzaje, wzory i sposób prowadzenia dzienników i innych dokumentów wymaganych od statków.

Rozdział 6.

Przepisy karne.

Art. 52. Kto wykracza przeciwko obowiązkom:

- 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 grzywny do 4.500 złotych.

Art. 53. Kto wykracza przeciwko:

- 1) przepisom przewidzianym w art. 46 w zakresie bezpieczeństwa żeglugi,
- 2) obowiązki poddania statku inspekcji
— podlega karze aresztu do trzech miesięcy lub karze grzywny do 4.500 złotych.

Art. 54. § 1. Kapitan, który wykracza przeciwko przepisom o:

- 1) okazywaniu bandery statku jednostkom pływającym marynarki wojennej lub organów ochrony granic,
- 2) podnoszeniu bandery przy wprowadzaniu statku do portu,
- 3) prowadzeniu i przechowywaniu na statku dokumentów
— podlega karze grzywny do 3.000 złotych.

§ 2. Kapitan, który wyprowadza statek z portu wbrew zakazowi organu inspekcyjnego
— podlega karze aresztu do trzech miesięcy lub karze grzywny do 4.500 złotych.

Art. 55. W sprawach o wykroczenia wymienione w art. 52—54 orzeka urząd morski w trybie postępowania karno-administracyjnego.

DZIAŁ II

Prawa rzeczowe.

Rozdział 1.

Własność statku.

Art. 56. § 1. Umowa o przeniesienie własności statku podlegającego obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego powinna być zawarta na piśmie z notarialnie poświadczonymi podpisami stron.

§ 2. Przy zawarciu umowy za granicą wystarcza zachowanie formy przepisanej przez prawo miejsca zawarcia umowy.

Art. 57. Przeniesienie własności statku polskiego na cudzoziemca lub osobę prawną mającą siedzibę za granicą (zagraniczną osobę prawną) może nastąpić tylko za uprzednim zezwoleniem Ministra Żeglugi.

Art. 58. § 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. 59. Przepisy o przeniesieniu własności statku stosuje się odpowiednio do przeniesienia udziału we własności statku.

Rozdział 2.

Zastaw na statku.

Art. 60. § 1. Do zastawu na statkach wpisanych do rejestru okrętowego (hipoteka morska) stosuje się odpowiednio przepisy prawa cywilnego o hipotece.

§ 2. Do zastawu na statkach nie wpisanych do rejestru okrętowego stosuje się przepisy prawa cywilnego o zastawie na rzeczach ruchomych.

Art. 61. Umowa o ustanowienie hipoteki morskiej powinna być zawarta na piśmie z notarialnie poświadczonymi podpisami stron.

Art. 62. Ustanowienie zastawu na statku polskim na rzecz cudzoziemca lub zagranicznej osoby prawnej może nastąpić tylko za uprzednim zezwoleniem Ministra Żeglugi.

Rozdział 3.

Przywileje na statku.

Art. 63. § 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. 64. Uprzywilejowane są wierzytelności z tytułu:

- 1) należnych Państwu kosztów sądowych nie wyłączając kosztów egzekucji sądowej; wydatków poniesionych we wspólnym interesie wierzycieli na zachowanie statku lub w celu sprzedaży statku i podziału uzyskanej ceny; opłat tonażowych, latarniowych lub portowych oraz innych opłat i świadczeń publicznych tego rodzaju; opłat pilotowych oraz kosztów nadzoru i zachowania statku powstałych od chwili jego wejścia do ostatniego portu,
- 2) umów o pracę na statku zawartych z kapitanem, innymi członkami załogi i osobami zatrudnionymi w obsłudze statku,
- 3) wynagrodzenia za ratownictwo oraz udziału statku w awarii wspólnej,
- 4) wynagrodzenia szkody wyrządzonej zderzeniem statków lub innymi wypadkami morskimi, jak również szkody wyrządzonej w portowych urządzeniach, dokach i drogach żeglugowych, odszkodowania za śmierć, uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia pasażerów i członków załogi; odszkodowania za utratę lub uszkodzenie ładunku bądź bagażu,
- 5) umów zawartych lub innych czynności prawnych podjętych przez kapitana w granicach jego ustawowego umocowania w czasie przebywania statku poza portem macierzystym dla rzeczywistych potrzeb konserwacji statku lub kontynuowania podróży bez względu na to, czy kapitan jest równocześnie armatorem lub właścicielem statku oraz czy roszczenie przysługuje jemu samemu czy dostawcom, osobom naprawiającym statek, pożyczkodawcom lub innym kontrahentom.

Art. 65. § 1. Zaspokojenie wierzyciela z przedmiotu obciążonego przywilejem następuje w drodze egzekucji.

§ 2. Wierzytelności uprzywilejowane wynikające z tej samej podróży zaspokajają się w kolejności grup wyliczonych w art. 64.

§ 3. Wierzytelności wynikające z tej samej podróży i należące do tej samej grupy zaspokajają się w stosunku do ich wysokości, jeżeli suma podlegająca podziałowi nie wystarcza na zaspokojenie ich w całości; jednakże później powstałe roszczenia wymienione w art. 64 pkt 3 i 5 zaspokajają się w każdej z grup przed wcześniej powstałymi.

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

Art. 66. § 1. Przywileje z ostatniej podróży mają pierwszeństwo przed przywilejami z podróży poprzednich.

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

Art. 67. § 1. Przywilej rozciąga się także na:

- 1) fracht oraz zrównaną z nim opłatę za przewóz pasażerów i ich bagażu z podróży, podczas której powstała wierzytelność uprzywilejowana, a w odniesieniu do wierzytelności wynikających z umów o pracę wymienionych w art. 64 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. 68. § 1. Przywileje gasną z upływem roku, jednakże przywileje wymienione w art. 64 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. 64 pkt 5 — od dnia powstania wierzytelności,
- 5) innych zdarzeń — od dnia wymagalności wierzytelności.

§ 3. Przywilej na należnościach określonych w art. 67 gasnie 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. 69. 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. 70. § 1. Kapitan portu może na wniosek wierzyciela zatrzymać tymczasowo na czas nie przekraczający siedemdziesięciu dwóch godzin:

- 1) statek w celu zabezpieczenia roszczenia należnego od statku z tytułu opłat portowych albo szkód wyrządzonych w urządzeniach portowych, dokach lub drogach żeglugowych,
- 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. 71. Armatorem jest ten, kto w swoim imieniu uprawia żeglugę statkiem własnym lub cudzym.

Art. 72. § 1. Armator odpowiada za swoje zobowiązania bez ograniczenia; jednakże ograniczona jest odpowiedzialność armatora za zobowiązania powstałe z tytułu:

- 1) wynagrodzenia szkody wyrządzonej osobom trzecim działaniem lub z winy kapitana, innego członka załogi, pilota lub innej osoby zatrudnionej w obsłudze statku,
- 2) wynagrodzenia szkody wyrządzonej w ładunku przyjętym do przewozu bądź w innym mieniu znajdującym się na statku,
- 3) konosamentu,
- 4) wynagrodzenia szkody wyrządzonej błędem nautycznym popełnionym przy wykonywaniu umowy,
- 5) wydobycia i usunięcia wraku oraz związanych z tym należności,
- 6) wynagrodzenia za ratownictwo,
- 7) udziału w awarii wspólnej przypadającego na armatora,
- 8) umów zawartych lub innych czynności prawnych podjętych przez kapitana z mocy jego ustawowego umocowania w czasie przebywania statku poza portem macierzystym dla rzeczywistych potrzeb konserwacji statku lub kontynuowania podróży, chyba że potrzeby te wynikły z niedostateczności lub wadliwości wyposażenia bądź zaprowiantowania statku przy rozpoczęciu podróży.

§ 2. Ograniczenie odpowiedzialności ustanowione w poprzednim paragrafie nie stosuje się do:

- 1) zobowiązań wynikających z winy własnej armatora,
- 2) zobowiązań wymienionych w § 1 pkt 8, jeżeli armator udzielił kapitanowi pełnomocnictwa szczególnego do zaciągnięcia tych zobowiązań lub zatwierdził ich zaciągnięcie,
- 3) zobowiązań wobec członków załogi i innych osób zatrudnionych w obsłudze statku.

§ 3. Armator, który jest jednocześnie kapitanem statku, nie może korzystać z ograniczenia odpowiedzialności za własne uchybienia inne niż nautyczne.

Art. 73. § 1. W przypadkach ograniczonej odpowiedzialności armator odpowiada tylko do sumy odpowiadającej łącznej wartości:

- 1) statku,
- 2) frachtu, z którym zrównana jest opłata za przewóz pasażerów i ich bagażu; jako fracht łącznie z opłatą za przewóz pasażerów i bagażu przyjmuje się kwotę ryczałtową wynoszącą 10% wartości statku w chwili rozpoczęcia podróży, choćby statek nie uzyskał żadnego frachtu,
- 3) wierzytelności należnych statkowi z tytułu udziału w awarii wspólnej i z tytułu wynagrodzenia uszkodzeń statku doznanych od chwili rozpoczęcia podróży, a jeszcze nie naprawionych, z wyłączeniem jednak odszkodowań ubezpieczeniowych.

§ 2. Jednakże za zobowiązania wymienione w art. 72 § 1 pkt 1—5 armator nie odpowiada powyżej kwot obliczonych według zasad ustalonych w tym przedmiocie przez umowę międzynarodową.

§ 3. Wobec osób uprawnionych do wynagrodzenia szkody wynikłej wskutek śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia armator odpowiada ponad granice ustalone w § 1 lub § 2 do wysokości dodatkowej kwoty ustalonej i obliczonej zgodnie z zasadami umowy międzynarodowej.

§ 4. Wobec wierzyciela zagranicznego, którego państwo ustanowiło granicę odpowiedzialności niższą od określonej w umowie międzynarodowej, armator odpowiada tylko do tej niższej granicy.

Art. 74. Dla ustalenia wartości statku jest miarodajny:

- 1) gdy chodzi o zaspokojenie roszczeń, także umownych, wynikających ze zderzenia lub innych wypadków morskich oraz ze strat awarii wspólnej:
 - a) stan statku w chwili jego przybycia po wypadku do pierwszego portu, jednak bez uwzględnienia umniejszenia wartości spowodowanej późniejszym odrębnym wypadkiem morskim, który nastąpił przed przybyciem statku do tego portu,

- b) stan statku po wypadku w tym porcie, w którym nastąpił wypadek w czasie postoju statku,
- 2) gdy chodzi o zaspokojenie roszczeń dotyczących ładunku lub wynikających z konosamentu, a powstałych z innych przyczyn niż wymienione w pkt 1 — stan statku w porcie przeznaczenia ładunku lub w miejscu przerwania podróży, a jeżeli ładunek był przeznaczony do różnych portów — stan statku w pierwszym z tych portów,
- 3) we wszystkich innych przypadkach wymienionych w art. 72 § 1 — stan statku w chwili zakończenia podróży.

Art. 75. § 1. Wierzytelności powstałe z tego samego wypadku, a jeżeli wypadku nie było, wierzytelności, dla których wartość statku określa się w tym samym porcie, uczestniczą w podziale sumy należnej od armatora stosunkowo do wysokości każdej z tych wierzytelności.

§ 2. Wierzytelności osób uprawnionych do wynagrodzenia za szkody wynikłe wskutek śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia w następstwie tego samego wypadku uczestniczą w podziale dodatkowej kwoty przewidzianej w art. 73 § 3. Jeżeli kwota ta nie wystarcza na zaspokojenie tych wierzytelności, nie zaspokoja ich część uczestniczy wraz z innymi wierzytelnościami w podziale sumy przeznaczonej na pokrycie pozostałych szkód.

Art. 76. Poręczenie lub zabezpieczenie złożone przez armatora w wysokości jego ograniczonej odpowiedzialności służy wszystkim osobom, wobec których armator korzysta z ograniczonej odpowiedzialności.

Art. 77. Przepisy o ograniczonej odpowiedzialności armatora stosuje się odpowiednio do właściciela statku oraz do czarterującego, jeżeli są odpowiedzialni z jednego z tytułów wymienionych w art. 72 § 1.

TYTUŁ III

Kapitan statku.

Art. 78. § 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. 79. § 1. Kapitanowi nie wolno opuszczać statku, który znajduje się na morzu lub któremu zagraża jakiegokolwiek 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. Kapitan obowiązany jest korzystać z usług pilota lub holownika, gdy wymagają tego przepisy lub bezpieczeństwo statku; korzystanie z usług pilota nie zwalnia kapitana od obowiązku wymienionego w § 2.

Art. 80. § 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 zdalny do żeglugi, a w szczególności, aby odpowiadał wymaganiom wynikającym z przepisów i zasad dobrej praktyki morskiej co do bezpie-

czeństwa, obsadzenia właściwą załogą, należytego wyposażenia i zaopatrzenia.

Art. 81. § 1. Kapitan obowiązany jest dbać, aby ładunek był należycie załadowany i zabezpieczony oraz wyładowany, chociażby czynności te powierzono osobom trudniącym się zawodowo takimi czynnościami.

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

Art. 82. W razie zagrożenia wojennego lub blokady portu przeznaczenia kapitan obowiązany jest zawinąć do najbliższego bezpiecznego portu — o ile to możliwe, do portu państwa zaprzyjawnionego — 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. 83. § 1. Kapitan statku jest z mocy prawa przedstawicielem armatora i zainteresowanych ładunkiem w zakresie zwykłych spraw związanych z wykonywaniem żeglugi oraz zwykłym zarządzeniem 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. 84. § 1. Kapitan statku będącego poza portem macierzystym uprawniony jest do zaciągania w imieniu armatora pożyczek oraz dokonywania w jego imieniu czynności na kredyt tylko w granicach nieodzownej potrzeby naprawy statku, uzupełnienia załogi, zaopatrzenia statku lub kontynuowania podróży.

§ 2. W granicach określonych w § 1 kapitan może nawet sprzedać zbędne przynależności statku lub zbędną część żywności, jeżeli oczekiwanie na zlecenie armatora lub na fundusze od niego jest niemożliwe lub niecelowe.

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

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

Art. 85. § 1. Jeżeli na statku znajdującym się w podróży wyczerpały się zapasy żywności, kapitan ma prawo, po wysłuchaniu opinii rady załogowej, 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.

Art. 86. § 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. 87. § 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. 88. 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. 89. § 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 powiatowemu właściwemu dla pierwszego portu polskiego, do którego statek zawinął, a za granicą polskiemu urzędowi konsularnemu.

Art. 90. 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. 91. § 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. 92. § 1. Jeżeli statek, osoba na nim przebywająca lub ładunek uległy wypadkowi powodującemu znaczną szkodę albo istnieje prawdopodobieństwo, że szkoda taka nastąpiła, kapitan obowiązany jest w ciągu dwudziestu czterech godzin od chwili przybycia statku do pierwszego portu albo w ciągu dwudziestu czterech godzin od wypadku, który nastąpił w porcie, zgłosić protest morski: w kraju — izbie morskiej, a w porcie, w którym nie ma izby morskiej — sądowi powiatowemu, za granicą zaś — polskiemu urzędowi konsularnemu. Jeżeli to jest niemożliwe, kapitan podejmuje czynności niezbędne dla ustalenia okoliczności wypadku i zabezpieczenia dowodów w trybie przewidzianym prawem miejscowym.

§ 2. Kapitan obowiązany jest przy zgłaszaniu protestu przedłożyć listę załogi 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 możliwości zawiadamia o terminie przyjęcia protestu osoby zainteresowane.

§ 4. Organ przyjmujący protest sporządza protokół, w którym zamieszcza zeznania złożone przez kapitana i członków załogi wskazanych przez kapitana. W miarę potrzeby po ich zeznaniach należy w protokole zamieścić do-

datkowo 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.

Art. 93. § 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.

TYTUŁ IV

Umowy.

DZIAŁ I

Przewóz ładunku.

Rozdział 1.

Przepisy ogólne.

Art. 94. Przez umowę przewozu ładunku przewoźnik podejmuje się za wynagrodzeniem przewiezienia rzeczy drogą morską.

Art. 95. 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. 96. § 1. Umowa przewozu określa stosunek pomiędzy przewoźnikiem a frachtującym (czarterującym lub bukingującym).

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

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

Art. 97. 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. 98. § 1. Jeżeli ładunek ma być według umowy czarterowej przewiezony 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 bukingującego.

Art. 99. § 1. Roszczenie z umowy przewozu przedawnia się z upływem dwóch lat od dnia wymagalności.

§ 2. Roszczenie do przewoźnika z tytułu uszkodzenia lub utraty ładunku przewożonego na podstawie konosamentu wygasa z upływem roku od dnia, w którym wydanie ładunku nastąpiło lub miało nastąpić.

Art. 100. Przepisów niniejszego działu nie stosuje się do przewozu przesyłek pocztowych.

Rozdział 2.

Załadowanie na statek.

Art. 101. Przewoźnik obowiązany jest dołożyć należytej staranności, aby przy rozpoczęciu podróży statek był zdalny 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. 102. 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. 103. § 1. Jeżeli nie umówiono miejsca ładowania, przewoźnik podstawi statek w zwyczajowo przyjętym miejscu ładowania.

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

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

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

Art. 104. § 1. Przewoźnik obowiązany jest zawiadomić na piśmie czarterującego o podstawieniu statku w miejscu ładowania w stanie gotowości do rozpoczęcia ładowania (nota gotowości); jeżeli czarterujący wskazał załadowcę, przewoźnik zawiadamia załadowcę.

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

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

Art. 105. § 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. 103 § 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. 106. § 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 obliczenia okresu przestoju stosuje się odpowiednio art. 105 § 2 i § 3.

§ 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. 107. 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. 108. 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. 109. § 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. 110. 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. 106 § 4 i § 5.

Art. 111. 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. 112. § 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. 113. § 1. Frachtujący obowiązany jest na swój koszt dostarczyć ładunek do statku wzdłuż jego burty w ta-

ki 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. 114. § 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. 115. § 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 określona w § 1 ponosi także załadowca, jeżeli złożenie niedokładnego lub nieprawdziwego oświadczenia dotyczącego rodzaju lub właściwości ładunku nastąpiło z jego winy.

Art. 116. Frachtujący jest wolny od odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez ładunek przewoźnikowi lub statkowi z jakiegokolwiek przyczyny bez jego winy.

Art. 117. § 1. Przewoźnik obowiązany jest dolożyć 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.

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

Art. 118. § 1. Przewoźnik, zachowując prawo do całego frachtu, może według swego uznania wylądować 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 wprowadzie 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 wylądować, zniszczyć lub unieszkodliwić. Za wynikłą stąd szkodę przewoźnik odpowiada tylko w granicach odpowiedzialności z tytułu awarii wspólnej. Przewoźnik zachowuje prawo do frachtu dystansowego.

Art. 119. 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. 120. § 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. 121. § 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. 122. § 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 określonych towarów do przewozu w takiej ilości i takim stanie, jak to uwidoczniło w konosamencie.

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

Art. 123. § 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. 124. Przewoźnik obowiązany jest wydać załadowcy konosament w tylu jednobrzmiących egzemplarzach, ile żąda załadowca, uwidoczniając na każdym z nich liczbę wydanych egzemplarzy; odpis konosamentu towarzyszy ładunkowi na statku.

Art. 125. § 1. Konosament może być wystawiony:

- 1) na imienne 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. 126. § 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. 127. § 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. 128. § 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 nieznaną.

Art. 129. § 1. Z zastrzeżeniem wyjątków w ustawie przewidzianych przepisy o konosamencie stosuje się odpowiednio do konosamentu bezpośredniego wydanego przez przewoźnika morskiego podejmującego się przewozu, który ma być dokonany na części trasy przez innego przewoźnika (morskiego, rzeczno-ładowego lub powietrznego).

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

Art. 130. § 1. Przewoźnik, który wystawił konosament bezpośredni, odpowiada za należyte wykonanie obowiązków przewoźnika na całej trasie objętej tym konosamentem aż do wydania ładunku uprawnionemu odbiorcy. Każdy z pozostałych przewoźników odpowiada za wykonanie tych obowiązków na obsługiwanej przez niego części trasy solidarnie z przewoźnikiem, który wystawił konosament bezpośredni.

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

§ 3. Przewoźnik, który na podstawie swej 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. 131. § 1. Statek powinien wykonać przewóz z należyłą szybkością, trasą umownie ustaloną, a w braku umowy trasą normalną.

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

Art. 132. Przewoźnik obowiązany jest sprawować pieczę nad ładunkiem od jego przyjęcia do wydania oraz dbać o interesy osób zainteresowanych ładunkiem.

Art. 133. § 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. 134. § 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. 135. § 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 osobie wskazanej przez załadowcę.

Art. 136. 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. 137. § 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 uwidocznił 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. 138. § 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. 139. § 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. 140. § 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. 141. § 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. 142. § 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. 143. § 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 wystarczy 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. 144. Wysokość frachtu określa umowa. W braku umowy fracht oblicza się na podstawie stawek stosowanych w miejscu i w czasie załadowania.

Art. 145. § 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 przebyciem 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 i p.), a także za przewóz zwierząt, które padły w czasie przewozu.

Art. 146. § 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 wylądowania oraz wynagrodzenie szkód, jakie przewoźnik poniósł wskutek umieszczenia tego ładunku na statku. Przewoźnik może ładunek taki wylądować w jakimkolwiek porcie.

Rozdział 7.

Przywileje na ładunku.

Art. 147. § 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 używanej ceny; opłat i świadczeń publicznych,
- 2) wynagrodzenia przypadającego od ładunku za ratownictwo oraz udziału w awarii wspólnej należnego od ładunku statkowi i innym ładunkom,
- 3) szkód spowodowanych przez ładunek,
- 4) należności przewoźnika z przewozu danego ładunku.

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

Art. 148. § 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. 149. § 1. Przywileje na ładunku gasną z chwilą wydania ładunku osobie uprawnionej do odbioru.

§ 2. Przywileje na należnościach wymienionych w art. 148 § 1 gasną z chwilą wypłacenia tych należności osobie uprawnionej do odbioru.

Rozdział 8.

Rozwiązanie umowy.

Art. 150. § 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 wylądowania ładunku; jest jednak obowiązany zapłacić cały fracht oraz koszty spowodowane odstąpieniem od umowy. Prawo to nie służy frachtującemu, jeżeli wylądowanie jego ładunku spowodowałoby istotne opóźnienie rozpoczęcia podróży.

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

Art. 151. § 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,
- 3) cały fracht za podróż, przed której rozpoczęciem odstępuje od umowy, oraz połowę frachtu za dalsze podróże, jeżeli odstępuje od umowy po upływie umówionych okresów ładowania i przestoju, a umowa była zawarta na kilka podróży.

§ 2. W razie odstąpienia od umowy przez czarterującego przewoźnik nie może rozpocząć podróży przed zakończeniem wylądowania, choćby wylądowanie miało zatrzymać statek poza umówione okresy ładowania i przestoju.

Art. 152. § 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 wylądowuje się na koszt frachtującego, a przewoźnik może żądać zapłaty połowy umówionego frachtu oraz wszelkich kwot wydatkowanych na ładunek.

Art. 153. § 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 wylądowania 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. 154. § 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. 155. Rozwiązanie umowy przewozu nie zwalnia przewoźnika od obowiązku pieczy nad ładunkiem.

Rozdział 9.

Odpowiedzialność przewoźnika.

Art. 156. § 1. Przewoźnik odpowiada za szkodę wynikłą z utraty lub uszkodzenia ładunku w czasie od przyjęcia go do przewozu aż do wydania go odbiorcy.

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

- 1) działania lub zaniechania kapitana, innych członków załogi, pilota lub osób zatrudnionych przez przewoźnika w zakresie nawigacji lub administracji statku,
- 2) pożaru, o ile nie wynikł z działania lub winy własnej przewoźnika,
- 3) niebezpieczeństw lub wypadków na morzu lub na wodach żeglownych,
- 4) siły wyższej,
- 5) działań wojennych, działań wrogich dobru i porządkowi publicznemu, rozruchów lub zaburzeń wewnętrznych,
- 6) aktu lub przymusu ze strony władzy albo zajęcia sądowego,
- 7) ograniczeń wynikłych z kwarantanny,
- 8) strajku, lokautu lub innej okoliczności wstrzymującej lub ograniczającej pracę całkowicie lub częściowo,
- 9) ratowania lub usiłowania ratowania życia lub mienia na morzu,
- 10) wady ukrytej, naturalnej właściwości lub wadliwości ładunku powodujących w nim ubytek objętości lub wagi albo inną stratę,
- 11) niedostateczności opakowania,
- 12) niedostateczności lub niedokładności znaków ładunku,
- 13) wad ukrytych nie dających się zauważyć pomimo zachowania należytej staranności,
- 14) działania lub zaniechania frachtującego, załadowcy lub odbiorcy albo ich agenta lub innego ich przedstawiciela,
- 15) jakiegokolwiek innej przyczyny wynikłej bez winy przewoźnika, jego agentów i osób zatrudnionych przez przewoźnika.

Art. 157. § 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 wartości ładunku miarodajna jest jego cena w miejscu przeznaczenia w czasie, w którym statek do tego miejsca przybył, a jeżeli statek podróży nie ukończył — w czasie, w którym miał przybyć. Jeżeli ceny tej nie można ustalić, miarodajna jest cena w miejscu i czasie załadowania ładunku z doliczeniem kosztów i wydatków związanych z dostawą ładunku do miejsca przeznaczenia.

§ 3. Jeżeli wartość ładunku została zadeklarowana przed jego załadowaniem przez załadowcę i uwidoczniiona w konosamencie lub innym dokumencie, na podstawie którego dokonywany jest przewóz, odszkodowanie nie może przekraczać sumy wartości zadeklarowanej.

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

Art. 158. § 1. Przy przewozie na podstawie konosamentu, w którym wartość ładunku nie została uwidoczniiona, 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.

Art. 159. § 1. Przewoźnik wolny jest od odpowiedzialności za wszelką szkodę w ładunku, jeżeli jego rodzaj lub wartość zostały przez załadowcę świadomie nieprawdźliwie zadeklarowane.

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

Art. 160. § 1. Przy przewozie na podstawie konosamentu nieważne jest postanowienie umowne, które wyłącza lub ogranicza odpowiedzialność przewoźnika wynikającą z art. 101, 156 i 158.

§ 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.

DZIAŁ II

Przewóz pasażerów.

Art. 161. § 1. Przez umowę przewozu pasażera przewoźnik podejmuje się za opłatą przewieźć drogą morską pasażera.

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

Art. 162. § 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. 163. § 1. Przewoźnik obowiązany jest dolożyć należytej staranności, aby przy rozpoczęciu i w czasie podróży statek był zdalny do żeglugi, należyście wyposażony, zaopatrzony i obsadzony załogą oraz aby zapewniał pasażerowi bezpieczeństwo pod każdym względem.

§ 2. Przewoźnik obowiązany jest na swój koszt zapewnić pasażerowi w czasie podróży utrzymanie; nie dotyczy to przewozu w żegludze przybrzeżnej.

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

Art. 164. § 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 uiszczonych opłat za przewóz.

Art. 165. § 1. Przewoźnik obowiązany jest na żądanie zwrócić w całości opłatę za przewóz w przypadku śmierci pasażera przed rozpoczęciem podróży, jeżeli przewoźnik został o śmierci pasażera powiadomiony nie później niż na trzy dni przed rozpoczęciem podróży.

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

Art. 166. § 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 nieodbytej części podróży albo na swój koszt przewieźć pasażera do portu przeznaczenia pierwszym stosownym statkiem lub innym środkiem transportu.

Art. 167. § 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. 166 § 2 stosuje się odpowiednio.

Art. 168. § 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 w czasie podróży — w części obliczonej w stosunku do nie odbytej przez pasażera części podróży.

Art. 169. § 1. Umowa przewozu rozwiązuje się, gdy statek zaginął, zatonął, uległ zniszczeniu lub kondemnacji.

§ 2. Do zwrotu opłaty za przewóz stosuje się odpowiednio art. 166 § 2.

Art. 170. § 1. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą wskutek śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia pasażera, jeżeli wypadek, który je spowodował, nastąpił w okresie przewozu z winy przewoźnika, jego przedstawicieli lub osób zatrudnionych w obsłudze statku, o ile działali oni w granicach swego zatrudnienia na statku.

§ 2. Winy, o której mowa w § 1, domniemywa się, jeżeli śmierć, uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia pasażera nastąpiły z powodu lub w związku ze zderzeniem, rozbiciem się statku, wejściem na mieliznę, eksplozją lub pożarem.

§ 3. Jeżeli przewoźnik udowodni, że pasażer przyczynił się z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa do powstania szkody, odpowiedzialność przewoźnika ulega odpowiedniemu zmniejszeniu.

§ 4. Nieważne jest wyłączenie lub ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika określonej w § 1.

§ 5. Przez okres przewozu rozumie się okres pozostawania pasażera na statku łącznie z wejściem na statek i zejściem ze statku, a także przewozem pasażera z lądu drogą wodną na statek lub odwrotnie, jeżeli opłata za ten przewóz jest włączona do ceny biletu albo jeżeli użyty środek transportu został postawiony do dyspozycji pasażera przez przewoźnika.

Art. 171. § 1. Przewoźnik odpowiada za śmierć, uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia pasażera do wysokości kwoty, którą określa umowa międzynarodowa.

§ 2. Przewoźnik nie korzysta z prawa ograniczenia swojej odpowiedzialności do sumy określonej na podstawie § 1, jeżeli szkoda wynikła z winy własnej przewoźnika.

§ 3. Przepisy § 1 i § 2 stosuje się odpowiednio w przypadku odpowiedzialności przedstawicieli przewoźnika lub osób zatrudnionych w obsłudze statku, jeżeli działali oni w granicach swego zatrudnienia na statku.

Art. 172. § 1. Przewoźnik odpowiada za utratę lub uszkodzenie bagażu pasażera według przepisów o odpowiedzialności przewoźnika za utratę lub uszkodzenie ładunku. Za bagaż uważa się rzeczy pasażera przyjęte na statek do przewozu na podstawie kwitu, bagażowego.

§ 2. Przewoźnik odpowiada za utratę lub uszkodzenie rzeczy podręcznych pasażera tylko wówczas, gdy szkoda powstała z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika lub osób zatrudnionych w obsłudze statku albo gdy przyjął rzeczy na przechowanie i nie dolożył należytej staranności w ich przechowaniu.

§ 3. Za kosztowności, pieniądze, papiery wartościowe, dzieła sztuki albo inne szczególnie cenne przedmioty przewoźnik odpowiada tylko wówczas, gdy przy oddaniu ich do przewozu jako bagaż zostały szczególnie zadeklarowane kapitanowi lub wyznaczonej do tego osobie z podaniem ich rodzaju i wartości.

Art. 173. § 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. 174. Do bagażu nie podjętego przez pasażera lub przez uprawnionego odbiorcę stosuje się odpowiednio przepisy art. 141—143.

Art. 175. § 1. W razie uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia pasażer obowiązany jest, o ile to możliwe, niezwłocznie zawiadomić przewoźnika o wypadku, który je spowodował. Pasażer obowiązany jest ponadto zgłosić swe roszczenie do przewoźnika na piśmie najpóźniej w ciągu piętnastu dni od zejścia ze statku.

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

§ 3. Osoba uprawniona do odbioru bagażu powinna skierować do przewoźnika pisemne zawiadomienie o uszkodzeniu lub braku bagażu w ciągu pięciu dni od dnia, w którym bagaż został lub powinien być wydany; w przeciwnym razie domniemywa się, że pasażer odebrał swój bagaż w dobrym stanie i zgodnie z umową.

Art. 176. § 1. Roszczenie o wynagrodzenie szkód wynikłych wskutek śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia pasażera przedawnia się w ciągu dwóch lat; termin ten w przypadku śmierci pasażera biegnie od dnia, w którym pasażer powinien był zejść ze statku, a w przypadku uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia — od dnia, w którym zszedł ze statku.

§ 2. W razie zgonu pasażera po ukończeniu podróży termin przedawnienia biegnie od dnia zgonu, nie może jednak przekroczyć trzech lat od dnia, w którym pasażer zszedł ze statku.

§ 3. Roszczenie o wynagrodzenie szkód wynikłych wskutek utraty lub uszkodzenia bagażu przedawnia się z upływem sześciu miesięcy od dnia, w którym bagaż został wydany albo powinien być wydany.

Art. 177. § 1. Osoba, która znajduje się na statku bez biletu pasażerskiego, obowiązana jest uiszczyć podwójną opłatę za przewóz.

§ 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. Czynności przewidziane stosownie do § 2 nie zwalniają osoby, która znajduje się na statku bez biletu, od obowiązku uiszczenia podwójnej sumy opłaty za odbyłą podróż.

DZIAŁ III

Czarter na czas.

Art. 178. § 1. Przez umowę czarteru na czas armator zobowiązuje się za wynagrodzeniem oddać czarterującemu 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. 179. § 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. 180. § 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. 181. § 1. Armator, który zawarł umowę czarteru na czas, obowiązany jest na umówiony termin odjechać do rozporządzenia czarterującemu statek w stanie zdatnym do żeglugi, należyście 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. 182. § 1. Czarterujący jest wolny od obowiązku płacenia armatorowi opłaty czarterowej za okres niezdatności statku do eksploatacji wskutek braków lub uszkodzeń statku bądź wskutek niedostatecznej załogi lub braków w jej zaopatrzeniu; w okresie tym czarterujący jest wolny także od ponoszenia kosztów eksploatacji statku.

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

Art. 183. § 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. 184. § 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. 185. 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. 186. 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. 187. 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. 188. § 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 dyspo-

nował statkiem. W razie zaginięcia statku opłata czarterowa należy się do dnia, z którego pochodzi ostatnia wiadomość o statku.

Art. 189. Roszczenie z umowy czarteru na czas przedawania się z upływem dwóch lat od dnia, w którym umowa wygasła.

Art. 190. 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. 191. Przez umowę agencyjną agent morski podejmuje się za wynagrodzeniem stałego przedstawicielstwa armatora w określonym porcie lub na określonym obszarze.

Art. 192. § 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. 193. 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. 194. 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. 195. § 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. 196. § 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 cią-

gu dwóch tygodni od dnia, w którym dowiedziała się o tej przyczynie.

Art. 197. Roszczenie z umowy agencyjnej przedawania się z upływem dwóch lat od dnia wymagalności.

Rozdział 2.

Makler morski.

Art. 198. § 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. 199. Zlecenie pośredniczenia obejmuje umocowanie maklera do zawarcia zleczonej umowy i do odbioru zapłaty w imieniu dającego zlecenie, chyba że zawiera wyraźne ograniczenie, o którym druga strona wiedziała.

Art. 200. 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. 201. § 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. 202. Makler obowiązany jest rozliczyć się z każdej powierzonej mu sumy niezwłocznie po wykonaniu zlecenia.

Art. 203. Roszczenie ze stosunku pomiędzy maklerem a dającym zlecenie przedawania się z upływem dwóch lat od dnia wymagalności.

Rozdział 3.

Usługi holownicze.

Art. 204. § 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. 205. § 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 kapitańa statku holowanego, chyba że z umowy lub okoliczności co innego wynika.

Art. 206. § 1. Armator, który podjął się wykonania usług holowniczych, obowiązany jest dostawić na umówiony czas i miejsce statek holujący zdolny do wykonania umówionych usług, należycie wyposażony, zaopatrzony i obsadzony załogą.

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

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

Art. 207. 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. 208. § 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. 209. Roszczenie z umowy holowniczej przedawnia się z upływem dwóch lat od dnia ukończenia usług holowniczych.

Rozdział 4.

Pilotaż.

Art. 210. Usługi pilota polegają na udzielaniu kapitanowi pomocy i rady w kierowaniu statkiem ze względu na warunki nawigacyjne wód, na których pilot pełni służbę.

Art. 211. § 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. 212. Armator odpowiada za szkodę wyrządzoną przez pilota, jak za szkodę wyrządzoną przez członka załogi statku.

Art. 213. § 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. 214. § 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. 215. Roszczenie wynikające z usług pilotowych przedawnia się z upływem dwóch lat od dnia zakończenia tych usług.

Art. 216. § 1. Minister Żeglugi określi w drodze rozporządzenia organizację pilotażu, kwalifikacje zawodowe pilotów oraz obowiązek i zasady korzystania z usług pilotów.

§ 2. Minister Żeglugi 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. 217. § 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. 218. Wydatek nadzwyczajny poniesiony zamiast wydatku, który podlegałby zaliczeniu do awarii wspólnej, zalicza się do awarii wspólnej, lecz tylko do wysokości wydatku zastąpionego.

Art. 219. § 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 któregośkolwiek z uczestników awarii wspólnej lub przez osobę trzecią. Jednakże rozdzielenie strat nie pozbawia uczestnika awarii wspólnej prawa zwrotnego poszukiwania od osoby, z której winy strata powstała.

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

Art. 220. § 1. Strat wynikłych z utraty lub uszkodzenia ładunku, który załadowano na statek bez wiedzy armatora albo zadeklarowano fałszywie przy przyjęciu do przewozu, nie zalicza się do awarii wspólnej; jednakże ładunek taki, jeżeli został uratowany, uczestniczy w pokryciu udziałów awarii wspólnej według ogólnych zasad.

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

Art. 221. 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. 222. § 1. Ustalenia, czy zachodzi awaria wspólna, obliczenia wysokości strat awarii wspólnej i ich rozdzielenia (dyspasza) dokonuje dyspaszer na zlecenie armatora,

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

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

§ 4. Minister Żeglugi w porozumieniu z Ministrem Handlu Zagranicznego i Ministrem Sprawiedliwości określi w drodze rozporządzenia kwalifikacje wymagane do zajmowania stanowiska dyspaszera, sposób jego powoływania oraz tryb postępowania dyspaszerskiego, zaskarżania dyspaszy i nadawania dyspaszy mocy tytułu wykonawczego.

Art. 223. § 1. Roszczenie z awarii wspólnej przedawnia się z upływem dwóch lat od dnia zakończenia podróży.

§ 2. Bieg przedawnienia przerywa się przez wszczęcie postępowania dyspaszerskiego. Przedawnienie biegnie na nowo od dnia zakończenia tego postępowania.

DZIAŁ II

Zderzenie statków.

Art. 224. 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. 225. § 1. Statek odpowiada za szkodę wyrządzoną wskutek zderzenia z jego winy.

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

Art. 226. § 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 przypadło, przysługuje zwrotne roszczenie do innych statków o sumę nadpłaconą.

Art. 227. § 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. 228. § 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. 229. § 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. 230. 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. 231. § 1. Przepisy niniejszego działu stosuje się odpowiednio również do jednostek pływających marynarki wojennej, organów ochrony granic i Milicji Obywatelskiej.

§ 2. Jednostki pływające wyszczególnione w § 1 nie ponoszą odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną innym statkom zderzeniem lub innym działaniem przy wykonywaniu zadań służbowych w obrębie poligonów ćwiczebnych i rejonów ogłoszonych jako niebezpieczne dla żeglugi, co nie zwalnia dowódców tych jednostek od przewidzianych w art. 228 obowiązków udzielenia statkowi niezbędnej pomocy oraz podania danych w zakresie, który określają Minister Obrony Narodowej i Minister Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Żeglugi.

DZIAŁ III

Ratownictwo morskie.

Art. 232. § 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. 233. Nie należy się wynagrodzenie za ratownictwo, które nie dało pożytecznego wyniku.

Art. 234. § 1. Osoby uratowane nie są obowiązane do zapłaty jakiegokolwiek wynagrodzenia za ich ocalenie.

§ 2. Ratującemu życie ludzkie należy się słusza część wynagrodzenia przypadającego za uratowanie mienia, jeżeli jego czynności ratownicze pozostawały w związku z wypadkiem, który spowodował ratownictwo mienia.

Art. 235. Nie ma prawa do wynagrodzenia ten, kto przedsięwziął czynności ratownicze wbrew wyraźnemu i rozsądnemu zakazowi statku ratowanego.

Art. 236. 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. 237. § 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. 238. 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. 239. § 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 ciężących na mieniu uratowanym opłat i danin publicznych oraz kosztów jego zachowania, oszacowania lub sprzedaży.

Art. 240. 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. 241. Jeżeli ratownictwa udzieliło kilku ratujących, każdy z nich ma prawo do stosunkowej części wynagrodzenia; jej wysokość określa umowa zawarta pomiędzy ratującymi. W braku umowy każdy z ratujących może żądać zapłaty przypadającej na niego części wynagrodzenia. Część wynagrodzenia przypadającą na ratującego określa się przy odpowiednim zastosowaniu art. 238.

Art. 242. 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. 243. § 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. Przepisu § 1 nie stosuje się do wynagrodzenia przypadającego statkowi używanemu do zawodowego ratownictwa statków morskich.

§ 3. Minister Żeglugi w porozumieniu z Zarządem Głównym Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców określi zasady podziału pomiędzy kapitana i innych członków załogi

części wynagrodzenia za ratownictwo przypadającej dla załogi oraz tryb postępowania.

Art. 244. Roszczenie o wynagrodzenie za ratownictwo przedawnia się z upływem dwóch lat od dnia zakończenia ratownictwa.

Art. 245. § 1. Przepisy niniejszego działu stosuje się odpowiednio do jednostek pływających marynarki wojennej, organów ochrony granic i Milicji Obywatelskiej.

§ 2. Minister Obrony Narodowej i Minister Spraw Wewnętrznych określą zasady podziału wynagrodzenia za ratownictwo na jednostkach pływających wymienionych w § 1 oraz tryb postępowania.

DZIAŁ IV

Wydobywanie mienia z morza.

Art. 246. § 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 wydobywania 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 określić właściwemu 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, przechodzi ono na własność Państwa.

Art. 247. § 1. Wydobywanie mienia przez właściciela w rejonach umocnionych i w innych obszarach uznanych za szczególnie ważne dla obrony kraju, jak również wydobywanie mienia wojskowego lub przysposobionego do celów wojskowych, wymaga zezwolenia właściwych organów wojskowych.

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

Art. 248. § 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. 249. Wydobywanie 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 wydobywania mienia oraz w miarę możliwości zawiadomić o tym również właściciela, a do czasu wydania mu mienia — odpowiednio je zabezpieczyć.

Art. 250. § 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 przysługują ustawowe prawo zastawu na wydobywym mieniu z pierwszeństwem służącym uprzywilejowanym wierzytelnościom z tytułu ratownictwa.

Art. 251. 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. 252. § 1. Jeżeli właściciel nie jest znany albo w ciągu czterech dni od zawiadomienia go o wydobywym mieniu nie zgłosi się w celu odbioru mienia lub nie uiszcza należności wydobywającego, wydobywający obowiązany jest wydać wydobyte mienie urzędowi morskemu, a gdy ono jest mieniem wojskowym lub przysposobionym do celów wojskowych, przekazać właściwemu organowi wojskowemu.

§ 2. W celu ustalenia nieznanego właściciela wydobytego mienia urząd morski przeprowadza postępowanie w trybie, który określony jest w drodze rozporządzenia Ministerstwa Żeglugy w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości i Ministrem Spraw Zagranicznych.

Art. 253. Jeżeli właściciel mienia w terminie sześciomiesięcznym od dnia wezwania przez urząd morski nie zgłosi się w celu odbioru mienia lub nie uiszcza 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. 251 stosuje się odpowiednio.

Art. 254. § 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 znalezionej rzeczy.

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

§ 3. W przypadkach przewidzianych w § 1 i § 2 stosuje się odpowiednio przepisy art. 249—253.

Art. 255. Minister Sprawiedliwości w porozumieniu z Ministrem Żeglugy i Ministrem Finansów określi w drodze rozporządzenia sposób postępowania z mieniem, którego właściciel pozostał nieznanym, oraz tryb ustalania wysokości i pokrycia należności związanych z wydobywym, zabezpieczeniem i 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 I.

Przepisy ogólne.

Art. 256. § 1. Przez umowę ubezpieczenia morskiego ubezpieczyciel zobowiązuje się w zamian za składkę ubezpieczeniową wypłacić odszkodowanie za szkody poniesione

wskutek niebezpieczeństw, na jakie przedmiot ubezpieczenia jest narażony w związku z żeglugą morską.

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

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

Art. 257. § 1. Przedmiotem ubezpieczenia morskiego może być każdy interes majątkowy, związany z żeglugą morską i dający się ocenić w pieniądzu.

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

§ 3. Ubezpieczyciel może reasekurować zawarte przez siebie ubezpieczenia.

Art. 258. § 1. Ubezpieczyciel obowiązany jest na żądanie wydać osobie, z którą zawarł umowę ubezpieczenia (ubezpieczającemu), polisę stwierdzającą zawarcie umowy ubezpieczenia.

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

Art. 259. § 1. Polisa powinna zawierać:

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

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

Art. 260. § 1. Umowa ubezpieczenia morskiego może być zawarta na rzecz osoby trzeciej (ubezpieczonego).

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

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

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

Art. 261. § 1. Umowa ubezpieczenia morskiego jest nieważna, jeżeli w chwili jej zawarcia szkoda objęta ubezpieczeniem już nastąpiła lub nie istniała możliwość jej powstania; ubezpieczyciel zachowuje jednak prawo do opłaty stornowej, chyba że zawierając umowę wiedział o okolicznościach powodujących jej nieważność.

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

§ 3. Wysokość opłaty stornowej określa umowa.

Art. 262. Ubezpieczający może w każdej chwili odstąpić od umowy, dopóki nie rozpoczął się stan niebezpieczeństwa przewidzianego w umowie; obowiązany jest jednak zapłacić opłatę stornową.

Art. 263. Roszczenie z umowy ubezpieczenia morskiego przedawnia się z upływem pięciu lat od dnia wymagalności roszczenia.

Rozdział 2.

Wartość ubezpieczenia i suma ubezpieczenia.

Art. 264. § 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. 265. Jeżeli strony wymieniły w umowie ubezpieczenia wartość ubezpieczenia (wartość otaksowana), jest ona miarodajna dla określenia odszkodowania ubezpieczeniowego.

Art. 266. § 1. Umowa ubezpieczenia powinna określać sumę, na którą ubezpieczono przedmiot ubezpieczenia (sumę ubezpieczenia).

§ 2. Suma ubezpieczenia nie powinna przekraczać wartości ubezpieczenia.

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

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

Art. 267. Jeżeli ubezpieczono przedmiot ubezpieczenia od tego samego niebezpieczeństwa na ten sam okres u dwóch lub więcej ubezpieczycieli na sumy, które łącznie przewyższają wartość ubezpieczenia (ubezpieczenie podwójne), wszyscy ci ubezpieczyciele 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. 268. § 1. Przy zawieraniu umowy ubezpieczenia morskiego ubezpieczający obowiązany jest podać do wiado-

mości ubezpieczyciela wszelkie okoliczności, które są lub powinny mu być znane, a mogą mieć wpływ na ocenę niebezpieczeństwa oraz na decyzję ubezpieczyciela o przyjęciu i warunkach ubezpieczenia.

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

§ 3. Jeżeli ubezpieczający działał przez 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. 269. § 1. W razie naruszenia obowiązku określonego w art. 268 ubezpieczyciel może odstąpić od umowy, zachowując prawo do pełnej składki ubezpieczeniowej.

§ 2. Jeżeli niezawiadomienie lub niezgodne z rzeczywistością zawiadomienie ubezpieczyciela o okolicznościach wymienionych w art. 268 nastąpiło bez winy ubezpieczającego lub ubezpieczonego, ubezpieczyciel nie może od umowy odstąpić, lecz ma prawo do odpowiednio zwiększonej składki ubezpieczeniowej.

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

Rozdział 4.

Przeniesienie praw z umowy ubezpieczenia.

Art. 270. § 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 ubezpieczyciela od odpowiedzialności za szkody powstałe przed zbyciem przedmiotu ubezpieczenia.

Art. 271. § 1. Równocześnie z przeniesieniem praw z umowy ubezpieczenia na nabywcę przechodzą na niego obowiązki, które ciążyły na zbywcy.

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

Art. 272. § 1. Przeniesienie praw z umowy ubezpieczenia stwierdzonej polisą następuje przez przeniesienie polisy.

§ 2. Do przeniesienia polisy stosuje się odpowiednio przepisy o przenoszeniu konosamentu (art. 126).

Art. 273. § 1. Jeżeli przedmiotem ubezpieczenia jest statek, przejście praw z umowy ubezpieczenia na jego nabywcę wymaga zgody ubezpieczyciela.

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

Rozdział 5.

Ubezpieczenie generalne.

Art. 274. § 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 ubezpieczyciel obowiązany jest na żądanie ubezpieczającego wystawić polisę lub zaświadczenie o ubezpieczeniu dla każdego zgłoszonego ładunku lub innego odrębnego przedmiotu ubezpieczenia.

Art. 275. § 1. Ubezpieczający, który zawarł umowę ubezpieczenia generalnego, obowiązany jest zgłaszać ubezpieczycielowi każde wysłanie lub nadejście ładunku objętego umową niezwłocznie po otrzymaniu wiadomości o wysłaniu lub nadejściu ładunku oraz każdorazowo określić statek, trasę podróży, ładunek i sumę ubezpieczenia.

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

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

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

Art. 276. 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. 277. § 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. 278. § 1. Ubezpieczający obowiązany jest niezwłocznie po powzięciu wiadomości zgłosić ubezpieczycielowi każdą istotną zmianę niebezpieczeństwa, na jakie jest narażony przedmiot ubezpieczenia.

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

Art. 279. § 1. Jeżeli zmiana niebezpieczeństwa została spowodowana przez ubezpieczającego albo za jego zgodą, ubezpieczyciel może odstąpić od umowy albo żądać zapłaty składki dodatkowej za zwiększone niebezpieczeństwo, chyba że zmiany niebezpieczeństwa dokonano we wspólnym interesie ubezpieczyciela i ubezpieczającego albo w celu ratowania życia ludzkiego.

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

- 1) jeżeli rozpoczęcie lub zakończenie podróży ulega zwłoce z winy ubezpieczającego,
- 2) jeżeli podjęto inną podróż zamiast podróży oznaczonej w umowie ubezpieczenia,

3) jeżeli statek skierowano do innego portu aniżeli przewidziano w umowie ubezpieczenia,

4) jeżeli statek zszedł z właściwej trasy lub zawinął do portu, który nie był brany w rachubę, chyba że zejście z trasy nastąpiło wskutek okoliczności niezależnych od armatora lub kapitana albo w celu ratowania życia ludzkiego lub mienia albo było konieczne ze względu na bezpieczeństwo statku.

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

Art. 280. § 1. Jeżeli ubezpieczyciel 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. Ubezpieczyciel, który odstąpił od umowy z powodu zmiany niebezpieczeństwa, zachowuje prawo do całej składki umówionej, a odpowiada tylko za szkody powstałe przed zmianą niebezpieczeństwa.

Art. 281. § 1. Ubezpieczający obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić ubezpieczyciela o każdym wypadku dotyczącym przedmiotu ubezpieczenia, jeżeli wypadek może stanowić podstawę do roszczenia odszkodowawczego z umowy ubezpieczenia.

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

Art. 282. § 1. W razie zajścia wypadku powodującego szkodę ubezpieczający obowiązany jest zastosować wszelkie dostępne mu rozsądne środki w celu ratowania przedmiotu ubezpieczenia oraz zapobieżenia szkodzie lub zmniejszenia jej rozmiarów, a także zabezpieczyć roszczenia odszkodowawcze do osób odpowiedzialnych za szkodę.

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

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

Rozdział 2.

Odpowiedzialność ubezpieczyciela.

Art. 283. Z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w kodeksie ubezpieczyciel odpowiada za szkody będące bezpośrednim następstwem niebezpieczeństw objętych umową ubezpieczenia.

Art. 284. § 1. Ubezpieczyciel nie odpowiada za szkody powstałe z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa ubezpieczającego, jednak ubezpieczyciel odpowiada za szkody spowodowane zaniedbaniem lub błędem nautycznym ubezpieczającego będącego kapitanem statku objętego ubezpieczeniem.

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

Art. 285. § 1. Przy ubezpieczeniu statku ubezpieczyciel nie odpowiada za szkody powstałe wskutek:

- 1) wyruszenia w podróż statku niezdatnego do żeglugi, nie-

należyce 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 ubezpieczyciela — materiałów i przedmiotów wybuchowych, łatwo zapalnych lub innych ładunków niebezpiecznych, bez zachowania przepisów obowiązujących przy przewozie ładunków tego rodzaju.

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

Art. 286. W razie zderzenia statków ubezpieczyciel odpowiada z tytułu ubezpieczenia statku zarówno za szkodę w przedmiocie ubezpieczenia, jak również za ciężące na ubezpieczającym zobowiązania do wyrównania szkody wyrządzonej wskutek zderzenia osobom trzecim.

Art. 287. Przy ubezpieczeniu ładunku lub spodziewanego zysku ubezpieczyciel nie odpowiada za szkody powstałe wskutek ukrytej wady, naturalnej lub szczególnej właściwości lub nienależytego opakowania ładunku albo wskutek zwłoki w jego dostarczeniu.

Art. 288. § 1. Ubezpieczyciel odpowiada za szkody z każdego wypadku objętego ubezpieczeniem do wysokości sumy ubezpieczenia.

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

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

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

Art. 289. Ubezpieczyciel obowiązany jest zapłacić odszkodowanie ubezpieczeniowe, choćby szkodę objętą ubezpieczeniem była obowiązana naprawić osoba trzecia.

Art. 290. § 1. Ubezpieczyciel obowiązany jest zwrócić ubezpieczającemu wszelkie niezbędne i celowe wydatki poniesione w celu zachowania przedmiotu ubezpieczenia, zapobieżenia szkodzie lub zmniejszenia jej rozmiarów, ustalenia charakteru i rozmiarów szkody, sporządzenia dyspaszy, sprzedaży przedmiotu ubezpieczenia oraz inne wydatki poniesione zgodnie ze wskazówkami ubezpieczyciela.

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

Art. 291. § 1. Ubezpieczyciel obowiązany jest zwrócić ubezpieczającemu wydatki poniesione na przywrócenie do stanu poprzedniego lub na naprawienie uszkodzonego przedmiotu ubezpieczenia, jak również należne od niego wynagrodzenie za ratownictwo oraz udział w stratach awarii wspólnej.

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

Art. 292. § 1. W razie zajścia wypadku objętego ubezpieczeniem ubezpieczyciel może przez zapłatę pełnej sumy ubezpieczenia bez względu na wysokość powstałej szkody zwolnić się od wszelkich dalszych zobowiązań wynikających z umowy ubezpieczenia, w szczególności od obowiązku zwrotu kosztów zachowania przedmiotu ubezpieczenia lub przywrócenia go do poprzedniego stanu.

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

§ 3. Mimo zapłaty pełnej sumy ubezpieczenia ubezpieczyciel obowiązany jest zwrócić ponadto przypadające na niego stosownie do art. 290 wydatki jakie ubezpieczający poniósł lub zobowiązał się ponieść do chwili otrzymania zawiadomienia od ubezpieczyciela, że korzysta z uprawnień przewidzianego w § 1.

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

Rozdział 3.

Abandon przedmiotu ubezpieczenia.

Art. 293. § 1. Ubezpieczający może za zrzeczeniem się na rzecz ubezpieczyciela praw do przedmiotu ubezpieczenia (abandon) żądać zapłaty pełnej sumy ubezpieczenia, jeżeli istnieją podstawy do przyjęcia, że całkowita strata przedmiotu ubezpieczenia jest niunikniona 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. 294. § 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. W razie uznania statku za zaginiony bez wieści, stosownie do przepisów art. 22, statek i przewożone na nim,

a nie uratowane ładunki uważa się za całkowicie stracone, a ubezpieczeni mogą domagać się od ubezpieczyciela odszkodowania za stratę całkowitą bez zgłaszania abandonu.

Art. 295. § 1. Ubezpieczający obowiązany jest przy zgłoszeniu abandonu zawiadomić ubezpieczyciela o ciężących na przedmiocie ubezpieczenia prawach rzeczowych oraz o odnoszących się do niego innych ubezpieczeniach, a także o wszelkich znanych mu ograniczeniach w rozporządzaniu przedmiotem ubezpieczenia.

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

Art. 296. § 1. Ubezpieczyciel może odmówić przyjęcia abandonu, jeżeli zgłoszenie abandonu nie odpowiada wymaganiom określonym w artykułach poprzedzających.

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

Art. 297. § 1. Prawa do przedmiotu ubezpieczenia przechodzą na ubezpieczyciela z chwilą złożenia przez niego oświadczenia, że przyjmuje abandon.

§ 2. Jeżeli ubezpieczyciel w terminie określonym w art. 296 § 2 nie złoży oświadczenia, czy przyjmuje abandon, prawa do przedmiotu ubezpieczenia przechodzą na niego z upływem tego terminu.

Art. 298. Ubezpieczający, którego zgłoszenie abandonu nie odpowiada wymaganiom określonym w artykułach poprzedzających, zachowuje prawo do odszkodowania ubezpieczeniowego po udowodnieniu szkód rzeczywiście poniesionych.

Rozdział 4.

Platność odszkodowania ubezpieczeniowego.

Art. 299. § 1. W razie zajścia szkody objętej ubezpieczeniem ubezpieczyciel może żądać od ubezpieczającego udzielenia mu wszelkich wiadomości oraz przedstawienia doku-

mentów i innych dowodów niezbędnych do ustalenia ekoliczności wypadku, szkody i jej rozmiarów.

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

Art. 300. § 1. Z chwilą zapłaty odszkodowania ubezpieczeniowego przechodzą na ubezpieczyciela — do wysokości zapłaconej przez niego sumy — wszelkie prawa przysługujące ubezpieczającemu do osób trzecich z tytułu wyrządzenia szkód, za które wypłacono odszkodowanie ubezpieczeniowe.

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

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

Art. 301. Z zastrzeżeniem wyjątku przewidzianego w art. 292 § 4 ubezpieczyciel, który zapłacił odszkodowanie ubezpieczeniowe za stratę całkowitą w wysokości pełnej sumy ubezpieczenia, może żądać od ubezpieczającego przeniesienia na niego wszelkich praw do przedmiotu ubezpieczenia; jeżeli jednak suma ubezpieczenia była niższa od wartości ubezpieczenia, ubezpieczyciel może żądać przeniesienia praw tylko w odpowiednim stosunku.

Przewodniczący Rady Państwa: A. Zawadzki

Sekretarz Rady Państwa: J. Horodecki

319

USTAWA

z dnia 1 grudnia 1961 r.

Przepisy wprowadzające kodeks morski.

Art. I.

Kodeks morski wchodzi w życie po upływie sześciu miesięcy od dnia ogłoszenia.

Art. II.

§ 1. Tracą moc dotychczasowe przepisy dotyczące przedmiotów unormowanych w kodeksie morskim.

§ 2. W szczególności tracą moc:

- 1) przepisy zawarte w księdze IV kodeksu handlowego z dnia 10 maja 1897 r. (Dz. U. Rzeszy str. 219), przepisy § 93-do § 104 tegoż kodeksu oraz art. 6 i 7 ustawy wprowadzającej kodeks handlowy (Dz. U. Rzeszy str. 437),
- 2) przepisy §§ 1259 do 1272 kodeksu cywilnego z 1896 r.,
- 3) ustawa z dnia 17 maja 1874 r. o rozbitkach morskich (Dz. U. Rzeszy str. 75),

- 4) ustawa z dnia 5 lutego 1906 r. o drogach morskich (Dz. U. Rzeszy str. 120).

Art. III.

Uchyła się:

- 1) ustawę z dnia 28 maja 1920 r. o polskich statkach handlowych morskich (Dz. U. z 1920 r. Nr 47, poz. 285, z 1928 r. Nr 29, poz. 269, z 1932 r. Nr 32, poz. 334, z 1934 r. Nr 110, poz. 976, z 1947 r. Nr 60, poz. 331 i z 1950 r. Nr 20, poz. 171),
- 2) przepisy z dnia 17 maja 1927 r. o pomiarze morskich statków handlowych (Dz. U. z 1927 r. Nr 47, poz. 422 i z 1950 r. Nr 20, poz. 171),
- 3) przepisy z dnia 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz. U. z 1938 r. Nr 46, poz. 376),
- 4) dekret z dnia 25 czerwca 1946 r. o zbywaniu statków morskich na rzecz cudzoziemców (Dz. U. Nr 32, poz. 204).