

KOMISJA KODYFIKACYJNA PRAWA MORSKIEGO

KODEKS MORSKI

PROJEKT

KWIECIEŃ 2018

## SPIS TREŚCI

TYTUŁ I	
<b>Przepisy ogólne</b> .....	13
TYTUŁ II	
<b>Statek morski</b> .....	18
DZIAŁ I. Polska przynależność statku .....	18
DZIAŁ II. Rejestr statków morskich .....	23
Rozdział 1. Przepisy ogólne .....	23
Rozdział 2. Ustrój ksiąg rejestrowych .....	24
Rozdział 3. Postępowanie rejestrowe .....	29
DZIAŁ III. Pomiar statku .....	33
DZIAŁ IV. Dokumenty statku .....	35
TYTUŁ III	
<b>Prawa rzeczowe</b> .....	35
DZIAŁ I. Własności statku .....	35
DZIAŁ II. Hipoteka morska .....	36
DZIAŁ III. Przywileje na statku .....	39
TYTUŁ IV	
<b>Armator</b> .....	41
TYTUŁ V	
<b>Kapitan statku</b> .....	43
DZIAŁ I. Przepisy ogólne .....	43
DZIAŁ II. Obowiązki kapitana statku .....	44
DZIAŁ III. Uprawnienia kapitana statku .....	47
DZIAŁ IV. Publicznoprawne funkcje kapitana statku .....	48
TYTUŁ VI	
<b>Umowy</b> .....	49
DZIAŁ I. Przewóz ładunku .....	49
Rozdział 1. Przepisy ogólne .....	49
Rozdział 2. Załadowanie na statek .....	50
Rozdział 3. Konosament .....	54
Rozdział 4. Wykonanie przewozu .....	61
Rozdział 5. Wyładowanie i odbiór ładunku .....	62

Rozdział 6. Należności przewoźnika .....	66
Rozdział 7. Przywileje na ładunku .....	67
Rozdział 8. Wygaśnięcie umowy .....	68
Rozdział 9. Odpowiedzialność przewoźnika .....	70
<b>DZIAŁ II. Przewóz pasażerów .....</b>	<b>72</b>
<b>DZIAŁ III. Korzystanie ze statku .....</b>	<b>77</b>
Rozdział 1. Czarter na czas .....	77
Rozdział 2. Czarter bareboat .....	79
Rozdział 3. Slot czarter .....	80
<b>DZIAŁ IV. Agent morski .....</b>	<b>81</b>
<b>DZIAŁ V. Makler morski .....</b>	<b>82</b>
<b>DZIAŁ VI. Holowanie .....</b>	<b>83</b>
<b>DZIAŁ VII. Pilotaż .....</b>	<b>85</b>
<b>TYTUŁ VII</b>	
<b>Ratownictwo morskie, awaria wspólna, zderzenia statków, mienie zatopione, znalezione lub porzucone, usuwanie wraków .....</b>	<b>87</b>
<b>DZIAŁ I. Ratownictwo morskie .....</b>	<b>87</b>
Dział II. Awaria wspólna .....	92
Dział III. Zderzenie statków .....	93
<b>DZIAŁ IV. Mienie zatopione, znalezione lub porzucone, usuwanie wraków .....</b>	<b>95</b>
Rozdział 1. Mienie zatopione, znalezione lub porzucone .....	95
Rozdział 2. Usuwanie wraków .....	97
<b>TYTUŁ VIII</b>	
<b>Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie i zabezpieczenie finansowe armatorów z tytułu roszczeń morskich .....</b>	<b>99</b>
<b>TYTUŁ IX</b>	
<b>Odpowiedzialność za szkody spowodowane zanieczyszczeniem morza .....</b>	<b>102</b>
<b>DZIAŁ I. Zanieczyszczenia różne .....</b>	<b>102</b>
<b>DZIAŁ II. Zanieczyszczenia olejami bunkrowymi .....</b>	<b>103</b>
<b>DZIAŁ III. Zanieczyszczenia ze statków przewożących oleje .....</b>	<b>105</b>
<b>DZIAŁ IV. Międzynarodowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami .....</b>	<b>106</b>
<b>DZIAŁ V. Międzynarodowy Dodatkowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami .....</b>	<b>108</b>
<b>TYTUŁ X</b>	
<b>Ubezpieczenie morskie .....</b>	<b>109</b>
<b>DZIAŁ I. Umowa ubezpieczenia morskiego .....</b>	<b>109</b>
Rozdział 1. Przepisy ogólne .....	109
Rozdział 2. Wartość ubezpieczenia i suma ubezpieczenia .....	110
Rozdział 3. Oświadczenia przy zawieraniu umów ubezpieczenia .....	112
Rozdział 4. Przeniesienie praw z umowy ubezpieczenia .....	112
Rozdział 5. Ubezpieczenie generalne .....	113
<b>DZIAŁ II. Wykonanie umowy ubezpieczenia .....</b>	<b>114</b>

Rozdział 1. <b>Obowiązki ubezpieczającego</b> .....	114
Rozdział 2. <b>Odpowiedzialność ubezpieczyciela</b> .....	115
Rozdział 3. <b>Abandon przedmiotu ubezpieczenia</b> .....	117
Rozdział 4. <b>Płatność odszkodowania ubezpieczeniowego</b> .....	119

## TYTUŁ XI

**Postępowanie w sprawach związanych z ograniczeniem****odpowiedzialności za roszczenia morskie i dochodzeniem roszczeń****z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki** ..... 120DZIAŁ I. **Postępowanie w sprawach o ustanowienie i podział funduszu****ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie** ..... 120DZIAŁ II. **Postępowanie w sprawach roszczeń i ograniczenia odpowiedzialności****z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki** ..... 124DZIAŁ III. **Doręczanie pism i zawiadomień** ..... 125

## TYTUŁ XII

**Areszt i egzekucja ze statku** ..... 125DZIAŁ I. **Areszt statku** ..... 125DZIAŁ II. **Egzekucja ze statku** ..... 126

## TYTUŁ XIII

**Przepisy kolizyjne** ..... 129**Załącznik do ustawy z dnia ..... 2018 r. – Kodeks morski** ..... 131I. **Opłaty za zatwierdzenie nazwy statku** ..... 131II. **Opłaty za pomiar statku i wydanie lub potwierdzenie świadectwa pomiarowego** ..... 131III. **Opłaty za legalizację dokumentów** ..... 132IV. **Opłaty za przyjęcie protestu morskiego** ..... 132V. **Opłaty za wydanie certyfikatu zabezpieczenia finansowego** ..... 132VI. **Maksymalna wysokość opłat za holowanie obowiązkowe** ..... 133VII. **Maksymalna wysokość opłat za pilotaż obowiązkowy** ..... 134VIII. **Opłaty rejestrowe** ..... 135

USTAWA  
z dnia ..... 2018 r.  
**Kodeks morski**

TYTUŁ I  
**Przepisy ogólne**

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

**Art. 2.** W stosunkach cywilnoprawnych związanych z żeglugą morską stosuje się – w braku przepisów Kodeksu morskiego – przepisy prawa cywilnego.

**Art. 3.** Do pracy na morzu, bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska morskiego, rybołówstwa morskiego, oraz badania wypadków morskich mają zastosowanie odrębne przepisy.

**Art. 4.** § 1. Ilekroć w Kodeksie morskim jest mowa o:

- 1) Konwencji ateńskiej z 2002 r. – należy przez to rozumieć Konwencję ateńską w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r. (*Dz. U. z .... r. poz. ....*).
- 2) Konwencji bunkrowej – należy przez to rozumieć Międzynarodową konwencję o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, sporządzoną w Londynie dnia 23 marca 2001 r. (*Dz. U. z 2008 r. Nr 148, poz. 939*);
- 3) Konwencji o areszcie statku – należy przez to rozumieć Międzynarodową konwencję w sprawie zajęcia (aresztu) statków morskich, podpisaną w Brukseli dnia 10 maja 1952 r. (*Dz. U. z 1976 r. Nr 39, poz. 229*);
- 4) Konwencji o Funduszu – należy przez to rozumieć Międzynarodową konwencję o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami, sporządzoną w Brukseli dnia 18 grudnia 1971 r. (*Dz. U. z 1986 r. Nr 14, poz. 79*), zmienioną Protokołem, sporządzonym w Londynie dnia 27 listopada 1992 r. (*Dz. U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1529*);
- 5) Protokole dodatkowym – należy przez to rozumieć Protokół z 2003 r. do Międzynarodowej konwencji o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami z 1992 r., sporządzony w Londynie dnia 16 maja 2003 r. (*Dz. U. z 2009 r. Nr 49, poz. 392*);
- 6) Konwencji o immunitecie – należy przez to rozumieć Konwencję międzynarodową o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących immunitetów statków państwowych, sporządzoną w Brukseli dnia 10 kwietnia 1926 r., zmienioną Protokołem sporządzonym w Brukseli dnia 24 maja 1934 r. (*Dz. U. z 1977 r. Nr 7, poz. 27*);

- 7) Konwencji o konosamentach – należy przez to rozumieć Konwencję międzynarodową o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów podpisaną w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r. (Dz. U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258), zmienioną Protokołem sporządzonym w Brukseli dnia 23 lutego 1968 r. (Dz. U. z 1980 r. Nr 14, poz. 48) i Protokołem sporządzonym w Brukseli dnia 21 grudnia 1979 r. (Dz. U. z 1985 r. Nr 9, poz. 26);
- 8) Konwencji o odpowiedzialności z 1992 r. – należy przez to rozumieć Międzynarodową konwencję o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1992 r. (Dz. U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1527);
- 9) Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności – należy przez to rozumieć Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, sporządzoną w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz. U. z 1986 r. Nr 35, poz. 175), zmienioną Protokołem sporządzonym w Londynie w dniu 2 maja 1996 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 146);
- 10) Konwencji o pomierzaniu – należy przez to rozumieć Międzynarodową konwencję o pomierzaniu pojemności statków, sporządzoną w Londynie w dniu 23 czerwca 1969 r. (Dz. U. z 1983 r. Nr 56, poz. 247);
- 11) Konwencji o przywilejach i hipotekach – należy przez to rozumieć Konwencję międzynarodową o ujednostajnieniu niektórych zasad odnoszących się do przywilejów i hipotek morskich, podpisaną w Brukseli dnia 10 kwietnia 1926 r. (Dz. U. z 1937 r. Nr 33, poz. 260);
- 12) Konwencji o ratownictwie morskim – należy przez to rozumieć Międzynarodową Konwencję o ratownictwie morskim, sporządzoną w Londynie dnia 28 kwietnia 1989 r. (Dz. U. z 2006 r. Nr 207, poz. 1523);
- 13) Konwencji o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego – należy przez to rozumieć Konwencję o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego, sporządzoną w Londynie dnia 9 kwietnia 1965 r. (Dz. U. z 1969 r. Nr 30, poz. 236 zm. z 1972 r. Nr 27, poz. 199; z 2003 r. Nr 131, poz. 1200; z 2005 r. Nr 118, poz. 988, poz. 990, poz. 992, poz. 994, poz. 996, poz. 998, poz. 1000, poz. 1002 i poz. 1004);
- 14) Konwencji o zderzeniach – należy przez to rozumieć Konwencję o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących zderzeń, podpisaną w Brukseli dnia 23 września 1910 r. (Dz. U. z 1938 r. Nr 101, poz. 670);
- 15) Konwencji SOLAS – należy przez to rozumieć Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzoną w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319, z 1986 r. Nr 35, poz. 177 oraz z 2005 r. Nr 120, poz. 1016) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321), oraz Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej kon-

wencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173 i 1174), wraz ze zmianami do Załącznika do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (Dz. U. z 2016 r. poz. 869, 870, 2029, 2030 oraz z 2017 r. poz. 142 i 143);

- 16) *Konwencji wrakowej – należy przez to rozumieć Międzynarodową konwencję w sprawie usuwania wraków, sporządzoną w Nairobi dnia 18 maja 2007 r. (Dz. U. z ... r. poz. ....).*
- 17) rozporządzeniu nr 392/2009 – należy przez to rozumieć Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 24);
- 18) rozporządzeniu nr 1177/2010 – należy przez to rozumieć Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, str. 1);
- 19) rozporządzeniu nr 1215/2012 – należy przez to rozumieć Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz. Urz. UE L 351 z 20.12.2012, str. 1);
- 20) rozporządzeniu nr 3577/92 – należy przez to rozumieć Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczące stosowania zasady świadczenia usług w obrębie Państw Członkowskich (kabotaż morski) (Dz. Urz. WE L 364 z 12.12.1992, str. 7).

§ 2. Ponadto, ilekroć w Kodeksie morskim jest mowa o:

- 1) porcie macierzystym statku – należy przez to rozumieć port morski lub przystań morską położone na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w ustawie;
- 2) zabezpieczeniu finansowym – należy przez to rozumieć ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie, takie jak gwarancja ubezpieczyciela, banku lub innej podobnej instytucji finansowej;
- 3) SDR – należy przez to rozumieć Specjalne Prawo Ciągnięcia, jednostkę obliczeniową określoną przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.

**Art. 5.** § 1. Umowy międzynarodowe, o których mowa w art. 4 § 1, stosuje się wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 2. Wiążące Rzeczpospolitą Polską uchwały organizacji międzynarodowych ustanowionych na podstawie ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, regulujące stosunki prawne związane z żeglugą morską,

są ogłaszane wraz z oświadczeniem rządowym dotyczącym ich obowiązywania w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej.

**Art. 6.** Przy wykładni i stosowaniu przepisów prawa morskiego opartych na postanowieniach wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, uwzględnia się wymóg dążenia do jednolitości prawa morskiego w skali międzynarodowej.

**Art. 7. § 1.** W braku odmiennego porozumienia uważa się, że strony umowy przyjmują w sposób dorozumiany stosowanie do niej lub do sposobu jej zawarcia zwyczajów, które znały lub powinny były znać i które są w handlu międzynarodowym ogólnie znane i powszechnie stosowane do umów tego rodzaju zawieranych w obrocie morskim.

§ 2. Strony umowy są związane także przyjętą między nimi praktyką.

**Art. 8.** Przy ustalaniu warunków umowy strony mogą korzystać z wzorców umów powszechnie stosowanych w międzynarodowym obrocie morskim.

**Art. 9.** Z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w ustawie, roszczenia majątkowe ze stosunków regulowanych Kodeksem morskim przedawniają się z upływem trzech lat.

**Art. 10. § 1.** Terminy przedawnienia roszczeń ze stosunków regulowanych Kodeksem morskim mogą być przedłużane umową stron zawartą w formie dokumentowej po zaistnieniu zdarzenia, z którego wynikło roszczenie. Przedłużenie terminu przedawnienia może być ponawiane.

§ 2. Przepis § 1 nie dotyczy roszczeń stwierdzonych prawomocnym orzeczeniem sądu lub wyrokiem sądu arbitrażowego, a także ugodą zawartą przed takimi sądami albo ugodą zawartą przed mediatorem i zatwierdzoną przez sąd.

**Art. 11.** Postanowienie zawarte w konosamencie albo w konosamencie w postaci elektronicznej o poddaniu sporu pod rozstrzygnięcie sądu określonego państwa albo sądu polubownego uważa się za spełniające wymogi umowy o jurysdykcję albo umowy o arbitraż, jeżeli w jego treści wyraźnie powołano się na odpowiednie postanowienie umowy przewozu, na mocy której taki dokument został wystawiony i odbiorca w sposób nie budzący wątpliwości wyraził zgodę na związanie się takim postanowieniem.

**Art. 12. § 1.** Statki będące własnością państwową lub eksploatowane przez państwo i wykorzystywane w chwili powstania wierzytelności wyłącznie do celów rządowych niehandlowych, korzystają z immunitetu.

§ 2. Immunitet polega na zakazie zajęcia, aresztu lub innej formy zatrzymania statku wskutek orzeczenia sądu lub aktu innej władzy publicznej, mającego na celu zabezpieczenie wykonania lub wykonanie zobowiązania.

§ 3. Immunitetem objęte są także ładunki przewożone na statkach, o których mowa w § 1.



§ 4. Do immunitetu statków państwowych o przynależności państwa będącego stroną Konwencji o immunitecie stosuje się postanowienia tej konwencji.

**Art. 13.** Immunitet nie przysługuje w odniesieniu do wierzytelności z tytułu wypadków morskich, ratownictwa morskiego oraz awarii wspólnej.

**Art. 14.** W celu ułatwienia obrotu morskiego armator, kapitan statku, podmiot zarządzający portem lub przystanią morską oraz inni uczestnicy obrotu portowego, są obowiązani do współpracy z organami administracji publicznej, zgodnie z zasadami określonymi w Konwencji o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego.

**Art. 15.** § 1. Statkiem morskim jest urządzenie pływające przeznaczone i używane do żeglugi morskiej, zwane dalej „statkiem”.

§ 2. Statkiem handlowym jest statek używany do prowadzenia działalności gospodarczej.

§ 3. Statkiem pełniącym specjalną służbę państwową jest statek będący własnością Skarbu Państwa lub eksploatowany przez podmiot, któremu przysługuje własność państwowa, używany wyłącznie do niehandlowych celów publicznych.

§ 4. Statkiem w budowie jest statek, którego stępkę położono lub wykonano równorzędną pracę konstrukcyjną w miejscu budowy, aż do zakończenia prac związanych z jego budową.

§ 5. Morskim urządzeniem pływającym jest urządzenie niebędące statkiem, przeznaczone głównie do innej niż żegluga morska działalności w środowisku morskim, w szczególności: platforma wiertnicza nieposadowiona na dnie morskim, dok pływający, dźwig pływający, pogłębiarka.

**Art. 16.** § 1. Kodeks morski stosuje się do statków handlowych.

§ 2. Do statków innych, niż określone w § 1, Kodeks morski stosuje się w zakresie w nim określonym.

**Art. 17.** § 1. Do statków pełniących specjalną służbę państwową stosuje się Kodeks morski z wyjątkiem przepisów o przewozie ładunku lub pasażerów, o awarii wspólnej i o przywilejach na statku.

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

**Art. 18.** O ile przepis szczególny nie stanowi inaczej, Kodeks morski stosuje się odpowiednio do morskich urządzeń pływających.

**Art. 19.** § 1. Z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w ustawie, nie stosuje się Kodeksu morskiego do okrętów i pomocniczych jednostek pływających Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz do jednostek pływających Straży Granicznej i Policji.

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

## TYTUŁ II Statek morski

### DZIAŁ I Polska przynależność statku

**Art. 20.** § 1. Żeglugę pod polską banderą może uprawiać tylko statek o polskiej przynależności.

§ 2. W odniesieniu do świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie polskich obszarów morskich stosuje się rozporządzenie nr 3577/92 dotyczące stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich Unii Europejskiej (kabotaż morski).

§ 3. Statek podnoszący banderę:

- 1) państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, niedopuszczony do wykonywania kabotażu w państwie, w którym jest zarejestrowany, oraz
- 2) państwa innego niż państwo, o którym mowa w pkt 1
  - może w uzasadnionych przypadkach wykonywać przez czas oznaczony stały przewóz pomiędzy portami polskimi, po uzyskaniu zezwolenia dyrektora urzędu morskiego, właściwego ze względu na port rozpoczęcia podróży statku, z zastrzeżeniem odmiennych postanowień umów międzynarodowych.

**Art. 21.** § 1. Statkiem o stałej polskiej przynależności jest:

- 1) statek stanowiący polską własność, o którym mowa w art. 23, wpisany do rejestru statków morskich w księdze rejestru stałego;
- 2) statek niestanowiący polskiej własności, który za zgodą właściciela lub wszystkich współwłaścicieli został wpisany do rejestru statków morskich w księdze rejestru stałego, jeżeli:
  - a) jego właściciel lub wszyscy współwłaściciele mają miejsce zamieszkania albo oddział w Rzeczypospolitej Polskiej lub ustanowili pełnomocnika umocowanego do czynności sądowych i pozasądowych związanych ze statkiem, mającego miejsce zamieszkania w Rzeczypospolitej Polskiej albo

b) jego armator lub zarządzający statkiem ma miejsce zamieszkania albo siedzibę lub oddział w Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 2. Wygaśnięcie, w tym w szczególności odwołanie pełnomocnictwa udzielonego pełnomocnikowi, o którym mowa w § 1 pkt 2 lit. a, z innych przyczyn niż upływ terminu, na który je udzielono, odnosi skutek prawny wobec organu rejestrowego, o którym mowa w art. 38 § 1, z chwilą wpływu odnośnego zgłoszenia do tego organu.

§ 3. Zarządzający statkiem, o którym mowa w § 1 pkt 2 lit. b, powinien wykonywać co najmniej zarządzanie techniczne i zarządzanie załogą statku oraz posiadać ważny Dokument Zgodności, wydany zarządzającemu, który spełnia wymagania Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu (Kodeksu ISM), określonego w rozdziale IX konwencji SOLAS.

§ 4. Statek traci stałą polską przynależność, jeżeli:

- 1) po wygaśnięciu lub odwołaniu pełnomocnictwa, o którym mowa w art. 21 § 1 pkt 2 lit. a, nie ustanowiono nowego pełnomocnika;
- 2) armator lub zarządzający statkiem nie spełnia wymogów, o których mowa w art. 21 § 1 pkt 2 lit. b.

§ 6. Organ rejestrowy wydaje postanowienie o zawieszeniu stałej polskiej przynależności statku w przypadku, w którym armator lub zarządzający statkiem nie spełnia wymogów, o których mowa w § 1 pkt 2 lit. b.

**Art. 22.** Statkiem o czasowej polskiej przynależności jest statek, który uzyskał polską przynależność na czas oznaczony, zgodnie z art. 26.

**Art. 23.** § 1. Statek stanowi polską własność, jeżeli jest własnością:

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

§ 2. Statkiem stanowiącym polską własność jest również statek wchodzący w skład majątku spółki osobowej wpisanej do polskiego rejestru przedsiębiorców.

**Art. 24.** § 1. Statek o polskiej przynależności jest obowiązany podnosić polską banderę.

§ 2. Statek traci prawo do podnoszenia polskiej bandery w przypadku wydania przez organ rejestrowy postanowienia, o którym mowa w art. 21 § 5.

§ 3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze rozporządzenia, zwolnić niektóre rodzaje statków o polskiej przynależności z obowiązku podnoszenia polskiej bandery, uwzględniając rodzaj, wielkość i przeznaczenie statku. Zwolnienie nie może dotyczyć statków uprawiających żeglugę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

**Art. 25.** § 1. Statek o polskiej przynależności oznacza się nazwą na dziobie z każdej burty i na rufie. Pod nazwą na rufie powinna być uwidoczniiona nazwa portu macierzystego statku.

§ 2. Właściciel nadaje statkowi nazwę i wskazuje port macierzysty statku. Nazwa podlega zatwierdzeniu przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku, w drodze decyzji administracyjnej.

§ 3. Za wydanie decyzji zatwierdzającej nazwę statku, jej zmianę lub wykreślenie nazwy statku pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

§ 4. Nie pobiera się opłat od decyzji zatwierdzającej nazwę statku pełniącego specjalną służbę państwową.

§ 5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, tryb postępowania w sprawach nadawania i zatwierdzania nazwy statku oraz sposób prowadzenia ewidencji nazw statków, uwzględniając konieczność ich indywidualizacji.

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

**Art. 26.** § 1. Statek może uzyskać czasową polską przynależność, jeżeli:

- 1) wnioskodawca jest:
  - a) osobą prawną lub wpisaną do rejestru przedsiębiorców spółką osobową, mającą w Rzeczypospolitej Polskiej siedzibę lub oddział, albo
  - b) osobą fizyczną zamieszkałą w Rzeczypospolitej Polskiej lub prowadzącą w Rzeczypospolitej Polskiej działalność gospodarczą, w tym także za pośrednictwem oddziału, bądź która ustanowiła pełnomocnika, spełniającego wymogi określone w art. 21 § 1 pkt 2 lit. a; oraz
- 2) wnioskodawca spełni następujące wymogi:
  - a) przedstawi umowę czarteru bareboat bądź inny tytuł prawny do uprawiania żeglugi statkiem we własnym imieniu,
  - b) prowadzi bądź zobowiązał się, że będzie prowadził działalność armatorską w Rzeczypospolitej Polskiej,
  - c) złoży urzędowo poświadczony odpis lub wyciąg ze stałego rejestru statków, zawierający opis statku, oznaczenie właściciela oraz inne dane z tego rejestru, a w szczególności wpisane prawo zastawu, hipotekę i ograniczenia w rozporządzaniu statkiem,
  - d) przedstawi pisemną zgodę właściwych organów państwa stałego rejestru statku, właściciela statku lub wszystkich współwłaścicieli, a także wszystkich wierzycieli hipotecznych na uzyskanie przez statek polskiej przynależności oraz pisemne zapewnienie właściwych organów państwa stałego

rejstru statku, że w czasie trwania polskiej przynależności statek nie będzie uprawniony do podnoszenia bandery tego państwa,

e) wskaże port macierzysty statku.

§ 2. Statek niestanowiący polskiej własności uzyskuje czasową polską przynależność przez wpis do rejestru statków morskich, na podstawie postanowienia organu rejestrowego, stwierdzającego okres przynależności.

**Art. 27.** Nazwa statku, który uzyskał czasową polską przynależność, może być zmieniona tylko za zgodą właściwych władz państwa stałego rejestru statku oraz jego właściciela lub wszystkich współwłaścicieli, a także wszystkich wierzycieli hipotecznych.

**Art. 28.** Statek traci czasową polską przynależność, jeżeli:

- 1) przestanie być spełniany którykolwiek z wymogów wymienionych w art. 26 § 1;
- 2) upłynie okres, na jaki uzyskał przynależność i okres ten nie zostanie przedłużony;
- 3) wniesie o to armator statku;
- 4) armator statku nie przestrzega przepisów niniejszego działu;
- 5) zostanie wydana decyzja, o której mowa w art. 29.

**Art. 29.** Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może wydać decyzję o utracie czasowej polskiej przynależności statku, który jest eksploatowany z naruszeniem bezpieczeństwa i porządku publicznego.

**Art. 30.** W sprawach związanych z uprawianiem żeglugi statkiem, polskiemu prawu i jurysdykcji sądów polskich, podlega także:

- 1) właściciel lub współwłaściciel statku, o którym mowa w art. 21 § 1 pkt 2 lit. a, prowadzący działalność za pośrednictwem oddziału w Rzeczypospolitej Polskiej, lub który ustanowił pełnomocnika umocowanego do czynności sądowych lub pozasądowych związanych ze statkiem, mającego miejsce zamieszkania w Rzeczypospolitej Polskiej,
- 2) armator lub zarządzający statkiem, o których mowa w art. 21 § 1 pkt 2 lit. b, prowadzący działalność za pośrednictwem oddziału w Rzeczypospolitej Polskiej,
- 3) armator prowadzący w Rzeczypospolitej Polskiej działalność za pośrednictwem oddziału, którego statek uzyskał czasową polską przynależność – w zakresie, w jakim podlega im osoba mająca w Rzeczypospolitej Polskiej siedzibę lub miejsce zamieszkania.

**Art. 31.** Utrata przez statek polskiej przynależności następuje z dniem wykreślenia statku z rejestru statków morskich, na podstawie postanowienia organu rejestrowego.

**Art. 32.** § 1. Stała polska przynależność statku może być zawieszona na wniosek:

- 1) właściciela lub wszystkich współwłaścicieli albo
- 2) armatora lub zarządzającego statkiem, o których mowa w art. 21 § 1 pkt 2 lit. b, za zgodą właściciela lub wszystkich współwłaścicieli.

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

§ 3. Postanowienie o zawieszeniu wydaje organ rejestrowy, ustalając okres zawieszenia.

§ 4. Wpis do rejestru statków morskich stwierdzający zawieszenie staje się skuteczny z dniem zawiadomienia organu rejestrowego przez właściciela statku o uzyskaniu przez statek obcej przynależności.

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

**Art. 33.** Nazwa statku, którego stała polska przynależność została zawieszona, nie może być zmieniona w okresie zawieszenia bez zgody jego właściciela lub wszystkich jego współwłaścicieli i wszystkich wierzycieli hipotecznych. Portem macierzystym takiego statku nie może być port położony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

**Art. 34.** § 1. Zawieszenie stałej polskiej przynależności statku ustaje po upływie okresu zawieszenia lub na wniosek właściciela lub wszystkich współwłaścicieli przed upływem tego okresu albo na skutek utraty przez statek czasowej przynależności obcego państwa, z zastrzeżeniem § 2.

§ 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, jeżeli wymaga tego interes państwa, wydać decyzję o ustaniu zawieszenia polskiej przynależności statku lub sprzeciwiającą się zawieszeniu.

§ 3. Ustanie zawieszenia polskiej przynależności statku następuje z dniem wykreślenia w księdze rejestru stałego rejestru statków morskich wpisu stwierdzającego zawieszenie, na podstawie postanowienia organu rejestrowego.

**Art. 35.** Ilekroć w przepisach niniejszego działu jest mowa o stałym rejestrze statku, rozumie się przez to rejestr prowadzony w państwie, którego przynależność statek odzyska po ustaniu czasowej przynależności i w którym wpisane są prawa rzeczowe na statku oraz ograniczenia w rozporządzaniu statkiem.

## DZIAŁ II

### Rejestr statków morskich

#### Rozdział 1

#### Przepisy ogólne

**Art. 36.** § 1. Statek będący własnością Skarbu Państwa podlega obowiązkowi wpisu do rejestru statków morskich.

§ 2. Statek będący własnością osoby, o której mowa w art. 23 § 1 pkt 2 lub 3, oraz spółki, o której mowa w art. 23 § 2, podlega obowiązkowi wpisu do rejestru statków morskich, jeżeli nie został wpisany do rejestru statków za granicą.

§ 3. Statek niepodlegający obowiązkowi wpisu do rejestru statków morskich, a także statek w budowie, może być wpisany do rejestru statków morskich na wniosek osoby lub osób, o których mowa w art. 37.

**Art. 37.** § 1. Statek stanowiący polską własność wpisuje się do rejestru statków morskich na wniosek właściciela lub wszystkich współwłaścicieli.

§ 2. Statek, o którym mowa w art. 21 § 1 pkt 2 lit. a, wpisuje się do rejestru statków morskich na wniosek właściciela lub wszystkich współwłaścicieli, a statek, o którym mowa w art. 21 § 1 pkt 2 lit. b – na wniosek armatora lub zarządzającego statkiem.

§ 3. Statek w budowie, budowany w Rzeczypospolitej Polskiej, wpisuje się do rejestru statków morskich na wniosek właściciela lub wszystkich współwłaścicieli. Dotyczy to również statku w budowie niestanowiącego polskiej własności.

§ 4. Statek udający się w próby morskie, remontowany lub modernizowany w Rzeczypospolitej Polskiej, wpisuje się do rejestru statków morskich na wniosek właściciela lub wszystkich współwłaścicieli albo armatora lub zarządzającego statkiem.

§ 5. Statek, o którym mowa w art. 22, wpisuje się do rejestru statków morskich na wniosek armatora.

**Art. 38.** § 1. Organem rejestrowym jest izba morska właściwa dla portu macierzystego statku.

§ 2. Rejestr statków morskich dla statków o czasowej polskiej przynależności prowadzi organ rejestrowy właściwy dla portu macierzystego statku.

§ 3. Rejestr statków morskich dla udających się w próby morskie statków budowanych, remontowanych lub modernizowanych w Rzeczypospolitej Polskiej, prowadzi organ rejestrowy właściwy dla polskiego portu morskiego wskazanego przez właściciela.

§ 4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, rodzaje statków będących własnością Skarbu Państwa niepodlegających obowiązkowi wpisu do rejestru statków morskich. Zwolnienie z obowiązku

wpisu do rejestru nie może dotyczyć statków uprawiających żeglugę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

**Art. 39.** § 1. W przypadku zmiany przynależności statku z obcej na polską, statek wpisuje się do rejestru statków morskich po przedstawieniu decyzji dyrektora urzędu morskiego o spełnieniu przez statek warunków technicznych wymaganych do wpisania do rejestru, określonych w odrębnych przepisach.

§ 2. Przepisu § 1 nie stosuje się do statków o długości do 24 m oraz statków, o których mowa w art. 46 § 3.

## Rozdział 2

### Ustrój ksiąg rejestrowych

**Art. 40.** § 1. Rejestr statków morskich składa się z następujących ksiąg rejestrowych: księgi rejestru stałego, księgi rejestru tymczasowego, księgi rejestru statków w budowie oraz księgi rejestru morskich urządzeń pływających.

§ 2. Prowadzenie ksiąg rejestrowych należy do właściwości organów rejestrowych. Czynności organu rejestrowego może wykonywać sekretarz organu rejestrowego.

§ 3. Księgi rejestrowe prowadzi się według ustalonych wzorów obejmujących poszczególne działy księgi rejestrowej.

§ 4. Przy każdej księdze rejestrowej prowadzi się akta księgi rejestrowej. Do akt składa się dokumenty i pisma dotyczące statku.

**Art. 41.** § 1. Księgi rejestrowe mogą być zakładane i prowadzone także w systemie teleinformatycznym.

§ 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, może wprowadzić, w drodze rozporządzenia, system teleinformatyczny, zakładania i prowadzenia ksiąg rejestrowych, określając sposób zakładania i prowadzenia ksiąg rejestrowych w tym systemie, kierując się koniecznością zachowania wszystkich cech ksiąg rejestrowych.

**Art. 42.** § 1. Księgi rejestrowe w systemie teleinformatycznym zakładają i prowadzą organy rejestrowe.

§ 2. Dla prowadzenia ksiąg rejestrowych w systemie teleinformatycznym, o którym mowa w art. 41, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej tworzy i utrzymuje bazę danych ksiąg rejestrowych, stanowiącą centralny zbiór ksiąg rejestrowych prowadzonych w tym systemie.

§ 3. Czynności związane z prowadzeniem ksiąg rejestrowych w bazie danych ksiąg rejestrowych dokonują organy rejestrowe.

§ 4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zapewni bezpieczeństwo bazy danych ksiąg rejestrowych, w szczególności ochronę przed nieuprawnionym dostępem osób trzecich, zniszczeniem oraz utratą danych.



**Art. 43.** § 1. Wprowadzając system teleinformatyczny, o którym mowa w art. 41, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej utworzy, w drodze rozporządzenia, Ewidencję i Informację o Księgach Rejestrowych Rejestru Statków Morskich przy Odwoławczej Izbie Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni, zwaną dalej „Ewidencją i Informacją Rejestrową”, z ekspozyturami przy organach rejestrowych prowadzących księgi rejestrowe w systemie teleinformatycznym.

§ 2. Ewidencja i Informacja Rejestrowa wydaje na wniosek odpisy i wyciągi z ksiąg rejestrowych prowadzonych w systemie teleinformatycznym, oraz zaświadczenie w przedmiocie wpisu.

§ 3. Ewidencja i Informacja Rejestrowa umożliwia, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, przeglądanie ksiąg rejestrowych prowadzonych w systemie teleinformatycznym.

§ 4. Osoba, która zna numer księgi rejestrowej prowadzonej w systemie informatycznym, może bezpłatnie przeglądać księgę rejestrową za pośrednictwem systemu teleinformatycznego.

§ 5. Odpisy, wyciągi i zaświadczenia, o których mowa w § 2, wydawane przez Ewidencję i Informację Rejestrową mają moc dokumentów urzędowych.

§ 6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób funkcjonowania Ewidencji i Informacji Rejestrowej oraz jej strukturę organizacyjną,
- 2) tryb składania wniosków i rodzaje dokumentów wydawanych przez Ewidencję i Informację Rejestrową,
- 3) wzory wniosków składanych do Ewidencji i Informacji Rejestrowej, w tym zakres danych we wniosku składanym za pośrednictwem systemu teleinformatycznego,
- 4) tryb przeglądania ksiąg rejestrowych, tryb, sposób i kryteria wyszukiwania ksiąg rejestrowych
  - uwzględniając zasadę jawności ksiąg rejestrowych i powszechności dostępu do nich, konieczność zapewnienia ochrony bazy danych ksiąg rejestrowych przed nieuprawnionym dostępem osób trzecich, a także treść i strukturę ksiąg rejestrowych.

**Art. 44.** § 1. Ewidencja i Informacja Rejestrowa pobiera opłatę kancelaryjną od wniosku o wydanie odpisu i wyciągu z księgi rejestrowej prowadzonej w systemie teleinformatycznym oraz od wniosku o wydanie zaświadczenia w przedmiocie wpisu.

§ 2. Nie pobiera się opłat od wniosku o wydanie odpisu lub wyciągu z księgi rejestrowej oraz od wniosku o wydanie zaświadczenia w przedmiocie wpisu, złożonego przez sąd, prokuratora lub organ administracji rządowej.

**Art. 45.** Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, określi w drodze rozporządzenia, wysokość opłat kancelaryjnych, o których mowa w art. 44 § 1, uwzględniając w szczególności potrzebę pokrycia kosztów administracyjnych oraz zróżnicowania opłat od wniosków o uzyskanie poszczególnych dokumentów, a także wysokość opłat rejestrowych za czynności rejestrowe, o których mowa w art. 47, określonych w załączniku do ustawy.

**Art. 46.** § 1. Księga rejestru stałego składa się z:

- 1) części A, do której wpisuje się statki, o których mowa w art. 21, z wyjątkiem statków, o których mowa w pkt 2;
- 2) części B, do której wpisuje się morskie jachty komercyjne i rekreacyjne, o długości do 24 m.

§ 2. Księga rejestru tymczasowego składa się z:

- 1) części A, do której wpisuje się statki, o których mowa w art. 22, z wyjątkiem statków, o których mowa w pkt 2;
- 2) części B, do której wpisuje się morskie jachty komercyjne i rekreacyjne, o długości do 24 m.

§ 3. Księga rejestru statków w budowie składa się z:

- 1) części A, do której wpisuje się statki w budowie, budowane w Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) części B, do której wpisuje się udające się w próby morskie statki budowane, remontowane lub modernizowane w Rzeczypospolitej Polskiej, chyba że zostały one wpisane w części A księgi rejestru statków w budowie lub w rejestrze statków za granicą.

§ 4. Księga rejestru morskich urządzeń pływających składa się z:

- 1) części A, do której wpisuje się morskie urządzenia pływające, które uzyskały stałą polską przynależność;
- 2) części B, do której wpisuje się morskie urządzenia pływające, które uzyskały czasową polską przynależność.

**Art. 47.** § 1. Za czynności rejestrowe pobiera się opłaty rejestrowe w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłata rejestrowa stanowi dochód budżetu państwa.

§ 2. Opłaty rejestrowe dotyczące morskich jachtów komercyjnych i rekreacyjnych, o długości do 24 m, przekazuje się na rozwój żeglarstwa.

§ 3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, sposób i tryb przekazywania środków pieniężnych uzyskanych z opłat rejestrowych, o których mowa w § 2, kierując się w szczególności potrzebą rozwoju żeglarstwa w Polsce.

**Art. 48.** § 1. Statek lub morskie urządzenie pływające, wpisane do stałego rejestru za granicą, może być wpisane odpowiednio do księgi rejestru stałego, bądź

części A księgi rejestru morskich urządzeń pływających, po wykreśleniu z rejestru zagranicznego.

§ 2. Statek lub morskie urządzenie pływające, wpisane do stałego rejestru za granicą, może być wpisane odpowiednio do księgi rejestru tymczasowego bądź części B księgi rejestru morskich urządzeń pływających; wpis wywołuje skutek prawny z chwilą zawieszenia dotychczasowej przynależności.

§ 3. Wpis do stałego rejestru za granicą statku bądź morskiego urządzenia pływającego wpisanego odpowiednio do księgi rejestru stałego, bądź części A księgi rejestru morskich urządzeń pływających nie wywołuje skutków prawnych przed wykreśleniem tego statku bądź morskiego urządzenia pływającego z rejestru statków morskich.

§ 4. Czasowe nadanie statkowi bądź morskiemu urządzeniu pływającemu, o których mowa w § 3, obcej przynależności, nie wywołuje skutków prawnych przed dokonaniem w rejestrze statków morskich wpisu zawieszającego polską przynależność.

**Art. 49.** § 1. Księgi rejestrowe są jawne. Każdy może przeglądać księgi rejestrowe w obecności sekretarza organu rejestrowego, z zastrzeżeniem art. 43 § 4.

§ 2. Akta ksiąg rejestrowych przechowuje organ rejestrowy. Akta nie mogą być wydawane poza budynek, w którym znajduje się organ rejestrowy.

§ 3. Akta księgi rejestrowej może przeglądać, w sposób określony w § 1, osoba mająca interes prawny.

**Art. 50.** § 1. Każdy może żądać wydania odpisów lub wyciągów z ksiąg rejestrowych oraz zaświadczeń dotyczących wpisu.

§ 2. Odpisy lub wyciągi dokumentów znajdujących się w aktach ksiąg rejestrowych, wydaje się na żądanie osoby mającej interes prawny.

**Art. 51.** § 1. W księdze rejestru stałego, odpowiednio w części A i B, wpisuje się:

- 1) kolejny numer rejestrowy statku i datę dokonania wpisu;
- 2) nazwę lub inne oznaczenie identyfikujące statek;
- 3) numer identyfikacyjny nadany przez Międzynarodową Organizację Morską (numer IMO), jeżeli został statkowi nadany;
- 4) sygnał rozpoznawczy, jeżeli został nadany;
- 5) rodzaj i przeznaczenie statku;
- 6) poprzednią nazwę lub oznaczenie identyfikujące statek oraz dane dotyczące poprzedniego rejestru i datę wykreślenia z tego rejestru;
- 7) nazwę portu macierzystego statku;
- 8) rok i miejsce zakończenia budowy oraz nazwę stoczni, w której statek zbudowano, jeżeli dane te są znane;
- 9) określenie głównego materiału, z którego jest zbudowany kadłub statku oraz rodzaj napędu głównego statku;

- 10) numer kadłuba lub numer identyfikacyjny kadłuba (HIN), jeżeli został nadany;
- 11) wymiary główne (rejestrowe) oraz pojemność statku;
- 12) oznaczenie i adres właściciela lub wszystkich współwłaścicieli statku z określeniem ich udziałów we współwłasności oraz podstawę nabycia własności statku;
- 13) oznaczenie i adres armatora oraz zarządzającego statkiem, jeżeli został ustanowiony;
- 14) hipotekę morską i ograniczenia w rozporządzaniu statkiem;
- 15) prawa osobiste i roszczenia;
- 16) stwierdzenie przez organ rejestrowy polskiej przynależności statku;
- 17) stwierdzenie przez organ rejestrowy zawieszenia polskiej przynależności statku;
- 18) podstawę i datę wykreślenia statku z rejestru.

§ 2. W księdze rejestru tymczasowego, oprócz danych wymienionych w § 1 pkt 1-13, 16 i 18, wpisuje się:

- 1) poprzednią przynależność statku i datę jej zawieszenia;
- 2) okres, na jaki statek uzyskał polską przynależność;
- 3) oznaczenie i adres pełnomocnika, o którym mowa w art. 26 § 1 pkt 1 lit. b.

§ 3. W księdze rejestru statków w budowie, w części A wpisuje się:

- 1) kolejny numer rejestrowy statku w budowie i datę dokonania wpisu;
- 2) oznaczenie identyfikujące statek w budowie;
- 3) nazwę stoczni budującej statek;
- 4) oznaczenie i adres właściciela lub wszystkich współwłaścicieli statku w budowie z określeniem ich udziałów we współwłasności;
- 5) określenie umowy o budowę statku;
- 6) hipotekę morską.

§ 4. W księdze rejestru statków w budowie, w części B wpisuje się dane określone w § 1 pkt 1-5, pkt 7-13, pkt 16 i 18 oraz czas trwania prób morskich. Jako port macierzysty statku wpisuje się port, w obrębie którego statek jest budowany, remontowany lub modernizowany.

§ 5. W księdze rejestru morskich urządzeń pływających, w części A wpisuje się:

- 1) kolejny numer rejestrowy urządzenia i datę dokonania wpisu;
- 2) nazwę lub oznaczenie identyfikujące urządzenie oraz numer identyfikacyjny urządzenia nadany przez Międzynarodową Organizację Morską (numer IMO) i sygnał rozpoznawczy, jeżeli zostały nadane;
- 3) rodzaj i przeznaczenie urządzenia;
- 4) poprzednią nazwę lub oznaczenie identyfikujące urządzenia oraz dane dotyczące poprzedniego rejestru i datę wykreślenia z tego rejestru;

- 5) nazwę portu macierzystego urzędnienia;
- 6) rok i miejsce zakończenia budowy i nazwę stoczni, w której urządzenie zbudowano, jeżeli dane te są znane;
- 7) określenie głównego materiału, z którego jest zbudowany kadłub urzędnienia oraz rodzaj napędu, jeżeli urządzenie posiada napęd mechaniczny;
- 8) wymiary główne (rejestrkowe) oraz pojemność urzędnienia, jeżeli urządzenie zostało pomierzone;
- 9) oznaczenie i adres właściciela lub wszystkich współwłaścicieli urzędnienia z określeniem ich udziałów we współwłasności oraz podstawę nabycia własności urzędnienia;
- 10) oznaczenie i adres armatora bądź podmiotu eksploatującego urządzenie we własnym imieniu;
- 11) hipotekę morską i ograniczenia w rozporządzaniu urządzeniem;
- 12) prawa osobiste i roszczenia;
- 13) stwierdzenie przez organ rejestrkowy polskiej przynależności urzędnienia;
- 14) stwierdzenie przez organ rejestrkowy zawieszenia polskiej przynależności urzędnienia;
- 15) podstawę i datę wykreślenia urzędnienia z rejestru.

§ 6. W księdze rejestru morskich urzędnien pływających, w części B, oprócz danych wymienionych w § 5 pkt 1-10, 13 i 15, wpisuje się:

- 1) poprzednią przynależność urzędnienia i datę jej zawieszenia;
- 2) okres, na jaki urządzenie uzyskało polską przynależność;
- 3) oznaczenie i adres pełnomocnika, o którym mowa w art. 26 § 1 pkt 1 lit. b.

§ 7. Każda zmiana danych w rejestrze statków morskich podlega wpisowi.

### Rozdział 3

#### Postępowanie rejestrkowe

**Art. 52.** § 1. Wpis do rejestru statków morskich następuje na podstawie zgłoszenia zainteresowanego, chyba że prawo przewiduje wpis na wniosek albo z urzędu.

§ 2. Do zgłoszenia zmian podlegających wpisowi, w stosunku do statków stanowiących polską własność wpisanych do rejestru statków morskich, obowiązany jest właściciel statku lub wszyscy współwłaściciele.

§ 3. Do zgłoszenia zmian podlegających wpisowi, w stosunku do statków, o których mowa w art. 21 § 1 pkt 2 lit. a, obowiązany jest właściciel statku lub wszyscy współwłaściciele, a w stosunku do statków, o których mowa w art. 21 § 1 pkt 2 lit. b – armator lub zarządzający statkiem.

**Art. 53.** § 1. Zgłoszenie do rejestru statków morskich powinno być dokonane w ciągu 6 tygodni od dnia, w którym obowiązany do zgłoszenia dowiedział się o okoliczności podlegającej wpisowi do rejestru.

§ 2. W przypadku niezgłoszenia statku lub okoliczności podlegającej wpisowi do rejestru statków morskich, organ rejestrowy może w drodze postanowienia nałożyć na obowiązane do zgłoszenia karę grzywny w wysokości od 500 do 10 000 PLN w celu spowodowania zgłoszenia. Grzywny nieuiszczone mogą być umorzone w całości lub części w przypadku dokonania zgłoszenia przez obowiązane.

§ 3. Na postanowienie o nałożeniu grzywny, o której mowa w § 2, przysługuje zażalenie.

§ 4. Przepisy § 2 i 3 stosuje się odpowiednio w przypadku niezłożenia dokumentów stanowiących podstawę dokonania wpisu w rejestrze statków morskich.

§ 5. Jeżeli obowiązany nie dokona zgłoszenia pomimo wezwania, organ rejestrowy może, po sprawdzeniu, dokonać wpisu z urzędu, w tym wpisu ostrzeżenia, zaznaczając to w osnowie wpisu.

**Art. 54.** Organ rejestrowy bada, czy:

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

**Art. 55.** § 1. Okoliczność będąca przedmiotem wpisu do rejestru statków morskich jest skuteczna wobec osób trzecich. Okoliczność taka, pomimo braku wpisu do rejestru statków morskich, jest skuteczna wobec osób trzecich, gdy o niej wiedziały.

§ 2. Do oceny skutków wpisu do rejestru statków morskich oraz pierwszeństwa prawa wpisanego do tego rejestru stosuje się odpowiednio przepisy o prawach jawnych z księgi wieczystej.

**Art. 56.** § 1. Po wpisaniu do rejestru statków morskich statek otrzymuje certyfikat rejestracji statku, przy czym:

- 1) statki, o których mowa w art. 46 § 1, otrzymują certyfikat stałej rejestracji statku;
- 2) statki, o których mowa w art. 46 § 2, otrzymują certyfikat tymczasowej rejestracji statku;
- 3) statki, o których mowa w art. 46 § 3 pkt 1, otrzymują certyfikat statku w budowie;
- 4) statki, o których mowa w art. 46 § 3 pkt 2, otrzymują certyfikat statku udającego się w próby morskie;
- 5) urządzenia, o których mowa w art. 46 § 4 pkt 1, otrzymują certyfikat stałej rejestracji morskiego urządzenia pływającego;
- 6) urządzenia, o których mowa w art. 46 § 4 pkt 2, otrzymują certyfikat tymczasowej rejestracji morskiego urządzenia pływającego.

§ 2. Certyfikat, o którym mowa w:

- 1) § 1 pkt 1 – stanowi dowód polskiej przynależności statku;

- 2) § 1 pkt 2 – stanowi dowód polskiej przynależności statku;
- 3) § 1 pkt 4 – stanowi dowód polskiej przynależności statku na czas trwania próby morskiej;
- 4) § 1 pkt 5 – stanowi dowód polskiej przynależności morskiego urzędnika pływającego;
- 5) § 1 pkt 6 – stanowi dowód polskiej przynależności morskiego urzędnika pływającego.

**Art. 57.** § 1. Statkowi, a także morskiemu urzędnikowi pływającemu, nabytemu za granicą, konsul Rzeczypospolitej Polskiej może wydać tymczasowe świadectwo polskiej przynależności statku albo morskiego urzędnika pływającego (świadectwo o banderze) ważne na okres nie dłuższy niż 6 miesięcy. Konsul Rzeczypospolitej Polskiej zawiadamia organ rejestrowy o wydaniu świadectwa o banderze.

§ 2. Za wydanie świadectwa o banderze pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

**Art. 58.** § 1. W przypadku uzyskania przez statek czasowej polskiej przynależności, armator zwraca dokument stałej rejestracji statku organowi, który go wydał.

§ 2. W przypadku wydania tymczasowego certyfikatu rejestracji morskiego urzędnika pływającego urzędowi, które uzyskało czasową polską przynależność, przepis § 1 stosuje się odpowiednio.

§ 3. W przypadku zawieszenia przez organ rejestrowy polskiej przynależności statku, wpisanego do księgi rejestru stałego, właściciel statku obowiązany jest zwrócić organowi rejestrowemu stały certyfikat rejestracji statku, w terminie 30 dni, licząc od dnia wydania statkowi dokumentu potwierdzającego rejestrację statku przez zagraniczny organ rejestrowy. W razie niezwrócenia certyfikatu rejestracji stosuje się art. 53 § 2 i 3.

§ 4. W przypadku zawieszenia przez organ rejestrowy polskiej przynależności morskiego urzędnika pływającego wpisanego do części A księgi rejestru morskich urzędników pływających, stosuje się przepis § 3.

**Art. 59.** § 1. Wykreśla się z rejestru statków morskich statek, jeżeli wniósł o to:

- 1) właściciel lub wszyscy współwłaściciele statku;
- 2) armator lub zarządzający statkiem, o którym mowa w art. 21 § 1 pkt 2 lit. b, za zgodą właściciela lub wszystkich współwłaścicieli.

§ 2. Wykreśleniu z rejestru statków morskich podlega również statek, który:

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

§ 3. Wykreślenie statku z rejestru statków morskich wymaga zgody wszystkich wierzycieli hipotecznych wyrażonej na piśmie z podpisem notarialnie poświadczonym.

§ 4. Statek w budowie wykreśla się z księgi rejestru statków w budowie, jeżeli wniośł o to jego właściciel lub wszyscy współwłaściciele, a także, gdy statek w budowie:

- 1) zatonął lub uległ zniszczeniu w trakcie budowy, albo którego budowa została zaniechana;
- 2) został wpisany do księgi rejestru stałego lub stałego rejestru za granicą.

§ 5. W przypadkach określonych w § 4, wykreślenie wymaga zgody wszystkich wierzycieli hipotecznych wyrażonej na piśmie z podpisem notarialnie poświadczonym, chyba że statek w budowie został wpisany do księgi rejestru stałego, a ciężąca na nim hipoteka morska została wpisana z urzędu.

**Art. 60.** Statek uważa się za zaginiony, jeżeli w ciągu liczonego podwójnie okresu niezbędnego w normalnych warunkach do przejścia do portu przeznaczenia z miejsca, z którego nadeszła ostatnia wiadomość o statku, nie zawinął on do tego portu ani nie nadeszła żadna kolejna wiadomość o statku. Okres wymagany do uznania statku za zaginiony nie może być krótszy niż miesiąc licząc od dnia nadejścia ostatniej wiadomości o statku, a jeżeli brak wiadomości o statku pozostaje w związku z działaniami wojennymi – krótszy niż 6 miesięcy.

**Art. 61.** W sprawach nieuregulowanych Kodeksem morskim i przepisami wydanymi na jego podstawie do postępowania przed organami rejestrowymi w zakresie trybu i kosztów postępowania rejestrowego, stosuje się odpowiednio przepisy części pierwszej księgi drugiej – postępowanie nieprocesowe tytułu I – przepisy ogólne i tytułu II działu III rozdziału szóstego – postępowanie wieczystoksięgowe ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 155) oraz ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (Dz. U. z 2018 r. poz. 300).

**Art. 62.** § 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) strukturę i wzory ksiąg rejestrowych, zasady ich przechowywania i ochrony przed nieuprawnionym dostępem osób trzecich oraz zniszczeniem,
- 2) czynności, które przy prowadzeniu i przechowywaniu ksiąg rejestrowych mogą być samodzielnie wykonywane przez sekretarza organu rejestrowego,
- 3) szczegółowy sposób prowadzenia ksiąg rejestrowych oraz szczegółową treść i sposób dokonywania wpisów w poszczególnych księgach rejestrowych,
- 4) warunki, jakim powinna odpowiadać treść zgłoszeń i wniosków o wpis do poszczególnych ksiąg rejestrowych oraz dokumenty uzasadniające treść zgłoszeń i wniosków o wpis,
- 5) tryb i sposób postępowania w sprawach rejestrowych przez organy rejestrowe,
- 6) treść i sposób sporządzania certyfikatów, o których mowa w art. 56 § 1 oraz odpisów i wyciągów z ksiąg rejestrowych, a także zaświadczeń dotyczących wpisu, o których mowa w art. 50 § 1,



- 7) treść, sposób sporządzania i tryb wydawania przez konsula Rzeczypospolitej Polskiej świadectwa o banderze,
- 8) wzory certyfikatów, o których mowa w art. 56 § 1, i świadectwa o banderze, o którym mowa w art. 57
  - biorąc pod uwagę zasady sprawności i racjonalności działania organu rejestrowego oraz zasadę jawności ksiąg rejestrowych, a także międzynarodowe znaczenie wpisów w księgach rejestrowych i dokumentów wydawanych przez organy rejestrowe.

### DZIAŁ III

#### Pomiar statku

**Art. 63.** § 1. Pomiar statku polega na ustaleniu jego pojemności brutto (GT) i netto (NT) oraz wymiarów głównych (rejestrowych).

§ 2. Pomiaru statku dokonuje organ pomiarowy i wydaje na jego podstawie świadectwo pomiarowe.

**Art. 64.** § 1. Do pomiaru statku stosuje się postanowienia Konwencji o pomierzaniu oraz przepisy niniejszego działu.

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

**Art. 65.** §1. Statek o polskiej przynależności podlega obowiązkowemu pomiarowi.

§ 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może zwolnić, w drodze rozporządzenia, niektóre rodzaje statków o polskiej przynależności z obowiązku pomiaru, mając na uwadze postanowienia Konwencji o pomierzaniu.

§ 3. Statek o obcej przynależności zawijający do portu polskiego, nieposiadający świadectwa pomiarowego, o którym mowa w art. 64 § 2, może być poddany pomiarowi w drodze decyzji właściwego dyrektora urzędu morskiego.

**Art. 66.** Statek, który nie podlega obowiązkowemu pomiarowi, może być poddany pomiarowi na wniosek właściciela, armatora, zarządzającego statkiem lub kapitana.

**Art. 67.** § 1. Pojemność i wymiary rejestrowe statku wpisuje się do rejestru statków morskich na podstawie świadectwa pomiarowego.

§ 2. Przepis § 1 nie dotyczy statków, o których mowa w art. 66.

**Art. 68.** § 1. Świadectwo pomiarowe wydawane jest bez określenia terminu jego ważności, chyba że przepis szczególny stanowi inaczej.

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

- 1) zostanie zmieniony w taki sposób, że dane w zakresie pojemności i wymiarów rejestrowych zawarte w świadectwie pomiarowym są niezgodne ze stanem faktycznym;
- 2) zatonię, zaginie, ulegnie zniszczeniu albo utraci charakter statku morskiego;
- 3) zmieni przynależność, z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w umowach międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną.

**Art. 69.** Statek podlegający obowiązkowemu pomiarowi może być poddany ponownemu pomiarowi w celu kontroli.

**Art. 70.** § 1. Kontrola statku zawijającego do portu polskiego podnoszącego banderę państwa będącego stroną Konwencji o pomierzaniu lub innej umowy międzynarodowej o wzajemnym uznawaniu dokumentów pomiarowych, której stroną jest Rzeczpospolita Polska, ogranicza się do sprawdzenia czy:

- 1) statek posiada ważne świadectwo pomiarowe odpowiadające postanowieniom umowy międzynarodowej, na podstawie której zostało wydane;
- 2) zasadnicze parametry statku odpowiadają danym zawartym w tym świadectwie.

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

**Art. 71.** § 1. Organem pomiarowym jest dyrektor urzędu morskiego.

§ 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze decyzji, upoważnić uznaną organizację, o której mowa w art. 5 pkt 17 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 181), do wykonywania zadań organu pomiarowego.

**Art. 72.** § 1. Za pomiar statku i czynności związane z wydaniem świadectwa pomiarowego pobiera się opłaty w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

§ 2. W przypadku gdy pomiaru dokonuje uznana organizacja upoważniona do wykonywania zadań organu pomiarowego, dochód budżetu państwa stanowi 10% opłaty ustalonej w załączniku do ustawy.

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

**Art. 73.** Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) zakres działania organu pomiarowego,
- 2) sposób pomierzania statków, do których nie stosuje się postanowień Konwencji o pomierzaniu,
- 3) tryb postępowania pomiarowego i kontrolnego,
- 4) wzory świadectw pomiarowych

- uwzględniając zasady praktyki międzynarodowej w zakresie metody dokonywania pomiaru, a także kierując się koniecznością zapewnienia sprawności postępowania administracyjnego oraz ujednoczenia treści stosowanych dokumentów.

## DZIAŁ IV

### Dokumenty statku

**Art. 74.** § 1. Statek o polskiej przynależności jest obowiązany prowadzić dzienniki i posiadać inne dokumenty prawem przewidziane.

§ 2. Dokumenty, o których mowa w § 1, wymagane dla statku uprawiającego żeglugę międzynarodową wydaje się w języku polskim i angielskim.

§ 3. Dzienniki statku podlegają legalizacji przez dyrektora urzędu morskiego.

§ 4. Za legalizację dzienników pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

**Art. 75.** § 1. Dokumenty statku przechowuje się na statku, chyba że przepis szczególny stanowi inaczej.

§ 2. Dokumenty statku okazuje się na żądanie uprawnionych władz.

§ 3. Za kompletność i aktualność dokumentów oraz prawidłowość wpisów w dziennikach odpowiada kapitan statku, a w przypadku morskiego urzędu pływającego – kierownik tego urzędu.

**Art. 76.** Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, rodzaje, wzory i sposób prowadzenia dzienników oraz innych dokumentów statku, uwzględniając rodzaje statków i dokumentów znajdujących się na tych statkach, a także określi sposób przechowywania tych dokumentów.

## TYTUŁ III

### Prawa rzeczowe

## DZIAŁ I

### Własności statku

**Art. 77.** § 1. Umowa o przeniesienie własności statku wpisanego do rejestru statków morskich powinna być zawarta na piśmie z podpisami stron notarialnie poświadczonymi.

§ 2. Przepis § 1 stosuje się również do umowy o przeniesienie własności statku w budowie wpisanego do rejestru statków morskich.

**Art. 78.** Przepisy o przeniesieniu własności statku stosuje się odpowiednio do przeniesienia udziału we własności statku.

## DZIAŁ II

### Hipoteka morska

**Art. 79.** § 1. W celu zabezpieczenia oznaczonej wierzytelności wynikającej z określonego stosunku prawnego, można statek obciążyć prawem, na mocy którego wierzyciel może dochodzić zaspokojenia ze statku, bez względu na to czyją stał się własnością i z pierwszeństwem przed wierzycielami osobistymi właściciela statku (hipoteka morska).

§ 2. Do hipoteki morskiej stosuje się odpowiednio przepisy prawa cywilnego o hipotece, z uwzględnieniem przepisów niniejszego działu.

§ 3. Do powstania hipoteki morskiej niezbędny jest wpis do rejestru statków morskich.

**Art. 80.** Oświadczenie woli właściciela o ustanowieniu na jego statku hipoteki morskiej powinno być złożone na piśmie, z podpisem notarialnie poświadczonym.

**Art. 81.** § 1. Hipoteka morska obciąża, oprócz statku i jego przynależności, także wierzytelności właściciela statku powstałe po ustanowieniu hipoteki z tytułu:

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

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

**Art. 82.** Hipoteka morska może być wyrażona w SDR.

**Art. 83.** W celu zabezpieczenia tej samej wierzytelności można ustanowić hipotekę morską na więcej niż jednym statku.

**Art. 84.** § 1. Wykreślenie statku z rejestru statków morskich wymaga uprzedniej zgody wszystkich wierzycieli hipotecznych wyrażonej na piśmie, z podpisem notarialnie poświadczonym.

§ 2. Przepisu § 1 nie stosuje się w przypadku wykreślenia statku z rejestru statków morskich w następstwie sprzedaży statku przez wierzyciela hipotecznego w wykonaniu jego uprawnień do sprzedaży statku, o których mowa w art. 88 § 1.

**Art. 85.** W przypadku świadomego i znacznego zwiększenia ryzyka związanego z eksploatacją statku obciążonego hipoteką morską, które powoduje istotne pogorszenie sytuacji wierzyciela hipotecznego, może on żądać

niezwłocznego zaspokojenia z przedmiotu hipoteki lub dodatkowego odpowiedniego zabezpieczenia.

**Art. 86.** § 1. Hipotekę morską można ustanowić na statku w budowie.

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

**Art. 87.** § 1. Wierzytelność zabezpieczona hipoteką morską podlega zaspokojeniu z przedmiotu tej hipoteki z pierwszeństwem przed innymi wierzytelnościami, z wyjątkiem wierzytelności uprzywilejowanych, o których mowa w art. 95, kosztów egzekucyjnych, należności alimentacyjnych oraz rent z tytułu odszkodowania za wywołanie choroby, niezdolności do pracy, kalectwa lub śmierci, jak również kosztów ostatniej choroby i zwykłego pogrzebu właściciela statku.

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

**Art. 88.** § 1. Umowa zawarta pomiędzy właścicielem statku a wierzycielem o ustanowieniu hipoteki morskiej może przewidywać przejęcie przez wierzyciela hipotecznego posiadania statku obciążonego hipoteką, łącznie z upoważnieniem do jego sprzedaży, w celu zaspokojenia zabezpieczonej wierzytelności z dochodu, jaki przynosi statek, lub z ceny uzyskanej z jego sprzedaży. Umowa powinna określać wartość statku albo sposób ustalenia jego wartości.

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

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

**Art. 89.** § 1. Przejęcie posiadania statku obciążonego hipoteką morską ustanowioną na podstawie umowy, o której mowa w art. 88 § 1, może nastąpić, jeżeli właściciel statku nie zaspokaja wierzytelności zabezpieczonej taką hipoteką lub w innych przypadkach przewidzianych w umowie.

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

§ 3. Oświadczenie, o którym mowa w § 2, powinno być złożone na piśmie z podpisem notarialnie poświadczonym; podlega ono ujawnieniu w rejestrze statków morskich nie wcześniej niż po upływie 14 dni od dnia zawiadomienia właściciela statku zgodnie z art. 91 § 1, chyba że właściciel wyraził zgodę na wcześniejszy termin.

§ 4. Wprowadzenie wierzyciela hipotecznego w posiadanie statku może nastąpić, na jego wniosek, przy udziale komornika. Do wniosku złożonego do komornika należy dołączyć postanowienie organu rejestrowego stwierdzające zgodność oświadczenia, o którym mowa w § 2, z treścią umowy, o której mowa w art. 88 § 1.

§ 5. Wierzyciel hipoteczny, który przejął statek w posiadanie zgodnie z przepisami § 1-4, może oddać go do korzystania osobie trzeciej, w celu uzyskania zaspokojenia zabezpieczonej wierzytelności. Umowa, o której mowa w art. 88 § 1, może przewidywać, że do oddania statku w posiadanie osobie trzeciej, potrzebna jest zgoda właściciela statku.

**Art. 90.** § 1. Sprzedaż statku obciążonego hipoteką morską zgodnie z art. 88 § 1 może nastąpić na wniosek wierzyciela hipotecznego po upływie terminu zaspokojenia wierzytelności.

§ 2. Sprzedaż, o której mowa w § 1, przeprowadza notariusz albo komornik w terminie 30 dni, licząc od dnia złożenia przez wierzyciela hipotecznego wniosku o dokonanie sprzedaży. Wniosek taki powinien być złożony na piśmie, z podpisem notarialnie poświadczonym; podlega on ujawnieniu w rejestrze statków morskich nie wcześniej niż po upływie 14 dni od dnia zawiadomienia właściciela statku i organu rejestrowego zgodnie z art. 91 § 1, chyba że właściciel wyraził zgodę na wcześniejszy termin.

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

§ 4. Wierzyciel hipoteczny może nabyć własność statku zgodnie z przepisami § 1-3.

§ 5. Do wykonywania uprawnień, o których mowa w art. 88 § 1, w tym do sprzedaży statku, nie stosuje się przepisów Kodeksu postępowania cywilnego o postępowaniu egzekucyjnym.

§ 6. Sprzedaż statku dokonana zgodnie z przepisami § 1 i 2 wywołuje takie same skutki prawne, jak sprzedaż w drodze sądowego postępowania egzekucyjnego.

**Art. 91.** § 1. Przed podjęciem przez wierzyciela hipotecznego czynności, o których mowa w art. 89 § 1 lub art. 90 § 1, powinien on na piśmie zawiadomić właściciela statku i organ rejestrowy o zamierzonym podjęciu działań zmierzających do zaspokojenia jego roszczeń wynikających z ustanowionej na tym statku hipoteki morskiej.

§ 2. Organ rejestrowy wpisuje w rejestrze statków morskich wzmiankę o otrzymaniu zawiadomienia, o którym mowa w § 1.

§ 3. Właściciel statku może w ciągu 14 dni od dnia zawiadomienia, o którym mowa w § 1, zaspokoić wierzyciela hipotecznego bądź wystąpić do sądu

z powództwem o ustalenie, że wierzytelność nie istnieje albo nie jest wymagalna w całości lub w części.

§ 4. Jeżeli właściciel statku nie zaspokoi wierzyciela hipotecznego w terminie określonym w § 3, a wierzyciel przystąpi do wykonywania swoich uprawnień względem statku, właściciel statku może zażądać od wierzyciela hipotecznego udzielenia zabezpieczenia finansowego na wypadek gdyby egzekwowana wierzytelność nie istniała lub nie była wymagana w całości lub w części.

§ 5. W przypadku nieudzielenia zabezpieczenia finansowego, o którym mowa w § 4, właściciel statku może żądać udzielenia zabezpieczenia w trybie określonym w art. 730 i nast. Kodeksu postępowania cywilnego.

§ 6. Ogłoszenie upadłości dłużnika w Rzeczypospolitej Polskiej lub za granicą nie wpływa na wykonywanie uprawnień wierzyciela hipotecznego określonych w art. 88-91, jeżeli oświadczenie wierzyciela, o którym mowa w art. 89 § 2 zostało złożone przed ogłoszeniem upadłości dłużnika.

**Art. 92.** Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może określić, w drodze rozporządzenia, zasady, miejsce, warunki, sposób i koszty, związane ze sprzedażą statku obciążonego hipoteką morską, o której mowa w art. 90, mając na uwadze słuszny interes wierzyciela hipotecznego, dłużnika i właściciela statku oraz bezpieczeństwo obrotu.

**Art. 93.** Umowa o ustanowieniu hipoteki morskiej zgodnie z art. 88 § 1 może dotyczyć także statku w budowie.

### DZIAŁ III

#### Przywileje na statku

**Art. 94.** § 1. Dla zabezpieczenia wierzytelności uprzywilejowanej wierzycielom służy ustawowe prawo zastawu na statku z pierwszeństwem przed innymi wierzytelnościami, chociażby zabezpieczonymi hipoteką morską, zastawem wynikającym z czynności prawnej lub orzeczenia sądu.

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

**Art. 95.** 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 innym wypadkiem nawigacyjnym, 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, w zakresie koniecznym dla zachowania 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. 96.** § 1. Powództwo o zaspokojenie wierzyciela z przedmiotu obciążonego przywilejem może być wniesione tylko przeciwko właścicielowi statku.

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

§ 3 Wierzytelności uprzywilejowane wynikające z tej samej podróży zaspokajają się w kolejności kategorii wyliczonych w art. 95.

§ 4. Wierzytelności wynikające z tej samej podróży i należące do tej samej kategorii zaspokajają się proporcjonalnie do ich wysokości, jeżeli suma podlegająca podziałowi nie wystarcza na zaspokojenie ich w całości; jednakże później powstałe roszczenia wymienione w art. 95 pkt 3 i 5 zaspokajają się w każdej z kategorii, przed wcześniej powstałymi.

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

**Art. 97.** § 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. 98.** § 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. 95 pkt 2, ze wszystkich podróży odbytych w czasie trwania tej samej umowy o pracę;
- 2) odszkodowania należne statkowi za poniesione, a nienaprawione szkody w statku oraz za straty na frachcie;



- 3) należny statkowi udział w awarii wspólnej, o ile składają się na nią nienaprawione szkody w statku lub straty na frachcie;
- 4) należne statkowi wynagrodzenie za ratownictwo, które nastąpiło w czasie podróży, po odliczeniu jednak sum przypadających kapitanowi i innym osobom zatrudnionym w obsłudze statku.

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

**Art. 99.** § 1. Przywileje wygasają z upływem roku, jednakże przywileje wymienione w art. 95 pkt 5 wygasają z upływem 6 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 nawigacyjnym 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 powstałych wskutek czynności określonych w art. 95 pkt 5 – od dnia powstania wierzytelności;
- 5) innych zdarzeń – od dnia wymagalności wierzytelności.

§ 3. Przywilej na należnościach określonych w art. 98 § 1 wygasa z chwilą ich uiszczenia, jednakże przywilej pozostaje w mocy, dopóki uiszczona kwota znajduje się u kapitana lub innej osoby, która podjęła tę kwotę na rzecz armatora lub właściciela statku.

**Art. 100.** Jeżeli statek, na którym ciąży przywilej, nie mógł być zajęty na polskich morskich wodach wewnętrznych lub na polskim morzu terytorialnym na rzecz wierzyciela mającego w Rzeczypospolitej Polskiej miejsce zamieszkania lub siedzibę, terminy określone w art. 99, 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 3 lat od dnia powstania wierzytelności.

**Art. 101.** Do przerwania biegu terminów określonych w art. 99 § 1 lub art. 100 stosuje się odpowiednio art. 123 oraz 124 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2017 r. poz. 459, 933, 1132).

## TYTUŁ IV

### Armator

**Art. 102.** Armatorem jest ten, kto we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem własnym lub cudzym.

**Art. 103.** W przypadku braku wpisu armatora w rejestrze właściwym dla danego statku domniemywa się, że armatorem jest właściciel statku.

**Art. 104.** Armator jest obowiązany w szczególności zapewnić, aby statek:

- 1) odpowiadał wymaganiom bezpieczeństwa morskiego, obsadzenia odpowiednią załogą oraz należytego wyposażenia i zaopatrzenia;
- 2) był używany zgodnie z jego przeznaczeniem.

**Art. 105.** Prawa i obowiązki przypisane ustawą statkowi odnoszą się do armatora.

**Art. 106.** § 1. Armator na podstawie umowy może oddać za wynagrodzeniem statek w zarządzanie innej osobie (zarządzającemu statkiem).

§ 2. Umowa o zarządzanie statkiem może obejmować w szczególności zarządzanie komercyjne, techniczne lub załogą statku.

**Art. 107.** Każda ze stron może żądać potwierdzenia treści umowy w formie dokumentowej.

**Art. 108.** § 1. W granicach określonych w umowie zarządzający statkiem dokonuje czynności na rzecz i w imieniu armatora.

§ 2. Przy zaciąganiu zobowiązań zarządzający statkiem jest obowiązany ujawnić, że działa jako przedstawiciel armatora. W przeciwnym razie odpowiada solidarnie z armatorem za zobowiązania zaciągnięte w jego imieniu.

§ 3. Zarządzający statkiem powinien wykonywać swoje obowiązki z należyłą starannością oraz z dbałością o interesy armatora

**Art. 109.** § 1. Za szkodę wyrządzoną przy wykonywaniu umowy o zarządzanie statkiem odpowiada armator.

§ 2. W przypadku gdy szkoda została wyrządzona z winy zarządzającego statkiem lub osób, którym powierzył on wykonanie umowy, zarządzający odpowiada wobec armatora do wysokości kwoty określonej w umowie o zarządzanie statkiem, a w przypadku gdy kwota nie została określona – do wysokości kwoty nieprzekraczającej dziesięciokrotnego rocznego wynagrodzenia za zarządzanie statkiem.

§ 3. Ograniczenie, o którym mowa w § 2, nie przysługuje jeżeli zostanie udowodnione, że szkoda wynikła z działania lub zaniechania zarządzającego statkiem, których dopuścił się on albo z zamiarem wyrządzenia szkody, albo też postępując lekkomyślnie i ze świadomością, że szkoda prawdopodobnie nastąpi.

## TYTUŁ V

### Kapitan statku

#### DZIAŁ I

### Przepisy ogólne

**Art. 110.** § 1. Kapitan sprawuje kierownictwo statku i wykonuje inne funkcje określone przepisami.

§ 2. Kierownictwo statku obejmuje w szczególności osobiste prowadzenie statku lub nadzór nad jego prowadzeniem, kierowanie pracą na statku, wykonywanie obowiązków związanych z zarządzaniem bezpieczną eksploatacją statku i zapobieganiem zanieczyszczeniu środowiska oraz ochroną statku, a także wykonywanie czynności handlowych związanych z jego eksploatacją.

**Art. 111.** § 1. Armator, czarterujący ani inna osoba nie może uniemożliwiać lub utrudniać kapitanowi statku podejmowania lub wykonywania decyzji, które w jego ocenie są konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa życia na morzu, bezpieczeństwa i ochrony statku oraz środowiska morskiego.

§ 2. Zakaz, o którym mowa w § 1, obejmuje także odmowę dostępu na statek osobom lub ich bagażu oraz odmowę przyjęcia do załadowania ładunku, w tym kontenerów lub innych zamkniętych urządzeń transportowych.

§ 3. Jeżeli w ocenie kapitana w czasie eksploatacji statku powstanie konflikt pomiędzy bezpieczeństwem statku a wymaganiami jego ochrony, kapitan powinien dać pierwszeństwo wymaganiom niezbędnym dla utrzymania bezpieczeństwa statku.

**Art. 112.** Regulaminy, instrukcje i procedury wprowadzane przez armatora w ramach opracowanego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz systemu ochrony statku nie mogą naruszać uprawnień kapitana określonych w art. 111 § 1.

**Art. 113.** Kapitan jest obowiązany dochować staranności sumiennego kapitana statku przy wykonywaniu wszystkich czynności związanych ze sprawowaniem kierownictwa statku oraz innych powierzonych mu funkcji.

**Art. 114.** § 1. Armator wyznacza na stanowisko kapitana osobę mającą odpowiednie kwalifikacje, cechy psychofizyczne oraz doświadczenie zawodowe.

§ 2. Armator cofa wyznaczenie kapitana w przypadku gdy jego działania lub zaniechania zagrażają bezpieczeństwu statku, jego załogi, pasażerów lub ładunku albo środowisku.

**Art. 115.** § 1. Kapitan jest ustawowym 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 i zastępować ich przed sądem.

§ 2. Ograniczenie ustawowego umocowania kapitana dokonane przez armatora lub osoby zainteresowane ładunkiem ma skutek prawny między tymi osobami i kapitanem, a wobec osób trzecich, jeżeli ograniczenie to było im znane.

**Art. 116.** § 1. Wszystkie osoby znajdujące się na statku obowiązane są podporządkować się poleceniom kapitana, wydanym w celu zapewnienia bezpieczeństwa i porządku na statku.

§ 2. W sytuacji bezpośredniego zagrożenia życia lub zdrowia osób znajdujących się na statku, bądź bezpieczeństwa statku, a także zagrożenia środowiska morskiego, kapitan może podjąć działania konieczne dla wyegzekwowania wydanych poleceń.

**Art. 117.** § 1. Obowiązki i uprawnienia kapitana, w szczególności związane z bezpieczeństwem morskim, ochroną statku, zapobieganiem zanieczyszczeniu morza i pracą na statku, w zakresie nieuregulowanym przepisami Kodeksu morskiego, określają odrębne przepisy.

§ 2. Przepisy, o których mowa w § 1, nie mogą naruszać obowiązków i uprawnień kapitana wynikających z Kodeksu morskiego.

## DZIAŁ II

### Obowiązki kapitana statku

**Art. 118.** Kapitan przed rozpoczęciem i w trakcie podróży morskiej jest obowiązany dołożyć należytej staranności, aby statek był zdatny do żeglugi, zgodnie z przepisami i zasadami dobrej praktyki morskiej, w szczególności, aby odpowiadał wymaganiom, o których mowa w art. 104 pkt 1.

**Art. 119.** Kapitanowi nie wolno opuszczać statku, który znajduje się na morzu, z wyłączeniem postoju na redzie lub kotwicowisku, lub któremu zagraża jakiegokolwiek niebezpieczeństwo, chyba że wymaga tego bezwzględna konieczność.

**Art. 120.** § 1. Kapitan jest obowiązany osobiście prowadzić statek przy wchodzeniu do portów, kanałów i rzek, wychodzeniu z nich oraz w obrębie portów, jak również w każdym przypadku szczególnych trudności lub niebezpieczeństwa.

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

§ 3. W przypadku nieobecności kapitana na statku lub niezdolności do wykonywania przez niego obowiązku, o którym mowa w § 1, obowiązek ten

przejmuje starszy oficer lub oficer pokładowy legitymujący się najwyższym dyplomem kwalifikacyjnym.

**Art. 121.** § 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 lub osób znajdujących się na nim.

§ 2. Kapitan, który podjął na statek osoby znajdujące się na morzu w niebezpieczeństwie, powinien traktować je w sposób humanitarny, w ramach możliwości i ograniczeń statku.

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

**Art. 122.** § 1. Kapitan jest obowiązany przedsięwziąć wszelkie środki dla uchronienia statku oraz znajdujących się na nim osób i ładunku przed szkodą.

§ 2. Jeżeli statkowi grozi zagłada, kapitan jest obowiązany najpierw zastosować wszelkie dostępne mu środki dla ocalenia pasażerów, a następnie załogi. Kapitan opuszcza statek jako ostatni, czuwając nad ocaleniem, jeżeli jest to możliwe, dokumentów, map, kosztowności i kasy statku.

**Art. 123.** Kapitan jest obowiązany dołożyć należytej staranności, aby pasażerowie i inne osoby przebywające na statku były bezpieczne, należycie traktowane przez załogę i mogły korzystać z przysługujących im praw.

**Art. 124.** § 1. Kapitan jest obowiązany dołożyć należytej staranności, aby ładunek był należycie załadowany i zabezpieczony oraz wyładowany, chociażby wykonanie tych czynności powierzono osobom trudniącym się nimi zawodowo.

§ 2. Kapitan jest obowiązany dołożyć należytej staranności, aby ładunek znajdujący się na statku nie uległ uszkodzeniu lub utracie. Obowiązany jest ponadto podejmować działania konieczne dla zabezpieczenia interesów osób zainteresowanych ładunkiem oraz w miarę możliwości zawiadamiać je o szczególnych zdarzeniach dotyczących ładunku.

**Art. 125.** W razie zagrożenia konfliktem zbrojnym na morzu lub blokady morskiej, kapitan jest obowiązany zawinąć do najbliższego bezpiecznego portu i przedsięwziąć wszelkie środki potrzebne do uchronienia statku oraz znajdujących się na nim osób, mienia i dokumentów przed nieuprawnionym zawładnięciem lub przed innym niebezpieczeństwem związanym z użyciem siły zbrojnej.

**Art. 126.** § 1 Kapitan jest obowiązany:

- 1) dbać o honor polskiej bandery;
- 2) okazywać banderę statku okrętom Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i jednostkom pływającym Straży Granicznej;
- 3) podnosić banderę przy wprowadzaniu statku do portu i w innych sytuacjach przewidzianych prawem międzynarodowym.

§ 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi w drodze rozporządzenia warunki okazywania bandery statku okrętom Sił Zbrojnych

Rzeczypospolitej Polskiej i jednostkom pływającym Straży Granicznej oraz sposób jej okazywania i oddawania honorów przez statki, z uwzględnieniem zwyczajów międzynarodowych.

**Art. 127.** § 1. Jeżeli statek, osoba na nim przebywająca lub ładunek uległy wypadkowi powodującemu znaczną szkodę albo istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia szkody, kapitan jest obowiązany w ciągu dwudziestu czterech godzin od chwili przybycia statku do pierwszego portu albo w takim samym czasie od wypadku, który nastąpił w porcie, zgłosić protest morski:

- 1) w kraju – izbie morskiej;
- 2) za granicą – konsulowi Rzeczypospolitej Polskiej. Jeżeli nie jest to możliwe, kapitan podejmuje czynności niezbędne dla ustalenia okoliczności wypadku i zabezpieczenia dowodów w trybie przewidzianym prawem miejscowym.

§ 2. Kapitan jest obowiązany przy zgłaszaniu protestu morskiego przedłożyć listę załogi, dziennik pokładowy oraz poświadczoną przez siebie kopię stron dziennika pokładowego ze szczegółowym opisem wypadku, a w razie zaginięcia dziennika pokładowego lub jego braku – szczegółowy opis wszystkich okoliczności wypadku.

§ 3. Organ przyjmujący protest sporządza protokół, w którym zamieszcza zeznania złożone przez kapitana i członków załogi wskazanych przez kapitana. W miarę potrzeby po ich zeznaniach należy w protokole zamieścić dodatkowo zeznania innych członków załogi, a także zeznania innych osób przesłuchanych według uznania organu przyjmującego protest – na wniosek osób zainteresowanych. O przyjęciu protestu organ, który go sporządza powinien zamieścić wzmiankę w dzienniku pokładowym lub wydać odpowiednie poświadczenie.

§ 4. W przypadku złożenia protestu morskiego z naruszeniem wymagań, o których mowa w § 1 lub 2, organ przyjmujący protest morski, zamieszcza w protokole właściwą adnotację.

§ 5. Organ przyjmujący protest zawiadamia, w miarę możliwości, o dacie przyjęcia protestu osoby zainteresowane, w tym wskazane przez kapitana.

§ 6. Za przyjęcie protestu morskiego pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.

**Art. 128.** § 1. Kapitan jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić o wypadku morskim Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich, z uwzględnieniem przepisów ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. 1068, z późn. zm.).

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

### DZIAŁ III

## Uprawnienia kapitana statku

**Art. 129.** Kapitan może zgłosić armatorowi sprzeciw w odniesieniu do kwalifikacji i składu załogi.

**Art. 130.** § 1. 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.

§ 2. Kapitan statku znajdującego się w niebezpieczeństwie lub statku potrzebującego pomocy ma prawo zwrócić się do dyrektora urzędu morskiego o udzielenie statkowi schronienia.

**Art. 131.** § 1. Kapitan ma prawo w czasie podróży morskiej zatrzymać w osobnym pomieszczeniu osobę, której zachowanie zagraża bezpieczeństwu statku, osób lub mienia oraz przekazać ją na ląd w porcie polskim lub obcym.

§ 2. Sposób zatrzymania nie powinien narażać na niebezpieczeństwo życie lub zdrowie zatrzymanego.

§ 3. Zatrzymanie nie może trwać dłużej niż do czasu przybycia statku do najbliższego portu polskiego albo do portu państwa, którego obywatelem jest osoba zatrzymana.

§ 4. W razie zawinięcia statku do portu innego państwa, niż określone w § 3, kapitan zawiadamia o zatrzymaniu najbliższego konsula Rzeczypospolitej Polskiej i właściwe władze miejscowe.

§ 5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości, Ministrem Spraw Zagranicznych oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, może określić, w drodze rozporządzenia, sposób współpracy właściwych władz z kapitanem statku o polskiej przynależności, który w polskim porcie przekazuje osobę, o której mowa w § 1, kierując się koniecznością zapewnienia sprawnego przekazania takiej osoby oraz uniknięcia opóźnienia statku.

**Art. 132.** § 1. Kapitan statku znajdującego się poza portem macierzystym jest uprawniony 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 sprzedać zbędne przynależności statku lub zbędną część zaopatrzenia, jeżeli oczekiwanie na polecenia armatora lub fundusze od niego jest niemożliwe lub niecelowe.

§ 3. Jeżeli w czasie podróży morskiej 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 w celu uzyskania funduszy potrzebnych do zakończenia podróży kapitan obowiązany jest kierować się tym, aby strata wynikła dla armatora i zainteresowanych ładunkiem była jak najmniejsza.

**Art. 133.** § 1. Jeżeli na statku znajdującym się w podróży wyczerpały się zapasy żywności, kapitan ma prawo zarządzić – w celu równomiernego rozdziału – rekwizycję znajdującego się na statku ładunku, który nadaje się do spożycia.

§ 2. Wartość zarekwirowanego ładunku obowiązany jest zwrócić armator.

## DZIAŁ IV

### Publicznoprawne funkcje kapitana statku

**Art. 134.** § 1. O każdym przypadku urodzenia lub śmierci na statku w czasie podróży morskiej kapitan dokonuje wpisu w dzienniku pokładowym oraz sporządza protokół, a w przypadku śmierci ponadto sporządza protokół pozostawionego mienia i dokonuje jego zabezpieczenia.

§ 2. Kapitan zgłasza urodzenie lub zgon na statku kierownikowi urzędu stanu cywilnego pierwszego portu polskiego, do którego statek zawinął, a za granicą konsulowi Rzeczypospolitej Polskiej.

**Art. 135.** § 1. Podczas podróży morskiej kapitan przyjmuje oświadczenie woli spadkodawcy, zgodnie z odrębnymi przepisami.

§ 2. Testament osoby zmarłej na statku i protokół zabezpieczenia jej mienia kapitan przekazuje sądowi rejonowemu właściwemu dla pierwszego portu polskiego, do którego statek zwinął, a za granicą konsulowi Rzeczypospolitej Polskiej.

**Art. 136.** § 1. W przypadku popełnienia na statku przestępstwa, kapitan powinien sporządzić szczegółowe zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa, przedsięwziąć odpowiednie środki dla zapobieżenia uchyleniu się osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa od odpowiedzialności karnej, zabezpieczyć dowody i stosownie do okoliczności przekazać osobę podejrzaną o popełnienie przestępstwa wraz z zawiadomieniem o przestępstwie właściwemu organowi w pierwszym porcie polskim, do którego statek zawinął, lub napotkanemu polskiemu okrętowi Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, jednostce pływającej Straży Granicznej lub Policji albo zawiadomić o przestępstwie polskie przedstawicielstwo dyplomatyczne lub konsula Rzeczypospolitej Polskiej i postąpić zgodnie z jego poleceniem.

§ 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości i Ministrem Spraw Zagranicznych, określi w drodze rozporządzenia, tryb postępowania kapitana odnośnie do osób podejrzanych o popełnienie przestępstw przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej i sposoby przekazywania informacji oraz dowodów odnoszących się do takich przestępstw



władzom innych państw, uwzględniając umowy międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest stroną.

## TYTUŁ VI

### Umowy

#### DZIAŁ I

#### Przewóz ładunku

##### Rozdział 1

##### Przepisy ogólne

**Art. 137.** Przez umowę przewozu ładunku przewoźnik podejmuje się, za wynagrodzeniem, przewiezienia rzeczy drogą morską.

**Art. 138.** Umowa przewozu ładunku może:

- 1) stanowić, że przewoźnik odda całą albo określoną część przestrzeni ładunkowej statku pod ładunek na jedną lub więcej podróży (umowa czarterowa), albo
- 2) dotyczyć przewozu poszczególnych rzeczy lub ładunku określonego według rodzaju, ilości, miary lub wagi (umowa bukingowa).

**Art. 139.** § 1. Umowa przewozu ładunku określa stosunek pomiędzy przewoźnikiem a frachtującym (czarterującym lub bukingującym).

§ 2. 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. 140.** § 1. Każda strona może żądać potwierdzenia umowy przewozu w formie dokumentowej, chyba, że umowa zastrzega inną formę.

§ 2. Jeżeli ustawa zastrzega dla czynności prawnej formę pisemną, bez ryguru nieważności, może ona być dokonana przy użyciu formy dokumentowej, jeżeli strona, do której oświadczenie jest kierowane, wyrazi na to zgodę.

**Art. 141.** 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. 142.** § 1. Jeżeli ładunek ma być według umowy czarterowej przewieziony określonym statkiem, przewoźnik może załadować go na inny statek tylko po uzyskaniu zgody czarterującego.

§ 2. Przy przewozie na podstawie umowy bukingowej przewoźnik ma prawo – w braku wyraźnego zakazu w umowie – zastąpić określony w umowie statek

innym statkiem tego samego typu, zdatnym do przewozu bez opóźnienia; obowiązany jest jednak podstawić statek zastępczy w umówionym terminie i zawiadomić o tym bukującego.

**Art. 143. § 1.** Roszczenie z umowy przewozu przedawnia się z upływem 2 lat.

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

§ 3. Powództwo o odszkodowanie przeciwko osobie trzeciej w sprawach, o których mowa w § 2, może być wytoczone nawet po upływie roku w terminie określonym w przepisach o przedawnieniu roszczeń, nie dłuższym jednak niż 6 miesięcy licząc od dnia, w którym osoba występująca z takim powództwem zaspokoila roszczenie lub otrzymała pozew wniesiony przeciwko niej.

§ 4. Osoba, przeciwko której przysługuje roszczenie może przedłużyć termin przedawnienia określony w § 1 lub 2, przez oświadczenie złożone na piśmie osobie, której przysługuje roszczenie, przed upływem terminu przedawnienia. Przedłużenie terminu przedawnienia może być ponawiane.

**Art. 144.** W przypadkach, o których mowa w art. 180 § 3, powództwo przeciwko armatorowi lub innej osobie uważanej za przewoźnika w sprawach, w których upłynął termin przedawnienia określony w art. 143 § 2, może być wytoczone nawet po jego upływie:

- 1) w terminie określonym w przepisach o przedawnieniu roszczeń właściwym dla danego roszczenia,
- 2) nie później niż w terminie 90 dni licząc od dnia, w którym przewoźnik został ustalony, zgodnie z art. 180 § 3  
– w zależności od tego, który z tych terminów byłby w danym przypadku dłuższy.

**Art. 145.** Przepisów niniejszego działu nie stosuje się do przewozu przesyłek pocztowych.

## Rozdział 2

### Załadowanie na statek

**Art. 146.** Przewoźnik jest obowiązany dołożyć należytej staranności, aby przy rozpoczęciu podróży statek był zdatny do żeglugi, właściwie wyposażony, zaopatrzony i obsadzony załogą, a ponadto, aby jego ładownie, chłodnie oraz wszelkie inne pomieszczenia, do 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. 147.** Przewoźnik jest obowiązany podstawić statek gotowy do ładowania w ustalonym miejscu i czasie oraz pozostawić go tam na przewidziany okres ładowania, a gdy został umówiony przestój – także na okres przestoju.

**Art. 148.** § 1. Jeżeli nie umówiono miejsca ładowania, przewoźnik podstawia statek w zwyczajowo przyjętym miejscu ładowania lub wyczekiwania.

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

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

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

**Art. 149.** § 1. Przewoźnik jest obowiązany zawiadomić na piśmie czarterującego o podstawieniu gotowego do rozpoczęcia ładowania statku w miejscu, o którym mowa w art. 148 § 2, a jeżeli miejsce takie nie zostało przewoźnikowi wskazane – w miejscu, o którym mowa w art. 148 § 1 (nota gotowości). Jeżeli czarterujący wskazał załadowcę, przewoźnik zawiadamia załadowcę.

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

§ 3. Do określenia dnia oraz godziny, w których zawiadomienie uważa się za skutecznie dokonane, stosuje się zwyczaje przyjęte dla tej czynności w danym porcie.

**Art. 150.** § 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. 148 § 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. 151.** § 1. Strony mogą w umowie czarterowej przewidzieć, że statek pozostanie w porcie ponad okres ładowania (prześtój statku).

§ 2. Jeżeli umowa nie ustala okresu przestoju statku, przyjmuje się, że okres ten wynosi 14 dni. Okres przestoju oblicza się według bieżących dni i godzin. Do okresu przestoju nie wlicza się jednak przerw spowodowanych przyczynami zachodzącymi wyłącznie po stronie przewoźnika.

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

§ 4. Jeżeli w umowie nie przewidziano przestoju, a statek po upływie okresu ładowania zostaje przetrzymany w porcie z przyczyn zachodzących po stronie frachtującego lub załadowcy, przewoźnik ma prawo do wynagrodzenia szkody wyrządzonej przetrzymaniem statku.

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

**Art. 152.** 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. 153.** 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. 154.** § 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 niezaladowanego (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 niedostarczonego.

**Art. 155.** Jeżeli według umowy czarterującej rozporządza całą przestrzeń 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 okresu 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. 151 § 4 i 5.

**Art. 156.** Jeżeli według umowy czarterujący rozporządza częścią przestrzeni statku, przewoźnik może odmówić przyjęcia ładunku, którego załadowanie po upływie ustalonego okresu ładowania musiałyby wskutek zwłoki czarterującego spowodować przetrzymanie statku. Pomimo odmowy przyjęcia ładunku przewoźnikowi należy się cały fracht.

**Art. 157.** § 1. Czarterującemu, choćby według umowy rozporządzał całą powierzchnią statku, wolno swoim ładunkiem zajmować tylko przestrzenie i powierzchnie przeznaczone do tego celu.

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

**Art. 158.** § 1. Frachtujący jest obowiązany na swój koszt dostarczyć ładunek do statku wzdłuż jego burty w taki sposób, aby umożliwić prawidłowe i odpowiednie załadowanie.

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

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

**Art. 159.** § 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 oraz z nieprawidłowości lub niedokładności dokumentów przewidzianych w § 1.

**Art. 160.** § 1. Frachtujący odpowiada wobec przewoźnika, a także wobec pasażerów, załogi i właścicieli innych ładunków za szkody spowodowane niedokładnym lub nieprawdziwym oświadczeniem dotyczącym rodzaju lub właściwości ładunku.

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

**Art. 161.** Frachtujący jest wolny od odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez ładunek przewoźnikowi lub statkowi z jakiegokolwiek przyczyny bez jego winy.

**Art. 162.** § 1. Przewoźnik obowiązany jest dołożyć należytej staranności przy załadowywaniu ładunku na statek oraz dostarczyć odpowiednie podkłady,

przegrody, maty i inny materiał konieczny do prawidłowego i odpowiedniego załadowania oraz rozmieszczenia i zabezpieczenia (zasztauowania) ładunku.

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

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

**Art. 163.** § 1. Przewoźnik, zachowując prawo do całego frachtu, może według swego uznania odmówić przyjęcia do załadowania, wyładować ładunek ze statku, zniszczyć go lub unieszkodliwić bez obowiązku wynagrodzenia szkody przez to powstałej, jeżeli ładunek ten zawiera materiały łatwo zapalne, wybuchowe lub w inny sposób niebezpieczne, został fałszywie zadeklarowany albo jeżeli przewoźnik nie mógł, przyjmując ładunek, 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 były wprowadzone znane właściwości ładunku określone w § 1 i ładunek ten został załadowany za jego zgodą, lecz następnie zagroził bezpieczeństwu statku, osób na nim się znajdujących lub innych ładunków, przewoźnik może - według swego uznania - ładunek niebezpieczny wyładować, zniszczyć lub unieszkodliwić. Za wynikłą stąd szkodę przewoźnik odpowiada tylko w granicach odpowiedzialności z tytułu awarii wspólnej. Przewoźnik zachowuje prawo do frachtu dystansowego.

**Art. 164.** Na żądanie załadowcy przewoźnik jest obowiązany, 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. 165.** § 1. Przewoźnik jest obowiązany po przyjęciu ładunku na statek wydać załadowcy na jego żądanie konosament.

§ 2. Przewoźnik i załadowca mogą uzgodnić, że po przyjęciu ładunku na statek przewoźnik wyda załadowcy, na jego żądanie, konosament sporządzony w postaci elektronicznej (konosament w postaci elektronicznej).

§ 3. Z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w ustawie, przepisy o konosamencie stosuje się odpowiednio do konosamentu w postaci elektronicznej.

**Art. 166.** § 1. Konosament w postaci elektronicznej zawiera dane zamieszczone przez przewoźnika w dokumencie oraz inne dane logicznie z nimi powiązane, dołączone w formie załącznika lub połączone z dokumentem w inny sposób przez przewoźnika, równocześnie ze sporządzeniem dokumentu lub w późniejszym czasie, w taki sposób, że stały się częścią tego dokumentu.

§ 2. Sporządzenie konosamentu w postaci elektronicznej, wyłączna kontrola nad nim oraz jego przeniesienie, wywołuje ten sam skutek, co odpowiednio wystawienie, posiadanie oraz przeniesienie konosamentu.

§ 3. Sporządzenie konosamentu w postaci elektronicznej oznacza zamieszczenie danych na nośniku elektronicznym, zgodnie z regułami, o których mowa w art. 168 § 1, zapewniającymi wyłączną kontrolę nad takim konosamentem od chwili zamieszczenia w nim danych do chwili utraty ich ważności lub skuteczności.

§ 4. Wyłączna kontrola nad konosamentem w postaci elektronicznej oznacza wyłączną kontrolę nad zapisanymi w nim danymi.

§ 5. Przeniesienie konosamentu w postaci elektronicznej oznacza przeniesienie wyłącznej kontroli nad nim.

**Art. 167.** Jeżeli poprzednio zostały wydane na ten ładunek kwity sternika, przewoźnik może uzależnić wydanie konosamentu od ich zwrotu.

**Art. 168.** § 1. Użycie konosamentu w postaci elektronicznej może nastąpić tylko zgodnie z regułami uzgodnionymi między przewoźnikiem i załadowcą, które przewidują:

- 1) metodę sporządzenia oraz przenoszenia konosamentu w postaci elektronicznej na inną osobę w celu przeniesienia na nią uprawnień legitymowanego posiadacza;
- 2) zapewnienie unikatowości i integralności konosamentu w postaci elektronicznej, w szczególności, prawidłowej sekwencyjności zamieszczonych w nim danych i informacji oraz zabezpieczenia przed nieupoważnioną ingerencją w jego treść;
- 3) ustalenie sposobu wykazania swoich praw przez legitymowanego posiadacza;
- 4) ustalenie sposobu wykazania, że ładunek został wydany legitymowanemu posiadaczowi konosamentu w postaci elektronicznej albo, że taki konosament utracił swą moc na skutek okoliczności przewidzianych w art. 169 lub art. 197.

§ 2. Konosament w postaci elektronicznej powinien zawierać odesłanie do reguł, o których mowa w § 1. Reguły te powinny być powszechnie dostępne.

**Art. 169.** § 1. Przewoźnik i legitymowany posiadacz konosamentu mogą uzgodnić, że:

- 1) konosament zostanie zastąpiony przez konosament w postaci elektronicznej;
- 2) konosament w postaci elektronicznej zostanie zastąpiony przez konosament.

§ 2. W sytuacji określonej w § 1 pkt 1:

- 1) legitymowany posiadacz konosamentu powinien zwrócić przewoźnikowi wszystkie egzemplarze wystawionego konosamentu;
- 2) przewoźnik powinien sporządzić i przenieść na legitymowanego posiadacza konosament w postaci elektronicznej, zgodnie z regulami, o których mowa w art. 168 § 1, zaznaczając w jego treści, że zastępuje on uprzednio wydane wszystkie egzemplarze konosamentu, w następstwie czego wszystkie uprzednio wydane egzemplarze tracą swoją moc.

§ 3. W sytuacji określonej w § 1 pkt 2 przewoźnik powinien wystawić i wydać legitymowanemu posiadaczowi konosamentu w postaci elektronicznej uzgodniony konosament zawierający w swojej treści stwierdzenie, że zastępuje on uprzednio sporządzony konosament w postaci elektronicznej, który, w następstwie, traci swoją moc.

**Art. 170.** § 1. Przewoźnik może wydać załadowcy, przed przyjęciem ładunku na statek, dokument stwierdzający przyjęcie ładunku do przewozu (konosament przyjęcia do załadowania).

§ 2. Konosament przyjęcia do załadowania może być sporządzony w postaci elektronicznej. Do konosamentu przyjęcia do załadowania sporządzonego w formie elektronicznej, stosuje się przepisy art. 168.

§ 3. Po przyjęciu ładunku na statek przewoźnik wyda załadowcy, na jego żądanie, konosament 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. 171.** § 1. Konosament stanowi dowód przyjęcia ładunku w nim oznaczonego na statek w celu przewozu i jest dokumentem legitymującym do kontroli nad tym ładunkiem i do jego odbioru.

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

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

**Art. 172.** § 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. 173.** Przewoźnik obowiązany jest wydać załadowcy konosament w tylu jednobrzmiących egzemplarzach, ilu zażąda załadowca, uwidoczniając na każdym z nich liczbę wydanych egzemplarzy.

**Art. 174.** § 1. Konosament może być wystawiony:

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

§ 2. Konosament w postaci elektronicznej może być sporządzony:

- 1) na imiennie określonego odbiorcę (konosament imienny w postaci elektronicznej);
- 2) na zlecenie załadowcy lub wskazanej przez niego osoby (konosament na zlecenie w postaci elektronicznej).

§ 3. Jeżeli w konosamencie na zlecenie lub w konosamencie na zlecenie w postaci elektronicznej nie wskazano osoby, na której zlecenie taki konosament został wystawiony, uważa się go za odpowiednio wystawiony albo sporządzony na zlecenie załadowcy.

**Art. 175.** § 1. Konosament może być przeniesiony na inną osobę, która przez przeniesienie nabywa uprawnienia do kontroli nad ładunkiem w nim oznaczonym i do jego odbioru.

§ 2. Konosament przenosi się:

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

**Art. 176.** Legitymowany posiadacz konosamentu w postaci elektronicznej może przenieść swoje prawa do kontroli nad ładunkiem w nim oznaczonym i do jego odbioru zgodnie z regułami, o których mowa w art. 168 § 1.

**Art. 177.** 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) z konosamentu w postaci elektronicznej – osoba, na której rzecz lub na której zlecenie konosament w postaci elektronicznej został sporządzony lub przeniesiony, zgodnie z regułami określonymi w art. 168 § 1.

**Art. 178.** § 1. Konosament zawiera, w szczególności:

- 1) oznaczenie przewoźnika;
- 2) oznaczenie załadowcy;
- 3) oznaczenie odbiorcy lub stwierdzenie, że konosament został 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 opakowaniu;
- 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. Brak lub niedokładność danych, o których mowa w § 1, nie powoduje nieważności konosamentu o ile spełnia on wymogi dokumentu potwierdzającego umowę przewozu ładunku, dowodu przyjęcia ładunku w nim oznaczonego na statek w celu przewozu oraz wymóg dokumentu legitymującego do kontroli nad tym ładunkiem i do jego odbioru.

**Art. 179.** § 1. Z zastrzeżeniem § 2 i 3, wszelkie dane, informacje oraz zapisy, które zgodnie z niniejszym rozdziałem są wymagane dla konosamentu powinny być zamieszczone w konosamencie w postaci elektronicznej.

§ 2. Konosament w postaci elektronicznej zawiera oznaczenie odbiorcy lub stwierdzenie, że konosament ten został wystawiony na zlecenie.

**Art. 180.** § 1. Jeżeli w konosamencie oznaczono przewoźnika, wszelkie inne zamieszczone w konosamencie odnośne dane i zapisy są bezskuteczne.

§ 2. Jeżeli w konosamencie wymieniono przewoźnika niedokładnie lub fałszywie armator statku, na który ładunek załadowano, odpowiada wobec odbiorcy ładunku za wynikłą stąd szkodę, przy czym służy mu roszczenie zwrotne do przewoźnika.

§ 3. Jeżeli w konosamencie brak jest oznaczenia przewoźnika zgodnie z § 1, ale zawarta jest w nim informacja, że ładunek został załadowany na oznaczony statek,

za przewoźnika uważa się armatora tego statku, chyba że wskaże on inną osobę będącą w danej umowie przewoźnikiem, a także jej siedzibę lub adres. Armatorowi, który naprawił szkodę wynikłą z niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu przysługuje roszczenie zwrotne do przewoźnika.

§ 4. Każdy, komu przysługuje roszczenie z danej umowy przewozu może wykazać, że przewoźnikiem jest inna osoba niż określona zgodnie z § 1-3.

**Art. 181.** § 1. Jeżeli konosament nie precyzuje do jakich okoliczności odnosi się data w nim zamieszczona przyjmuje się, że data oznacza dzień, w którym:

- 1) ładunek został załadowany na statek, jeżeli w treści konosamentu znajduje się potwierdzenie załadowania ładunku na statek, albo
- 2) przewoźnik przyjął ładunek do przewozu, jeżeli w treści konosamentu brak potwierdzenia załadowania ładunku na statek.

§ 2. Jeżeli w konosamencie nie oznaczono zewnętrznego stanu ładunku przyjmuje się, że ładunek w chwili przyjęcia go do przewozu znajdował się w dobrym zewnętrznym stanie.

**Art. 182.** W przypadku, gdy konosament zawiera wzmiankę „fracht przedpłacony” lub inny równoznaczny zapis, przewoźnik nie może kierować roszczeń o zapłatę frachtu wobec legitymowanego posiadacza konosamentu, niezależnie od tego, czy fracht ten faktycznie został zapłacony, z wyjątkiem przypadku, gdy załadowca jest także legitymowanym posiadaczem konosamentu.

**Art. 183.** § 1. Przewoźnik ma obowiązek zamieścić w konosamencie zastrzeżenie, że nie przyjmuje odpowiedzialności za dokładność lub prawdziwość przekazanych przez załadowcę danych, o których mowa w art. 178 § 1 pkt 5 i 7, jeżeli powziął wiadomość, że wprowadzają one w błąd lub są nieprawdziwe, albo ma uzasadnione podstawy, aby to podejrzewać.

§ 2. Przewoźnik może zamieścić zastrzeżenie przewidziane w § 1, w przypadkach o których mowa w § 3, 4 lub 5.

§ 3. Jeżeli ładunek został dostarczony do przewozu w zamkniętym kontenerze lub innym zamkniętym urządzeniu transportowym i przewoźnik sprawdził ten ładunek albo gdy ładunek jest dostarczony przewoźnikowi w inny sposób, może on zamieścić zastrzeżenie przewidziane w § 1, gdy:

- 1) nie miał praktycznej możliwości zweryfikowania albo sprawdzenia danych dotyczących ładunku przekazanych przez załadowcę albo byłoby to związane z nadmiernymi trudnościami lub kosztami; w takiej sytuacji przewoźnik może również wskazać, które z danych nie mogły zostać przez niego zweryfikowane albo sprawdzone; lub
- 2) ma uzasadnione podstawy do podejrzewania, że dane dotyczące ładunku przekazane przez załadowcę, były niedokładne; w takiej sytuacji przewoźnik może również wskazać, jakie informacje lub dane uważa za dokładne.

§ 4. Jeżeli ładunek jest dostarczony do przewozu w zamkniętym kontenerze lub w innym zamkniętym urządzeniu transportowym i ładunek ten nie był sprawdzony przez przewoźnika a także nie pozyskał on w inny sposób informacji o tym ładunku przed wydaniem konosamentu, wówczas przewoźnik może zamieścić zastrzeżenie, o którym mowa w § 1, odnośnie danych określających ładunek, w zakresie jego rodzaju, miary, objętości, liczby sztuk, ilości lub znaków głównych, niezbędnych do zidentyfikowania ładunku.

§ 5. Jeżeli ładunek jest dostarczony do przewozu w zamkniętym kontenerze lub w innym zamkniętym urządzeniu transportowym i przewoźnik nie dokonał jego zważenia, może on zamieścić zastrzeżenie, o którym mowa w § 1, odnośnie wagi ładunku, gdy:

- 1) załadowca i przewoźnik nie uzgodnili przed załadunkiem na piśmie, że kontener lub urządzenie transportowe będzie wazone i tak ustalona waga będzie zamieszczona w konosamencie;
- 2) nie było praktycznej możliwości sprawdzenia wagi kontenera lub urządzenia transportowego albo nie było to ekonomicznie uzasadnione.

**Art. 184.** § 1. Zobowiązanie załadowcy do naprawienia szkody poniesionej przez przewoźnika na skutek wystawienia przez niego konosamentu bez zastrzeżeń przewidzianych w art. 183 (list gwarancyjny) nie wywołuje skutków wobec legitymowanego posiadacza konosamentu.

§ 2. List gwarancyjny nie wywołuje skutków, jeżeli przewoźnik wystawiając konosament nie zamieścił w nim zastrzeżeń, o których mowa w art. 183, z zamiarem wprowadzenia w błąd legitymowanego posiadacza konosamentu będącego w dobrej wierze.

§ 3. Można powoływać się tylko na błąd uzasadniający przypuszczenie, że gdyby legitymowany posiadacz konosamentu nie działał pod wpływem błędu i ocenił sprawę rozsądnie nie podjąłby działań kierując się danymi zawartymi w konosamencie (błąd istotny).

§ 4. Przepis art. 221 § 4 ma odpowiednie zastosowanie w przypadku wykazania przez legitymowanego posiadacza konosamentu okoliczności przewidzianych w § 2.

**Art. 185.** § 1. Z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w ustawie 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-łądowego 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 do oceny jego skutków przepisy Kodeksu morskiego.

**Art. 186.** § 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, aby dalszy przewóz mógł być prawidłowo wykonany.

§ 3. Przewoźnik, który na podstawie swojej solidarnej odpowiedzialności z konosamentu bezpośredniego zapłacił odszkodowanie, ma prawo żądać od każdego z pozostałych przewoźników, ponoszących odpowiedzialność z tego konosamentu, zwrotu proporcjonalnie do przypadającego na niego frachtu. Wolny jest od obowiązku zwrotu ten z przewoźników, który udowodni, że należycie wykonał swoje obowiązki przewoźnika.

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

#### Rozdział 4

### Wykonanie przewozu

**Art. 187.** § 1. Statek wykonuje przewóz z należytą szybkością, trasą umownie ustaloną, a w braku umowy trasą normalną.

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

**Art. 188.** Przewoźnik jest obowiązany sprawować pieczę nad ładunkiem od jego przyjęcia do wydania oraz dbać o interesy osób zainteresowanych ładunkiem.

**Art. 189.** § 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 zawiadamia frachtującego.

§ 2. Jeżeli przewóz odbywa się na podstawie umowy czarterowej, kapitan stosuje się, o ile to możliwe, 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 przypadku zapłacić fracht dystansowy.

## Rozdział 5

## Wyładowanie i odbiór ładunku

**Art. 190.** § 1. Frachtujący ma prawo do kontroli nad ładunkiem do chwili wydania go uprawnionemu odbiorcy.

§ 2. Przy zawarciu umowy przewozu ładunku, frachtujący może wyznaczyć odbiorcę ładunku lub inną osobę, jako uprawnioną do kontroli nad ładunkiem.

§ 3. Osoba uprawniona do kontroli nad ładunkiem zgodnie z § 1 albo 2, może przenieść prawo do kontroli nad ładunkiem na inne osoby, nie później jednak niż do chwili wydania ładunku. Przeniesienie staje się skuteczne z chwilą zawiadomienia przewoźnika na piśmie o jego dokonaniu.

**Art. 191.** § 1. Jeżeli ładunek przewożony jest na podstawie konosamentu, prawo do kontroli nad ładunkiem przysługuje każdemu legitymowanemu posiadaczowi konosamentu, a przewoźnik obowiązany jest zastosować się do jego poleceń za zwrotem wszystkich wydanych egzemplarzy konosamentu.

§ 2. Legitymowany posiadacz konosamentu może przenieść prawo do kontroli nad ładunkiem przez przeniesienie konosamentu, zgodnie z art. 175 § 2. Jeżeli konosament został wystawiony w więcej niż jednym egzemplarzu, do skutecznego przeniesienia prawa do kontroli nad ładunkiem koniecznym jest wydane osobie, na rzecz której następuje przeniesienie tego prawa, wszystkich egzemplarzy konosamentu.

**Art. 192.** § 1. Jeżeli ładunek przewożony jest na podstawie konosamentu w postaci elektronicznej, prawo do kontroli nad ładunkiem przysługuje każdemu legitymowanemu posiadaczowi takiego konosamentu.

§ 2. Legitymowany posiadacz konosamentu w postaci elektronicznej może przenieść prawo kontroli nad ładunkiem przez przeniesienie takiego konosamentu zgodnie z art. 176.

§ 3. Legitymowany posiadacz konosamentu w postaci elektronicznej może wykonywać prawo do kontroli nad ładunkiem pod warunkiem wykazania swoich uprawnień zgodnie z regułami określonymi w art. 168 § 1.

**Art. 193.** § 1. Prawo do kontroli nad ładunkiem oznacza prawo do:

- 1) wydawania przewoźnikowi poleceń dotyczących ładunku, które nie stanowią zmiany umowy przewozu;
- 2) żądania zwrotu ładunku w porcie załadowania, jak również nawet po rozpoczęciu podróży, zmiany pierwotnych wskazań dotyczących osoby odbiorcy i miejsca wyładowania.

§ 2. Zmiany umowy przewozu związane z prawem do kontroli nad ładunkiem, inne niż określone w § 1 pkt 2, mogą być dokonane wyłącznie na podstawie porozumienia pomiędzy osobą uprawnioną do kontroli nad ładunkiem a przewoźnikiem.

§ 3. Jeżeli w danej umowie przewozu został wystawiony konosament lub inny dokument przewozowy albo sporządzono konosament lub inny dokument przewozowy w postaci elektronicznej, każda zmiana umowy, o której mowa w § 1 lub 2, powinna być w nich zamieszczona i opatrzona odpowiednio podpisem lub podpisem elektronicznym.

§ 4. Prawo do kontroli nad ładunkiem przysługuje w okresie przewidzianym w art. 188.

§ 5. Strony umowy przewozu ładunku mogą na podstawie odrębnego porozumienia:

- 1) dokonać zmian w zakresie uprawnień do kontroli nad ładunkiem przewidzianych w § 1 pkt 2;
- 2) ustalić inny okres przysługiwania prawa kontroli nad ładunkiem, niż okres określony w art. 188;
- 3) dokonać zmian w zakresie praw, obowiązków i odpowiedzialności przewoźnika albo osoby uprawnionej do kontroli nad ładunkiem przewidzianym w art. 194;
- 4) ograniczyć albo wyłączyć uprawnienie do przeniesienia prawa do kontroli nad ładunkiem przewidziane w art. 190 § 3.

**Art. 194.** § 1. Przewoźnik jest obowiązany wykonać polecenia osoby uprawnionej do kontroli nad ładunkiem, jeżeli polecenia te:

- 1) są racjonalnie uzasadnione i możliwe do wykonania w chwili, w której otrzymał je przewoźnik;
- 2) nie spowodują zakłóceń w wykonywaniu przez przewoźnika jego obowiązków, włączając w to obowiązki związane z wydawaniem ładunków.

§ 2. Osoba uprawniona do kontroli nad ładunkiem odpowiada za szkodę poniesioną przez przewoźnika w związku z należyтым wykonywaniem poleceń, włączając w to naprawienie przez przewoźnika szkody wyrządzonej w innym przewożonym ładunku.

§ 3. Przewoźnik jest uprawniony do żądania od osoby uprawnionej do kontroli nad ładunkiem zabezpieczenia roszczeń, o których mowa w § 2. W przypadku nieotrzymania zabezpieczenia, przewoźnik może odmówić wykonania polecenia.

§ 4. Przewoźnik odpowiada za szkodę wynikłą z utraty lub uszkodzenia ładunku, jak również za zwłokę w dostarczeniu ładunku, wynikłą z niewykonania lub nienależytego wykonania poleceń przewidzianych w niniejszym rozdziale.

**Art. 195.** Ładunek wydany zgodnie z poleceniem osoby uprawnionej do kontroli nad ładunkiem uważa się za wydany w porcie przeznaczenia.

**Art. 196.** § 1. Osoba uprawniona do kontroli nad ładunkiem, na żądanie przewoźnika, jest obowiązana do dostarczenia bez nieuzasadnionego opóźnienia informacji, instrukcji lub dokumentów dotyczących ładunku, które nie zostały dotychczas przedstawione przez frachtującego lub załadowcę, oraz które w żaden

inny sposób nie są dostępne dla przewoźnika, a które są niezbędne w celu należytego wykonania obowiązków przewoźnika, zgodnie z umową przewozu ładunku.

§ 2. Jeżeli przewoźnik, pomimo dołożenia należytej staranności, nie może ustalić osoby uprawnionej do kontroli nad ładunkiem lub, osoba ta nie może udzielić przewoźnikowi wymaganych informacji, instrukcji lub dostarczyć dokumentów, wówczas obowiązek przewidziany w § 1 przechodzi na frachtującego lub na załadowcę.

**Art. 197.** § 1. W braku odmiennych poleceń udzielonych stosownie do art. 190-196, ładunek wydaje się w porcie przeznaczenia.

§ 2. Przewoźnik obowiązany jest wydać ładunek w porcie przeznaczenia legitymowanemu posiadaczowi choćby tylko jednego egzemplarza konosamentu, a w przypadku konosamentu w postaci elektronicznej, po wykazaniu przez jego legitymowanego posiadacza przysługującego mu prawa, zgodnie z regułami określonymi w art. 168 § 1. Po wydaniu ładunku przez przewoźnika na podstawie jednego egzemplarza konosamentu, jego pozostałe egzemplarze tracą moc. W przypadku wydania ładunku na podstawie konosamentu w postaci elektronicznej, traci on moc zgodnie z regułami określonymi w art. 168 § 1.

§ 3. Jeżeli konosament zawiera wyraźne postanowienie, zgodnie z którym wydanie ładunku może nastąpić bez okazania konosamentu, wówczas stosuje się przepisy § 4-6.

§ 4. Jeżeli wydanie ładunku nie może nastąpić, ponieważ:

- 1) legitymowany posiadacz konosamentu, po otrzymaniu zawiadomienia o przywiezieniu ładunku do miejsca przeznaczenia, nie zgłasza się po wydanie ładunku w stosownym terminie lub
- 2) przewoźnik nie może ustalić legitymowanego posiadacza konosamentu, celem uzyskania od niego instrukcji dotyczących wydania ładunku
  - przewoźnik może zażądać od załadowcy instrukcji dotyczących wydania ładunku. Wydanie ładunku według takiej instrukcji, uważa się za zgodne z umową przewozu.

§ 5. Załadowca wydający instrukcję odpowiada za szkodę poniesioną przez przewoźnika przy jej wykonywaniu.

§ 6. Przewoźnik może żądać od załadowcy wydającego instrukcję, zabezpieczenia roszczenia o naprawienie szkody, o której mowa w § 5. W braku zabezpieczenia, przewoźnik może odmówić podjęcia działań wskazanych w instrukcji.

**Art. 198.** Jeżeli konosamentu nie wystawiono, ładunek wydaje się w miejscu przeznaczenia odbiorcy wskazanemu przez frachtującego lub osobę przez niego upoważnioną.

**Art. 199.** 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. 200.** § 1. Przez przyjęcie ładunku odbiorca wstępuje w zastrzeżone na jego rzecz prawa z umowy przewozu oraz 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 jest obowiązany 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 nim uwidoczniono czas 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 nadmierną stratę czasu przy ładowaniu, chyba że została ona uwidoczniona w konosamencie.

**Art. 201.** § 1. Odbiorca lub przewoźnik mogą żądać przed odbiorem ładunku dokonania jego oględzin z udziałem biegłych.

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

**Art. 202.** § 1. Domniemywa się, że odbiorca odebrał ładunek zgodnie z treścią konosamentu, jeżeli nie zawiadomił 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 bardziej uciążliwe dla odbiorcy ładunku, niż to przewiduje § 1, są nieważne.

**Art. 203.** § 1. Przewoźnik może odmówić wydania ładunku i zatrzymać go aż do zapłaty lub zabezpieczenia przez odbiorcę przypadających na niego należności z tytułu 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. 204.** § 1. Jeżeli odbiorca nie zgłasza się lub odmawia przyjęcia ładunku albo opóźnia wyładunek tak, że nie można zakończyć wyładowywania 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 jest mu znany, oraz załadowcę.

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

**Art. 205.** § 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. Niepodjęty ładunek może być sprzedany także przed oddaniem na przechowanie i przed upływem terminu dwumiesięcznego, jeżeli jest narażony na zepsucie lub jeżeli jego przechowanie wymaga kosztów, których wysokość przekracza wartość ładunku.

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

**Art. 206.** § 1. Z kwoty 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 kwota uzyskana ze sprzedaży ładunku nie wystarcza na całkowite zaspokojenie należności przewoźnika określonych w § 1, przewoźnik ma prawo dochodzić reszty swoich należności od frachtującego.

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

## Rozdział 6

### Należności przewoźnika

**Art. 207.** Wysokość frachtu określa umowa. W braku umowy fracht oblicza się na podstawie stawek stosowanych w miejscu i w czasie załadowania.

**Art. 208.** § 1. Od ładunku utraconego w czasie przewozu wskutek jakiegokolwiek wypadku fracht nie należy się, a zapłacony z góry podlega zwrotowi.

§ 2. Jeżeli utracony ładunek, o którym mowa w § 1, ocalał lub został odzyskany, przewoźnik ma prawo do frachtu dystansowego, chyba że osoba zainteresowana ładunkiem nie odniosła żadnej korzyści z przebycia przez ładunek części podróży.

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

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

**Art. 209.** § 1. Jeżeli na statek załadowano ładunek w ilości większej niż przewidziana w umowie, przewoźnikowi należy się fracht również od tej nadwyżki według stawek przyjętych w umowie.

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

## Rozdział 7

### Przywileje na ładunku

**Art. 210.** § 1. Wierzycielom służy na zabezpieczenie wierzytelności uprzywilejowanych ustawowe prawo zastawu na ładunku z pierwszeństwem przed innymi wierzytelnościami, choćby zabezpieczonymi zastawem wynikającym z umowy lub orzeczenia sądu.

§ 2. Uprzywilejowanymi są wierzytelności z tytułu:

- 1) należnych państwu od ładunku kosztów sądowych oraz kosztów egzekucji; wydatków poniesionych na zachowanie lub w celu sprzedaży ładunku i podziału uzyskanej kwoty; 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.

§ 4. Wierzytelności należące do tej samej grupy zaspokajają się proporcjonalnie do ich wysokości, jeżeli suma podlegająca podziałowi nie wystarcza na zaspokojenie ich w całości.

**Art. 211.** § 1. Przywilej na ładunku rozciąga się na należne ładunkowi odszkodowanie za poniesione, a nienaprawione szkody w ładunku i na należny ładunkowi udział w awarii wspólnej.

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

**Art. 212.** § 1. Przywileje na ładunku wygasają z chwilą wydania ładunku osobie uprawnionej do odbioru.

§ 2. Przywileje na należnościach wymienionych w art. 211 § 1 wygasają z chwilą wypłacenia tych należności osobie uprawnionej do odbioru.

## Rozdział 8

### Wygaśnięcie umowy

**Art. 213.** § 1. Frachtujący może odstąpić od umowy przewozu, jeżeli przewoźnik nie podstawiał 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 do chwili rozpoczęcia podróży i domagać się wyładowania ładunku, jest jednak obowiązany zapłacić cały fracht oraz pokryć koszty spowodowane odstąpieniem od umowy. Prawo to nie służy frachtującemu, jeżeli wyładowanie jego ładunku spowodowałoby istotne opóźnienie rozpoczęcia podróży.

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

**Art. 214.** § 1. Czarterujący, który według umowy czarterowej rozporządza całą przestrzenią ładunkową statku, może przed rozpoczęciem podróży odstąpić od umowy, jest jednak obowiązany zwrócić przewoźnikowi kwoty przez niego wydatkowane na ładunek, a niewliczone do frachtu, i ponadto zapłacić:

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

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

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

**Art. 215.** § 1. Przewoźnik może przed rozpoczęciem podróży odstąpić od umowy, jeżeli wartość dostarczonej ilości ładunku nie zabezpiecza frachtu i innych należności przewoźnika, a frachtujący nie zapłaci z góry całego frachtu albo nie udzieli zabezpieczenia.

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

**Art. 216.** § 1. Każda ze stron może odstąpić od umowy bez obowiązku wynagrodzenia szkody drugiej strony, jeżeli przed odejściem statku z miejsca załadowania:

- 1) wybuchł konflikt zbrojny grożący niebezpieczeństwem dla statku lub ładunku albo ogłoszono blokadę portu, w którym statek się znajduje, lub portu przeznaczenia ładunku;
- 2) zatrzymano statek na zarządzenie władz z przyczyn niezależnych od stron;
- 3) zajęto statek dla potrzeb państwowych;
- 4) wydano zakaz wywozu z miejsca załadowania albo zakaz przewozu do miejsca przeznaczenia danego ładunku.

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

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

**Art. 217.** § 1. Wzajemne zobowiązania stron wygasają, jeżeli 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 uległ zniszczeniu lub wypadkowi, wskutek którego stał się niezdalny do naprawy lub jej niewart, albo
- 2) ładunek indywidualnie oznaczony w umowie zaginął.

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

**Art. 218.** Wygaśnięcie umowy przewozu nie zwalnia przewoźnika od obowiązku pieczy nad ładunkiem.

## Rozdział 9

### Odpowiedzialność przewoźnika

**Art. 219. § 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 niedających 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. 220. § 1.** Odszkodowanie za utratę ładunku określa się według zwykłej wartości ładunku, a odszkodowanie za uszkodzenie ładunku – według różnicy pomiędzy zwykłą wartością ładunku w stanie nieuszkodzonym a jego wartością w stanie uszkodzonym.

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

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

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

**Art. 221.** § 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 Konwencji o konosamentach.

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

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

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

**Art. 222.** § 1. Przewoźnik jest wolny od odpowiedzialności za wszelką szkodę w ładunku lub z ładunkiem związaną, jeżeli jego rodzaj lub wartość zostały przez załadowcę świadomie nieprawdziwie zadeklarowane.

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

**Art. 223.** § 1. Przy przewozie na podstawie konosamentu nieważne jest postanowienie umowne, które wyłącza lub ogranicza odpowiedzialność przewoźnika wynikającą z art. 146, 219 i 221.

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

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

- 1) za czas od przyjęcia towaru do przewozu aż do rozpoczęcia ładowania go na statek i od zakończenia wyładowania aż do wydania ładunku;
- 2) za przyjęte do przewozu zwierzęta żywe;
- 3) za ładunek przewożony zgodnie z umową na pokładzie statku.

**Art. 224.** § 1. Podwładny przewoźnika oraz osoba niebędąca samodzielnym kontrahentem, z której pomocą przewoźnik wykonuje zobowiązanie, jak również osoba, której powierza wykonanie zobowiązania, mogą powoływać się na przysługujące przewoźnikowi zwolnienia i ograniczenia odpowiedzialności.

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

§ 3. Łączna wysokość odszkodowania obciążającego przewoźnika i osoby wymienione w § 1 nie może przekroczyć kwoty przewidzianej w art. 221 § 1.

**Art. 225.** Zwolnienia i ograniczenia odpowiedzialności przewidziane w art. 219-224 stosuje się bez względu na to, czy roszczenie wynika z odpowiedzialności umownej, czy też pozaumownej.

## DZIAŁ II

### Przewóz pasażerów

**Art. 226.** § 1. Przez umowę przewozu pasażera przewoźnik podejmuje się za opłatą przewieźć drogą morską pasażera i jego bagaż.

§ 2. Do umowy przewozu pasażera przepisy Kodeksu morskiego stosuje się w zakresie nieuregulowanym w rozporządzeniu nr 1177/2010.

§ 3. Przewoźnik, który zawarł umowę przewozu pasażera, lub w którego imieniu została ona zawarta (przewoźnik umowny), może powierzyć wykonanie umowy w całości lub w części innemu przewoźnikowi, będącemu właścicielem statku, jego armatorem lub czarterującym (przewoźnikowi faktycznemu).

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

**Art. 227.** § 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. 228.** § 1. Warunki przewozu określa umowa.

§ 2. Pasażer obowiązany jest przestrzegać porządku obowiązującego na statku oraz wykonywać polecenia kapitana, o których mowa w art. 116 § 1.

**Art. 229.** § 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 nieprzekraczającą 1/4, jeżeli przed rozpoczęciem podróży nie zdołał sprzedać biletu innemu pasażerowi.

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

**Art. 230.** § 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 3 dni przed rozpoczęciem podróży.

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

**Art. 231.** § 1. Pasażer może odstąpić od umowy i żądać zwrotu opłaty za przewóz w całości, gdy podróż została odwołana albo jej rozpoczęcie opóźniło się o ponad 90 minut.

§ 2. Przewoźnik zwraca opłatę za przewóz w terminie 7 dni od dnia zgłoszenia żądania.

**Art. 232.** § 1. Jeżeli przewóz ma nastąpić statkiem innym niż pasażerski, przewoźnik może przed rozpoczęciem podróży odstąpić od umowy przewozu, gdy podróż bez jego winy nie dochodzi do skutku; pasażerowi należy się zwrot całej opłaty za przewóz.

§ 2. Z przyczyny określonej w § 1 przewoźnik może w czasie podróży odstąpić od umowy przewozu statkiem innym niż pasażerski. Na żądanie pasażera przewoźnik jest obowiązany zwrócić mu część opłaty za nieodbyłą część podróży albo na swój koszt przewieźć pasażera do portu przeznaczenia pierwszym dostępnym statkiem lub innym środkiem transportu. Do zwrotu opłaty za nieodbyłą część podróży stosuje się art. 231 § 2.

**Art. 233.** § 1. Każda ze stron może odstąpić od umowy z powodu wybuchu konfliktu zbrojnego, zamieszek, aktów piractwa, rozboju morskiego lub terroryzmu, zarządzenia 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, pasażerowi należy się zwrot opłaty za przewóz w całości, jeżeli odstąpiono od umowy przed rozpoczęciem podróży, a jeżeli odstąpiono w czasie podróży – w części obliczonej w stosunku do nieodbytej przez pasażera części podróży.

**Art. 234.** § 1. Umowa przewozu ulega rozwiązaniu, jeżeli z przyczyn, za które żadna ze stron nie ponosi odpowiedzialności, statek zaginął, zatonął albo uległ zniszczeniu lub wypadkowi, wskutek którego stał się niezdatny do naprawy lub jej niewart.

§ 2. Jeżeli umowa przewozu uległa rozwiązaniu z przyczyn określonych w § 1, przewoźnik obowiązany jest na żądanie pasażera zwrócić mu całość lub część opłaty za nieodbytą część podróży. Do zwrotu opłaty za nieodbytą część podróży stosuje się art. 231 § 2.

**Art. 235.** § 1. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkody na osobie pasażera oraz za szkody w jego bagażu, zgodnie z postanowieniami Konwencji ateńskiej z 2002 r.

§ 2. Przepisu § 1 nie stosuje się do przewozów, o których mowa w art. 2 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 392/2009.

§ 3. Postanowienia Konwencji ateńskiej z 2002 r. stosuje się do umów przewozu pasażerów i ich bagażu, podlegających przepisom Kodeksu morskiego, z zastrzeżeniem art. 236 § 2.

§ 4. Postanowienia Konwencji ateńskiej z 2002 r. stosuje się odpowiednio do przewozu osób, które za zgodą przewoźnika odbywają podróż bez opłaty za przewóz albo na podstawie umowy innej niż umowa przewozu pasażera.

**Art. 236.** § 1. Przewoźnik, który faktycznie wykonuje całość lub część przewozu, o którym mowa w art. 235 § 1 i 2, statkiem uprawnionym do przewozu ponad 12 pasażerów, obowiązany jest posiadać zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę na osobie pasażera, w wysokości nie niższej niż określona w art. 4a Konwencji ateńskiej z 2002 r., biorąc pod uwagę liczbę pasażerów, do przewozu których statek jest uprawniony.

§ 2. Przepisu § 1 nie stosuje się do przewozów na statkach pasażerskich klasy C i D.

§ 3. Zabezpieczenie finansowe, o którym mowa w § 1, powinno być stwierdzone odpowiednim certyfikatem.

§ 4. Certyfikat, o którym mowa w § 3, wydaje na wniosek:

- 1) przewoźnika wykonującego faktycznie przewóz statkiem o polskiej przynależności – dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku,
- 2) przewoźnika wykonującego faktycznie przewóz statkiem o obcej przynależności – dyrektor urzędu morskiego

- po stwierdzeniu, że przewoźnik spełnia wymogi określone w art. 4a ust. 1 Konwencji ateńskiej z 2002 r., a w przypadku przewozów, o których mowa w art. 235 § 2, wymogi określone w art. 3 rozporządzenia nr 392/2009.

§ 5. Certyfikat wydaje się w języku polskim i angielskim.

§ 6. Certyfikat jest wydawany na okres, na jaki zostało ustanowione zabezpieczenie finansowe. Jeżeli zabezpieczenie finansowe wygasło przed upływem okresu, na jaki zostało ustanowione, przewoźnik obowiązany jest powiadomić o tym dyrektora urzędu morskiego, który wydał certyfikat.

§ 7. Certyfikat traci ważność w przypadku wygaśnięcia zabezpieczenia finansowego stanowiącego podstawę jego wydania. Certyfikat, który utracił ważność, powinien zostać zwrócony w ciągu 14 dni od dnia utraty ważności dyrektorowi urzędu morskiego, który wydał certyfikat.

§ 8. Statkowi o polskiej przynależności stanowiącemu własność Skarbu Państwa, dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku wydaje świadectwo zgodnie z wymogami art. 4a ust. 15 Konwencji ateńskiej z 2002 r., a w przypadku przewozów, o których mowa w art. 235 § 2 – zgodnie z wymogami art. 4a ust. 15 załącznika I do rozporządzenia nr 392/2009.

§ 9. Statek o polskiej przynależności uprawniony do przewozu więcej niż 12 pasażerów nie może być używany w żegludze, jeżeli nie posiada certyfikatu albo świadectwa.

§ 10. Statek o obcej przynależności uprawniony do przewozu więcej niż 12 pasażerów nie może wejść na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ani go opuścić, jeżeli nie posiada certyfikatu albo świadectwa.

§ 11. Certyfikat oraz świadectwo, powinny być przechowywane na statku, z zastrzeżeniem postanowienia art. 4a ust. 14 Konwencji ateńskiej z 2002 r., a w przypadku przewozów określonych w art. 235 § 2 – zgodnie z wymogami art. 4a ust. 14 załącznika I do rozporządzenia nr 392/2009.

§ 12. Kontrolę przestrzegania przepisów o zabezpieczeniu finansowym odpowiedzialności za szkodę na osobie pasażera sprawują dyrektorzy urzędów morskich.

**Art. 237.** § 1. Za wydanie certyfikatu, o którym mowa w art. 236 § 3, dyrektor urzędu morskiego pobiera opłaty w wysokości określone w załączniku do ustawy.

§ 2. Za wydanie świadectwa opłaty nie pobiera się.

§ 3. Opłaty, o których mowa w § 1, stanowią dochód budżetu państwa.

**Art. 238.** Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia warunki i tryb wydawania oraz wzór certyfikatu, o którym mowa w art. 236 § 3, i świadectwa, o którym mowa w art. 236 § 8, mając na uwadze wzory określone w Konwencji ateńskiej z 2002 r. oraz w rozporządzeniu nr 392/2009, uwzględniając treść wytycznych IMO dotyczących wdrożenia Konwencji ateńskiej z 2002 r.

**Art. 239.** § 1. Przewoźnik nieobjęty obowiązkiem określonym w art. 236 § 1, który faktycznie wykonuje przewóz pasażerów statkiem o polskiej przynależności, obowiązany jest posiadać zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkody na osobie o sumie odpowiadającej co najmniej 46 666 SDR przemnożonych przez liczbę pasażerów, do przewozu których statek jest uprawniony, obliczonej dla każdego odrębnego zdarzenia.

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

§ 3. Dowodem spełnienia przez przewoźnika obowiązku, o którym mowa w § 1 i 2, jest polisa lub certyfikat ubezpieczeniowy stwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia. Dokument taki powinien być przechowywany na statku i okazany na żądanie uprawnionego organu.

§ 4. Statek o polskiej przynależności nie może być używany w żegludze, jeżeli nie posiada polisy lub certyfikatu ubezpieczeniowego, o którym mowa w § 3.

§ 5. Statek o obcej przynależności nie może wejść na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, ani go opuścić, jeżeli nie posiada polisy lub certyfikatu ubezpieczeniowego, o którym mowa w § 3.

**Art. 240.** § 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. 241.** Do bagażu niepodjętego przez pasażera lub przez uprawnionego odbiorcę stosuje się odpowiednio przepisy art. 204-206.

**Art. 242.** § 1. W razie uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia pasażer jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić przewoźnika o wypadku, który je spowodował.

§ 2. Domniemywa się, że pasażer, który nie dopełnił obowiązku przewidzianego w § 1, ukończył podróż zdrów i cały.

**Art. 243.** Roszczenia z tytułów innych niż określone w Konwencji ateńskiej z 2002 r. oraz w rozporządzeniu nr 392/2009 przedawniają się z upływem 2 lat.

**Art. 244.** § 1. Osoba, która odbywa podróż bez zgody kapitana statku, jest obowiązana uiścić podwójną opłatę za odbytą podróż.

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

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

## DZIAŁ III

### Korzystanie ze statku

#### Rozdział 1

##### Czarter na czas

**Art. 245.** § 1. Przez umowę czarteru na czas armator zobowiązuje się oddać czarterującemu statek obsadzony załogą do dysponowania przez czas oznaczony albo na okres jednej lub kilku następujących po sobie podróży w celu określonym umową, a czarterujący zobowiązuje się płacić armatorowi umówioną opłatę czarterową.

§ 2. Każda ze stron może żądać potwierdzenia treści umowy w formie dokumentowej, chyba, że umowa zastrzega inną formę.

**Art. 246.** § 1. W granicach uprawnień określonych umową czarterujący może zawrzeć umowę czarteru na czas z osobą trzecią (podczarter); nie zwalnia to jednak czarterującego z obowiązku wykonania umowy zawartej przez niego z armatorem.

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

§ 3. Podczarter rozwiązuje się najpóźniej z chwilą zakończenia umowy czarteru na czas.

**Art. 247.** § 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 prawa w stosunek czarteru na czas w miejsce poprzednika; poprzednik odpowiada jednak solidarnie z następcą za zobowiązania wynikające z umowy czarteru na czas.

**Art. 248.** § 1. Armator, który zawarł umowę czarteru na czas, jest obowiązany w umówionym terminie i miejscu oddać do dysponowania czarterującemu statek w stanie zdatnym do żeglugi, należycie wyposażony, obsadzony odpowiednią załogą oraz przystosowany do celów przewidzianych umową.

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

**Art. 249.** § 1. Czarterujący jest zwolniony z obowiązku płacenia armatorowi opłaty czarterowej za okres niezdatności statku do eksploatacji wskutek braków lub uszkodzeń statku bądź wskutek obsadzenia statku nieodpowiednią załogą lub braków w jej zaopatrzeniu; w okresie tym czarterujący jest także zwolniony z obowiązku ponoszenia kosztów eksploatacji statku.

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

**Art. 250.** § 1. Czarterujący może dysponować całą przestrzenią statku przeznaczoną do przewozu ładunku lub pasażerów.

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

**Art. 251.** § 1. W okresie trwania umowy czarteru na czas kapitan i inni członkowie załogi pozostają podwładnymi armatora i mają obowiązek stosowania się do jego wskazówek.

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

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

**Art. 252.** Z wynagrodzenia należnego statkowi za ratownictwo w okresie trwania czarteru na czas odlicza się w pierwszej kolejności kwoty na pokrycie spowodowanych ratownictwem szkód oraz związanych z nim wydatków i strat czarterującego oraz załogi, a następnie udział w wynagrodzeniu przypadający dla załogi. Resztę wynagrodzenia dzieli się w równych częściach pomiędzy armatora i czarterującego.

**Art. 253.** Czarterujący może odstąpić od umowy w razie opóźnienia w oddaniu mu statku do dysponowania. Czarterującemu należy się ponadto odszkodowanie, chyba że armator udowodni, że opóźnienie nastąpiło z przyczyn, za które nie ponosi odpowiedzialności.

**Art. 254.** Każda ze stron może odstąpić od umowy czarteru na czas, jeżeli wskutek okoliczności zagrażających bezpieczeństwu statku i życiu jego załogi, w szczególności: konfliktu zbrojnego, zamieszek, aktów piractwa, rozboju morskiego, terroryzmu albo zarządzenia władzy osiągnięcie celu, dla którego zawarto umowę, stało się niemożliwe, a zmiana tych okoliczności w rozsądnym czasie nie jest prawdopodobna.

**Art. 255.** § 1. Umowa czarteru na czas ulega rozwiązaniu, jeżeli statek zaginął, zatonał albo uległ zniszczeniu lub wypadkowi, wskutek którego stał się niezdatny do naprawy lub jej niewart.

§ 2. W przypadku, w których umowa czarteru na czas kończy się w dniu innym niż umówiony, opłata czarterowa należy się do dnia, w którym czarterujący dysponował statkiem.

§ 3. W przypadku zaginięcia statku opłata czarterowa należy się do dnia, z którego pochodzi ostatnia wiadomość o statku.

**Art. 256.** Roszczenia z umowy czarteru na czas przedawniają się z upływem dwóch lat od dnia, w którym umowa wygasła.

## Rozdział 2 Czarter bareboat

**Art. 257.** § 1. Przez umowę czarteru bareboat właściciel statku zobowiązuje się oddać czarterującemu statek nieobsadzony załogą do eksploatacji w celu określonym umową, a czarterujący zobowiązuje się objąć statek w posiadanie i obsadzić go załogą oraz płacić właścicielowi umówioną opłatę czarterową.

§ 2. Czarterujący, który uprawia żeglugę statkiem oddanym mu w czarter zgodnie z § 1 jest jego armatorem.

**Art. 258.** W granicach uprawnień określonych umową czarterujący może zawrzeć umowę czarteru bareboat z osobą trzecią.

**Art. 259.** § 1. Właściciel statku, który zawarł umowę czarteru bareboat, obowiązany jest w umówionym terminie i miejscu oddać do eksploatacji czarterującemu statek w stanie zdatnym do żeglugi, należycie wyposażony, wraz z dokumentami wymaganymi od statku oraz przystosowany do celów przewidzianych umową.

§ 2. Właściciel statku, w braku odmiennych postanowień umowy czarteru, jest ponadto obowiązany dokonać na swój koszt albo zwrócić czarterującemu koszty niezbędnych napraw w przypadku ujawnienia się w okresie trwania umowy czarteru wad ukrytych tkwiących w statku lub jego wyposażeniu istniejących w chwili przejścia posiadania statku przez czarterującego i nie dających się zauważyć pomimo zachowania przez strony należytej staranności.

§ 3. Jeżeli w umowie czarteru zastrzeżono, że właściciel statku odpowiada za wady ukryte statku lub jego wyposażenia, czarterujący traci uprawnienia, o których mowa w § 2, jeżeli nie zawiadomi właściciela niezwłocznie po wykryciu wady, ujawnionej w terminie określonym w umowie. Jeżeli w umowie nie zastrzeżono terminu, wynosi on 6 miesięcy od dnia przejścia posiadania statku przez czarterującego.

**Art. 260.** § 1. Czarterujący bareboat, który przejął posiadanie statku, obowiązany jest utrzymywać go przez cały czas trwania czarteru w stanie określonym w art. 259 § 1, opłacać załogę i zapewnić należne jej świadczenia, ponosić koszty eksploatacji statku oraz eksploatować go w sposób określony w umowie.

§ 2. Czarterujący, w braku odmiennych postanowień umowy czarteru, jest obowiązany również:

- 1) dokonywać wszelkich napraw statku i jego wyposażenia;
- 2) ubezpieczyć statek, u uzgodnionego z jego właścicielem ubezpieczyciela, od wszelkich niebezpieczeństw na jakie statek może być narażony, w związku

z celem jego eksploatacji określonym w umowie, w zakresie i na warunkach ustalonych z właścicielem statku.

**Art. 261.** Z wynagrodzenia należnego statkowi za ratownictwo w okresie trwania czarteru bareboat odlicza się w pierwszej kolejności kwoty na pokrycie spowodowanych ratownictwem szkód oraz związanych z nim wydatków i strat czarterującego, oraz załogi, a następnie udział w wynagrodzeniu przypadający dla załogi. Reszta wynagrodzenia przypada czarterującemu.

**Art. 262.** § 1. Jeżeli czas trwania umowy czarteru bareboat nie jest oznaczony, każda ze stron może wypowiedzieć umowę z zachowaniem terminów umownych, a w ich braku najpóźniej na trzy miesiące naprzód, na koniec kwartału kalendarzowego.

§ 2. Jeżeli terminy wypowiedzenia, o których mowa w § 1, upływają gdy statek znajduje się w morzu, ulegają one przedłużeniu do chwili przybycia statku do pierwszego portu, o ile strony nie uzgodnią inaczej.

**Art. 263.** § 1. Jeżeli czarterujący bareboat dopuszcza się zwłoki z zapłatą umówionej opłaty czarterowej za co najmniej jeden pełny okres płatności, właściciel statku może wypowiedzieć umowę bez zachowania terminu wypowiedzenia.

§ 2. Właściciel statku może również wypowiedzieć umowę bez zachowania terminów wypowiedzenia, jeżeli czarterujący, pomimo upomnienia, używa statku w sposób sprzeczny z umową lub z jego przeznaczeniem albo gdy zaniedbuje statek do tego stopnia, że zostaje on narażony na uszkodzenie lub utratę.

**Art. 264.** Jeżeli po upływie terminu oznaczonego w umowie czarteru bareboat albo po upływie terminu jej wypowiedzenia czarterujący nadal eksploatuje statek, właścicielowi statku należy się umówiona opłata czarterowa niezależnie od naprawienia szkody wynikłej z winy czarterującego.

**Art. 265.** Bez zgody właściciela statku czarterujący nie może czynić w statku lub jego wyposażeniu zmian sprzecznych z umową czarteru bareboat lub z przeznaczeniem statku i jego wyposażenia.

**Art. 266.** Po zakończeniu czarteru bareboat czarterujący jest obowiązany zwrócić statek w stanie niepogorszonym; jednakże nie ponosi on odpowiedzialności za zużycie statku i jego wyposażenia będące następstwem prawidłowej eksploatacji.

**Art. 267.** Do umowy czarteru bareboat, przepisy art. 245 § 2, art. 253-254, art. 255 § 1 i 2 oraz art. 256 stosuje się odpowiednio.

### Rozdział 3

#### Slot czarter

**Art. 268.** § 1. Przez umowę slot czarteru armator zobowiązuje się zapewnić czarterującemu prawo do korzystania w celu przewozu z określonej przestrzeni



ładunkowej statku, a czarterujący zobowiązuje się płacić armatorowi umówioną opłatę czarterową.

§ 2. Opłata czarterowa jest należna bez względu na to, czy umówiona przestrzeń ładunkowa została przez czarterującego wykorzystana.

§ 3. Przestrzeń ładunkowa, o której mowa w § 1, może być oznaczona w szczególności przez określenie:

ilości miejsc niezbędnych do umieszczenia standardowych 20 stopowych kontenerów (TEU), pojazdów samochodowych, platform kołowych, naczep, wagonów kolejowych lub

powierzchni ładowni lub pokładów albo metrów bieżących torów kolejowych.

§ 4. Czarterujący ma prawo do umieszczenia w umówionej przestrzeni ładunkowej ładunków własnych, bądź ładunków osób trzecich, z którymi czarterujący we własnym imieniu zawarł umowę przewozu.

**Art. 269.** Jeżeli w umowie slot czarteru zastrzeżono, że armator ma prawo wykorzystać niezajętą przez czarterującego przestrzeń ładunkową statku, w przypadku skorzystania przez armatora z tego prawa, należna armatorowi opłata czarterowa ulega stosownemu obniżeniu.

**Art. 270.** Do umowy slot czarteru przepisy art. 245 § 2, art. 247-248 oraz art. 253-256 stosuje się odpowiednio.

## DZIAŁ IV

### Agent morski

**Art. 271.** Przez umowę agencyjną agent morski podejmuje się za wynagrodzeniem stałego przedstawicielstwa armatora w określonym porcie lub na określonym obszarze.

**Art. 272.** § 1. Agent morski jest uprawniony do podejmowania w imieniu armatora zwykłych czynności związanych z uprawianiem żeglugi.

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

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

**Art. 273.** Jeżeli agent morski, dokonując czynności prawnej w imieniu armatora, przekracza granice swojego umocowania, czynność ta wiąże mimo to armatora, chyba że armator niezwłocznie po otrzymaniu wiadomości o dokonaniu czynności oświadczył drugiej stronie, że nie potwierdza czynności agenta morskiego.

**Art. 274.** Agent morski: dba o interesy armatora, stosuje się do jego poleceń i wskazówek, udziela mu niezwłocznie potrzebnych wiadomości o przebiegu sprawy, rozlicza się należycie z kwot pobranych i wydatkowanych oraz podejmuje działania w celu zabezpieczenia praw armatora.

**Art. 275.** § 1. Wysokość wynagrodzenia agenta morskiego określa umowa, a w jej braku agentowi należy się wynagrodzenie w wysokości przyjętej w stosunkach danego rodzaju.

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

§ 3. Rozliczenia armatora z agentem morskim i wypłata należności dokonywane są co 3 miesiące najpóźniej na koniec kwartału kalendarzowego, a w każdym razie z chwilą rozwiązania umowy.

**Art. 276.** § 1. Każda ze stron może wypowiedzieć umowę agencyjną zawartą na czas nieoznaczony z zachowaniem trzymiesięcznego okresu wypowiedzenia, chyba że strony w umowie określiły inny okres wypowiedzenia.

§ 2 Jeżeli umowa nie stanowi inaczej, termin wypowiedzenia upływa z końcem miesiąca kalendarzowego.

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

**Art. 277.** Roszczenia wynikające z umowy agencyjnej przedawniają się z upływem 2 lat.

**Art. 278.** Przepisy niniejszego działu stosuje się odpowiednio w przypadku, gdy agent morski jest stałym przedstawicielem innego niż armator podmiotu, w zakresie zwykłych czynności związanych z obrotem morskim w określonym porcie lub na określonym obszarze.

## DZIAŁ V

### Makler morski

**Art. 279.** § 1. Makler morski podejmuje się za wynagrodzeniem, na podstawie każdorazowego zlecenia, pośredniczenia w zawieraniu umów sprzedaży statków,

umów przewozu, czarteru na czas, czarteru bareboat, umów holowania, umów ubezpieczenia morskiego i innych umów związanych z obrotem morskim.

§ 2. Zlecenie może objąć dokonywanie 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. 280.** Zlecenie pośredniczenia obejmuje umocowanie maklera morskiego do zawarcia zleconej umowy i do odbioru zapłaty w imieniu dającego zlecenie, chyba że zawiera wyraźne ograniczenie, o którym druga strona wiedziała.

**Art. 281.** Makler morski może podjąć się czynności na rzecz obu umawiających się stron, jeżeli udzieliły mu zlecenia. Obowiązany jest jednak powiadomić każdą stronę o podjęciu się czynności również na rzecz drugiej strony, a w pośredniczeniu ma na względzie interes obu stron.

**Art. 282.** § 1. Za pośredniczenie w zawarciu umowy należy się maklerowi morskiemu wynagrodzenie (provizja) tylko wówczas, gdy umowa została zawarta wskutek jego zabiegów.

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

**Art. 283.** Makler morski obowiązany jest rozliczyć się z każdej powierzony mu kwoty niezwłocznie po wykonaniu zlecenia.

**Art. 284.** Roszczenia wynikające ze stosunku pomiędzy maklerem morskim, a dającym zlecenie przedawniają się z upływem 2 lat.

## DZIAŁ VI

### Holowanie

**Art. 285.** § 1 Przez umowę holowniczą armator statku holującego (holownika) zobowiązuje się za wynagrodzeniem do świadczenia tym statkiem usługi holowniczej.

§ 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).

§ 3. Usługa holownicza może być świadczona także wobec innych niż statek obiektów pływających

**Art. 286.** § 1. Korzystanie z usługi holowniczej może być dobrowolne lub obowiązkowe.

§ 2. Holowanie obowiązkowe ustanawiane jest na określonym obszarze, jeżeli wymagają tego warunki bezpieczeństwa morskiego.

§ 3. Obowiązek korzystania z usługi holowniczej określają odrębne przepisy.

**Art. 287.** § 1. Usługę holowniczą w polskich portach morskich lub pomiędzy tymi portami może wykonywać holownik o polskiej przynależności lub państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym oraz Konfederacji Szwajcarskiej.

§ 2. Holownik podnoszący banderę państwa innego, niż określone w § 1 może świadczyć usługi holownicze w polskich portach morskich lub pomiędzy tymi portami tylko w szczególnie uzasadnionych przypadkach, za zezwoleniem właściwego dyrektora urzędu morskiego.

**Art. 288.** § 1. W umowie holowniczej strony określają w szczególności wysokość wynagrodzenia (opłata holownicza), liczbę holowników i ich zasadnicze parametry oraz termin i miejsce świadczenia usługi.

§ 2. Jeżeli umowa holownicza nie określa wysokości wynagrodzenia, holującemu należy się słuszne wynagrodzenie.

§ 4. Maksymalną wysokość opłaty holowniczej określa załącznik do ustawy.

**Art. 289.** § 1. Kwit holowniczy stanowi dowód zawarcia umowy holowniczej. Brak zastrzeżeń na podpisanym przez kapitana statku holowanego kwicie holowniczym oznacza prawidłowe wykonanie umowy holowniczej.

§ 2. Każda ze stron umowy holowniczej może żądać potwierdzenia jej zawarcia w formie dokumentowej, chyba że strony uzgodniły inną formę umowy.

**Art. 290.** § 1. Holownik lub holowniki oraz statek holowany lub holowane obiekty pływające wchodzi w skład zespołu holowniczego. Zespół holowniczy powstaje z chwilą osiągnięcia gotowości do wykonania przez wchodzące w jego skład statki i obiekty pływające potrzebnych manewrów na polecenie kierownika zespołu holowniczego, a rozwiązuje się z chwilą wykonania ostatniego manewru i oddalenia się statków na bezpieczną odległość.

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

§ 4. W przypadku holowania statku lub obiektu pływającego holowanego bez załogi, kierownikiem zespołu holowniczego jest kierownik holownika.

**Art. 291.** § 1. Armator holownika jest obowiązany podstawić w umówionym czasie i miejscu holownik lub holowniki zdadne do świadczenia umówionej usługi, w szczególności należycie wyposażone, zaopatrzone i obsadzone załogą.

§ 2. Usługa holownicza powinna być świadczona ze sprawnością, jakiej wymagają okoliczności, bez zbędnych przerw i zwłoki oraz zgodnie z zasadami dobrej praktyki morskiej.

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

**Art. 292.** § 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. 293.** Roszczenia wynikające z umowy holowniczej przedawniają się z upływem 2 lat od dnia zakończenia świadczenia usługi holowniczej.

## DZIAŁ VII

### Pilotaż

**Art. 294.** Przez umowę pilotażu, świadczący usługę pilotową zobowiązuje się za wynagrodzeniem do udzielania kapitanowi informacji i rady w prowadzeniu statku ze względu na warunki nawigacyjne wód, na których usługa jest świadczona.

**Art. 295.** Usługi pilotowe może świadczyć:

pilot morski lub pilot pełnomorski wpisany na listę pilotów prowadzoną przez właściwego dyrektora urzędu morskiego lub

przedsiębiorca wykonujący we własnym imieniu działalność gospodarczą, której przedmiotem jest świadczenie usług pilotowych (przedsiębiorca pilotowy), posługujący się osobą wymienioną w pkt 1.

**Art. 296.** § 1. Usługi pilotowe są świadczone w pilotażu dobrowolnym lub obowiązkowym. Pilotaż pełnomorski jest dobrowolny.

§ 2. Pilotaż obowiązkowy ustanawiany jest na określonym obszarze, jeżeli wymagają tego warunki bezpieczeństwa morskiego.

§ 3. Obowiązek korzystania z usług pilota, kwalifikacje pilotów i uprawnienia pilotowe, zasady prowadzenia listy pilotów oraz tworzenie i działalność stacji pilotowych określają odrębne przepisy.

**Art. 297.** § 1. Umowę pilotażu zawiera armator lub kapitan statku z pilotem lub z przedsiębiorcą pilotowym.

§ 2. Wynagrodzenie za usługi pilotowe w pilotażu dobrowolnym i obowiązkowym (opłata pilotowa) określa umowa, a w jej braku pilotowi należy się słuszne wynagrodzenie.

§ 3. Maksymalną wysokość opłaty pilotowej w pilotażu obowiązkowym określa załącznik do ustawy.

**Art. 298.** § 1. Jeżeli w umowie pilotażu nie określono inaczej, świadczenie usługi pilotowej obejmuje okres od wejścia pilota na statek do czasu jego zejścia ze statku.

§ 2. W czasie świadczenia usługi pilotowej pilot pozostaje pod kierownictwem kapitana statku pilotowanego.

§ 3. Kapitan statku pilotowanego obowiązany jest zapewnić pilotowi bezpieczne wejście na statek i zejście z niego oraz udzielić wszelkich informacji dotyczących statku, załogi i ładunku, w zakresie w jakim jest to niezbędne do wykonania usługi pilotowej.

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

**Art. 299.** § 1. Pilot może odmówić przystąpienia do wykonywania czynności pilotowych, jeżeli statek stwarza zagrożenie dla bezpiecznej żeglugi, w szczególności, gdy jego wymiary, zanurzenie, stan załadowania, stan techniczny lub wyposażenie albo warunki hydrometeorologiczne bezpośrednio przed rozpoczęciem świadczenia usługi nie zezwalają na bezpieczne wejście statku do portu, wyjście z niego lub przejście drogą wodną.

§ 2. W przypadku odstąpienia przez pilota od wykonywania czynności pilotowych, z przyczyn, o których mowa w § 1, pilotowi przysługuje wynagrodzenie w wysokości jednej trzeciej wynagrodzenia umownego.

§ 3. Obowiązki pilota w przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że stan statku mógłby utrudniać bezpieczną żeglugę określają odrębne przepisy.

**Art. 300.** § 1. Pilot jest obowiązany wykonywać usługę pilotową ze starannością wynikającą ze swojej wiedzy i zasad dobrej praktyki morskiej.

§ 2. Pilot może uzależnić wykonanie usługi pilotowej od zawarcia przez kapitana statku pilotowanego umowy holowania.

**Art. 301.** Armator statku pilotowanego odpowiada wobec osób trzecich za szkodę wyrządzoną przez pilota przy świadczeniu usługi pilotowej, jak za szkodę wyrządzoną przez członka załogi statku.

**Art. 302.** § 1. Pilot odpowiada wobec armatora statku pilotowanego za szkodę wyrządzoną ze swojej winy przy świadczeniu usługi pilotowej.

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

§ 3. Ograniczenie odpowiedzialności na podstawie § 2 nie przysługuje pilotowi, jeżeli wyrządził szkodę umyślnie albo wskutek rażącego niedbalstwa.

§ 4. Wobec wierzyciela zagranicznego, którego państwo ustanowiło niższą granicę odpowiedzialności pilota od określonej w § 2, pilot odpowiada w zakresie tej niższej granicy odpowiedzialności.

§ 5. Jeżeli umowę pilotażu armator statku pilotowanego zawarł z przedsiębiorcą zatrudniającym pilota, odpowiedzialność wobec armatora ponosi ten przedsiębiorca. Przepisy § 1-4 stosuje się odpowiednio.

**Art. 303.** Roszczenia z umowy o świadczenie usług pilotowych przedawniają się z upływem 2 lat od dnia zakończenia świadczenia tej usługi.

## TYTUŁ VII

### **Ratownictwo morskie, awaria wspólna, zderzenia statków, mienie zatopione, znalezione lub porzucone, usuwanie wraków**

#### DZIAŁ I

#### **Ratownictwo morskie**

**Art. 304.** Ratownictwem morskim w rozumieniu przepisów niniejszego działu jest udzielanie pomocy statkowi znajdującemu się w niebezpieczeństwie na jakichkolwiek wodach oraz ratowanie znajdującego się na nim lub z niego pochodzącego mienia, jak również ratowanie innego mienia znajdującego się na wodach morskich i niepołączonego trwale i celowo z wybrzeżem.

**Art. 305.** § 1. Za ratownictwo morskie należy się wynagrodzenie.

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

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

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

**Art. 306.** Z zastrzeżeniem postanowień art. 314 § 1 i 3, nie należy się wynagrodzenie za ratownictwo morskie, które nie dało pożytecznego wyniku.

**Art. 307.** Nie ma prawa do wynagrodzenia ten, kto przedsięwziął działania ratownicze wbrew wyraźnemu i uzasadnionemu sprzeciwowi armatora lub kapitana statku albo właściciela innego mienia znajdującego się w niebezpieczeństwie, które nie znajduje się i nie znajdowało się na statku.

**Art. 308.** Kto na podstawie umowy podjął się świadczenia usługi pilotowej, świadczenia usług holowniczych lub innych usług na rzecz statku, ma prawo do wynagrodzenia za ratownictwo morskie, gdy statek znalazł się następnie

w niebezpieczeństwie, jeżeli udzielił mu usług wyjątkowych, które wykraczały poza zakres wykonania zawartej przez niego umowy.

**Art. 309.** § 1. Przepisy niniejszego działu stosuje się do każdego działania ratowniczego, chyba że z umowy wynika co innego.

§ 2. Kapitan ma prawo zawierania umów o ratownictwo w imieniu armatora statku. Kapitan lub armator statku mają prawo zawierania takich umów w imieniu właściciela mienia znajdującego się na statku.

**Art. 310.** § 1. Strona może żądać unieważnienia lub zmiany umowy o ratownictwo zawartej pod wpływem niebezpieczeństwa lub niewłaściwym wpływem wywartym przez kogokolwiek, jeżeli jej postanowienia są niesłuszne.

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

**Art. 311.** § 1. Ratujący jest obowiązany:

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

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

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

**Art. 312.** § 1. W braku umowy wysokość wynagrodzenia określa się, biorąc pod uwagę następujące okoliczności, bez względu na kolejność, w jakiej zostały one wymienione:

- 1) wartość statku i innego mienia uratowanego;
- 2) umiejętności i wysiłki ratujących w celu zapobieżenia szkodzie w środowisku lub zmniejszenia jej rozmiarów;
- 3) osiągnięty wynik ratownictwa;
- 4) charakter i stopień niebezpieczeństwa;
- 5) umiejętności i wysiłki ratujących w celu ratowania statku, innego mienia i życia;
- 6) czas poświęcony przez ratujących oraz poniesione przez nich szkody i wydatki;



- 7) ryzyko odpowiedzialności lub inne niebezpieczeństwa, które zagrażały ratującym i ich sprzętowi;
- 8) niezwłoczne świadczenie usług;
- 9) szczególne przystosowanie statku ratującego i innego sprzętu do czynności ratowniczych;
- 10) stan sprzętu użytego przez ratującego i jego wartość.

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

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

**Art. 313.** § 1. Wysokość wynagrodzenia, z wyłączeniem odsetek i kosztów sądowych, nie może przekraczać wartości mienia uratowanego.

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

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

**Art. 314.** § 1. Za ratowanie statku lub ładunku grożącego wyrządzeniem szkody w środowisku należy się ratującemu od armatora statku zwrot poniesionych kosztów, o ile nie zdołał on uzyskać wynagrodzenia za uratowanie mienia co najmniej równiej wysokości tych wydatków.

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

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

§ 4. Do kosztów ratującego zalicza się rzeczywiste wydatki poniesione celowo oraz słuszny dodatek za personel i sprzęt faktycznie i celowo użyte do prowadzenia działania ratowniczego, biorąc pod uwagę przy ustalaniu jego wysokości kryteria określone w art. 312 § 1 pkt 8-9 oraz 10.

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

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

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

**Art. 315.** § 1. Osoby uratowane nie są obowiązane do zapłaty jakiegokolwiek wynagrodzenia za ich ocalenie.

§ 2. Ratującemu życie ludzkie należy się słuszna część wynagrodzenia przypadającego za uratowanie mienia oraz część świadczenia, o którym mowa w art. 314 § 1 i 3, jeżeli jego działanie ratownicze pozostawało w związku z wypadkiem, który wymagał ratowania mienia lub środowiska.

**Art. 316.** Jeżeli ratownictwa udzieliło kilku ratujących, każdy z nich ma prawo do stosunkowej części wynagrodzenia; jej wysokość określa umowa zawarta pomiędzy ratującymi. W braku umowy każdy z ratujących może żądać zapłaty przypadającej na niego części wynagrodzenia, której wysokość określa się przy odpowiednim zastosowaniu art. 312.

**Art. 317.** § 1. Wynagrodzenie należne statkowi z tytułu ratownictwa morskiego dzieli się po połowie pomiędzy armatora i załogę po odliczeniu szkód poniesionych przez statek oraz wydatków i strat armatora i załogi spowodowanych ratownictwem. Jeżeli ratownictwo nie było prowadzone ze statku, wynagrodzenie dzieli się pomiędzy ratującego i osoby przez niego zatrudnione, stosując odpowiednio zasady dotyczące podziału wynagrodzenia pomiędzy armatora i załogę.

§ 2. Przepisu § 1 nie stosuje się do wynagrodzenia za działania ratownicze prowadzone przez ratowników zawodowych oraz okręty i pomocnicze jednostki pływające Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz jednostki pływające Straży Granicznej i Policji.

§ 3. Podział części wynagrodzenia za ratownictwo morskie przypadającego na załogę statku powinien uwzględniać ich osobisty wkład w ratownictwo. Plan podziału sporządza armator statku po przedstawieniu opinii kapitana, nie później niż dwa miesiące od dnia zakończenia ratownictwa. Udział kapitana albo osoby, o której mowa w art. 120 § 3, nie powinien być mniejszy niż 30%.

§ 4. Od planu podziału przysługuje odwołanie do właściwej ze względu na port macierzysty statku izby morskiej, w ciągu jednego miesiąca od dnia przedstawienia planu załodze, jednakże nie później niż 1 rok od dnia zakończenia ratownictwa.

§ 5. Orzeczenie izby morskiej w sprawie odwołania, o którym mowa w § 4, ma moc prawną na równi z orzeczeniem sądu lub ugodą zawartą przed sądem po ich uznaniu przez sąd albo po stwierdzeniu przez sąd ich wykonalności. Dla stwierdzenia wykonalności orzeczenia izby morskiej stosuje się odpowiednio przepisy Kodeksu postępowania cywilnego o uznaniu i stwierdzeniu wykonalności sądu polubownego lub ugody przed nim zawartej.

§ 6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady podziału części wynagrodzenia za ratownictwo morskie przypadającego na załogę statku pomiędzy kapitana i innych członków załogi, uwzględniając zasady szybkości, jawności i przejrzystości postępowania w tych sprawach, w sposób stwarzający zachętę dla załóg statków do uczestniczenia w działaniach ratowniczych.

**Art. 318.** § 1. Dla zabezpieczenia roszczeń z tytułu ratownictwa morskiego dłużnik obowiązany jest ustanowić odpowiednie zabezpieczenie.

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

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

**Art. 319.** Roszczenia o wynagrodzenie za ratownictwo morskie lub o zapłatę świadczenia, o którym mowa w art. 314 § 1 i 3, przedawniają się z upływem 2 lat od dnia zakończenia ratownictwa.

**Art. 320.** Przepisów niniejszego działu nie stosuje się do ratownictwa platform i innych urządzeń wiertniczych podczas ich wykorzystywania w celu poszukiwania lub uzyskiwania zasobów mineralnych dna morskiego.

**Art. 321.** Przepisy niniejszego działu stosuje się do działań ratowniczych kontrolowanych lub organizowanych przez organy administracji rządowej i samorządowej.

**Art. 322.** § 1. Przepisy niniejszego działu stosuje się odpowiednio do okrętów i pomocniczych jednostek pływających Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz jednostek pływających Straży Granicznej i Policji.

## Dział II

### Awaria wspólna

**Art. 323.** § 1. Awarię wspólną stanowią nadzwyczajne poświęcenia lub wydatki poniesione rozmyślnie i rozsądnie w celu zachowania mienia zagrożonego niebezpieczeństwem podczas wspólnego przedsięwzięcia morskiego.

§ 2. Przez wspólne przedsięwzięcie morskie należy rozumieć podróż morską statku z ładunkiem lub pasażerami, a także holowanie lub pchanie statku lub statków, z wyjątkiem holowania udzielonego w celu ratownictwa.

§ 3. 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 oraz szkód w środowisku nie zalicza się do awarii wspólnej.

**Art. 324.** Wydatek nadzwyczajny poniesiony zamiast wydatku, który podlegałby zaliczeniu do awarii wspólnej, zalicza się do awarii wspólnej, lecz tylko do wysokości wydatku zastąpionego.

**Art. 325.** § 1. Straty awarii wspólnej rozdziela się pomiędzy mienie zaangażowane w danym przedsięwzięciu morskim, w szczególności statek, ładunek i fracht, w stosunku do jego rzeczywistej wartości w miejscu i czasie zakończenia tego przedsięwzięcia. Opłata za przewóz pasażerów i ich bagażu jest zrównana z frachtem.

§ 2. Straty awarii wspólnej rozdziela się stosownie do § 1, choćby niebezpieczeństwo, które spowodowało nadzwyczajne poświęcenia lub wydatki, zostało zawinione przez któregokolwiek z uczestników awarii wspólnej. Jednakże rozdzielenie strat nie pozbawia uczestnika awarii wspólnej roszczenia zwrotnego do osoby, z której winy strata powstała oraz podnoszenia związanych z tym zarzutów.

§ 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. 326.** § 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. 327.** Wszelkie szkody w mieniu zaangażowanym w danym przedsięwzięciu morskim, które nie podlegają zaliczeniu do awarii wspólnej, stanowią awarię poszczególną; ponosi je poszkodowany lub ten, kto za nie odpowiada.

**Art. 328.** § 1. Ustalenia, czy zachodzi awaria wspólna, obliczenia wysokości strat awarii wspólnej i ich rozdzielenia (dyspasza) dokonuje dyspaszer na zamówienie armatora, z zastrzeżeniem § 6.

§ 2. Dyspasza może być świadczona tylko przez dyspaszera wpisanego na listę dyspaszerów. Listę dyspaszerów prowadzi Prezes Krajowej Izby Gospodarki Morskiej.

§ 3. Na listę dyspaszerów wpisuje się dyspaszera, jeżeli spełnia wymagania kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie § 7.

§ 4. Dyspaszera skreśla z listy dyspaszerów na jego wniosek oraz w przypadku:

- 1) utraty kwalifikacji;
- 2) stwierdzenia zawinionego, nienależytego wykonywania czynności dyspaszerskich, naruszenia prawa oraz naruszenia zasad etyki zawodowej;
- 3) śmierci dyspaszera.

§ 5. Rozliczenia awarii wspólnej dokonuje dyspaszer stosując, w braku umowy stron, zasady powszechnie przyjęte w międzynarodowym obrocie morskim.

§ 6. Zamówienie powinno być złożone dyspaszerowi przez armatora niezwłocznie po zakończeniu wspólnego przedsięwzięcia morskiego, nie później jednak niż w ciągu jednego miesiąca. Po upływie tego terminu zamówienie może być złożone przez innego uczestnika awarii wspólnej.

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

**Art. 329.** § 1. Roszczenie z awarii wspólnej przedawnia się z upływem jednego roku od sporządzenia dyspaszy, nie później jednak niż z upływem 6 lat od dnia zakończenia wspólnego przedsięwzięcia morskiego.

§ 2. Bieg przedawnienia przerywa się przez zgłoszenie roszczenia dyspaszerowi, o którym mowa w art. 328 § 6.

### Dział III Zderzenie statków

**Art. 330.** Przepisy niniejszego działu regulują 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. 331.** § 1. Statek odpowiada za szkodę wyrządzoną wskutek zderzenia z jego winy.

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

**Art. 332.** § 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 go ustalić, statki odpowiadają w równych częściach.

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

**Art. 333.** § 1. Jeżeli zderzenie nastąpiło wskutek przypadku lub siły wyższej albo jeżeli przyczyny nie można ustalić, szkodę ponosi ten, kto jej doznał.

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

**Art. 334.** § 1. Po zderzeniu kapitan każdego ze statków, które się zderzyły, jest obowiązany 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 się zderzyły, jest również obowiązany niezwłocznie podać drugiemu statkowi nazwę, sygnał rozpoznawczy i port macierzysty swojego statku oraz miejsce, z którego i do którego płynie.

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

**Art. 335.** § 1. Roszczenie o naprawienie szkody wyrządzonej zderzeniem statków przedawnia się z upływem 2 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. 336.** Przepisy niniejszego działu stosuje się odpowiednio, gdy statek swoim zachowaniem wyrządził szkodę innemu statkowi, znajdującym się na nim osobom lub rzeczom, choćby nawet zderzenie nie nastąpiło.

**Art. 337.** § 1. Przepisy niniejszego działu stosuje się odpowiednio do okrętów i pomocniczych jednostek pływających Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz do jednostek pływających Straży Granicznej i Policji.

§ 2. Okręty i jednostki pływające, o których mowa w § 1, nie ponoszą odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną innym statkom wskutek zderzenia lub innego działania podczas wykonywania zadań służbowych w obrębie stref zamkniętych dla żeglugi i rybołówstwa oraz ogłoszonych jako niebezpieczne dla żeglugi i rybołówstwa.

§ 3. Minister Obrony Narodowej i minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej określą, w drodze rozporządzenia, zasady i tryb działania dowódców okrętów i pomocniczych jednostek pływających Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz jednostek pływających Straży Granicznej i Policji w razie zderzenia się tych jednostek z innymi statkami, ze szczególnym uwzględnieniem formy i zakresu niesienia pomocy drugiemu statkowi, jego załodze i pasażerom oraz okoliczności i zakresu wykonywania obowiązku niezwłocznego podawania kapitanowi drugiego statku numeru taktycznego, burtowego lub rejestracyjnego jednostki.

## DZIAŁ IV

### Mienie zatopione, znalezione lub porzucone, usuwanie wraków

#### Rozdział 1

#### Mienie zatopione, znalezione lub porzucone

**Art. 338.** § 1. Przywieszenie na polskie morskie wody wewnętrzne lub polskie morze terytorialne wydobytego cudzego mienia zatopionego w morzu należy niezwłocznie zgłosić dyrektorowi urzędu morskiego, z podaniem czasu, miejsca i okoliczności wydobywania mienia oraz w miarę możliwości zawiadomić o tym również jego właściciela, a do czasu wydania mu mienia – odpowiednio je zabezpieczyć.

**Art. 339.** § 1. Wydobywającemu cudze mienie należy się zwrot kosztów oraz wynagrodzenie, którego wysokość określa się przy odpowiednim zastosowaniu przepisów o ratownictwie morskim.

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

**Art. 340.** 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 mienia o dokonaniu sprzedaży i złożeniu reszty sumy do depozytu sądowego.

**Art. 341.** § 1. Jeżeli właściciel wydobytego mienia nie jest znany albo w ciągu 30 dni od dnia zawiadomienia go o wydobyciu nie zgłosi się w celu odbioru mienia lub nie uści należności wydobywającego, wydobywający jest obowiązany wydać wydobyte mienie dyrektorowi urzędu morskiego, a gdy jest ono mieniem wojskowym lub używanym do celów wojskowych albo mieniem Straży Granicznej lub Policji, przekazać właściwemu organowi.

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

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

**Art. 342.** Jeżeli właściciel wydobytego mienia w terminie sześciomiesięcznym od dnia wezwania przez dyrektora urzędu morskiego nie zgłosi się w celu jego odbioru lub nie uści należności wydobywającego i poniesionych przez urząd morski kosztów zabezpieczenia, dyrektor urzędu morskiego może sprzedać wydobyte mienie i sumę uzyskaną ze sprzedaży po odliczeniu należności wydobywającego i swoich kosztów złożyć do depozytu sądowego. Przepis art. 340 stosuje się odpowiednio.

**Art. 343.** § 1. Wydobywanie mienia wojskowego lub używanego do celów wojskowych oraz mienia Straży Granicznej lub Policji, wymaga zezwolenia właściwych organów.

§ 2. Jeżeli właściciel mienia zatopionego nie uzyskał zezwolenia na jego wydobywanie, może zwrócić się w ciągu 3 miesięcy od dnia otrzymania odmowy do dyrektora urzędu morskiego o zarządzenie w porozumieniu z właściwym organem wydobywania tego mienia na koszt właściciela.

**Art. 344.** § 1. Kto znalazł i uratował cudze mienie unoszące się na morzu albo przyczynił się do uratowania takiego mienia, ma prawo do wynagrodzenia według przepisów o ratownictwie morskim, jeżeli zgłosił swoje roszczenie najpóźniej w chwili oddania znalezionej mienia.

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



§ 3. W przypadkach przewidzianych w § 1 i 2 stosuje się odpowiednio przepisy art. 338-342.

**Art. 345.** Minister Sprawiedliwości w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej i ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, sposób postępowania z mieniem, którego właściciel pozostał nieznany, oraz tryb ustalania wysokości i pokrycia należności związanych z wydobyciem, zabezpieczeniem, sprzedażą mienia stosownie do przepisów niniejszego działu, jak również sposób i tryb przeprowadzania przewidzianej w niniejszym dziale sprzedaży mienia, z zastosowaniem przepisów Kodeksu postępowania cywilnego.

## Rozdział 2

### Usuwanie wraków

**Art. 346.** § 1. Do lokalizacji, oznakowania oraz usuwania wraków stosuje się postanowienia Konwencji wrakowej.

§ 2. Użyte w przepisach niniejszego rozdziału określenia: „statek”, „wypadek morski”, „wrak”, „niebezpieczeństwo”, „usuwanie”, „właściciel statku”, „armator”, „państwo zagrożone”, „państwo rejestracji statku” – odpowiadają znaczeniu, jakie im nadano w Konwencji wrakowej.

§ 3. Przepisy, o których mowa w § 1, mają również zastosowanie do statku, który nie jest zarejestrowany w żadnym z państw-stron Konwencji wrakowej ani nie podnosi bandery któregośkolwiek z tych państw, jeżeli jego wrak znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

**Art. 347.** § 1 Kapitan lub armator statku niezwłocznie zawiadamia właściwy organ państwa zagrożonego o udziale statku w wypadku morskim, w wyniku którego doszło do powstania wraku. W przypadku powstania wraku w obrębie polskich morskich wód wewnętrznych, polskiego morza terytorialnego lub polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej, kapitan lub armator statku niezwłocznie zawiadamia właściwego dyrektora urzędu morskiego.

§ 2. Zawiadomienie, o którym mowa w § 1 powinno zawierać informacje, o których mowa w art. 5 ust. 2 Konwencji wrakowej.

§ 3. Kto nie dopełnia obowiązku określonego § 1 podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.

§ 4. Karę pieniężną, o której mowa w § 3, wymierza, w drodze decyzji administracyjnej, właściwy dyrektor urzędu morskiego. Tryb wymierzania i ściągania kar pieniężnych regulują przepisy ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2205, z późn. zm.).

**Art. 348.** Właściwy dyrektor urzędu morskiego podejmuje działania w celu oceny zagrożenia jakie stanowi wrak, jego lokalizacji, oznakowania, oraz środki w celu jego usunięcia, o których mowa w art. 6-8 oraz art. 9 ust. 1, 3 i 6 Konwencji wrakowej.

**Art. 349.** § 1. Jeżeli właściciel nie usunął wraku w wyznaczonym terminie lub zawiadomienie go nie jest możliwe, dyrektor urzędu morskiego może zarządzić usunięcie wraku na koszt właściciela.

§ 2. Jeżeli właściciel w wyznaczonym terminie nie zgłosi się po odbiór wraku albo nie uiści kosztów jego usunięcia, dyrektor urzędu morskiego może sprzedać wrak i z sumy uzyskanej ze sprzedaży pokryć koszty usuwania wraku, jego przechowywania i przeprowadzenia sprzedaży, a pozostałą kwotę złożyć do depozytu sądowego w celu wydania jej osobie uprawnionej.

**Art. 350.** § 1. Jeżeli okoliczności wymagają niezwłocznego usunięcia wraku, w szczególności gdy wrak znajdujący się na mieliźnie lub na powierzchni wody utrudnia żeglugę lub pracę w porcie, na redzie lub torze wodnym, zagraża żegludze albo grozi zanieczyszczeniem środowiska morskiego dyrektor urzędu morskiego może zarządzić usunięcie wraku na koszt właściciela, wyznaczając mu stosowny termin do odbioru wraku za zwrotem poniesionych kosztów.

§ 2. Przepis art. 342 stosuje się odpowiednio.

**Art. 351.** § 1. Właściciel statku o pojemności brutto (GT) co najmniej 300 jednostek, jest obowiązany posiadać zabezpieczenie finansowe obejmujące koszty lokalizacji, oznakowania oraz usunięcia wraku.

§ 2. Zabezpieczenie finansowe, o którym mowa w § 1, powinno być stwierdzone odpowiednim certyfikatem.

**Art. 352.** § 1. Certyfikat, o którym mowa w art. 351 § 2, wydaje na wniosek:

- 1) właściciela statku o polskiej przynależności – dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku,
- 2) właściciela statku o obcej przynależności – dyrektor urzędu morskiego – po stwierdzeniu, że właściciel spełnia wymogi określone w art. 12 ust. 1 Konwencji wrakowej.

§ 2. Certyfikat wydaje się w języku polskim i angielskim.

§ 3. Certyfikat jest wydawany na okres, na jaki zostało ustanowione zabezpieczenie finansowe. Jeżeli zabezpieczenie finansowe utraciło ważność przed upływem okresu, na jaki zostało ustanowione, właściciel statku jest obowiązany powiadomić o tym dyrektora urzędu morskiego, który wydał certyfikat.

§ 4. Certyfikat traci ważność w przypadku wygaśnięcia zabezpieczenia finansowego stanowiącego podstawę jego wydania.

§ 5. Certyfikat, który utracił ważność powinien zostać zwrócony właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego w ciągu 14 dni od dnia utraty ważności.

**Art. 353.** Statkowi o polskiej przynależności stanowiącemu własność Skarbu Państwa, dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku wydaje świadectwo zgodnie z wymogami art. 12 ust. 14 Konwencji wrakowej.

**Art. 354.** § 1. Statek o polskiej przynależności o pojemności brutto (GT) co najmniej 300 jednostek nie może być używany w żegludze, jeśli nie posiada certyfikatu albo świadectwa.

§ 2. Statek o obcej przynależności o pojemności brutto (GT) co najmniej 300 jednostek nie może wejść do portu polskiego ani go opuścić, a także korzystać z urządzeń przeładunkowych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeśli nie posiada certyfikatu albo świadectwa.

§ 3. Certyfikat oraz świadectwo powinny być przechowywane na statku, z zastrzeżeniem postanowienia art. 12 ust. 13 Konwencji wrakowej.

**Art. 355.** § 1. Za wydanie certyfikatu, o którym mowa w art. 351 § 2 pobiera się opłaty w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

§ 2. Za wydanie świadectwa opłaty nie pobiera się.

§ 3. Opłaty, o których mowa w § 1, stanowią dochód budżetu państwa.

**Art. 356.** Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb wydawania oraz wzór certyfikatu, o którym mowa w art. 351 § 2 i świadectwa, o którym mowa w art. 353, mając na uwadze konieczność zapewnienia należytego zabezpieczenia finansowego obejmującego koszty lokalizacji, oznakowania oraz usunięcia wraku oraz kierując się koniecznością, aby wzór certyfikatu odpowiadał wzorowi określonemu w Konwencji wrakowej.

**Art. 357.** Kontrolę przestrzegania przepisów o zabezpieczeniu finansowym obejmującym pokrycie kosztów lokalizacji, oznaczania oraz usuwania wraków, sprawują dyrektorzy urzędów morskich.

## TYTUŁ VIII

### **Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie i zabezpieczenie finansowe armatorów z tytułu roszczeń morskich**

**Art. 358.** § 1. Odpowiedzialność dłużnika za roszczenia morskie może być ograniczona zgodnie z postanowieniami Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności.

§ 2. Wobec wierzyciela zagranicznego mającego w chwili zgłoszenia roszczenia stałe miejsce zamieszkania lub główną siedzibę w państwie, które ustanowiło dla tego rodzaju roszczenia granicę odpowiedzialności niższą od określonej

zgodnie z postanowieniami Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności, dłużnik odpowiada tylko do tej niższej granicy.

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

**Art. 359.** § 1. Dłużnik może powołać się na ograniczenie odpowiedzialności niezależnie od ustanowienia funduszu ograniczenia odpowiedzialności określonego w art. 11 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności.

**Art. 360.** Dłużnik ponosi koszty procesu związanego z dochodzeniem roszczenia podlegającego ograniczeniu zgodnie z Kodeksem postępowania cywilnego i odpowiada za odsetki od tego roszczenia ponad granicę odpowiedzialności określoną zgodnie z Konwencją o ograniczeniu odpowiedzialności, jednakże jeżeli dłużnik utworzył fundusz ograniczenia odpowiedzialności przez złożenie do depozytu sądu odpowiedniej sumy pieniężnej, to składający nie odpowiada za odsetki powstałe po złożeniu tej sumy.

**Art. 361.** Roszczenia z tytułu szkód w urządzeniach i basenach portowych, drogach wodnych i urządzeniach nawigacyjnych podlegają zaspokojeniu z pierwszeństwem przed innymi roszczeniami, z wyjątkiem roszczeń z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia.

**Art. 362.** § 1. Dla statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek, granica odpowiedzialności dłużnika wynosi:

- 1) 200 000 SDR – w odniesieniu do roszczeń z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia;
- 2) 100 000 SDR – w odniesieniu do innych roszczeń.

**Art. 363.** § 1. Jeżeli dłużnik jest osobą prawną, to przez własne działanie lub zaniechanie, o którym mowa w art. 4 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności, rozumie się działanie lub zaniechanie tego, kto wykonuje funkcje organu zarządzającego tej osoby prawnej.

§ 2. Armator, który oddał statek w zarządzanie innej osobie, odpowiada za działania lub zaniechania zarządzającego statkiem jak za własne działania lub zaniechania; jeżeli zarządzający statkiem jest osobą prawną, przepis § 1 stosuje się odpowiednio.

**Art. 364.** § 1. Armator statku o polskiej przynależności, o pojemności brutto (GT) co najmniej 300 jednostek, obowiązany jest posiadać zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za roszczenia morskie, obejmujące roszczenia podlegające ograniczeniu na podstawie Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności (zabezpieczenie finansowe z tytułu roszczeń morskich).

§ 2. Zabezpieczenie finansowe z tytułu roszczeń morskich obowiązany jest posiadać także armator statku o obcej przynależności, o pojemności brutto (GT) co najmniej 300 jednostek:

- 1) gdy statek ten wchodzi do polskiego portu lub
- 2) jeżeli jest to zgodne z wymogami prawa międzynarodowego, gdy statek ten wchodzi na polskie morze terytorialne.

**Art. 365.** Suma zabezpieczenia finansowego z tytułu roszczeń morskich każdego statku dla roszczeń wynikłych z każdego odrębnego zdarzenia, powinna być równa odpowiedniej maksymalnej granicy odpowiedzialności, określonej zgodnie z Konwencją o ograniczeniu odpowiedzialności.

**Art. 366.** § 1. Posiadanie zabezpieczenia finansowego z tytułu roszczeń morskich powinno być potwierdzone jednym albo kilkoma certyfikatami.

§ 2. Certyfikat wystawia ubezpieczyciel lub inny podmiot, który udziela zabezpieczenia finansowego.

§ 3. Certyfikat powinien zawierać:

- 1) nazwę statku, jego numer identyfikacyjny nadany przez Międzynarodową Organizację Morską (numer IMO) i nazwę portu macierzystego;
- 2) nazwę i główne miejsce prowadzenia działalności przez armatora;
- 3) rodzaj i okres zabezpieczenia finansowego z tytułu roszczeń morskich;
- 4) nazwę i główne miejsce prowadzenia działalności ubezpieczyciela lub innego podmiotu udzielającego zabezpieczenia finansowego z tytułu roszczeń morskich oraz, gdy jest ono inne niż miejsce prowadzenia działalności, miejsce ustanowienia zabezpieczenia finansowego z tytułu roszczeń morskich.

§ 4. Jeżeli certyfikat nie został wydany w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim, tekst certyfikatu powinien zawierać tłumaczenie na jeden z tych języków.

§ 5. Certyfikat powinien być przechowywany na statku.

§ 6. Posiadanie i przechowywanie na statku certyfikatu podlega sprawdzeniu podczas inspekcji statku przeprowadzanej w polskim porcie.

**Art. 367.** Statek o polskiej przynależności nie może być używany w żegludze, jeżeli nie posiada certyfikatu, o którym mowa w art. 366 § 1.

**Art. 368.** § 1. Jeżeli certyfikat, o którym mowa w art. 366 § 1, nie jest przechowywany na statku o obcej przynależności, dyrektor urzędu morskiego może, w drodze decyzji administracyjnej, wydać statkowi nakaz opuszczenia portu, o czym powiadamia Komisję Europejską, pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej i państwo bandery statku. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

§ 2. Jeżeli okoliczności pozwalają na usunięcie w rozsądnym terminie uchyczenia, o którym mowa w § 1, przed wydaniem nakazu opuszczenia portu,

dyrektor urzędu morskiego wzywa do usunięcia tych uchybień i określa termin ich usunięcia.

§ 3. Statek o obcej przynależności, wobec którego w jakimkolwiek państwie członkowskim Unii Europejskiej wydano nakaz opuszczenia portu z powodu nieprzechowywania na statku certyfikatu, o którym mowa w art. 366, nie może wejść do polskiego portu, do czasu przedstawienia tego certyfikatu.

**Art. 369.** Przepisów art. 364-368 nie stosuje się do statków będących własnością państwa lub eksploatowanych przez państwo, wykorzystywanych do świadczenia niehandlowych usług publicznych.

**Art. 370.** Kontrolę przestrzegania przepisów o zabezpieczeniu finansowym z tytułu roszczeń morskich sprawują dyrektorzy urzędów morskich.

## TYTUŁ IX

### Odpowiedzialność za szkody spowodowane zanieczyszczeniem morza

#### DZIAŁ I

#### Zanieczyszczenia różne

**Art. 371.** Z zastrzeżeniem przepisów działu II i III, armator odpowiada za szkodę wyrządzoną komukolwiek zanieczyszczeniem pochodzącym ze statku w związku z przewozem ładunku, eksploatacją statku lub zatapianiem w morzu odpadów i innych substancji.

**Art. 372.** § 1. Armator nie ponosi odpowiedzialności, jeżeli szkoda powstała wskutek siły wyższej, wyłącznej winy umyślnej osoby trzeciej albo wadliwego działania lub zaniechania organu odpowiedzialnego za utrzymanie świateł lub innych urządzeń nawigacyjnych.

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

**Art. 373.** Jeżeli szkoda została wyrządzona zanieczyszczeniem pochodzącym z dwóch lub więcej statków, ich armatorzy odpowiadają solidarnie za szkodę.

**Art. 374.** § 1. Przez szkodę wyrządzoną zanieczyszczeniem rozumie się szkodę wyrządzoną działaniem substancji zanieczyszczających, jak również celowym użyciem środków zapobiegawczych zastosowanych po zdarzeniu powodującym zanieczyszczenie.

§ 2. Naprawienie szkody wyrządzonej zanieczyszczeniem obejmuje straty poniesione przez poszkodowanego oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby nie

nastąpiło zanieczyszczenie środowiska. Naprawienie szkody obejmuje również zwrot kosztu środków zapobiegawczych, o których mowa w § 1, oraz niezbędnych wydatków i nakładów, które zostały lub będą poniesione w celu przywrócenia środowiska do stanu sprzed zanieczyszczenia.

**Art. 375.** Nie można wyłączyć ani ograniczyć odpowiedzialności określonej w art. 371-374.

**Art. 376.** § 1. Organ administracji morskiej może żądać od armatora, który odpowiada za zanieczyszczenie środowiska, przywrócenia go do stanu sprzed zanieczyszczenia.

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

## DZIAŁ II

### Zanieczyszczenia olejami bunkrowymi

**Art. 377.** § 1. Do odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną zanieczyszczeniem olejem bunkrowym znajdującym się na pokładzie statku lub pochodzącym ze statku stosuje się postanowienia Konwencji bunkrowej.

§ 2. Użyte w przepisach niniejszego działu określenia: „statek”, „właściciel statku”, „olej bunkrowy”, „środki zapobiegawcze”, „szkoda spowodowana zanieczyszczeniem”, „państwo rejestracji statku”, „pojemność brutto (GT)” – odpowiadają znaczeniu, jakie im nadano w Konwencji bunkrowej.

§ 3. Przepisy, o których mowa w § 1, mają również zastosowanie do statków, które nie są zarejestrowane w żadnym z państw-stron Konwencji bunkrowej ani nie podnoszą bandery któregośkolwiek z tych państw, jeżeli:

- 1) szkoda spowodowana zanieczyszczeniem powstała na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) zastosowano środki zapobiegawcze w celu zapobieżenia szkodzie, o której mowa w pkt 1, lub jej zmniejszenia.

**Art. 378.** § 1. Właściciel statku o pojemności brutto (GT) przekraczającej 1 000 jednostek, jest obowiązany posiadać zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem.

§ 2. Zabezpieczenie finansowe, o którym mowa w § 1, powinno być stwierdzone odpowiednim certyfikatem.

**Art. 379.** § 1. Certyfikat, o którym mowa w art. 378 § 2, wydaje na wniosek:

- 1) właściciela statku o polskiej przynależności – dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku,
- 2) właściciela statku o obcej przynależności – dyrektor urzędu morskiego – po stwierdzeniu, że właściciel spełnia wymogi określone w art. 7 ust. 1 Konwencji bunkrowej.

§ 2. Certyfikat wydaje się w języku polskim i angielskim.

§ 3. Certyfikat jest wydawany na okres, na jaki zostało ustanowione zabezpieczenie finansowe. Jeżeli zabezpieczenie finansowe utraciło ważność przed upływem okresu, na jaki zostało ustanowione, właściciel statku jest obowiązany powiadomić o tym dyrektora urzędu morskiego, który wydał certyfikat.

§ 4. Certyfikat traci ważność w przypadku wygaśnięcia zabezpieczenia finansowego stanowiącego podstawę jego wydania.

§ 5. Certyfikat, który utracił ważność powinien zostać zwrócony właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego w ciągu 14 dni od dnia utraty ważności.

**Art. 380.** Statkowi o polskiej przynależności stanowiącemu własność Skarbu Państwa, dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku wydaje świadectwo zgodnie z wymogami art. 7 ust. 14 Konwencji bunkrowej.

**Art. 381.** § 1. Statek o polskiej przynależności o pojemności brutto (GT) przekraczającej 1 000 jednostek nie może być używany w żegludze, jeśli nie posiada certyfikatu albo świadectwa.

§ 2. Statek o obcej przynależności o pojemności brutto (GT) przekraczającej 1 000 jednostek nie może wejść do portu polskiego ani go opuścić, a także korzystać z urządzeń przeładunkowych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeśli nie posiada certyfikatu albo świadectwa

§ 3. Certyfikat oraz świadectwo powinny być przechowywane na statku, z zastrzeżeniem postanowienia art. 7 ust. 13 Konwencji bunkrowej.

**Art. 382.** § 1. Za wydanie certyfikatu, o którym mowa w art. 378 § 2 pobiera się opłaty w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

§ 2. Za wydanie świadectwa opłaty nie pobiera się.

§ 3. Opłaty, o których mowa w § 1, stanowią dochód budżetu państwa.

**Art. 383.** Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb wydawania oraz wzór certyfikatu, o którym mowa w art. 378 § 2 i świadectwa, o którym mowa w art. 380, mając na uwadze konieczność zapewnienia należytego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi oraz kierując się koniecznością, aby wzór certyfikatu odpowiadał wzorowi określonemu w Konwencji bunkrowej.



**Art. 384.** Kontrolę przestrzegania przepisów o zabezpieczeniu finansowym odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem sprawują dyrektorzy urzędów morskich.

### DZIAŁ III

#### Zanieczyszczenia ze statków przewożących oleje

**Art. 385.** § 1. Do odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez wyciek lub usunięcie oleju ze statku przewożącego olej luzem jako ładunek stosuje się postanowienia Konwencji o odpowiedzialności z 1992 r. wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób.

§ 2. Użyte w przepisach niniejszego działu określenia „statek”, „właściciel”, „państwo rejestracji statku”, „olej”, „środki zapobiegawcze”, „szkoda spowodowana zanieczyszczeniem” – odpowiadają znaczeniu, jakie im nadano w Konwencji o odpowiedzialności z 1992 r.

§ 3. Przepisy, o których mowa w § 1, mają również zastosowanie do statków, które nie są zarejestrowane w żadnym z państw-stron Konwencji o odpowiedzialności z 1992 r. ani nie podnoszą bandery któregośkolwiek z tych państw, jeżeli:

- 1) szkoda spowodowana zanieczyszczeniem powstała na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) zastosowano środki zapobiegawcze w celu zapobieżenia szkodzie, o której mowa w pkt 1, lub jej zmniejszeniu.

**Art. 386.** § 1. Właściciel statku przewożącego więcej niż 2000 ton oleju luzem jako ładunek, jest obowiązany posiadać zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem.

§ 2. Zabezpieczenie finansowe, o którym mowa w § 1, powinno być stwierdzone odpowiednim certyfikatem.

**Art. 387.** § 1. Certyfikat, o którym mowa w art. 386 § 2, wydaje na wniosek:

- 1) właściciela statku o polskiej przynależności – dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku,
- 2) właściciela statku o obcej przynależności – dyrektor urzędu morskiego – po stwierdzeniu, że właściciel spełnia wymogi określone w art. VII ust. 1 Konwencji o odpowiedzialności z 1992 r.

§ 2. Certyfikat wydaje się w języku polskim i angielskim.

§ 3. Certyfikat jest wydawany na okres, na jaki zostało ustanowione zabezpieczenie finansowe. Jeżeli zabezpieczenie finansowe utraciło ważność przed

upływem okresu, na jaki zostało ustanowione, właściciel statku jest obowiązany powiadomić o tym dyrektora urzędu morskiego, który wydał certyfikat.

§ 4. Certyfikat traci ważność w przypadku wygaśnięcia zabezpieczenia finansowego stanowiącego podstawę jego wydania.

§ 5. Certyfikat, który utracił ważność powinien zostać zwrócony właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego w ciągu 14 dni od dnia utraty ważności.

**Art. 388.** Statkowi o polskiej przynależności stanowiącemu własność Skarbu Państwa, dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku wydaje świadectwo zgodnie z wymogami art. VII ust. 12 Konwencji o odpowiedzialności z 1992 r.

**Art. 389.** § 1. Statek o polskiej przynależności, przewożący więcej niż 2000 ton oleju luzem jako ładunek, nie może być używany w żegludze, jeśli nie posiada certyfikatu albo świadectwa.

§ 2. Statek o obcej przynależności, przewożący ponad 2 000 ton oleju luzem jako ładunek, nie może wejść do portu polskiego ani go opuścić, a także korzystać z urządzeń przeładunkowych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeśli nie posiada certyfikatu albo świadectwa.

§ 3. Certyfikat oraz świadectwo powinny być przechowywane na statku.

**Art. 390.** § 1. Za wydanie certyfikatu, o którym mowa w art. 386 § 2, pobiera się opłaty w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

§ 2. Za wydanie świadectwa opłaty nie pobiera się.

§ 3. Opłaty, o których mowa w § 1, stanowią dochód budżetu państwa.

**Art. 391.** Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb wydawania oraz wzór certyfikatu, o którym mowa w art. 386 § 2 i świadectwa, o którym mowa w art. 388, mając na uwadze konieczność zapewnienia należytego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami oraz kierując się koniecznością, aby wzór certyfikatu odpowiadał wzorowi określonemu w Konwencji o odpowiedzialności z 1992 r.

**Art. 392.** Kontrolę przestrzegania przepisów o zabezpieczeniu finansowym odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem sprawują dyrektorzy urzędów morskich.

#### DZIAŁ IV

### Międzynarodowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami

**Art. 393.** § 1. Do dochodzenia roszczeń wobec Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami, zwanego

dalej „Międzynarodowym Funduszem”, stosuje się postanowienia Konwencji o Funduszu wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób.

§ 2. Użyte w przepisach działu IV i V określenie „olej kontrybucyjny” odpowiada znaczeniu, jakie mu nadano w Konwencji o Funduszu.

§ 3. Z roszczeniem do Międzynarodowego Funduszu można wystąpić, gdy nie zostało ono zaspokojone na podstawie Konwencji o odpowiedzialności z 1992 r., ponieważ:

- 1) nie istnieje odpowiedzialność za szkodę zgodnie z Konwencją o odpowiedzialności z 1992 r.;
- 2) właściciel statku lub jego gwarant jest niezdolny do wypełnienia w całości swego zobowiązania;
- 3) wysokość szkody przekracza granice odpowiedzialności właściciela statku.

**Art. 394.** § 1. Osoba otrzymująca na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej olej kontrybucyjny przewieziony drogą morską stosownie do postanowień art. 10 Konwencji o Funduszu, w ilości co najmniej 150 tys. ton, uiszcza wkłady na rzecz Międzynarodowego Funduszu zgodnie z art. 10 i art. 15 tej Konwencji.

§ 2. Każdy, kto otrzymuje z zagranicy lub jakiegokolwiek miejsca położonego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo na obszarze wyłącznej strefy ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej olej przewieziony drogą morską stosownie do postanowień § 1, obowiązany jest przekazać ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych, w terminie do dnia 15 stycznia każdego roku, dane o ilości oleju otrzymanego w ciągu poprzedniego roku kalendarzowego.

§ 3. Kto nie dopełnia obowiązku określonego w § 2 podlega karze pieniężnej w wysokości 1 SDR od tony niezadeklarowanego oleju kontrybucyjnego.

§ 4. Karę pieniężną, o której mowa w § 3, wymierza, w drodze decyzji administracyjnej, dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port wyładunku. Tryb wymierzania i ściągania kar pieniężnych regulują przepisy ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

§ 5. Minister właściwy do spraw finansów publicznych składa Międzynarodowemu Funduszowi corocznie sprawozdanie, podając nazwę i adres osób obowiązanych do uiszczania wkładów zgodnie z § 1, oraz ilości przewiezionego przez każdą taką osobę drogą morską oleju kontrybucyjnego w ciągu poprzedniego roku kalendarzowego.

§ 6. Minister właściwy do spraw finansów publicznych przekazuje do wiadomości ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej sprawozdanie, o którym mowa w § 5.

**Art. 395.** W przypadku szkody spowodowanej zanieczyszczeniem olejami dyrektor urzędu morskiego, na żądanie poszkodowanego, jest obowiązany

stwierdzić zaistnienie zdarzenia powodującego zanieczyszczenie i udostępnić dokumentację tej szkody.

## DZIAŁ V

### Międzynarodowy Dodatkowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami

**Art. 396.** Do dochodzenia roszczeń wobec Międzynarodowego Dodatkowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami, zwanego dalej „Dodatkowym Funduszem”, stosuje się postanowienia Konwencji o Funduszu, zmienionej Protokołem dodatkowym wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób.

**Art. 397.** § 1. Roszczenie wobec Dodatkowego Funduszu przysługuje każdej osobie, której ustalone roszczenie o naprawienie szkody spowodowanej zanieczyszczeniem nie zostało w pełni zaspokojone przez Międzynarodowy Fundusz, z tego powodu, że całkowita wysokość szkody przekracza, lub istnieje ryzyko iż przekroczy, mający zastosowanie limit odszkodowania ustanowiony w art. 4 ust. 4 Konwencji o Funduszu w odniesieniu do każdego wypadku.

§ 2. Przez ustalone roszczenie rozumie się roszczenie, o którym mowa w art. 1 ust. 8 Protokołu dodatkowego.

**Art. 398.** Roszczenie wobec Międzynarodowego Funduszu będzie uznawane za roszczenie wniesione przez tego samego wierzyciela wobec Dodatkowego Funduszu.

**Art. 399.** Osoba otrzymująca na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej olej kontrybucyjny przewieziony drogą morską stosownie do postanowień art. 10 Protokołu dodatkowego w ilości co najmniej 150 tys. ton, uiszcza wkłady na rzecz Dodatkowego Funduszu, zgodnie z art. 10 tego Protokołu.

**Art. 400.** Minister właściwy do spraw finansów publicznych informuje Dodatkowy Fundusz o braku osób określonych w art. 399.

## TYTUŁ X

### Ubezpieczenie morskie

#### DZIAŁ I

#### Umowa ubezpieczenia morskiego

##### Rozdział 1

##### Przepisy ogólne

**Art. 401.** § 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 jest narażony w przewozie lotniczym, na wodach śródlądowych lub na lądzie.

§ 3. Przepisy o ubezpieczeniu morskim stosuje się odpowiednio do:

- 1) ubezpieczenia statków w budowie;
- 2) ubezpieczenia morskich urządzeń pływających;
- 3) ubezpieczenia innych morskich urządzeń i instalacji;
- 4) ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej stoczni z tytułu budowy, przebudowy lub remontu statku;
- 5) ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej stoczni za szkody spowodowane przez budowany, przebudowywany lub remontowany statek.

**Art. 402.** § 1. Przedmiotem ubezpieczenia morskiego może być każdy interes majątkowy związany z żeglugą morską i dający się ocenić w pieniądzu.

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

**Art. 403.** § 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. 404.** § 1. Polisa powinna zawierać:

- 1) oznaczenie ubezpieczyciela;
- 2) oznaczenie przedmiotu ubezpieczenia;
- 3) oznaczenie niebezpieczeństw objętych umową ubezpieczenia;

- 4) określenie czasu lub podróży, na które zawarto umowę ubezpieczenia;
- 5) sumę ubezpieczenia;
- 6) miejsce i datę wystawienia polisy;
- 7) podpis ubezpieczyciela.

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

**Art. 405.** § 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. 406.** § 1. Umowa ubezpieczenia morskiego jest nieważna, jeżeli w chwili jej zawarcia szkoda objęta ubezpieczeniem już nastąpiła lub nie istniała możliwość jej powstania.

§ 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.

**Art. 407.** Ubezpieczający może odstąpić od umowy, dopóki nie rozpoczął się stan niebezpieczeństwa przewidzianego w umowie.

**Art. 408.** Roszczenia z tytułu umowy ubezpieczenia morskiego przedawniają się z upływem 5 lat.

## Rozdział 2

### Wartość ubezpieczenia i suma ubezpieczenia

**Art. 409.** § 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 tytułu odpowiedzialności cywilnej, jest kwota, na której utratę jest narażony ubezpieczający w chwili rozpoczęcia ubezpieczenia, łącznie z kosztami ubezpieczenia.

**Art. 410.** Jeżeli strony wymieniły w umowie ubezpieczenia wartość ubezpieczenia (wartość otaksowana), jest ona miarodajna dla określenia odszkodowania ubezpieczeniowego.

**Art. 411.** § 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. 412.** § 1. Jeżeli ubezpieczono przedmiot ubezpieczenia od tego samego niebezpieczeństwa na ten sam okres u dwóch lub więcej ubezpieczycieli na sumy, które łącznie przewyższają wartość ubezpieczenia, albo jeżeli z innych względów suma odszkodowań, które należne byłyby odrębnie od każdego z tych ubezpieczycieli, przekraczałyby szkodę podlegającą wyrównaniu (ubezpieczenie wielokrotne), ubezpieczający może żądać od każdego z tych ubezpieczycieli zapłaty odszkodowania zgodnie z zawartą z nim umową, jednak nie może otrzymać od nich łącznie odszkodowania przewyższającego szkodę.

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

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

## Rozdział 3

**Oświadczenia przy zawieraniu umów ubezpieczenia**

**Art. 413.** § 1. Przy zawieraniu umowy ubezpieczenia morskiego ubezpieczający obowiązany jest podać do wiadomości ubezpieczyciela wszelkie okoliczności, które są lub powinny mu być znane, a mogą mieć wpływ na ocenę niebezpieczeństwa oraz na decyzje ubezpieczyciela o przyjęciu i warunkach ubezpieczenia.

§ 2. Obowiązek określony w § 1 nie dotyczy okoliczności powszechnie znanych oraz okoliczności, które powinny być znane ubezpieczycielowi lub jego przedstawicielowi, jeżeli ubezpieczyciel działał przez przedstawiciela lub jego pośrednikowi, jeżeli ubezpieczyciel działał przez pośrednika.

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

§ 4. Przy zawieraniu umowy ubezpieczenia morskiego na rzecz osoby trzeciej obowiązek określony w paragrafach poprzedzających spoczywa zarówno na ubezpieczającym, jak i na ubezpieczonym, chyba że ubezpieczony nie wiedział o zawarciu umowy na jego rzecz.

**Art. 414.** § 1. W razie naruszenia obowiązku określonego w art. 413 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. 413 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 wygasa, jeżeli ubezpieczyciel nie skorzysta z niego w ciągu siedmiu dni od dnia, w którym dowiedział się o niedopełnieniu obowiązku, o którym mowa w art. 413 § 1.

## Rozdział 4

**Przeniesienie praw z umowy ubezpieczenia**

**Art. 415.** § 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. 416.** § 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. 417.** § 1. Przeniesienie praw z umowy ubezpieczenia stwierdzonej polisą następuje przez przeniesienie polisy.

§ 2. Do przeniesienia polisy stosuje się odpowiednio przepisy o przenoszeniu konosamentu.

**Art. 418.** § 1. Jeżeli przedmiotem ubezpieczenia jest statek, przejście praw z umowy ubezpieczenia na nabywcę statku 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 zawinął.

**Art. 419.** Przepisy art. 415-418 nie ograniczają prawa ubezpieczającego do przeniesienia wierzytelności z umowy ubezpieczenia zgodnie z przepisami prawa cywilnego o przelewie wierzytelności; dotyczy to również wierzytelności przyszłej.

## Rozdział 5

### Ubezpieczenie generalne

**Art. 420.** § 1. Umową ubezpieczenia generalnego można objąć wszystkie lub niektóre rodzaje ładunków, jakie ubezpieczający będzie wysyłał lub otrzymywał w określonym czasie.

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

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

**Art. 421.** § 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 wygasa, jeżeli ubezpieczyciel nie wysłał do ubezpieczającego oświadczenia o odstąpieniu w ciągu 3 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. 422.** Umowa ubezpieczenia generalnego może być wypowiedziana przez każdą ze stron z zachowaniem trzymiesięcznego terminu.

## DZIAŁ II

### Wykonanie umowy ubezpieczenia

#### Rozdział 1

#### Obowiązki ubezpieczającego

**Art. 423.** § 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. 424.** § 1. Ubezpieczający jest obowiązany niezwłocznie po powzięciu wiadomości zgłosić ubezpieczycielowi każdą istotną zmianę niebezpieczeństwa, na jakie jest narażony przedmiot ubezpieczenia.

§ 2. Ubezpieczyciel może odstąpić od umowy, jeżeli ubezpieczający bez uzasadnionej przyczyny opóźnia się z zawiadomieniem go o zmianie niebezpieczeństwa. Prawo to ubezpieczyciel może wykonać w terminie 7 dni od dnia, w którym dowiedział się o tym, że ubezpieczający dopuścił się zwłoki.

**Art. 425.** § 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, o którym mowa w § 1, przysługuje ubezpieczycielowi, w szczególności:

- 1) jeżeli rozpoczęcie lub zakończenie podróży ulega zwłóce z winy ubezpieczającego;
- 2) jeżeli podjęto inną podróż zamiast podróży oznaczonej w umowie ubezpieczenia;
- 3) jeżeli statek skierowano do innego portu niż przewidziano w umowie ubezpieczenia;
- 4) jeżeli statek zszedł z właściwej trasy lub zawinął do portu, który nie był przewidziany, chyba że nastąpiło to wskutek okoliczności niezależnych od armatora lub kapitana albo w celu ratowania życia ludzkiego lub mienia bądź 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. 426.** § 1. Jeżeli ubezpieczyciel na skutek zmiany niebezpieczeństwa korzysta z prawa odstąpienia od umowy, powinien wysłać do ubezpieczającego oświadczenie o odstąpieniu w ciągu trzech dni od dnia, w którym dowiedział się

o zmianie niebezpieczeństwa; w braku wysłania takiego oświadczenia w terminie 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. 427.** § 1. Ubezpieczający jest obowiązany 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. 428.** § 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 wobec osób odpowiedzialnych za szkodę.

§ 2. Ubezpieczający przy stosowaniu tych środków kieruje 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. 429.** Z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w Kodeksie morskim, ubezpieczyciel odpowiada za szkody będące bezpośrednim następstwem niebezpieczeństw objętych umową ubezpieczenia.

**Art. 430.** § 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 statku lub pilota morskiego.

**Art. 431.** § 1. Przy ubezpieczeniu statku ubezpieczyciel nie odpowiada za szkody powstałe wskutek:

- 1) wyruszenia w podróż statku niezdatnego do żeglugi, nienależycie wyposażonego i zaopatrzonego, bez niezbędnych dokumentów lub z nieodpowiednią załogą, chyba że braki te polegały na wadach ukrytych statku lub były spowo-

dowane okolicznościami, którym nie można było zapobiec pomimo zachowania przez ubezpieczającego należytej staranności;

2) wieku lub zużycia statku;

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

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

**Art. 432.** W razie zderzenia statków ubezpieczyciel odpowiada z tytułu ubezpieczenia statku zarówno za szkodę w przedmiocie ubezpieczenia, jak i za ciążące na ubezpieczającym zobowiązania do wyrównania szkody wyrządzonej wskutek zderzenia osobom trzecim.

**Art. 433.** Przy ubezpieczeniu ładunku lub spodziewanego zysku ubezpieczyciel nie odpowiada za szkody powstałe wskutek wady ukrytej, naturalnej właściwości lub wadliwości ładunku, lub niedostateczności opakowania ładunku albo wskutek zwłoki w jego dostarczeniu.

**Art. 434.** § 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. 435.** Ubezpieczyciel obowiązany jest zapłacić odszkodowanie ubezpieczeniowe, choćby szkodę objętą ubezpieczeniem była obowiązana naprawić osoba trzecia.

**Art. 436.** § 1. Ubezpieczyciel obowiązany jest zwrócić ubezpieczającemu wszelkie niezbędne i celowe koszty poniesione dla zachowania przedmiotu ubezpieczenia, zapobieżenia szkodzie lub zmniejszenia jej rozmiarów, ustalenia charakteru i rozmiarów szkody, sporządzenia dyspaszy, sprzedaży przedmiotu ubezpieczenia oraz inne koszty poniesione zgodnie ze wskazówkami ubezpieczyciela.

§ 2. Zwrot kosztów wymienionych w § 1 następuje w takim stosunku, w jakim suma ubezpieczenia pozostaje do wartości ubezpieczenia. Do zwrotu tych

kosztów ubezpieczyciel jest obowiązany, choćby kwoty kosztów łącznie z odszkodowaniem ubezpieczeniowym przekroczyły sumę ubezpieczenia.

**Art. 437.** § 1. Ubezpieczyciel obowiązany jest zwrócić ubezpieczającemu koszty 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 kosztów wymienionych w § 1 następuje w takim stosunku, w jakim suma ubezpieczenia pozostaje do wartości ubezpieczenia. Do zwrotu tych kosztów ubezpieczyciel obowiązany jest w granicach, w których koszty łącznie z odszkodowaniem ubezpieczeniowym nie przekraczają sumy ubezpieczenia.

**Art. 438.** § 1. W razie zajścia wypadku objętego ubezpieczeniem, ubezpieczyciel może przez zapłatę pełnej sumy ubezpieczenia bez względu na wysokość powstałej szkody zwolnić się od wszelkich dalszych zobowiązań wynikających z umowy ubezpieczenia, w szczególności od obowiązku zwrotu kosztów zachowania przedmiotu ubezpieczenia lub przywrócenia go do poprzedniego stanu.

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

§ 3. Mimo zapłaty pełnej sumy ubezpieczenia ubezpieczyciel obowiązany jest zwrócić ponadto przypadające na niego stosownie do art. 428 koszty, jakie ubezpieczający poniósł lub zobowiązał się ponieść do chwili otrzymania zawiadomienia od ubezpieczyciela, że korzysta z uprawnienia przewidzianego w § 1.

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

### Rozdział 3

#### **Abandon przedmiotu ubezpieczenia**

**Art. 439.** § 1. Ubezpieczający może za zrzeczeniem się na rzecz ubezpieczyciela praw do przedmiotu ubezpieczenia (abandon) żądać zapłaty pełnej sumy ubezpieczenia, jeżeli istnieją podstawy do przyjęcia, że całkowita strata przedmiotu ubezpieczenia jest nieunikniona bądź że zapobieżenie jej spowodowałoby wydatki niewspółmiernie wysokie w stosunku do wartości przedmiotu ubezpieczenia.

§ 2. W szczególności abandon można zgłosić, jeżeli statek: zaginął bez wieści, został bezprawnie i umyślnie zajęty lub przejęto nad nim kontrolę przy użyciu siły lub groźby jej użycia lub za pomocą innej formy zastraszenia, albo uległ wypadkowi, wskutek którego stał się niezdalny do naprawy albo niewart naprawy lub kosztów odzyskania.

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

**Art. 440.** § 1. Ubezpieczający zgłasza abandon na piśmie z podaniem okoliczności uzasadniających abandon.

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

§ 3. W razie bezprawnego i umyślnego zajęcia statku lub przejęcia nad nim kontroli, o których mowa w art. 439 § 2, 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 2 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. 55, statek i przewożone na nim, a nieuratowane ładunki uważa się za całkowicie stracone, a ubezpieczeni mogą domagać się od ubezpieczyciela odszkodowania za stratę całkowitą bez zgłaszania abandonu.

**Art. 441.** § 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. 442.** § 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 30 dni od otrzymania zgłoszenia abandonu.

**Art. 443.** § 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. 442 § 2 nie złoży oświadczenia, czy przyjmuje abandon, prawa do przedmiotu ubezpieczenia przechodzą na niego z upływem tego terminu.

**Art. 444.** Ubezpieczający, którego zgłoszenie abandonu nie odpowiada wymaganiom określonym w artykułach poprzedzających, zachowuje prawo do odszkodowania ubezpieczeniowego po udowodnieniu szkód rzeczywiście poniesionych.

## Rozdział 4

**Płatność odszkodowania ubezpieczeniowego**

**Art. 445.** § 1. W razie zajścia szkody objętej ubezpieczeniem ubezpieczyciel może żądać od ubezpieczającego udzielenia mu wszelkich informacji oraz przedstawienia dokumentów i innych dowodów niezbędných do ustalenia okoliczności wypadku, szkody i jej rozmiarów.

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

**Art. 446.** § 1. Z chwilą zapłaty odszkodowania ubezpieczeniowego przechodzą na ubezpieczyciela – do wysokości zapłaconej przez niego sumy – wszelkie prawa przysługujące ubezpieczającemu wobec osób trzecich z tytułu wyrządzenia szkód, za które wypłacono odszkodowanie ubezpieczeniowe.

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

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

§ 4. Zasady wynikające z paragrafów poprzedzających stosuje się odpowiednio w razie zawarcia umowy na rzecz osoby trzeciej.

**Art. 447.** Z zastrzeżeniem wyjątku przewidzianego w art. 438 § 4, ubezpieczyciel, który zapłacił odszkodowanie ubezpieczeniowe za stratę całkowitą w wysokości pełnej sumy ubezpieczenia, może żądać od ubezpieczającego przeniesienia na niego wszelkich praw do przedmiotu ubezpieczenia; jeżeli jednak suma ubezpieczenia była niższa od wartości ubezpieczenia, ubezpieczyciel może żądać przeniesienia praw tylko w odpowiednim stosunku.

## TYTUŁ XI

**Postępowanie w sprawach związanych z ograniczeniem  
odpowiedzialności za roszczenia morskie i dochodzeniem roszczeń  
z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki**

## DZIAŁ I

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

**Art. 448.** § 1. Postępowanie w sprawach o ustanowienie i podział funduszu ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie, zwanego dalej „funduszem”, podlega przepisom Kodeksu postępowania cywilnego o postępowaniu nieprocesowym, ze zmianami wynikającymi z przepisów niniejszego działu oraz Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności.

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

**Art. 449.** § 1. Wniosek o wszczęcie postępowania może zgłosić osoba uprawniona do ograniczenia odpowiedzialności. Postępowanie wszczęte na wniosek osób mogących powołać się na to samo ograniczenie odpowiedzialności sąd połączy do wspólnego rozpoznania. W jednym wniosku można żądać ustanowienia dwóch funduszy dotyczących roszczeń z tego samego zdarzenia.

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

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

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

**Art. 450.** § 1. Fundusz może być ustanowiony przez wpłacenie odpowiedniej sumy pieniężnej na oprocentowany rachunek bankowy, którego dysponentem jest sąd, lub przez akceptowane przez sąd zabezpieczenie wpłacenia tej kwoty przez bank lub ubezpieczyciela mającego siedzibę w Rzeczypospolitej Polskiej, bądź w państwie członkowskim Unii Europejskiej lub Europejskiego Porozumienia



o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym oraz Konfederacji Szwajcarskiej.

§ 2. Na zgodny wniosek uczestników postępowania sąd może uznać za wystarczający inny sposób zabezpieczenia wpłacenia tej kwoty.

**Art. 451.** § 1. Po przeprowadzeniu rozprawy sąd wydaje postanowienie wstępne o prawie ustanowienia funduszu, określając jego wysokość i sposób ustanowienia, a także terminy wpłaty sum lub złożenia w określony sposób dokumentów zabezpieczenia.

§ 2. Jeżeli zachodzą okoliczności wyłączające ustanowienie funduszu, sąd odmówi jego ustanowienia. W razie sporu co do tych okoliczności, sąd może zawiesić postępowanie do czasu rozstrzygnięcia sporu w drodze procesu.

§ 3. Na żądanie wnioskodawcy sąd może, w celu zabezpieczenia, orzec o wstrzymaniu egzekucji prowadzonej dla zaspokojenia roszczenia objętego funduszem.

§ 4. Od postanowienia wstępnego o prawie ustanowienia funduszu lub odmowę jego ustanowienia przysługuje apelacja. Na postanowienie w sprawie wstrzymania egzekucji przysługuje zażalenie.

**Art. 452.** § 1. Po wypełnieniu przez wnioskodawcę obowiązków określonych w postanowieniu wydanym na podstawie art. 451 § 1 albo w razie niewypełnienia tych obowiązków w terminie określonym w tym postanowieniu, sąd po przeprowadzeniu rozprawy wydaje postanowienie o ustanowieniu funduszu i podjęciu postępowania działowego albo o odmowie ustanowienia funduszu.

§ 2. Od postanowienia w przedmiocie ustanowienia funduszu i podjęcia postępowania działowego lub o odmowie ustanowienia funduszu – przysługuje apelacja.

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

§ 4. Po uprawomocnieniu się postanowienia o odmowie ustanowienia funduszu sąd orzeka o zwrocie sum lub zabezpieczeń złożonych przez wnioskodawcę na rzecz funduszu oraz uchyla postanowienie wydane na podstawie art. 451 § 3.

**Art. 453.** § 1. Po uprawomocnieniu się postanowienia o ustanowieniu funduszu i podjęciu postępowania działowego sąd, po wysłuchaniu uczestników powołuje biegłego-komisarza spośród osób posiadających odpowiednie kwalifikacje. Biegłym-komisarzem może być także osoba prawna.

§ 2. Obowiązkiem biegłego-komisarza jest przygotowanie projektu listy wierzytelności i planu podziału funduszu oraz pisemnego uzasadnienia tych dokumentów.

§ 3. Do biegłego-komisarza stosuje się przepisy Kodeksu postępowania cywilnego o biegłym. Jest on jednak upoważniony do samodzielnego doręczania,

za pokwitowaniem, listami poleconymi lub za pośrednictwem sądu, pism uczestnikom postępowania, wzywania ich w ten sam sposób do składania niezbędnych wyjaśnień i oświadczeń na piśmie oraz ich protokołowania. W razie niezbędnej potrzeby ustalenia okoliczności, które są między uczestnikami sporne, na wniosek biegłego-komisarza sąd przeprowadzi stosowne postępowanie dowodowe.

§ 4. Sąd może powierzyć biegłemu-komisarzowi zarządzanie kwotami, z których ustanowiono fundusz. Do zarządu stosuje się odpowiednio przepisy o zarządzie nieruchomości w postępowaniu egzekucyjnym. Dochód uzyskany z zarządu funduszem jest do niego doliczany.

§ 5. W razie ujawnienia się, w toku przygotowania projektu listy wierzytelności i planu podziału funduszu, sporu między uczestnikami co do istnienia lub wysokości zgłoszonego roszczenia, sąd po przeprowadzeniu rozprawy może orzec o skierowaniu zainteresowanego uczestnika na drogę procesu oraz o wyłączeniu w planie podziału sumy potrzebnej na zaspokojenie roszczenia po rozstrzygnięciu tego sporu.

**Art. 454.** § 1. Sąd zarządza podanie do publicznej wiadomości informacji o ustanowieniu funduszu i otwarciu postępowania działowego oraz wzywa zainteresowanych, aby zgłosili swe roszczenia w terminie 6 miesięcy od opublikowania wezwania. W wezwaniu należy zamieścić pouczenie o skutkach niezgłoszenia roszczenia w terminie.

§ 2. Ogłoszenie powinno być opublikowane w piśmie ukazującym się w siedzibie sądu i w dzienniku o zasięgu ogólnopolskim. Może ono być podane do wiadomości także w inny sposób, dostosowany do zdarzenia, które stanowi podstawę roszczeń.

§ 3. W przypadku gdy zainteresowanymi w uczestnictwie w postępowaniu działowym mogą być, w znacznej mierze, osoby mające miejsce zamieszkania lub siedzibę w innych państwach, sąd doręcza tekst ogłoszenia przedstawicielstwom dyplomatycznym lub konsularnym tych państw w Rzeczypospolitej Polskiej, z prośbą o podanie tego ogłoszenia do publicznej wiadomości w tych państwach. Koszty tego ogłoszenia ponosi wnioskodawca.

§ 4. Sąd może odstąpić od ogłoszenia, jeżeli jest oczywiste, że wszyscy wierzyciele zgłosili już swoje roszczenia.

§ 5. Roszczenia niezgłoszone w terminie nie będą uwzględnione w liście wierzytelności i planie podziału. Sąd na wniosek zgłaszającego po terminie, jednak nie później niż do zatwierdzenia planu podziału, może z usprawiedliwionych przyczyn przywrócić termin do zgłoszenia; przepisy art. 168-172 Kodeksu postępowania cywilnego stosuje się odpowiednio.

§ 6. Zgłoszenie roszczenia przerywa bieg przedawnienia. W razie skierowania przez sąd zainteresowanego uczestnika na drogę procesu, termin przedawnienia

dla tego roszczenia biegnie na nowo od dnia uprawomocnienia się orzeczenia w tej sprawie.

§ 7. Wierzyciel zgłaszający swoje roszczenie po ustanowieniu funduszu może żądać zmiany prawomocnego postanowienia o ustanowieniu funduszu, jeżeli jest to niezbędne do ochrony jego praw. Postanowienie w przedmiocie zmiany sąd wydaje po przeprowadzeniu rozprawy; od postanowienia przysługuje apelacja.

**Art. 455.** § 1. Po upływie terminu do zgłoszeń, jeżeli był on wyznaczony, biegły-komisarz sporządza projekt listy wierzytelności i planu podziału funduszu. Po wstępnym sprawdzeniu sąd zarządza ich doręczenie uczestnikom i wzywa ich do zgłoszenia, w ciągu miesiąca, uwag i zarzutów na piśmie. W planie podziału uwzględnia się również sumy roszczeń spornych, co do których nie zapadło jeszcze prawomocne rozstrzygnięcie.

§ 2. Jeżeli uwag lub zarzutów nie zgłoszono, sąd zatwierdza listę wierzytelności i plan podziału na posiedzeniu niejawnym. Dla rozpoznania zgłoszonych uwag lub zarzutów sąd wyznacza rozprawę. W razie potrzeby sąd może polecić biegłemu-komisarzowi wprowadzenie zmian do listy wierzytelności i planu podziału. Zatwierdzenie zmienionej listy wierzytelności i planu podziału następuje po przeprowadzeniu rozprawy.

§ 3. Jeżeli ujawni się spór o zasadność lub wysokość roszczenia włączonego do listy wierzytelności i planu podziału, sąd stosuje odpowiednio art. 453 § 5.

§ 4. Od postanowienia zatwierdzającego listę wierzytelności i plan podziału przysługuje apelacja. Apelację wnieść może również wierzyciel nieuczestniczący dotąd w postępowaniu, jeżeli zgłosi równocześnie swoje roszczenie, a istnieją podstawy do przywrócenia mu terminu do zgłoszenia roszczenia.

**Art. 456.** § 1. Zatwierdzony prawomocnym postanowieniem plan podziału funduszu ma moc tytułu egzekucyjnego i stanowi podstawę do dokonania wypłat z funduszu; w razie potrzeby sąd nadaje mu klauzulę wykonalności.

§ 2. Sąd może powierzyć dokonanie wypłat biegłemu-komisarzowi, który jest obowiązany złożyć sądowi sprawozdanie.

§ 3. Sumy wydzielone na zaspokojenie roszczeń spornych przekazuje się do depozytu sądowego. Jeżeli po uprawomocnieniu się planu podziału zgłoszą się inni wierzyciele, którzy nie uczestniczyli dotąd w postępowaniu, a po zaspokojeniu roszczeń objętych planem podziału fundusz nie został wyczerpany, sąd zarządzi sporządzenie dodatkowej listy wierzytelności i dodatkowego planu podziału; przepis art. 455 stosuje się odpowiednio.

§ 4. Po zakończeniu postępowania działowego sąd umarza postępowanie. W postanowieniu o umorzeniu postępowania sąd orzeka także o zwrocie wnioskodawcy niewykorzystanej części funduszu; na postanowienie przysługuje zażalenie.

**Art. 457.** § 1. Sąd przyznaje biegłemu-komisarzowi stosowne wynagrodzenie.

§ 2. W toku postępowania sąd może zarządzić wpłacenie przez wnioskodawcę zaliczki na poczet wynagrodzenia i wydatków biegłego-komisarza.

**Art. 458.** Wznowienie postępowania, przewidziane w art. 534 § 2 Kodeksu postępowania cywilnego, jest dopuszczalne tylko pod warunkiem wykazania, że zainteresowany bez swojej winy nie mógł uczestniczyć w postępowaniu.

**Art. 459.** Koszty postępowania o ustanowienie i o podział funduszu ponosi wnioskodawca. Na pokrycie tych kosztów wnioskodawca wpłaca ustaloną przez sąd zaliczkę, niezależnie od ustanawianego funduszu.

## DZIAŁ II

### Postępowanie w sprawach roszczeń i ograniczenia odpowiedzialności z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki

**Art. 460.** W sprawach o roszczenia odszkodowawcze dochodzone na podstawie przepisów tytułu IX wyłącznie właściwy jest Sąd Okręgowy w Gdańsku.

**Art. 461.** § 1. W odniesieniu do roszczeń dochodzonych na podstawie przepisów tytułu IX działu III właściciel statku lub osoba dająca zabezpieczenie finansowe jego odpowiedzialności może skorzystać z ograniczenia odpowiedzialności, jeżeli w postępowaniu sądowym zostanie ustanowiony fundusz ograniczenia odpowiedzialności, zgodnie z art. V Konwencji o odpowiedzialności z 1992 r.

§ 2. Właściciel statku lub osoba dająca zabezpieczenie finansowe ponosi koszty procesu związanego z dochodzeniem roszczenia podlegającego ograniczeniu i odpowiada za odsetki od tego roszczenia ponad granicę odpowiedzialności określoną zgodnie z Konwencją o odpowiedzialności z 1992 r.; jednakże jeżeli fundusz ograniczenia odpowiedzialności zostanie utworzony przez złożenie do dyspozycji sądu odpowiedniej sumy pieniężnej, to składający nie odpowiada za odsetki powstałe po złożeniu tej sumy.

§ 3. Do postępowania w sprawach o ustanowienie funduszu ograniczenia odpowiedzialności na podstawie Konwencji o odpowiedzialności z 1992 r. lub Konwencji bunkrowej, oraz postępowania o podział tego funduszu, stosuje się odpowiednio przepisy działu I.

**Art. 462.** Na wniosek osoby tworzącej fundusz lub każdego z wierzycieli sąd wezwie do udziału w postępowaniu Międzynarodowy Fundusz.

**Art. 463.** § 1. Orzeczenia wydane na podstawie Konwencji o odpowiedzialności z 1992 r. są wykonalne w Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z przepisami Kodeksu postępowania cywilnego oraz rozporządzenia nr 1215/2012.

§ 2. Do wniosku o nadanie klauzuli wykonalności należy dołączyć:

- 1) oryginał orzeczenia lub urzędowo poświadczony odpis orzeczenia, a także poświadczone w ten sam sposób tłumaczenie na język polski;

2) oświadczenie właściwych organów państwa siedziby sądu, który wydał orzeczenie, że zostało ono wydane na podstawie Konwencji o odpowiedzialności z 1992 r. oraz że jest ono wykonalne w tym państwie.

§ 3. Przepisy § 1 i 2 stosuje się odpowiednio do orzeczeń wydanych na podstawie Konwencji o Funduszu oraz Protokołu dodatkowego.

### DZIAŁ III

#### Doręczanie pism i zawiadomień

**Art. 464.** Kapitan statku przebywającego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest uważany za osobę upoważnioną do odbioru pism skierowanych do właściciela lub armatora statku, o której mowa w art. 133 § 2 Kodeksu postępowania cywilnego.

**Art. 465.** W przypadku statku porzuconego przez załogę, a w szczególności statku bez kapitana, wszelkie dokumenty, zawiadomienia i pisma, w tym pisma sądowe, skierowane do armatora lub właściciela statku składa się do właściwego kapitanatu lub bosmanatu portu ze skutkiem doręczenia.

### TYTUŁ XII

#### Areszt i egzekucja ze statku

#### DZIAŁ I

##### Areszt statku

**Art. 466.** § 1. Zabezpieczenie roszczeń przez areszt statku następuje zgodnie z przepisami Kodeksu postępowania cywilnego o postępowaniu zabezpieczającym, z uwzględnieniem przepisów niniejszego działu. W przypadku statku podnoszącego banderę państwa będącego stroną Konwencji o areszcie statku stosuje się ponadto postanowienia tej konwencji.

§ 2. Areszt statku nie wyłącza możliwości skorzystania przez uprawnionego z innych form zabezpieczenia roszczeń.

**Art. 467.** W przypadku złożenia wniosku o udzielenie zabezpieczenia przez areszt statku domniemywa się istnienie interesu prawnego wnioskodawcy.

**Art. 468.** Wniosek o udzielenie zabezpieczenia przez areszt statku podlega rozpoznaniu w terminie 3 dni roboczych od dnia jego złożenia.

**Art. 469.** Jeżeli sprawa o roszczenie będące przedmiotem zabezpieczenia podlega jurysdykcji sądu państwa obcego lub rozstrzygnięciu przez sąd polubowny

(arbitrażowy) sądem właściwym dla orzeczenia o areszcie statku jest sąd właściwy dla polskiego portu, w którym znajduje się statek.

**Art. 470.** § 1. Sumę zabezpieczenia żadaną przez uprawnionego we wniosku o udzielenie zabezpieczenia może złożyć do depozytu sądowego osoba trzecia niebędąca obowiązany. W takim przypadku stosuje się odpowiednio art. 79 i 80 Kodeksu postępowania cywilnego.

§ 2. Z kaucji złożonej do depozytu sądowego uprawniony może dochodzić zaspokojenia roszczeń zabezpieczonych przez areszt statku.

§ 3. Kaucja, o której mowa w § 2 nie może być przedmiotem kolejnych zabezpieczeń i zajęć.

**Art. 471.** Wpłacenie do depozytu sądowego sumy zabezpieczenia nie pozbawia obowiązanych lub osób określonych w art. 470 możliwości zaskarżenia postanowienia sądu o udzieleniu zabezpieczenia przez areszt statku w drodze zajęcia.

**Art. 472.** § 1. Obowiązany lub osoba określona w art. 470 może udzielić uprawnionemu innemu, zwyczajowo przyjętego w obrocie zabezpieczenia, wzywając jednocześnie uprawnionego do cofnięcia wniosku o areszt statku.

§ 2. Jeśli uprawniony odmawia przyjęcia udzielonego mu zabezpieczenia, o którym mowa w § 1, sąd może uchylić postanowienie o udzieleniu zabezpieczenia, jeżeli odmowa jest nieuzasadniona.

**Art. 473.** Statek zajęty w postępowaniu zabezpieczającym może na wniosek uprawnionego zostać niezwłocznie sprzedany, jeżeli:

okres zabezpieczenia przekracza 6 miesięcy;

statek zagraża bezpieczeństwu żeglugi, pracy portu, środowisku naturalnemu bądź został porzucony.

**Art. 474.** Roszczenie o naprawienie szkody wyrządzonej wykonaniem zabezpieczenia, przewidziane w art. 746 Kodeksu postępowania cywilnego, przysługuje także osobom określonym w art. 470.

## DZIAŁ II

### Egzekucja ze statku

**Art. 475.** Do egzekucji ze statku oraz statku w budowie stosuje się przepisy Kodeksu postępowania cywilnego o egzekucji z ruchomości, z uwzględnieniem przepisów niniejszego działu.

§ 2. Ilekroć w przepisach niniejszego działu jest mowa o statku, rozumie się przez to także statek w budowie.

**Art. 476.** Do wniosku o wszczęcie egzekucji ze statku, wpisanego do rejestru statków morskich, wierzyciel dołącza aktualny wyciąg z rejestru statków

morskich. We wniosku o wszczęcie egzekucji ze statku wpisanego do rejestru za granicą wierzyciel dołącza dokument potwierdzający wpis do tego rejestru.

**Art. 477.** § 1. Wskutek wniosku wierzyciela o wszczęcie egzekucji ze statku komornik zawiadamia o tym dłużnika i wzywa go, aby zapłacił dług w ciągu dwóch tygodni pod rygorem przystąpienia do opisu i oszacowania. O wszczęciu egzekucji należy zawiadomić także właściciela statku, jeśli nie jest on dłużnikiem.

§ 2. W przypadku statku wpisanego do rejestru statków morskich komornik zawiadamia organ rejestrowy o wszczęciu egzekucji.

§ 3. Jednocześnie z wysłaniem dłużnikowi wezwania do zapłaty komornik zarządzi przytrzymanie statku i ustanowi dozór.

**Art. 478.** § 1. Statek jest zajęty z chwilą przytrzymania. O zajęciu należy zawiadomić dłużnika oraz właściciela, który nie jest dłużnikiem, a także wierzycieli hipotecznych i innych wierzycieli, którym przysługują prawa rzeczowe na statku, o ile są znani.

§ 2. Przepisu art. 845 § 2 zdanie drugie Kodeksu postępowania cywilnego nie stosuje się.

**Art. 479.** Niezwłocznie po upływie terminu wyznaczonego dłużnikowi do zapłaty długu komornik powołuje biegłego celem oszacowania wartości statku i dokonania opisu zajętego statku.

**Art. 480.** § 1. Sprzedaż statku następuje zgodnie z art. 867-867<sup>3</sup> Kodeksu postępowania cywilnego.

§ 2. Komornik umieści ogłoszenie o licytacji przynajmniej na dwa tygodnie przed licytacją w piśmie poczytnym na całym obszarze państwa oraz na stronie internetowej Krajowej Rady Komorniczej.

**Art. 481.** Statek może zostać sprzedany na wniosek wierzyciela, z wolnej ręki, w trybie określonym w art. 864 § 2 Kodeksu postępowania cywilnego na zgodny wniosek wierzyciela i dłużnika oraz właściciela statku niebędącego dłużnikiem, a także gdy:

- 1) statek zagraża bezpieczeństwu żeglugi lub pracy portu, środowisku naturalnemu bądź został porzucony, lub
- 2) przed wszczęciem postępowania egzekucyjnego statek pozostawał zajęty w postępowaniu zabezpieczającym przez okres przekraczający 12 miesięcy.

**Art. 482.** § 1. Rozporządzenia przedmiotami podlegającymi zajęciu razem ze statkiem po ich zajęciu są nieważne.

§ 2. Obciążenie statku przez dłużnika po jego zajęciu oraz rozporządzenie opróżnionym miejscem hipotecznym jest nieważne. W razie wpisania hipoteki przymusowej po zajęciu statku zabezpieczona nią wierzytelność nie korzysta z pierwszeństwa zaspokojenia przewidzianego dla należności zabezpieczonych hipotecznie.

§ 3. Oddanie zajętego statku w użyczenie, leasing, najem, dzierżawę, czarter bareboat lub czarter na czas jest bezskuteczne wobec nabywcy statku w egzekucji.

**Art. 483.** § 1. Prawomocne udzielenie przybicia przenosi własność na nabywcę i jest tytułem do ujawnienia na rzecz nabywcy prawa własności przez wpis w rejestrze statków morskich albo w rejestrze statków w budowie. Przybicie jest tytułem wykonawczym do wprowadzenia nabywcy w posiadanie statku. Przepis art. 791 Kodeksu postępowania cywilnego stosuje się odpowiednio.

§ 2. Z chwilą udzielenia przybicia wygasają wszelkie prawa i skutki ujawnienia praw i roszczeń osobistych ciężące na statku. Na miejsce tych praw powstaje prawo do zaspokojenia z ceny nabycia z pierwszeństwem przewidzianym w przepisach o podziale ceny uzyskanej z egzekucji.

§ 3. Przybicie ułamkowej części statku nie narusza obciążających ją hipotek wpisanych przed powstaniem współwłasności.

**Art. 484.** Przybicie wraz z planem podziału sumy uzyskanej z egzekucji jest tytułem do wykreślenia w rejestrze statków morskich wszelkich praw, które według planu podziału wygasły.

**Art. 485.** § 1. Komornik sporządza plan podziału pomiędzy wierzycieli sumy uzyskanej z egzekucji.

§ 2. W planie podziału należy wymienić:

- 1) sumę ulegającą podziałowi;
- 2) wierzytelności i prawa osób uczestniczących w podziale;
- 3) sumę, jaka przypada każdemu z uczestników podziału;
- 4) prawa ujawnione przez wpis w rejestrze statków morskich, które wygasły wskutek przybicia.

§ 3. O sporządzeniu planu podziału zawiadamia się dłużnika i osoby uczestniczące w podziale.

§ 4. Przy świadczeniach powtarzających się bieżące raty wierzytelności uwzględnia się w planie podziału, jeżeli stały się wymagalne przed datą sporządzenia planu. Odsetki i inne świadczenia bieżące uwzględnia się w wysokości, do jakiej narosły do powyższego terminu.

§ 5. Świadczenie pieniężne w walucie obcej jest uwzględniane w planie podziału według waluty obcej przeliczonej na walutę polską według kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski z dnia sporządzenia planu podziału.

**Art. 486.** § 1. Z kwoty uzyskanej z egzekucji zaspokajają się w następującej kolejności:

- 1) koszty egzekucyjne;
- 2) należności alimentacyjne;
- 3) należności za pracę za okres 3 miesięcy do wysokości najniższego wynagrodzenia za pracę określonego w odrębnych przepisach oraz renty z tytułu



odszkodowania za wywołanie choroby, niezdolności do pracy, kalectwa lub śmierci i koszty zwykłego pogrzebu dłużnika;

- 4) należności zabezpieczone hipoteką morską lub przywilejem na statku;
- 5) należności zabezpieczone zastawem, zastawem rejestrowym i zastawem skarbowym;
- 6) należności za pracę niezaspokojone w kolejności trzeciej;
- 7) należności, do których stosuje się przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U z 2017 r. poz. 201, z późn. zm.), o ile nie zostały zaspokojone w kolejności piątej;
- 8) należności wierzycieli, którzy prowadzili egzekucję;
- 9) inne należności.

§ 2. Po zaspokojeniu wszystkich należności ulegają zaspokojeniu kary pieniężne oraz grzywny sądowe i administracyjne.

§ 3. W równym stopniu z należnością ulegają zaspokojeniu odsetki i koszty postępowania. Z pierwszeństwa równego należnościom kategorii czwartej i piątej korzystają wszystkie roszczenia o świadczenia uboczne objęte zabezpieczeniem na mocy odrębnych przepisów. Roszczenia o świadczenia uboczne nieobjęte zabezpieczeniem zaspokajają się w kategorii dziewiątej, chyba że należność podlegałaby zaspokojeniu w kategorii wcześniejszej.

**Art. 487.** § 1. W podziale oprócz wierzyciela egzekwującego uczestniczą:

- 1) wierzyciele składający tytuł wykonawczy z dowodem doręczenia dłużnikowi wezwania do zapłaty, jeżeli zgłosili się najpóźniej w dniu uprawomocnienia się postanowienia o przysądzeniu własności statku;
- 2) wierzyciele, którzy uzyskali zabezpieczenie powództwa, jeżeli zgłosili się najpóźniej w dniu udzielenia przybicia.

**Art. 488.** O dokonanej sprzedaży statku w postępowaniu egzekucyjnym komornik zawiadamia organ rejestrowy albo organ prowadzący rejestr statków za granicą, do którego statek był ostatnio wpisany.

### TYTUŁ XIII Przepisy kolizyjne

**Art. 489.** § 1. Prawa rzeczowe na statku wpisane w stałym rejestrze statku podlegają prawu państwa tego rejestru.

§ 2. Do przywilejów na statku i na ładunku stosuje się prawo państwa, w którym dochodzone jest przed sądem roszczenie o zaspokojenie wierzytelności zabezpieczonej przywilejem.

**Art. 490.** Jeżeli właściwość prawa zależy od miejsca zdarzenia, to za miejsce zdarzenia, które nastąpiło na statku morskim znajdującym się poza terytorium państwa nadbrzeżnego, uważa się państwo jego bandery.

**Art. 491.** § 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. 492.** Ustawa wchodzi w życie w terminie i na zasadach określonych ustawą – Przepisy wprowadzające ustawę – Kodeks morski.

## Załącznik do ustawy z dnia ..... 2018 r. – Kodeks morski

## I. OPŁATY ZA ZATWIERDZENIE NAZWY STATKU

1. Za zatwierdzenie, zmianę lub wykreślenie nazwy statku lub morskiego urzędu pływającego – 50 PLN
2. Za zatwierdzenie, zmianę lub wykreślenie nazwy statku naukowo-badawczego, sportowego lub rekreacyjnego – 25 PLN

## II. OPŁATY ZA POMIAR STATKU I WYDANIE LUB POTWIERDZENIE ŚWIADECTWA POMIAROWEGO

1. Za pomiar statku, obliczenia i wystawienie świadectwa pomiarowego statku, którego pojemność brutto (GT) oblicza się zgodnie z postanowieniami Konwencji o pomierzaniu:
  - 1.1. Statki o pojemności brutto (GT) do 100 jednostek – 5500 PLN
  - 1.2. Statki o pojemności brutto (GT) od 101 do 200 jednostek – 8000 PLN
  - 1.3. Statki o pojemności brutto (GT) od 201 do 500 jednostek – 10500 PLN
  - 1.4. Statki o pojemności brutto (GT) od 501 do 1000 jednostek – 21000 PLN
  - 1.5. Statki o pojemności brutto (GT) od 1001 do 2000 jednostek – 42000 PLN
  - 1.6. Statki o pojemności brutto (GT) od 2001 do 3500 jednostek – 60000 PLN
  - 1.7. Statki o pojemności brutto (GT) od 3501 do 5000 jednostek – 67500 PLN
  - 1.8. Statki o pojemności brutto (GT) co najmniej 5001 jednostek – 67500 PLN
2. Za pomiar i obliczenia zgodne z Konwencją o pomierzaniu bez wystawiania świadectwa pomiarowego pobiera się 80 % opłaty określonej w pkt 1.
3. Za pomiar i wystawienie świadectwa pomiarowego zgodne z Konwencją o pomierzaniu dla statku seryjnego ze zmianą pojemności pod pokładem górnym pobiera się 70 % opłaty określonej w pkt 1.
4. Za pomiar i wystawienie świadectwa pomiarowego zgodne z Konwencją o pomierzaniu dla statku seryjnego bez zmiany pojemności pod pokładem górnym pobiera się 40 % opłaty określonej w pkt 1.
5. Za pomiar, obliczenia i wystawienie świadectwa pomiarowego statków niepodlegających Konwencji o pomierzaniu, pomierzonych zgodnie z przepisami, o których mowa w art. 73 pkt 2 Kodeksu morskiego – 3500 PLN
6. Za wystawienie Międzynarodowego świadectwa pomiarowego na podstawie poprzednio wystawionego świadectwa i bez dodatkowych przeliczeń pobiera się 15 % opłaty określonej w pkt 1.
7. Za wystawienie duplikatu, wyciągu lub odpisu świadectwa pomiarowego – 350 PLN; nie pobiera się opłaty za wystawienie odpisów dokumentów po-

miarowych sporządzonych na żądanie izb morskich lub innych organów państwowych.

8. Za sporządzenie dodatkowej kopii świadectwa pomiarowego – 175 PLN
9. Za przeprowadzenie kontroli pomiarów statku – 675 PLN za każdą godzinę trwania kontroli.

### III. OPŁATY ZA LEGALIZACJĘ DOKUMENTÓW

1. Za zalegalizowanie dziennika pokładowego lub innego dokumentu podlegającego legalizacji – 50 PLN
2. Zwalnia się z opłaty za legalizację dziennika pokładowego lub innego dokumentu podlegającego legalizacji statki pełniące specjalną służbę państwową.

### IV. OPŁATY ZA PRZYJĘCIE PROTESTU MORSKIEGO

1. Za przyjęcie protestu morskiego – 1 250 PLN.

### V. OPŁATY ZA WYDANIE CERTYFIKATU ZABEZPIECZENIA FINANSOWEGO

1. Certyfikat zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera:
  - 1.1. Za wydanie certyfikatu – 150 PLN
  - 1.2. Za poświadczenie certyfikatu – 100 PLN
2. Certyfikat zabezpieczenia finansowego obejmującego koszty lokalizacji, oznakowania oraz usunięcia wraku – 150 PLN
3. Certyfikat zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejem bunkrowym:
  - 3.1. Za wydanie certyfikatu – 150 PLN
  - 3.2. Za poświadczenie certyfikatu – 100 PLN
4. Certyfikat zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejem przewożonym luzem:
  - 4.1. Za wydanie certyfikatu – 150 PLN
  - 4.2. Za poświadczenie certyfikatu – 100 PLN

## VI. MAKSYMALNA WYSOKOŚĆ OPŁAT ZA HOLOWANIE OBOWIĄZKOWE

1. Za obowiązkowe holowanie statku przez 1 holownik lub asystę 1 holownika maksymalna opłata – liczona od objętości statku (V) wyrażonej w m<sup>3</sup>:
  - 1.1. Statki o objętości do 20000 m<sup>3</sup> – 140 euro + 0,40 euro za każde rozpoczęte 10 m<sup>3</sup>.
  - 1.2. Statki o objętości 20001 – 75000 m<sup>3</sup> – 940 euro + 0,30 euro za każde rozpoczęte 10 m<sup>3</sup> nadwyżki ponad 20000 m<sup>3</sup>.
  - 1.3. Statki o objętości 75001 – 150000 m<sup>3</sup> – 2590 euro + 0,12 euro za każde rozpoczęte 10 m<sup>3</sup> nadwyżki ponad 75000 m<sup>3</sup>.
  - 1.4. Statki o objętości 150001 – 300000 m<sup>3</sup> – 3940 euro + 0,03 euro za każde rozpoczęte 10 m<sup>3</sup> nadwyżki ponad 150000 m<sup>3</sup>.
  - 1.5. Statki o objętości powyżej 300001 m<sup>3</sup> – 4240 euro + 0,02 euro za każde rozpoczęte 10 m<sup>3</sup> nadwyżki ponad 300000 m<sup>3</sup>.
2. Wysokość opłaty określonej w pkt 1 może być podwyższona, nie więcej niż o 60%, w przypadku holowania w dni ustawowo wolne od pracy oraz soboty.
3. Dane niezbędne do obliczania objętości, o której mowa w pkt 1 i 2, ustala się na podstawie Międzynarodowego świadectwa pomiarowego lub certyfikatu rejestracji statku. W przypadku niemożności ustalenia danych, w ten sposób, przyjmuje się dane zawarte w księgach rejestrowych brytyjskiej instytucji klasyfikacyjnej, publikowane w Lloyd's Register of Ships lub oblicza według wzoru:
$$V = L \times B \times T$$
gdzie:
  - V – objętość statku lub zespołu holowniczego, wyrażona w metrach sześciennych,
  - L – długość całkowita statku lub zespołu holowniczego, wyrażona w metrach i centymetrach,
  - B – szerokość maksymalna statku lub zespołu holowniczego, wyrażona w metrach i centymetrach,
  - T – maksymalne zanurzenie statku lub zespołu holowniczego, do letniej linii ładunkowej, wyrażone w metrach i centymetrach.
4. Wysokość opłaty za usługę holowniczą jest ustalana w euro i przeliczana na walutę płatności, zgodnie z Tabelą Kursów Narodowego Banku Polskiego, według kursu średniego obowiązującego w dniu zakończenia usługi holowniczej.

## VII. MAKSYMALNA WYSOKOŚĆ OPŁAT ZA PILOTAŻ OBOWIĄZKOWY

1. Za obowiązkowy pilotaż statku w obszarach innych niż wymienione w pkt 2 maksymalna opłata – liczona od objętości statku (V) wyrażonej w m<sup>3</sup> – wynosi:
  - 1.1. Statki o objętości do 20000 m<sup>3</sup> – 360 euro + 0,60 euro za każde rozpoczęte 10 m<sup>3</sup>.
  - 1.2. Statki o objętości 20001 – 75000 m<sup>3</sup> – 1560 euro + 0,55 euro za każde rozpoczęte 10 m<sup>3</sup> nadwyżki ponad 20.000 m<sup>3</sup>.
  - 1.3. Statki o objętości 75001 – 150000 m<sup>3</sup> – 4585 euro + 0,19 euro za każde rozpoczęte 10 m<sup>3</sup> nadwyżki ponad 75000 m<sup>3</sup>.
  - 1.4. Statki o objętości 150001 – 300000 m<sup>3</sup> – 6010 euro + 0,05 euro za każde rozpoczęte 10 m<sup>3</sup> nadwyżki ponad 150000 m<sup>3</sup>.
  - 1.5. Statki o objętości powyżej 300001 m<sup>3</sup> – 6760 euro + 0,03 euro za każde rozpoczęte 10 m<sup>3</sup> nadwyżki ponad 300000 m<sup>3</sup>.
2. Za obowiązkowy pilotaż statku wykonywany pomiędzy redą lub portem Świnoujście, a portami Szczecin, Police, Stepnica, Trzebież oraz na Zalewie Szczecińskim do i od granicy z Republiką Federalną Niemiec maksymalna opłata – liczona od objętości statku (V) wyrażonej w m<sup>3</sup> – wynosi:
  - 2.1. Statki o objętości do 20000 m<sup>3</sup> – 585 euro + 1,26 euro za każdy rozpoczęty m<sup>3</sup> nadwyżki.
  - 2.2. Statki o objętości 20001 m<sup>3</sup> – 75000 m<sup>3</sup> – 3105 euro + 0,95 euro za każde rozpoczęte 10 m<sup>3</sup> nadwyżki ponad 75.000 m<sup>3</sup>.
  - 2.3. Statki o objętości 75001 – 150000 m<sup>3</sup> – 8330 euro + 0,30 euro za każde rozpoczęte 10 m<sup>3</sup> nadwyżki ponad 150000 m<sup>3</sup>.
  - 2.4. Statki o objętości 150001 – 300000 m<sup>3</sup> – 12830 euro + 0,08 euro za każde rozpoczęte 10 m<sup>3</sup> nadwyżki ponad 150000 m<sup>3</sup>.
  - 2.5. Statki o objętości powyżej 300001 m<sup>3</sup> – 14030 euro + 0,04 euro za każde rozpoczęte 10 m<sup>3</sup> nadwyżki ponad 300000 m<sup>3</sup>.

3. Dane niezbędne do obliczania objętości, o której mowa w pkt 1 i 2, ustala się na podstawie Międzynarodowego świadectwa pomiarowego lub certyfikatu rejestracji. W przypadku niemożności ustalenia danych, w ten sposób, przyjmuje się dane zawarte w księgach rejestrowych brytyjskiej instytucji klasyfikacyjnej, publikowane w Lloyd's Register of Ships lub oblicza je według wzoru:

$$V = L \times B \times T$$

gdzie:

V – objętość statku lub zespołu holowniczego, wyrażona w metrach sześciennych,

L – długość całkowita statku lub zespołu holowniczego, wyrażona w metrach i centymetrach,

- B – szerokość maksymalna statku lub zespołu holowniczego, wyrażona w metrach i centymetrach,
- T – maksymalne zanurzenie statku lub zespołu holowniczego, do letniej linii ładunkowej, wyrażone w metrach i centymetrach.
4. Wysokość opłaty za usługę pilotową jest ustalana w euro i przeliczana na walutę płatności, zgodnie z Tabelą Kursów Narodowego Banku Polskiego, według kursu średniego obowiązującego w dniu zakończenia usługi pilotowej.

### VIII. OPŁATY REJESTROWE

1. Za przyjęcie zgłoszenia lub wniosku wszczynającego postępowanie albo samodzielnią część postępowania rejestrowego, jeżeli zgłoszenie lub wnioski nie podlega opłacie stosunkowej, a także od przyjęcie wniosku o wykreślenie statku z rejestru stałego, wniosku o wykreślenie z tego rejestru hipoteki morskiej oraz zgłoszenia lub wniosku o wpis do rejestru ograniczenia w rozporządzeniu statkiem – 50 PLN
2. Opłatę określoną w pkt 2 pobiera się również od złożonych środków odwoławczych, z wyjątkiem tych, które dotyczą wymiaru opłaty.
3. Za przyjęcie zgłoszenia lub wniosku o wpis do rejestru statków morskich – księga rejestru stałego statków i księga morskich urządzeń pływających:
  - 3.1. Statku lub morskiego lub morskiego urządzenia pływającego o pojemności brutto (GT) powyżej 1000 jednostek pobiera się opłatę stosunkową w wysokości 0,2% ich wartości.
  - 3.2. Statku lub morskiego urządzenia pływającego o pojemności brutto (GT) poniżej 1000 jednostek pobiera się opłatę stosunkową w wysokości 0,1 % ich wartości.
4. Za przyjęcie zgłoszenia lub wniosku o wpis do rejestru statków morskich – księga rejestru tymczasowego statków i księga morskich urządzeń pływających część B opłata wynosi 1/20 opłaty określonej w pkt 4 za każdy rok przyznanej statkowi czasowej polskiej przynależności; w przypadku czasowej przynależności krótszej niż rok pobiera się opłatę w wysokości 1/12 opłaty rocznej za każdy rozpoczęty miesiąc, nie mniej niż 50 PLN.
5. Za przyjęcie wniosku o wpis statku do rejestru statków morskich – księga statków w budowie:
  - 5.1. Część A – pobiera się opłatę stosunkową w wysokości 0,1% wartości wynagrodzenia uzgodnionego w umowie o budowę statku; uiszczoną opłatę zalicza się na poczet odpowiedniej opłaty należnej od przyjęcia zgłoszenia lub wniosku o wpis statku do rejestru stałego.
  - 5.2. Część B – pobiera się opłatę stałą w wysokości – 50 PLN

6. Za przyjęcie zgłoszenia lub wniosku o wpis hipoteki morskiej do: księgi rejestru stałego statków, księgi morskich urządzeń pływających oraz księgi statków w budowie, a także wniosku o jego przeniesienie pobiera się opłatę stosunkową w wysokości 0,01% wartości hipoteki morskiej, lecz nie mniej niż 50 PLN
7. Za przyjęcie zgłoszenia lub wniosku o wpis hipoteki morskiej do: księgi rejestru stałego statków, księgi morskich urządzeń pływających oraz księgi statków w budowie, a także wniosku o jego przeniesienie pobiera się opłatę stosunkową w wysokości 0,01% wartości hipoteki morskiej, lecz nie mniej niż 50 PLN
8. Za przyjęcie zgłoszenia lub wniosku o wpis ograniczeń w rozporządzaniu statkiem lub morskim urządzeniem pływającym do: księgi rejestru stałego statków, księgi morskich urządzeń pływających oraz do księgi statków w budowie pobiera się opłatę stałą w wysokości – 200 PLN
9. Za wydanie świadectwa o banderze pobiera się opłatę w wysokości:
  - 9.1. Dla statku handlowego, w tym jachtu komercyjnego – 400 PLN
  - 9.2. Dla statku naukowo-badawczego, sportowego lub rekreacyjnego – 200 PLN
  - 9.3. Dla morskiego urządzenia pływającego – 400 PLN
  - 9.4. Dla statków innych, niż wymienione w pkt 9.1-9.3 – 50 PLN
10. Za wydanie odpisu lub duplikatu dokumentu rejestracyjnego wymienionego w pkt 1 – 50 PLN
11. Za dokonanie wpisu zmiany danych wpisanych do rejestru statków morskich oraz za wykreślenie statku lub morskiego urządzenia pływającego z rejestru statków morskich – 250 PLN
12. Za wymianę dokumentu rejestracyjnego określonego w pkt 1 – 500 PLN
13. Za wydanie odpisu i wyciągu z księgi rejestrowej przez Ewidencję i Informację Rejestrową od wniosku o wydanie zaświadczenia w przedmiocie wpisu pobiera się opłatę kancelaryjną w wysokości – 25 PLN
14. Opłata kancelaryjna:
  - 14.1. Za jedną stronicę wydanego dokumentu sporządzonego w języku polskim – 5 PLN; jeżeli dla dokumentu nie ma ustalonego formularza, 25 wierszy tekstu liczy się za stronicę; każdą rozpoczętą stronicę liczy się za całą.
  - 14.2. Za jedną stronicę wydanego dokumentu sporządzonego w języku obcym lub który zawiera tabelę – 10 PLN.



# UZASADNIENIE PROJEKTU USTAWY KODEKS MORSKI PRZYGOTOWANEGO PRZEZ KOMISJĘ KODYFIKACYJNĄ PRAWA MORSKIEGO

## I. Aktualny stan prawny

Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski poddana była w okresie siedemnastu lat obowiązywania kilkukrotnym nowelizacjom. Pierwszy tekst jednolity ustawy ogłoszono w 2009 r. (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689), następny w 2013 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 758). W 2013 r. i w 2014 r. Kodeks morski zmieniano dwukrotnie (Dz. U. z 2013 r. poz. 1014 oraz z 2014 r. poz. 1554). Ostatni tekst jednolity Kodeksu ogłoszony został w styczniu 2016 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 66).

Kodeks morski to podstawowy akt prawny regulujący stosunki cywilnoprawne związane z żeglugą morską. W kwestiach w nim nieuregulowanych stosuje się przepisy prawa cywilnego. Zagadnienia publicznoprawne objęte są regulacją odrębnych ustaw.

## II. Potrzeba i cel wprowadzenia projektowanych rozwiązań

Jak wskazano w założeniach do nowego Kodeksu morskiego, opracowanych przez Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego (KKPM) w 2012 r., Kodeks morski z 2001 r. stanowił zwieńczenie wieloletnich prac nad reformą ustawodawstwa morskiego, podyktowanych z jednej strony względami przekształceń ustrojowych, z drugiej zaś potrzebą dostosowania jego przepisów do obowiązujących Polskę umów międzynarodowych.

Dynamiczne zmiany, jakim poddawane jest prawo morskie na płaszczyźnie legislacji międzynarodowej, jak też w ramach ustawodawstwa Unii Europejskiej, pociągają za sobą konieczność odpowiedniego dostosowywania do tych zmian przepisów prawa wewnętrznego. Pomimo licznych nowelizacji Kodeksu

morskiego dokonanych w okresie niemal siedemnastoletniego obowiązywania tej ustawy materia kodeksowa wymaga uporządkowania i dalszej aktualizacji.

Od chwili wejścia w życie Kodeksu morskiego wprowadzono szereg istotnych zmian w przepisach prawa cywilnego oraz istotnych dla stosunków prawnych z zakresu żeglugi morskiej zmian w zakresie prawa prywatnego międzynarodowego. Ponadto, przyjęte w ostatnich latach na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) konwencje, których ratyfikację przez Polskę należy przewidywać, nie tylko w kontekście polskich interesów żeglugowych, ale także zobowiązań wynikających z prawa Unii Europejskiej, wymagają ich systemowego uwzględnienia w nowym Kodeksie morskim.

Pierwsza wersja projektu przygotowanego przez KKPM, złożona ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej w lipcu 2015 r., przewidywała następujące założenia:

- 1) Kodeks morski powinien pozostać kodeksem żeglugowym;
- 2) zagadnienia publicznoprawne pozostają co do zasady uregulowane w odrębnych ustawach;
- 3) Kodeks morski ze względu na rangę ustawową pozostaje podstawowym aktem prawa morskiego i zmiany w nim dokonywane powinny ten jego charakter uwzględniać;
- 4) przyjmuje się nową stratyfikację materii normatywnej.

Przyjęta przez KKPM w kwietniu 2018 r. wersja końcowa projektu Kodeksu morskiego zawiera nieco inną niż przyjęta w założeniach z 2012 r. stratyfikację tego aktu prawnego. Modyfikacja ta wynika z przyjęcia nowej systematyki Kodeksu wprowadzonej ze względu na znaczące w wielu przypadkach zmiany i w celu zapewnienia większej spójności i zachowania wewnętrznej logiki Kodeksu w wersji uwzględniającej nowe propozycje. Wprowadzono także daleko idące zmiany w zakresie rejestracji statków morskich, praw rzeczowych na statku oraz egzekucji ze statku.

Proponowane w obecnym projekcie przepisy zawierają także propozycję wprowadzenia do polskiego porządku prawnego Międzynarodowej konwencji w sprawie usuwania wraków, z 2007 r. oraz Protokołu z 2002 r. do konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, sporządzonej dnia 13 grudnia 1974 r.

### III. Zakres proponowanych rozwiązań

W celu systematyzacji przepisów ustawy proponowane przepisy projektu nowego Kodeksu morskiego zostały, zgodnie z zasadami techniki prawodawczej, zgrupowane w trzynaście tytułów.

#### **Tytuł I**

#### **PRZEPISY OGÓLNE**

#### **Tytuł II**

#### **STATEK MORSKI**

**Dział I.** Polska przynależność statku

**Dział II.** Rejestr statków morskich

Rozdział I. Przepisy ogólne

Rozdział II. Ustrój ksiąg rejestrowych

Rozdział III. Postępowanie rejestrowe

**Dział III.** Pomiar statku

**Dział IV.** Dokumenty statku

#### **Tytuł III**

#### **PRAWA RZECZOWE**

**Dział I.** Własność statku

**Dział II.** Hipoteka morska

**Dział III.** Przywileje na statku

#### **Tytuł IV**

#### **ARMATOR**

#### **Tytuł V**

#### **KAPITAN STATKU**

**Dział I.** Przepisy ogólne

**Dział II.** Obowiązki kapitana statku

**Dział III.** Uprawnienia kapitana statku

**Dział IV.** Publiczne funkcje kapitana statku

#### **Tytuł VI**

#### **UMOWY**

**Dział I** Przewóz ładunku

**Rozdział 1.** Przepisy ogólne

**Rozdział 2.** Załadowanie na statek

**Rozdział 3.** Konosament

**Rozdział 4.** Wykonanie przewozu

**Rozdział 5.** Wyładowanie i odbiór ładunku

**Rozdział 6.** Należności przewoźnika

**Rozdział 7.** Przywileje na ładunku

**Rozdział 8.** Wygaśnięcie umowy**Rozdział 9.** Odpowiedzialność przewoźnika**Dział II.** Przewóz pasażerów**Dział III.** Korzystanie ze statku**Rozdział 1.** Czarter na czas**Rozdział 2.** Czarter bareboat**Rozdział 3.** Slot czarter**Dział IV.** Agent morski**Dział V.** Makler morski**Dział VI.** Holowanie**Dział VII.** Pilotaż**Tytuł VII****RATOWNICTWO MORSKIE, AWARIA WSPÓLNA,  
ZDERZENIA STATKÓW, MIENIE ZATOPIONE, ZNALEZIONE  
LUB PORZUCONE, USUWANIE WRAKÓW****Dział I.** Ratownictwo morskie**Dział II.** Awaria wspólna**Dział III.** Zderzenie statków**Dział IV.** Mienie zatopione, znalezione lub porzucone,  
usuwanie wraków**Rozdział I.** Mienie zatopione, znalezione lub porzucone**Rozdział II.** Usuwanie wraków**Tytuł VIII****OGRANICZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA ROSZCZENIA MORSKIE  
I ZABEZPIECZENIE FINANSOWE ARMATORÓW  
Z TYTUŁU ROSZCZEŃ MORSKICH****Tytuł IX****ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SZKODY SPOWODOWANE  
ZANIECZYSZCZENIEM MORZA****Dział I.** Zanieczyszczenia różne**Dział II.** Zanieczyszczenia olejami bunkrowymi**Dział III.** Zanieczyszczenia ze statków przewożących oleje**Dział IV.** Międzynarodowy Fundusz Odszkodowań za Szkody  
Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami**Dział V.** Międzynarodowy Dodatkowy Fundusz Odszkodowań  
za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami**Tytuł X****UBEZPIECZENIE MORSKIE****Dział I** Umowa ubezpieczenia morskiego**Rozdział 1.** Przepisy ogólne

- Rozdział 2.** Wartość ubezpieczenia i suma ubezpieczenia
- Rozdział 3.** Oświadczenia przy zawieraniu umów ubezpieczenia
- Rozdział 4.** Przeniesienie praw z umowy ubezpieczenia
- Rozdział 5.** Ubezpieczenie generalne
- Dział II** Wykonanie umowy ubezpieczenia
  - Rozdział 1.** Obowiązki ubezpieczającego
  - Rozdział 2.** Odpowiedzialność ubezpieczyciela
  - Rozdział 3.** Abandon przedmiotu ubezpieczenia
  - Rozdział 4.** Płatność odszkodowania ubezpieczeniowego

## **Tytuł XI**

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

- Dział I.** Postępowanie w sprawach o ustanowienie i podział funduszu ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie
- Dział II.** Postępowanie w sprawach roszczeń i ograniczenia odpowiedzialności z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki
- Dział III.** Doręczanie pism i zawiadomień

## **Tytuł XII**

### **ARESZT I EGZEKUCJA ZE STATKU MORSKIEGO**

- Dział I.** Areszt statku morskiego
- Dział II.** Egzekucja ze statku oraz statku w budowie

## **Tytuł XIII**

### **PRZEPISY KOLIZYJNE**

#### **Tytuł I. Przepisy ogólne**

Zakres unormowań objętych projektowaną częścią ogólną ograniczono do przepisów ogólnych, dostosowując się do prywatnoprawnej regulacji Kodeksu morskiego, zamieszczając jednocześnie wskazanie poddania publicznoprawnych dziedzin obrotu morskiego odrębnym przepisom. Wobec ścisłego powiązania prawa wewnętrznego z morską legislacją międzynarodową w części ogólnej projektu przywołano konwencje i akty prawa ponadnarodowego, których unormowania zostają w większości, niemal w całości, transponowane do Kodeksu morskiego. Upraszcza to także odesłania do tych aktów prawnych przy regulacji poszczególnych zagadnień merytorycznych, przy uwzględnieniu mocy wiążącej aktów zmieniających te konwencje. W konsekwencji zamieszczono przepis odnoszący się do

procedury *tacit acceptance* (art. 5). Uznano za celowe wprowadzenie dyrektywy interpretacyjnej nakazującej uwzględnianie, przy stosowaniu przepisów opartych na unormowaniach ponadnarodowych i międzynarodowych, potrzeby dążenia do zachowania jednolitości prawa morskiego w skali międzynarodowej. W słowniczku ustawy wyjaśniono pojęcia: port macierzysty, zabezpieczenie finansowe i specjalne prawo ciągnięcia (ang. *Special Drawing Right – SDR*). Dla celów wykładni umów uzupełniono wymogi wynikające z Kodeksu cywilnego przez uwzględnienie praktyki przyjętej między stronami umowy. Podkreślono także – zgodnie z zasadami kontraktów w handlu międzynarodowym – znaczenie międzynarodowych zwyczajów, jak też wzorców umów należących do *lex mercatoria* w handlu morskim. Zachowano możliwość umownego przedłużania terminów przedawnienia roszczeń, dopuszczając jego ponawianie, i zastrzegając dla odnośnego oświadczenia woli formę dokumentową. Mając na uwadze względy bezpieczeństwa obrotu, w ślad za orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) określono przesłanki konosamentowych klauzul jurysdykcyjnych i arbitrażowych wobec osób trzecich. Uznano za zasadne wprowadzenie w części ogólnej unormowań dotyczących immunitetu statków państwowych, zgodnych z unormowaniami konwencyjnymi. Dla zapewnienia wykonania konwencji o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego nałożono na uczestników obrotu morskiego obowiązek współpracy z organami administracji publicznej.

Rozszerzający się zakres eksploatacji w środowisku morskim urządzeń o różnym charakterze i związana z tym problematyka prawna zadecydowały o wyodrębnieniu obok statku morskiego także morskiego urządzenia pływającego, które poza wprowadzonymi w projekcie Kodeksu przepisami szczególnymi, poddano reżimowi prawnemu statku morskiego. W obecnie obowiązującej definicji statku morskiego zastąpiono dotychczasowy spójnik „lub” spójnikiem „i” dla oddzielenia statków morskich od innych urządzeń pływających, które są używane w środowisku morskim, choć co do zasady nie są przeznaczone do żeglugi. Kodeks morski, zgodnie z projektem, zachowuje swoje zastosowanie przede wszystkim do morskich statków handlowych, zaś pozostałe rodzaje statków podlegają przepisom tego Kodeksu we wskazanym, ograniczonym zakresie. Pojawiła się również konieczność zrewidowania definicji niektórych rodzajów statków morskich.

## Tytuł II. Statek morski

Tytuł drugi projektu Kodeksu morskiego został podzielony na cztery odrębne działy.

### Dział I. Polska przynależność statku

W zakresie przepisów dotyczących polskiej przynależności statku wprowadzono znaczące zmiany w stosunku do obecnie obowiązującego Kodeksu morskiego. Zachowano podział na stałą i czasową przynależność państwową statku. Zmianie uległy jednak przepisy określające kryteria uzyskiwania obu kategorii polskiej przynależności. Poza dotychczasowymi przesłankami pozwalającymi na uzyskanie polskiej przynależności przez łącznik własności lub eksploatacji statku, wprowadzony został także łącznik zarządzania statkiem w zakresie co najmniej gestii załogowej i technicznej. Zniesiono wymóg posiadania siedziby lub miejsca zamieszkania jako przesłanek uzyskania polskiej przynależności, uznając je, po pierwsze za niezgodne z prawem Unii Europejskiej (UE), po drugie, za zbyt restrykcyjnie ograniczające możliwość poszerzenia polskiej floty. Po przeprowadzeniu analizy orzecznictwa TSUE uznano, że konieczne jest także zapewnienie możliwości uzyskania polskiej przynależności dla statków będących własnością lub eksploatowanych przez podmioty pochodzące z UE i nie prowadzące działalności gospodarczej. W tym zakresie za najtrafniejsze rozwiązanie uznano wprowadzenie przesłanki pełnomocnika mającego miejsce zamieszkania, siedzibę lub odział na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Dookreślono także zakres pełnomocnictwa wymaganego dla rejestracji statku w Polsce. Zmiana ta jest konieczna w świetle uprawnień wynikających z prawa UE dla obywateli państw członkowskich. Wskazano także skutki wygaśnięcia łączników określonych jako kryteria uzyskania polskiej przynależności przez statek eksploatowany przez podmioty zagraniczne. W efekcie rozszerzenia możliwości uzyskania polskiej przynależności statku będącego własnością lub eksploatowanego przez podmioty nie mające siedziby ani miejsca zamieszkania w Polsce, uzupełniono także projekt o przepisy określające zakres stosowania polskiej jurysdykcji w stosunku do takich statków.

Ponadto doprecyzowano kwestie wytycznych, które powinny znaleźć się w delegacji ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do określania zakresu statków zwolnionych z obowiązku podnoszenia polskiej bandery. Wprowadzono także rozróżnienie statku w budowie od statku budowanego, remontowego lub modernizowanego, co podyktowane jest odmiennym charakterem prawnym tych pojęć.

Zmodyfikowane zostały także przepisy dotyczące kabotażu, przez wyłączenie pewnych kategorii statków mających przynależność państw członkowskich UE spod zakresu stosowania rozporządzenia 3577/92 dotyczącego zasady świadczenia

usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich<sup>1</sup>. Celem tego wyłączenia jest zwiększenie możliwości konkurencyjności polskich armatorów z armatorami z pozostałych państw członkowskich UE w zakresie objętym postanowieniami rozporządzenia kabotażowego.

Proponowane zmiany systemowo obejmują obie kategorie przynależności statków (stałą i czasową), gwarantując ich zgodność z prawem UE oraz maksymalizując korzyści dla polskich armatorów, w ramach możliwości wynikających z konieczności poszanowania prawa UE.

## Dział II. Rejestr statków morskich

Postanowienia objęte regulacjami działu drugiego, nakładając na właścicieli statków obowiązek wpisu do rejestru stałego zastrzegają, że wpis statku stanowiącego polską własność do rejestru statków morskich (uprzednio rejestru okrętowego stałego) pozostaje obligatoryjny jedynie w sytuacji, gdy statek nie został wpisany do innego rejestru za granicą (art. 36 § 2). Zasada ta doznaje ograniczenia w stosunku do statków stanowiących własność Skarbu Państwa, dla których przewidziano bezwzględny wymóg wpisu do rejestru stałego w Polsce z zastrzeżeniami wynikającymi z art. 38 § 4.

W tym też zakresie, normując krąg osób legitymowanych do wystąpienia z wnioskiem o wpis statku oraz statku w budowie do rejestru statków morskich (art. 37), projekt wskazuje jako organ rejestrowy izbę morską właściwą dla portu macierzystego statku bądź portu morskiego wskazanego przez właściciela (art. 38). Odstępując tym samym od dotychczasowych regulacji (pozwalających na zarejestrowanie niektórych rodzajów statków w urzędzie morskim lub Polskim Związku Żeglarskim) ujednolicono system rejestracji, powierzając rzeczne obowiązki wyłącznie jednemu organowi.

Projekt ustawy zakłada, że rejestr statków morskich składać się będzie z czterech ksiąg rejestrowych tj. księgi rejestru stałego, księgi rejestru tymczasowego, księgi rejestru statków w budowie oraz księgi rejestru morskich urządzeń pływających (art. 40). W dobie postępującej elektronizacji uznano za celowe otwarcie Kodeksu morskiego na możliwość prowadzenia go także w systemie teleinformatycznym (art. 41 i nast.). Wprowadzenie systemu teleinformatycznego jest fakultatywne. Jest on wzorowany na teleinformatycznym systemie ksiąg wieczystych, jednak nie przewiduje się możliwości uzyskiwania wydruków posiadających moc dokumentu. System teleinformatyczny ksiąg rejestrowych umożliwiać będzie natomiast przeglądanie ksiąg za pomocą numeru księgi rejestrowej oraz składanie wniosków o wydanie dokumentów.

<sup>1</sup> Dz. Urz. L 364 z 12.12.1992, s. 7.



Zważywszy na zróżnicowanie poszczególnych rodzajów statków, jak i okoliczności warunkujące złożenie wniosku o wpis, w poszczególnych księgach rejestrowych wyodrębniono części „A” i „B”, w których: w księdze rejestru stałego i tymczasowego wpisywane będą odpowiednio statki oraz jachty morskie o długości do 24 m, w księdze rejestru statków w budowie – statki w budowie i statki udające się w próby morskie, zaś w księdze urządzeń pływających – urządzenia, które uzyskały stałą lub czasową polską przynależność (art. 46-47). Przewidziano równocześnie zakres danych wymaganych dla dokonania poszczególnych wpisów (art. 51-52). Określono również zasady przechowywania ksiąg rejestrowych, sposób dostępu do nich (możliwość przeglądania), jak i uzyskiwania odpisów i wyciągów (art. 49-50).

Normując tryb postępowania rejestrowego, projekt wskazuje w szczególności osoby legitymowane do złożenia wniosku o wpis lub zgłoszenia, następstwa zaniechana przedmiotowych czynności, zasady dokonywania i skuteczność wpisów (w tym wobec osób trzecich) jak i dokumenty jakie powinien otrzymać statek z chwilą wpisu do rejestru oraz zasady ich zwrotu (art 52- 58), a ponadto podstawy warunkujące wykreślenie statku z rejestru (art. 59 i nast.). W odniesieniu do przywołanych wyżej kwestii szczegółowe rozwiązania w tym zakresie powierzone zostały ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej (delegacja ustawowa z art. 62).

### Dział III. Pomiar statku

Przepisy dotyczące pomiaru statku w projekcie nowego Kodeksu morskiego zostały zmienione w niewielkim zakresie w stosunku do Kodeksu z 2001 r. W definicji pomiaru statku wprowadzono uszczegóławiające skróty (GT) i (NT) określające pojemność brutto i pojemność netto statku, zgodnie z oznaczeniami wynikającymi z Konwencji o pomierzaniu. Do uprawnienia przysługującego armatorowi do pomiaru statku dodane zostało takie samo uprawnienie dla zarządzającego statkiem. Zmiana ta jest konsekwencją dołączenia zarządzającego statkiem do grupy podmiotów uprawnionych do występowania do właściwego organu rejestrowego o wpisanie statku do rejestru statków morskich i uzyskanie przez statek niestanowiący polskiej własności polskiej przynależności, z którą, z kolei, związany jest obowiązek pomiarowy. Ponadto, przepisy działu trzeciego wprowadziły skonkretyzowane upoważnienie dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do upoważniania uznanych organizacji (instytucji klasyfikacyjnych) do wykonywania zadań organu pomiarowego, którym ustawowo jest dyrektor urzędu morskiego.

#### Dział IV. Dokumenty statku

Przepisy działu czwartego tytułu drugiego projektu Kodeksu morskiego w stosunku do obowiązujących przepisów Kodeksu morskiego z 2001 r. zostały poddane jedynie niewielkiej korekcie. Dotyczy ona przepisu odnoszącego się do odpowiedzialności kapitana statku za kompletność i aktualność dokumentów oraz prawidłowość wpisów w dziennikach. W związku z wprowadzeniem do projektu Kodeksu morskiego nowego pojęcia, tzn. „morskiego urzędnika pływającego”, przyjęto że odpowiedzialność za nieprawidłowe wpisy w dziennikach i niekompletność lub nieaktualność dokumentów będzie obciążała kierownika takiego urzędnika.

### Tytuł III. Prawa rzeczowe

Trzeci tytuł projektu nowego Kodeksu morskiego podzielono na trzy działy.

#### Dział I. Własność statku

Przepisy określające jaki statek stanowi polską własność przesunięto do działu pierwszego tytułu drugiego projektu Kodeksu morskiego regulującego zagadnienie polskiej przynależności statku. W dziale pierwszym tytułu trzeciego projektu Kodeksu pozostawiono, w stosunku do obowiązującego Kodeksu morskiego, przepisy regulujące formę umowy o przeniesienie własności statku i udziału we własności statku.

#### Dział II. Hipoteka morska

W dziale drugim wprowadzono jako ograniczone prawo rzeczowe „hipotekę morską” zastępując uznawanie jej, jak dotychczas, za rodzaj „zastawu na statku”. W art. 79 projektu przyjęto nową definicję tej instytucji. Usunięto wymóg uzyskania zgody wierzyciela hipotecznego na przeniesienie własności statku obciążonego hipoteką na osobę zagraniczną, jako nie korespondujący z obecnym stanem prawnym, wprowadzając w zamian wymóg uzyskania takiej zgody na każde wykreślenie statku z rejestru statków morskich. Wymóg taki nie dotyczy wykreślenia statku z rejestru okrętowego, będącego następstwem sprzedaży statku przez wierzyciela hipotecznego w wykonaniu jego uprawnień do sprzedaży statku przewidzianych w art. 89 projektu (hipoteka typu „*mortgage*”).

Wprowadzono możliwość nabycia własności statku przez wierzyciela hipotecznego egzekwującego swoje prawa wynikające z umowy hipoteki typu „*mortgage*”. Uściślono, iż w przypadku hipoteki typu „*mortgage*” do wykonywania praw

przez wierzyciela hipotecznego nie stosuje się przepisów Kodeksu postępowania cywilnego o postępowaniu egzekucyjnym.

W przypadku hipoteki typu „*mortgage*” usunięto możliwość automatycznego zawieszenia prawa do wykonywania uprawnień przez wierzyciela hipotecznego przez niesienie przez właściciela statku powództwa o ustalenie, że wierzytelność nie istnieje lub nie jest wymagalna. Uprawnienie takie mogło skutecznie pozbawić wierzyciela hipotecznego możliwości realizacji jego praw przez okres czasu liczony w latach, co było zasadniczo sprzeczne z ideą i funkcją hipoteki typu „*mortgage*”. Uznając jednak potrzebę ochrony pozycji dłużnika przyznano mu w zamian prawo domagania się od wierzyciela zabezpieczenia finansowego na wypadek, gdyby egzekwowana wierzytelność nie istniała lub nie była wymagalna.

Wprowadzono przepis wzmacniający pozycję egzekwującego wierzyciela hipotecznego względem masy upadłości obejmującej majątek upadłego dłużnika, przez dodanie przepisu umożliwiającego wierzycielowi realizację jego praw pomimo ogłoszenia upadłości dłużnika – zarówno w Polsce, jak i za granicą – jeśli oświadczenie wierzyciela o zamiarze wykonanie jego uprawnień zostało złożone przed ogłoszeniem upadłości dłużnika.

Przewidziano wreszcie możliwość wydania przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej rozporządzenia regulującego zasady, miejsce, warunki, sposób i koszty związane ze sprzedażą statku obciążonego hipoteką morską typu „*mortgage*”.

### Dział III. Przywileje na statku

W dziale dotyczącym przywilejów na statku jedyna istotna zmiana dotyczy art. 92 aktualnego Kodeksu morskiego, przewidującego, iż powództwo o zaspokojenie wierzyciela z przedmiotu obciążonego przywilejem może być dochodzone tak przeciwko właścicielowi, jak i przeciwko armatorowi statku. Usunięto z projektu możliwość kierowania takiego powództwa przeciwko armatorowi. Przepis ten budził zasadnicze wątpliwości, tak co do samej jego idei i konstrukcji, jak i w szczególności w odniesieniu do możliwości jego praktycznej realizacji ze względów proceduralnych. O ile wiadomo w ciągu siedemnastu lat obowiązywania Kodeksu morskiego z 2001 r. nikt nigdy nie skorzystał z tego przepisu, gdyż był ono zasadniczo dysfunkcjonalny.

### Tytuł IV. Armator

Tytuł czwarty projektu Kodeksu morskiego składa się z ośmiu artykułów. Oprócz definicji armatora, takiej samej jak w obowiązującym Kodeksie morskim, wprowadzono przepis określający podstawowe obowiązki armatora oraz przepisy

regulujące sytuację zarządzającego statkiem, który na podstawie umowy zawartej z armatorem podjął się zarządzania statkiem. Określono kwestie odpowiedzialności zarządzającego statkiem wobec osób trzecich przy zaciąganiu zobowiązań przy wykonywaniu umowy. Ustalono wymagania co do formy umowy zawartej między armatorem a zarządzającym, przyjmując formę dokumentową.

## Tytuł V. Kapitan statku

Przepisy tytułu piątego projektu Kodeksu morskiego zgrupowane zostały podobnie jak w obowiązującym Kodeksie w czterech działach.

### Dział I. Przepisy ogólne

Dokonane zmiany w przepisach dotyczących kapitana statku wynikają zarówno z potrzeby dookreślenia niektórych ogólnych norm regulujących funkcję kapitana, jak też ze względu na zmiany wynikające z prawa międzynarodowego. Ustalone zostały wymogi, które armator powinien wziąć pod uwagę przy wyznaczaniu konkretnej osoby na stanowisko kapitana statku oraz czynniki, których zaistnienie powinno skłonić armatora do usunięcia kapitana z tego stanowiska. Wprowadzono definicję kierownictwa statku, które *ex lege* sprawuje kapitan. W ślad za wymogami wynikającymi z Konwencji SOLAS wprowadzono do projektu zasadę nadrzędności decyzji kapitana w stosunku do poleceń armatora lub czarterującego w sprawach dotyczących bezpieczeństwa lub ochrony statku oraz wymóg, aby regulacje wewnętrzne armatora wchodzące w skład systemu zarządzania bezpieczeństwem i ochrony statku nie naruszały powyższych uprawnień kapitana.

### Dział II. Obowiązki kapitana statku

W dziale dotyczącym obowiązków kapitana zaproponowano normę znajdującą zastosowanie w przypadku nieobecności kapitana na statku lub niezdolności do wykonywania przez niego obowiązków oraz uzupełnienie katalogu obowiązków kapitana o obowiązek humanitarnego traktowania osób uratowanych na morzu.

### Dział III. Uprawnienia kapitana statku

W zakresie uprawnień kapitana doprecyzowano przepis odnoszący się do zatrzymania w osobnym pomieszczeniu na statku osoby, której zachowanie stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, osób lub mienia i przekazania jej na ląd.

#### Dział IV. Publicznoprawne funkcje kapitana statku

W stosunku do obowiązujących przepisów istniejący już obowiązek kapitana dotyczący zabezpieczenia mienia po zmarłym został uzupełniony o obowiązek sporządzenia protokołu pozostawionego mienia oraz o nowy przepis wprowadzający obowiązek przyjęcia przez kapitana oświadczenia woli spadkodawcy podczas podróży morskiej, z jednoczesnym odesłaniem do właściwych przepisów regulujących sprawy spadkowe.

### Tytuł VI. Umowy

Tytuł ten ma szczególne znaczenie w zakresie cywilnoprawnych stosunków żeglugowych. Ze względu na obszerną materię regulacji został podzielony na siedem odrębnych działów.

#### Dział I. Przewóz ładunku

Najważniejszą umową regulowaną przez Kodeks morski jest umowa przewozu ładunku morzem. Obecna regulacja uwzględnia reżim międzynarodowy oparty na konwencji brukselskiej o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących konosamentów (tzw. Reguły Haga - Visby). W 2008 r. pod auspicjami UNCITRAL została uchwalona nowa konwencja o umowie przewozu ładunku morzem na całej trasie lub jej części (tzw. Reguły rotterdamskie). Nie weszła ona jak dotąd w życie, lecz pragmatyczne znaczenie niektórych z jej unormowań, przesądziło o ich uwzględnieniu w projekcie nowego Kodeksu morskiego. Proponowana regulacja, pozostając w zgodności z Regułami Haga-Visby, otwiera Kodeks morski w szczególności na elektroniczną formę dokumentów przewozowych. Utrzymano semi-imperatywny charakter unormowań odniesiony wyłącznie do umowy przewozu na podstawie konosamentu, pozostawiając w sferze swobody kontraktowej przewozy oparte na innych dokumentach niż konosament. Z uwagi na postępującą elektroniczność obrotu, dla potwierdzenia zawarcia umowy wprowadzono formę dokumentową i określono podstawy jej stosowania w miejsce formy pisemnej dla czynności określonych ustawą. W rozdziale dotyczącym konosamentu wprowadza się konosament w formie elektronicznej. Może on być uznany za funkcjonalny odpowiedniki konosamentu, jeżeli spełnione zostaną warunki sformułowane w ślad za Regułami rotterdamskimi (art. 168). Poza przepisami szczególnymi, odnoszącymi się do takiego dokumentu, generalną zasadą jest stosowanie do niego przepisów o konosamencie. Przewiduje się włączenie do przepisów Kodeksu morskiego rozwiązania z Reguł hamburskich określających skuteczność listów gwarancyjnych wobec legitymowanych posiadaczy konosamentów. Ustalono

również, w nawiązaniu do Reguł rotterdamskich brzmienie przepisów dotyczących kontroli nad ładunkiem, który to termin zdefiniowano i którym zastąpiono obecne sformułowanie Kodeksu morskiego mówiące o dysponowaniu ładunkiem. Kolejnym nowym praktycznym rozwiązaniem jest propozycja zaczerpnięta z Reguł rotterdamskich o wydaniu ładunku w braku okazania konosamentu pod warunkiem odpowiedniego zapisu w konosamencie.

Zrezygowano natomiast z przygotowanej przez KKPM regulacji umowy przewozu ładunku morzem w pełni dostosowanej do treści Reguł rotterdamskich. Projekt ten zachowa swoją aktualność w sytuacji gdy Reguły rotterdamskie wejdą w życie i zostaną przez Polskę ratyfikowane.

## Dział II. Przewóz pasażerów

W 2011 r. Rada UE wezwała państwa członkowskie do ratyfikacji do dnia 31 grudnia 2011 r. Protokołu z 2002 r. do konwencji ateńskiej sporządzonej dnia 13 grudnia 1974 r. w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu<sup>2</sup>. Projekt Kodeksu morskiego przewiduje inkorporację Konwencji ateńskiej zmienionej Protokołem z 2002 r. Ratyfikacja Protokołu prowadzić będzie do ujednoczenia regulacji prawnej przez objęcie jego reżimem przewozów pozostających dotychczas poza zastosowaniem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (Dz. U. UE L 131 z 28.05.2009, str. 24) oraz zapewnienia lepszej ochrony większej liczbie pasażerów. W wyniku ratyfikacji przewozy krajowe statkami klasy C i D objęte będą korzystnym dla poszkodowanych reżimem odpowiedzialności, jednak projekt zakłada zwolnienie ich z obowiązku finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności według wysokich limitów z Protokołu. Statki te powinny podlegać obowiązkowemu zabezpieczeniu odpowiedzialności do wysokości niższych limitów z Konwencji ateńskiej z 1974 r.

Regulacja umowy przewozu pasażera zostanie też objęta przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. U. UE L 334 z 2010, str. 1).

<sup>2</sup> Decyzja Rady z dnia 12 grudnia 2011 r. dotycząca przystąpienia Unii Europejskiej do Protokołu z 2002 r. do Konwencji ateńskiej z 1974 r. w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, w odniesieniu do jego artykułów 10 i 11, Dz.U. UE L 8, 12.1.2012, str. 13.

## Dział III. Korzystanie ze statku

Przepisy tego działu podzielone zostały na trzy rozdziały. Rozdział 1 – dotyczący czarteru na czas, rozdział 2 – wprowadzający do polskiego prawa instytucję czarteru *bareboat* oraz rozdział 3, który wprowadza nowe regulacje dotyczące jeszcze jednej, nieznannej prawu polskiemu instytucji slot czarteru (*slot charter*).

Umowa czarteru na czas została w projekcie uregulowana niemal bez zmian w stosunku do obowiązującego Kodeksu morskiego z 2001 r. Dwie wprowadzone zmiany odnoszą się do formy umowy czarteru na czas (zdecydowano o wymogu formy dokumentowej zamiast pisemnej) oraz ograniczenia okresu podczarteru do chwili zakończenia umowy czarteru głównego.

Konstrukcja nowego rozdziału 2, w którym zgrupowane są przepisy dotyczące umowy czarteru *bareboat*, która odnosi się do czarterowania statku bez załogi, oparta jest na rozwiązaniach istniejących w rozdziale 1 dotyczącym czarteru na czas. Określona została definicja umowy i jej *essentialia negotii* (art. 257) oraz główne obowiązki stron umowy, tzn. właściciela statku i czarterującego. Przewidziano możliwość podczarterowania statku, odpowiedzialność właściciela za wady ukryte statku oraz obowiązki czarterującego związane z ubezpieczeniem i naprawami statku podczas jego eksploatacji. Wzorem umowy czarteru na czas określono sposób podziału wynagrodzenia za ratownictwo w okresie trwania umowy czarteru *bareboat* oraz uprawnienia stron do jej wypowiedzenia, w przypadku gdy czas trwania umowy nie został oznaczony. Zaproponowano przepis, w którym uwzględniono sytuację, w której statek znalazł się w morzu po upływie terminu wypowiedzenia oraz rozwiązanie polegające na przedłużeniu takiego terminu do chwili przybycia statku do pierwszego portu (art. 262 § 2).

Przepisy rozdziału 3 wprowadzają nową definicję umowy slot czarteru, która dotyczy czarterowania przestrzeni ładunkowej na statku, wyjaśniając w szczególności sposób jakiego rodzaju przestrzeń ładunkowa może być wykorzystana przez czarterującego w umowie z armatorem. Projektowane przepisy określają obowiązki i uprawnienia stron umowy, w tym dotyczące przewozu ładunku, wzorując się w pewnej mierze również na rozwiązaniach z umowy czarteru na czas, do której też następuje odesłanie w swoim przepisie tego rozdziału.

Zarówno w przypadku czarteru *bareboat* jak i slot czarteru zdecydowano o wprowadzeniu do projektu ustawy oryginalnych, angielskich nazw tych umów ze względu na brak ich polskich odpowiedników oraz długoletnie funkcjonowanie tych nazw w polskiej doktrynie prawa morskiego i międzynarodowym obrocie morskim. Podobne rozwiązania funkcjonują w prawie niemieckim i ustawodawstwach innych państw.

#### Dział IV. Agent morski

Projekt nowego Kodeksu morskiego pozostawia przepisy o agencji morskim, co do zasady, w niezmienionym zakresie w stosunku do obowiązującego Kodeksu morskiego. W trakcie prac nad projektem rozważano zastąpienie dwóch odrębnych umów o usługi agencyjne i o usługi maklerskie jedną umową o pośrednictwie morskim, jednak ostatecznie ustalono, że w stosunkach żeglugowych występuje specjalizacja w tym zakresie. Inna jest rola agenta morskiego a inna maklera morskiego, pomimo tego, że czasami dochodzi do wzajemnego przenikania się tych usług i pozostawiono umowę agencyjną jako odrębną umowę.

W projekcie Kodeksu morskiego zmieniono nazwę działu czwartego z „Usługi agencyjne” na „Agent morski”. Pozostawiono dotychczasowe przepisy dotyczące umowy agenta morskiego, z niewielkimi zmianami redakcyjnymi i merytorycznymi. Przewidziano, że strony mogą w umowie określić okres jej wypowiedzenia. Zatem okres wypowiedzenia umowy może być dłuższy lub krótszy niż trzy miesiące. Dodany został również przepis stanowiący, że jeżeli strony w umowie nie określą inaczej, termin wypowiedzenia umowy agencyjnej upływa z końcem miesiąca kalendarzowego. Ponadto, w projekcie Kodeksu dodano przepis, którym rozszerzone zostało stosowanie przepisów o agencji morskim na sytuacje, gdy agent reprezentuje inny podmiot, niż armator np. gdy reprezentuje on czarterującego.

W pracach nad przepisami tego działu rozważano także, czy nie wyłączyć w sposób wyraźny stosowania przepisów Kodeksu cywilnego w stosunku do umowy agenta morskiego. Po analizie uznano jednak, że zasadne jest, aby przepis art. 764<sup>3</sup> Kodeksu cywilnego stanowiący o świadczeniu wyrównawczym miał również zastosowanie do agenta morskiego. Skoro o świadczeniu wyrównawczym jest mowa w kodeksie cywilnym, to w świetle art. 2 projektu Kodeksu morskiego, nie zachodzi potrzeba powtarzania jego treści w Kodeksie morskim.

#### Dział V. Makler morski

Makler morski to zawód, który wrósł w tradycję obrotu morskiego, dlatego też uznano, że umowa o usługi maklera morskiego, z uwagi na jej specyfikę powinna pozostać w niezmienionym zakresie. Do zakresu umów, w zawarciu których pośredniczy makler morski, dodano jedynie umowę czarteru bareboat, w związku z jej unormowaniem w projekcie Kodeksu morskiego.

#### Dział VI. Holowanie

Projektowane uregulowania dotyczące umowy holowania wykraczają znacząco poza uregulowania istniejące dotychczas w Kodeksie morskim z 2001 r.



Do definicji umowy holowniczej wprowadzono używane w praktyce eksploatacyjnej określenie „holownik” (art. 285 § 1) oraz rozszerzono usługi holownicze na inne niż statek obiekty pływające. Projektowana regulacja obejmuje zarówno obowiązkowe świadczenie usług holowniczych, jak i dobrowolne z nich korzystanie. Wprowadzono obowiązek uzyskania zezwolenia właściwego dyrektora urzędu morskiego na świadczenie usług holowniczych dla holowników innych niż o polskiej przynależności lub należących do armatorów z państw Unii Europejskiej lub Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA). Przepisy tego działu określają *essentialia negotii* umowy holowniczej, wprowadzają wymóg ustalenia maksymalnej wysokości opłaty holowniczej, stanowią, że dowodem zawarcia umowy jest kwit holowniczy, a brak zastrzeżeń na podpisanym przez kapitana statku kwicie stanowi o prawidłowym wykonaniu umowy. Ostatnim nowym uregulowaniem w tym dziale jest norma stanowiąca, że w przypadku holowania statku lub obiektu pływającego holowanego bez załogi, kierownikiem zespołu holowniczego jest kierownik holownika (art. 290 § 3).

#### Dział VII. Pilotaż

Przepisy dotyczące pilotażu zakładają istnienie dwóch wariantów umowy pilotażu: umowy zawieranej z pilotem morskim oraz umowy zawieranej z przedsiębiorcą pilotowym, którego definicję zaproponowano w art. 295 pkt 2 projektu Kodeksu. Wzorem rozwiązań zastosowanych przy umowie holowniczej zaproponowano ograniczenie wysokości opłaty pilotowej i ustalenie maksymalnej opłaty za świadczenie usług pilotowych w załączniku do ustawy. Wśród nowych rozwiązań znalazło się uprawnienie pilota do odmowy przystąpienia do wykonywania usługi w przypadku gdy statek stwarza zagrożenie dla bezpiecznej żeglugi, w szczególności, gdy jego wymiary, zanurzenie, stan załadowania, stan techniczny lub wyposażenie albo warunki hydrometeorologiczne bezpośrednio przed rozpoczęciem świadczenia usługi, nie zezwalają na bezpieczne wejście statku do portu, wyjście z niego lub przejście drogą wodną, a także uprawnienie do powiązania wykonania usługi pilotowej z usługą holowniczą. Prawo do zawarcia umowy holowniczej przysługiwałoby kapitanowi statku, który zdecydował się na skorzystanie z usługi pilota. Zdecydowano nie zamieszczać w projekcie uregulowań dotyczących spraw związanych z prowadzeniem listy pilotów oraz działalnością stacji pilotowych uznając, że powinny się one znaleźć w innym akcie o charakterze publicznoprawnym.

## **Tytuł VII. Ratownictwo morskie, awaria wspólna, zderzenia statków, mienie zatopione, znalezione lub porzucone, usuwanie wraków**

Przepisy tego tytułu zaproponowano zgrupować w cztery odrębne działy tematyczne.

### Dział I. Ratownictwo morskie

W zakresie ratownictwa morskiego przepisy projektu zostały w stosunku do obowiązującego Kodeksu morskiego uzupełnione o wskazanie konieczności wydania aktu wykonawczego w zakresie podziału wynagrodzenia. Mają one na celu wypełnienie istniejącej luki prawnej w zakresie procedur dotyczących podziału wynagrodzenia oraz możliwości zaskarżenia decyzji armatora w tej kwestii. Dokonano także zmian terminologicznych trafniej oddających koncepcję wynagrodzenia za ratownictwo zawartą w Międzynarodowej Konwencji o ratownictwie morskim z 1989 r.

### Dział II. Awaria wspólna

Przepisy o awarii wspólnej istniejące w obecnym Kodeksie morskim uznano za niewymagające znacznych zmian. Uznano, że nie należy w Kodeksie morskim powtarzać postanowień Reguł Yorku-Antwerpii, a jedynie odnieść się do istoty instytucji awarii wspólnej. Doprecyzowano jednak siatkę pojęciową, w szczególności przez określenie bardziej precyzyjnej definicji awarii wspólnej zawierającej pojęcie „wspólnego niebezpieczeństwa morskiego” oraz określono terminy przedawnienia roszczeń z tytułu awarii wspólnej.

### Dział III. Zderzenie statków

Przepisy dotyczące zderzenia statków pozostały w projekcie nowego Kodeksu morskiego nie zmienione w stosunku do brzmienia przepisów istniejących w Kodeksie z 2001 r.

### Dział IV. Rzeczy zatopione, znalezione lub porzucone, usuwanie wraków

Do ratyfikacji Konwencji o usuwaniu wraków z 2007 r. Rzeczpospolita Polska zobowiązała się w dokumencie Rady Unii Europejskiej z dnia 19 listopada 2008 r. – nie później niż do dnia 1 stycznia 2013 r.<sup>3</sup> Za ratyfikacją Konwencji przemawia przede wszystkim zabezpieczenie pokrycia kosztów lokalizowania, oznaczania

<sup>3</sup> Oświadczenie Państw Członkowskich w sprawie bezpieczeństwa morskiego z dnia 19 listopada 2008 r., 15859/08 ADD 1.

i usuwania wraków przez wprowadzenie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności właściciela statku oraz szeroka akceptacja konwencji na świecie (do dziś jej stronami jest 41 państw, co stanowi 72,63% światowej floty). Z uwagi na integralność przepisów inkorporujących Konwencję o usuwaniu wraków zaproponowano podział działu czwartego na dwa rozdziały: rozdział 1 „Mienie zatopione, znalezione lub porzucone” oraz rozdział 2 „Usuwanie wraków”. Przepisy inkorporujące Konwencję znajdują się w nowym rozdziale 2, przy założeniu, że zasięg zastosowania Konwencji obejmuje również morze terytorialne. Oprócz przepisów wykonujących Konwencję, wprowadzone zostały normy uzupełniające przepisy konwencyjne na obszarze polskich morskich wód wewnętrznych oraz polskiego morza terytorialnego.

### **Tytuł VIII. Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie i zabezpieczenie finansowe armatorów z tytułu roszczeń morskich**

W przepisach dotyczących ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie w stosunku do obowiązującego obecnie stanu prawnego zmianie uległ tytuł tej części projektu Kodeksu, co jest wynikiem zmian przyjmowanych w ostatnich latach w międzynarodowych konwencjach morskich dotyczących ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie polegających na stosowaniu szerszego od pojęcia ubezpieczenia, terminu zabezpieczenia finansowego. W konsekwencji w całym tytule zastosowano także nową terminologię w tym zakresie.

### **Tytuł IX. Odpowiedzialność za szkody spowodowane zanieczyszczeniem morza**

Aktualizacja regulacji tego zagadnienia nastąpiła ustawą z dnia 31 sierpnia 2012 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 1069). Przepisy te zostały transponowane do projektu nowego Kodeksu morskiego z pewnymi zmianami. Tytuł IX projektu składa się z następujących działów: Dział I. Zanieczyszczenia różne; Dział II. Zanieczyszczenia olejami bunkrowymi; Dział III. Zanieczyszczenia ze statków przewożących oleje; Dział IV. Międzynarodowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami; Dział V. Międzynarodowy Dodatkowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami. Proponowane zmiany dotyczą w dużej mierze przepisów certyfikacyjnych, które będą ujednolicone (wraz z przepisami o finansowym zabezpieczeniu odpowiedzialności przewoźników pasażerskich oraz o certyfikatach zabezpieczenia wymaganych na gruncie konwencji wrakowej). Ponadto, w Dziale I zaproponowano

wykluczenie możliwości umownego wyłączenia lub ograniczenia odpowiedzialności za zanieczyszczenia różne.

## Tytuł X. Ubezpieczenie morskie

Najważniejszą zmianą w stosunku do obecnie obowiązujących uregulowań jest poddanie wyraźnie regulacji Kodeksu morskiego ubezpieczeń związanych z morzem i żeglugą, ale nie będących przedmiotem ubezpieczenia statków w sensie ścisłym. Przepisy o ubezpieczeniach morskich mają być stosowne odpowiednio do ubezpieczenia morskich urządzeń pływających, takich jak platformy wiertnicze, doki lub dźwigi pływające, oraz ubezpieczenia innych morskich urządzeń i instalacji, np. zdalnie sterowanych pojazdów podwodnych typu ROV, AUV, różnego rodzaju sond oraz zestawów pomiarowych na bojach. Ponadto, przepisy te mają być także stosowane odpowiednio do ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej stoczni z tytułu budowy, przebudowy lub remontu statku oraz do ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej stoczni za szkody spowodowane przez budowany, przebudowywany lub remontowany statek. Ubezpieczenia te w praktyce traktowane były jak ubezpieczenia morskie, jednak ich prawna kwalifikacja nastroczała wiele trudności, szczególnie że ubezpieczenia te oparte były zwykle o zagraniczne wzorce umów, podobne do klauzul instytucyjnych, właściwych dla żeglugi.

Rozstrzygnięto wiele problemów pojawiających się w praktyce. Określono wyraźnie, że do obowiązku posiadania ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za roszczenia morskie, roszczenia z tytułu szkód na osobie lub w mieniu pasażera, roszczenia z tytułu zanieczyszczenia ze statków oraz zanieczyszczenia olejami bunkrowymi oraz olejami przewożonymi luzem, nie stosuje się przepisów o ubezpieczeniach obowiązkowych. Przewidziano też wprost, że odpowiedzialność ubezpieczyciela w przypadku ratowania przedmiotu ubezpieczenia oraz przywrócenia stanu poprzedniego nie ogranicza się tylko do wydatków ubezpieczającego, ale obejmuje także koszty z tym związane. Wreszcie, uregulowano skutki płatności odszkodowania w odniesieniu do ubezpieczenia na rzecz osoby trzeciej, które w praktyce morskiej jest bardzo często spotykane.

W przepisach dotyczących ubezpieczeń morskich wprowadzono także wiele zmian o charakterze porządkującym oraz doprecyzowującym, w szczególności w zakresie konsekwencji naruszenia przez ubezpieczającego obowiązku podawania do wiadomości ubezpieczyciela okoliczności istotnych dla oceny niebezpieczeństwa jak i zgłaszania mu zmiany ryzyka.

## **Tytuł XI. Postępowanie w sprawach związanych z ograniczeniem odpowiedzialności za roszczenia morskie i dochodzeniem roszczeń z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki**

W zakresie przepisów dotyczących procedur związanych z ograniczeniem odpowiedzialności nie wprowadzono zmian. W samym tytule dodano jednak dział III dotyczący doręczania pism i zawiadomień, w którym wprowadzono odrębny mechanizm doręczenia pism adresowanych do właściciela lub armatora statku przebywającego na terytorium Rzeczypospolitej. Przepisy ujęte w tym dziale przewidują skuteczne doręczanie takich pism kapitanowi statku, a jeśli statek został porzucony przez załogę – do kapitanatu lub bosmanatu portu, w którym przebywa porzucony statek.

Konieczność wprowadzenia specjalnego trybu doręczania pism, w tym i pism sądowych, podyktowana jest tym, że we współczesnych realiach żeglugowych doręczanie korespondencji podmiotom zagranicznym mającym siedzibę poza Unią Europejską – często w państwach tzw. „tanich bander” - jest niesłychanie utrudnione i czasochłonne, a w konsekwencji praktycznie niemożliwe. Utrudnia to podejmowanie jakichkolwiek pilnych działań dotyczących statków znajdujących się w polskich portach, co w szczególności dotyczy statków porzuconych, blokujących nabrzeża i zagrażających środowisku naturalnemu. W takich przypadkach niemożność skutecznego, pilnego doręczenia korespondencji właścicielowi lub armatorowi takiej jednostki powoduje, iż polskie władze nie mogą podejmować niezbędnych kroków mających na celu rozwiązanie problemu i zażegnanie zaistniałego niebezpieczeństwa.

## **Tytuł XII. Areszt i egzekucja ze statku**

Tytuł dwunasty projektu Kodeksu morskiego obejmuje nową materię, dotychczas nie regulowaną w Kodeksie morskim. Dwadzieścia dwa nowe przepisy zgrupowano w dwa osobne działy.

### **Dział I. Areszt statku**

Dział ten zawiera przepisy modyfikujące przepisy części drugiej Kodeksu postępowania cywilnego – Postępowanie zabezpieczające, w zakresie odnoszącym się do zabezpieczania roszczeń przez areszt (zajęcie) statku morskiego. Modyfikacja taka była niezbędna z uwagi na obowiązywanie Międzynarodowej Konwencji w sprawie zajęcia (aresztu) statków morskich z 1952 r. (Dz. U. z 1976 r. Nr. 39, poz. 229), której Polska jest stroną. Przepisy wspomnianej Konwencji, mającej pierwszeństwo przed ustawami, nie korespondują zarazem z przepisami Kodeksu

postępowania cywilnego o postępowaniu zabezpieczającym. Co więcej, stosowanie przepisów Kodeksu postępowania cywilnego o postępowaniu zabezpieczającym do statków morskich, a także stosowanie przepisów wspomnianej Konwencji, rodzi szereg zasadniczych problemów natury prawnej i faktycznej, które rozwiązać można jedynie przez uregulowanie aresztu statków morskich w drodze ustawowej, w ramach nowego Kodeksu morskiego.

Projekt ustawy wprowadza 3 dniowy termin na rozpatrzenie wniosku o udzielenie zabezpieczenia przez areszt statku (art. 468). Przewiduje też, że dłużnik może udzielić wierzycielowi innego niż wpłata środków pieniężnych do depozytu sądowego, zwyczajowego przyjętego w obrocie zabezpieczenia, a wierzyciel nie może odmówić jego przyjęcia bez uzasadnionej przyczyny. Według nowych regulacji wpłacenie do depozytu sądowego sumy zabezpieczenia nie pozbawia dłużnika możliwości zaskarżenia postanowienia o udzieleniu zabezpieczenia. Kaucję może wpłacić osoba nie będąca dłużnikiem.

Statek zajęty w postępowaniu zabezpieczającym może – w pewnych, wymienionych w ustawie okolicznościach – zostać niezwłocznie sprzedany na wniosek uprawnionego. Ustawa umożliwia wreszcie armatorowi, a nie tylko właścicielowi zatrzymanego statku, dochodzenie przed sądem polskim odszkodowania od osoby dokonującej zajęcia statku w drodze postanowienia o udzieleniu zabezpieczenia.

## Dział II. Egzekucja ze statku

W odniesieniu do egzekucji ze statku morskiego wprowadzono zasadniczą zmianę. Dotychczas przepisy Kodeksu postępowania cywilnego przewidywały stosowanie do statków morskich przepisów o egzekucji z nieruchomości. Rozwiązanie takie nie miało żadnego oparcia w realiach – cóż może być wszak bardziej ruchomego niż statek morski? Ponadto w żaden sposób nie uwzględniało ono faktu, że większość statków będących przedmiotem egzekucji jest obecnie zarejestrowana w rejestrach zagranicznych. Praktyczna realizacja tak skonstruowanych przepisów nastroczała zasadniczych i nieprzewidywalnych problemów natury formalno-prawnej i organizacyjnej. Działo się tak w szczególności w odniesieniu do statków podnoszących obce bandery – w tym przypadku realizacja praw wierzyciela była praktycznie niewykonalna. Dlatego też projekt nowego Kodeksu morskiego przewiduje w tym zakresie stosowanie przepisów Kodeksu postępowania cywilnego o egzekucji z rzeczy ruchomych, uzupełnionych o szczególne przepisy działu drugiego tytułu dwunastego projektu Kodeksu morskiego (art. 476 § 1).

Projekt nowego Kodeksu morskiego w tym zakresie bierze pod uwagę naturę statku morskiego, specyfikę żeglugi międzynarodowej, a także okoliczność, że znaczna część floty światowej zarejestrowana jest obecnie w stosunkowo oddalonych od Europy państwach co, jak wskazuje praktyka, rodzi zasadnicze problemy

w dostarczaniu pism procesowych do rejestrów, w których zarejestrowane są owe jednostki (Liberia, Panama, Wyspy Marshalla, etc.). Konieczność dokonywania takich doręczeń ograniczono zatem do minimum. Przygotowane obecnie przepisy mają w zamyśle ułatwić wierzycielom prowadzenie egzekucji ze statków morskich, skrócić czas postępowania egzekucyjnego, zapobiec deterioracji statku w czasie trwania tego postępowania i umożliwić w rezultacie wierzycielom realne zaspokojenie swoich należności.

### **Tytuł XIII. Przepisy kolizyjne**

Brzmienie przepisów tego tytułu jest identyczne jak brzmienie przepisów art. 355–360 zebranych w tytule dziesiątym obowiązującego Kodeksu morskiego.

# THE JUSTIFICATION FOR THE DRAFT ACT – THE MARITIME CODE PREPARED BY THE MARITIME LAW CODIFICATION COMMISSION

## I. Current legal situation

The Act of 18 September 2001 – the Maritime Code has been subject to numerous amendments throughout seventeen years of its applicability. The first consolidated text of the Act was announced in 2009 (*Dz.U.* [Journal of Laws] of 2009 No. 217, item 1689), the next one in 2013 (*Dz.U.* [Journal of Laws] item 758). In 2013 and in 2014 the Maritime Code was amended twice (*Dz.U.* [Journal of Laws] of 2013 item 1014 and of 2014 item 1554). The last consolidated text of the Code was promulgated in January 2016 (*Dz.U.* [Journal of Laws] of 2016 item 66).

The Maritime Code is a fundamental legal act governing civil-law relations related to maritime shipping. In any matters not governed by it, the civil law regulations are applicable. Public-law issues are subject to separate respective acts regulation.

## II. The need and reason for introducing draft regulations

As indicated in the assumptions to a new Maritime Code, drafted by the Maritime Law Codification Commission (KKPM) in 2012, the Maritime Code of 2001 was the culmination of work on the reform of maritime legislation, lasting for many years, which was required on the one hand, in view of the systemic transformations and on the other hand, the need to adapt its provisions to international treaties binding upon Poland.



The dynamic changes, which maritime law is subjected to in the area of international legislation and under the EU legislation, entail the need for adequate adaptation to these changes of domestic legislation. Despite numerous amendments to the Maritime Code, made within almost seventeen years of the binding force of the Act concerned, the Code's contents require arrangements and further updating.

Since the entry into force of the Maritime Code a number of significant changes in civil law legislation and amendments relevant for legal relations in the area of maritime shipping in the area of private international law have been introduced. In addition, the conventions, adopted in recent years on the forum of the International Maritime Organisation (IMO), whose ratification by Poland should be expected, not only in the context of Polish shipping interests, but also the obligations resulting from EU law, require to introduce them into the new Maritime Code on the systemic basis.

The first version of the draft of the Code, drawn up by the Maritime Law Codification Commission (KKPM), which was submitted to the Minister competent for Maritime Affairs in July 2015, provided as follows:

- 1) the Maritime Code should remain the shipping code;
- 2) public law issues remain, in principle, governed by separate acts;
- 3) the Maritime Code, because of its statutory rank, remains the fundamental act of maritime law and any changes thereto should take account of its nature;
- 4) the new stratification of legislative substance is adopted.

The final draft of the Maritime Code, adopted by Maritime Law Codification Commission (KKPM) in April 2018, contains a stratification of that legal act, slightly different than the assumptions adopted in 2012. This modification results from the adoption of the new scheme of the Code introduced due to changes, significant in many cases, and in order to ensure greater cohesion and to maintain the internal logic of the Code in a version taking into account the new proposals. What is more, the far-reaching amendments in the area of the registration of sea-going vessels, real rights on the vessel and the execution against a ship have been introduced.

The rules, proposed in the present draft, contain also a proposal, for the introduction into the Polish legal order, the International Convention on the Removal of Wrecks of 2007 and the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea, done on 13 December 1974.

### III. The scope of the regulations proposed

In order to systematise the provisions of the Act the proposed draft of the new Maritime Code have been divided into thirteen titles, in accordance with the rules of legislative technique.

#### **Title I**

#### **GENERAL PROVISIONS**

#### **Title II**

#### **SEA-GOING VESSEL**

**Chapter I.** Polish nationality of vessel

**Chapter II.** Register of sea-going ships

**Section I.** General provisions

**Section II.** Registry books system

**Section III.** Registry proceedings

**Chapter III.** Measurement of vessel

**Chapter IV.** Vessel's documents

#### **Title III**

#### **REAL RIGHTS**

**Chapter I.** Ownership of vessel

**Chapter II.** Maritime hypothecation

**Chapter III.** Maritime liens on vessel

#### **Title IV**

#### **SHIP'S OPERATOR (*ARMATOR*)**

#### **Title V**

#### **SHIPMASTER**

**Chapter I.** General provisions

**Chapter II.** Shipmaster's obligations

**Chapter III.** Shipmaster's rights

**Chapter IV.** Public functions of Shipmaster

#### **Title VI**

#### **CONTRACTS**

**Chapter I.** Carriage of Cargo

**Section 1.** General provisions

**Section 2.** Loading upon vessel

**Section 3.** Bill of Lading

**Section 4.** Performance of carriage

**Section 5.** Discharge and taking delivery of cargo

**Section 6.** Carrier's remuneration

**Section 7.** Maritime liens on cargo

**Section 8.** Dissolution of contract

**Section 9.** Liability of carrier

**Chapter II.** Carriage of passengers

**Chapter III.** Use of Vessel

**Section 1.** Time charter

**Section 2.** Bareboat charter

**Section 3.** Slot charter

**Chapter IV.** Ship's Agent

**Chapter V.** Shipbroker

**Chapter VI.** Towage

**Chapter VII.** Pilotage

**Title VII**

**MARITIME SALVAGE, GENERAL AVERAGE, COLLISIONS OF VESSELS,  
PROPERTY SUNKEN, FOUND OR DERELICT, WRECK REMOVAL**

**Chapter I.** Maritime salvage

**Chapter II.** General average

**Chapter III.** Collision of vessels

**Chapter IV.** Property Sunken, Found or Derelict, Wreck Removal

**Section I.** Property Sunken, Found or Derelict

**Section II.** Wreck removal

**Title VIII**

**LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS AND FINANCIAL  
SECURITY OF SHIP OPERATORS FOR MARITIME CLAIMS**

**Title IX**

**LIABILITY FOR DAMAGE CAUSED BY MARINE POLLUTION**

**Chapter I.** Miscellaneous pollution

**Chapter II.** Bunker oil pollution

**Chapter III.** Pollution from ships carrying oils

**Chapter IV.** International Oil Pollution Compensation Fund

**Chapter V.** International Supplementary Oil Pollution

Compensation Fund

**Title X**

**MARITIME INSURANCE**

**Chapter I.** Contract of maritime insurance

**Section 1.** General provisions

**Section 2.** Insurable value and sum insured

**Section 3.** Declarations when concluding the contract  
of insurance

**Section 4.** Transfer of rights under contract of insurance

**Section 5.** Floating insurance

**Chapter II.** Performance of contract of insurance**Section 1.** Obligations of insurance taker**Section 2.** Liability of insurer**Section 3.** Abandonment of subject of insurance**Section 4.** Payment of insurance indemnity**Title XI****PROCEEDINGS IN MATTERS RELATING TO THE LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS AND INVESTIGATION OF CLAIMS FOR POLLUTION DAMAGE CAUSED BY SHIPS**

**Chapter I.** Proceedings in cases concerning the establishment and allocation of limitation of liability for maritime claims fund

**Chapter II.** Proceedings in cases of claims and limitations of liability for pollution damage caused by ships

**Chapter III.** Servicing letters and notices

**Title XII****ARREST AND EXECUTION AGAINST A SEA-GOING VESSEL**

**Chapter I.** Arrest of a sea-going vessel

**Chapter II.** Execution against a ship under construction

**Title XIII****CONFLICT OF LAW PROVISIONS****Title I. General provisions**

The scope of the regulations, covered by the general part drafted, has been limited to the general provisions, adapting thereof to the private law regulation of the Maritime Code, at the same time providing for submitting the public law areas of maritime trade to separate regulations. In view of the strict relation of domestic law with international maritime legislation, in the general part of the draft, the conventions and supranational legislation had been referred to and their regulations were, almost entirely, transposed into the Maritime Code. This also simplifies the references to those legal acts when regulating respective substantive issues, taking into account the binding force of acts changing those conventions. As a consequence, a provision relating to the *tacit acceptance* procedure (Article 5) has been included. It has been found justified to introduce an interpretative directive ordering to take into account, when applying the supranational and international regulations based provisions, the need to strive to maintain the uniformity of the maritime law in the international scale. In the Act's glossary the following terms have been explained: *port macierzysty* home port, *zabezpieczenie finansowe* financial security and *Specjalne Prawo Ciągnięcia* the Special Drawing

Right-(SDR). For the purpose of the contracts' interpretation the requirements resulting from the Civil Code have been supplemented by taking into consideration the practice accepted between the parties to the contract. The importance of international customs, as well as specimen agreements belonging to *lex mercatoria* in maritime trade has also been emphasized in accordance with the principles of international commercial contracts. The possibility of contractual extension of time limitation for claims, allowing for repetition thereof and providing for a documentary form for a respective declaration of intent has been maintained. Due to the safety of trade concerns following the case-law of the Court of Justice of the European Union (CJEU), the conditions of Bills of Lading jurisdiction and arbitration clauses, towards third parties, have been specified. It has been considered appropriate to introduce, in the general part, the regulations on immunity of state owned ships, compatible with conventions rules. To ensure the implementation of the Convention on facilitation of international maritime trade of 1965 the obligation to cooperate with the authorities of the public administration has been imposed on the maritime trade's participants.

The expanding range of operation, in the marine environment, of the devices of various nature and the legal issues related thereto have determined that, in addition to a sea-going ship also a marine floating appliance has been identified which, apart from specific provisions introduced into the draft Code, has been subjected to the legal regime of a sea-going ship. In the current definition of a sea-going ship the conjunction "or" has been replaced by the conjunction "and" to separate sea-going ships from other floating appliances, which are used in the marine environment although in principle they are not intended for navigation. The Maritime Code, in accordance with its draft, remains applicable, first of all to the sea-going merchant vessels, and other types of ships are subject to the provisions of that Code in the specified, limited scope. It has been also necessary to revise the definition of certain types of sea-going ships.

## **Title II. Sea-going vessel**

The Second Title of the draft Maritime Code has been divided into four distinct chapters.

### **Chapter I. Polish nationality of vessel**

As regards the rules concerning the Polish nationality of a ship significant changes in relation to the currently applicable Maritime Code have been introduced. The division into the permanent and temporary nationality of the ship has been maintained. However, the rules specifying the criteria of obtaining both

categories of the Polish nationality have been changed. In addition to the conditions enabling to obtain the Polish nationality, by the connecting factor of the ship's ownership or operation, also the connecting factor of ship's management has been introduced in terms of at least crew and technical management. The requirement of having the registered office or a place of domicile, as the conditions for obtaining the Polish nationality, has been abolished, firstly as incompatible with the European Union (EU) law and secondly, as too strictly limiting the possibility of extending the Polish fleet. Once the analysis of the case law of the CJEU had been made, it was found that it was also necessary to provide for the possibility of obtaining the Polish nationality by ships owned or operated by entities originating in the EU and not running business. In this respect, introducing a condition of a representative having its domicile, registered office or branch office in the territory of the Republic of Poland has been found the most relevant solution. What is more, the scope of the power of attorney required to register a ship in Poland has been specified in more detail. This change is necessary in the light of the rights resulting from EU law for the Member States' nationals. What is more, the results of the expiry of connecting factors specified as the criteria for obtaining the Polish nationality by a ship, operated by foreign entities, have also been identified. As a result of the extension of the possibility of obtaining Polish nationality by a ship, owned or operated by entities not established or domiciled in Poland, the draft has been also supplemented by the provisions specifying the scope of application of Polish jurisdiction in respect of such ships.

In addition, the issues of guidelines, which should be covered by the delegation of the Minister responsible for Maritime Affairs to determine the range of ships exempt from the obligation to raise the Polish flag, have been clarified. Additionally, the distinction between a ship under construction and a ship being built, under repair or under modernization has been introduced.

Additionally, the rules relating to maritime cabotage have been modified, by the exclusion of certain categories of ships having the EU Member States' nationality from the application scope of Regulation No 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States<sup>1</sup> (Cabotage Regulations). The purpose of this exemption is to increase opportunities to compete by the Polish ship operators with ship operators from other EU Member States in the scope covered by the provisions of the Cabotage Regulation.

The changes proposed include systemically both categories of ships' nationality (permanent and temporary), ensuring their conformity with EU law and maximizing benefits for Polish ship operators, within the framework of the opportunities resulting from the need to respect EU law.

---

<sup>1</sup> Official Journal L 364 of 12 December 1992, p. 7.

## Chapter II. Register of sea-going ships

The provisions of the Second Chapter imposing on the owners of ships, an obligation to enter into the permanent register, stipulate that an entry of the ship, which is the Polish ownership, into the register of sea-going ships (previously the permanent register of ships) remains mandatory only when the ship has not been entered into another register abroad (Article 36 § 2). This principle is restricted in respect of the ships owned by the State Treasury, for which an absolute requirement to make an entry into the permanent register in Poland has been provided with reservations subject to Article 38 § 4 of the draft Code.

In this regard, when regulating the group of individuals authorized to apply for entering the ship and the ship under construction into the register of sea-going ships (Article 37), the draft appoints as a registration authority the Maritime Chamber (*Izba Morska*) competent for the home port of the ship or a marine port identified by the owner (Article 38). Thus, derogating from the regulation applicable so far (allowing to register certain types of ships in the Maritime Office (*Urząd Morski*) or the Polish Sailing Association (*Polski Związek Żeglarski*), the registration system has been unified, entrusting the responsibilities concerned to one authority only.

The draft agreement provides that the Register of Sea-going Ships will consist of four registry books, i.e. the Permanent Register Book, the Temporary Register Book, the Register Book of Ships under Construction and the Register Book of Floating Appliances (Article 40). In the age of increasing digitalization it has been considered justified to introduce to the Maritime Code the possibility of keeping the register also under the information and communication technologies (ICT) system (Article 41 and ff.). The introduction of the ICT system is optional. It is modelled on the ICT land registry system, however, it does not provide for the possibility of obtaining printouts with the binding force of the document. However, the ICT system for the registry books will enable to review the books using the number of the registry book and to apply for issuing documents.

Taking into account the diversity of different types of ships and the circumstances determining filing the application for registration, in the respective registry books, the “A” and “B” parts have been identified, where: in the Permanent and Temporary Register Books – ships and sea yachts of a length up to 24 m, in the Register Book of Ships under Construction – ships under construction and ships proceeding to the sea trials, and in the Register Book of Floating Appliances – devices which have been granted permanent or temporary Polish nationality, will be entered respectively (Articles 46-47). At the same time, the scope of data required for the respective entries (Articles 51-52) has been provided for. In addition, the rules specifying how to maintain the registry books, access them (to

review thereof), as well as how to obtain copies and extracts therefrom (Article 49–50) have been specified.

When regulating the registration procedure the draft provides for, in particular, the individuals authorised to submit an application for registration or notification, the consequences of failure to perform the acts in question, the rules for making entries and the effectiveness thereof (including towards third parties) as well as the documents that should be received by the ship upon entering into the register as well as the rules for their return (Articles 52–58), and what is more, the grounds for the deletion of the ship from the register (Article 59 and ff). With regard to the above-mentioned issues the detailed solutions in this area have been entrusted to the Minister competent for Maritime Affairs (statutory delegation under Article 62).

### Chapter III. Measurement of vessel

The provisions concerning the ship measurement, in the draft the new Maritime Code, have been changed slightly in relation to the Code of 2001. In the definition of the ship measurement the specifying abbreviations (GT) and (NT) have been introduced which specify the gross and net tonnage of a ship in accordance with the identifications resulting from the Convention on Tonnage Measurement of 1969. To the ship operator's entitlement of the ship's measurement the same entitlement of the ship's manager has been added. This amendment results from adding the ship manager to the group of entities authorised to apply, to a competent registry authority, for entering the ship into the register of sea-going ships and obtaining, by the ship which is not a Polish ownership, the Polish nationality to which the measurement obligation is related. In addition, the provisions of the Third Chapter have introduced a specific authorization for the Minister responsible for Maritime Affairs to authorize the recognised organisations (classification societies) to carry out the responsibilities of the measurement authority i.e., on the statutory basis, the Director of the Maritime Office (*Dyrektor Urzędu Morskiego*).

### Chapter IV. Vessel's documents

The provisions of the Fourth Chapter of the Second Title of the draft Maritime Code in relation to the applicable provisions of the Maritime Code of 2001, have been submitted to a slight correction only. That relates to a provision relating to liability of a Shipmaster for the completeness and timeliness of the documents as well as the accuracy of the entries into the logs. Due to the introduction, into the draft Maritime Code, of a new concept, i.e. "marine floating appliance", it has been adopted that liability for incorrect entries into the logs and incomplete or out-of-date documents will be imposed on the skipper of such a craft.



### Title III. Real Rights

The Third Title of the new Maritime Code draft has been divided into three chapters.

#### Chapter I. Ownership of a vessel

The provisions specifying what ship is the Polish ownership have been transferred to the First Chapter of the Second Title of the draft Maritime Code governing the issue of the Polish nationality of a ship. In the First Chapter of the Third Title of the draft Code the provisions governing the form of an agreement on transfer of ship's ownership and participation in the ownership of a ship have been remained in relation to the applicable Maritime Code.

#### Chapter II. Maritime hypothecation

In the Second Chapter “maritime hypothecation” has been introduced as a limited real right to replace, recognising thereof, so far, as a kind of “lien on the vessel”. In Article 79 of the draft a new definition of that institution has been adopted. The requirement for obtaining the consent of a mortgage creditor for the ownership transfer, to a foreign person, of a ship encumbered with hypothecation, had been removed as not corresponding to the current legal situation, and *in lieu* thereof the requirement for obtaining such an approval for every deletion of a ship from the register of sea-going ships was introduced. Such a requirement does not apply to the deletion of the ship from the register of ships, which is a consequence of the sale of the ship by the mortgage creditor in the exercise of its powers to sell the ship, which are provided for in Article 89 of the draft (the “mortgage” type hypothecation).

The possibility to acquire the ownership of a ship by the mortgage creditor enforcing its rights arising from the hypothecation agreement of the “mortgage” type has been introduced. It has been clarified that, in the case of “mortgage” type hypothecation, the provisions of the Code of Civil Procedure on enforcement proceedings are not applicable to the exercise of rights by the mortgage creditor.

In the case of a hypothecation of a “mortgage” type the possibility of the automatic suspension of the right to exercise the powers by the mortgage creditor due to bringing, by the owner of the ship, an action for finding that a claim does not exist or is not due, has been removed. Such an entitlement could effectively deprive the mortgage creditor of its rights for years which would be basically contrary to the idea and function of a “mortgage” type hypothecation. However, considering the need to protect the debtor's position it was granted *in lieu* thereof,

the right to require the financial security from the creditor should the claim being enforced not exist or not be due.

The provision strengthening the position of an enforcing mortgage creditor towards the estate in bankruptcy, covering the assets of the bankrupt debtor, has been introduced by adding a provision enabling the creditor to exercise its rights despite the declaration of the debtor's bankruptcy – both in Poland and abroad – if the creditor's statement of intent to exercise its rights has been submitted prior to the declaration of the debtor's bankruptcy.

Finally, the possibility of issuing by the Minister responsible for Maritime Affairs the Regulation governing the rules, place, conditions, manner and costs related to the sale of the ship encumbered with the maritime hypothecation of the "mortgage" type has been provided for.

### Chapter III. Maritime liens on vessel

In the chapter concerning the liens on a ship the only important amendment concerns Article 92 of the current Maritime Code, providing that an action for satisfaction of the creditor from an object encumbered with a maritime lien may be asserted against the ship's owner as well as the ship's operator. The possibility to address such an action against the ship's operator has been removed from the draft. That provision raised considerable doubts as to both, its very idea and structure, and in particular with regard to the possibility of its practical implementation for procedural reasons. In so far as it is known, within seventeen years of applicability of the Maritime Code of 2001, no one has ever taken advantage of that provision, since it has been basically dysfunctional.

### **Title IV. Ship's operator (*Armator*)**

The Fourth Title of the draft Maritime Code consists of eight articles. In addition to the definition of a ship's operator, the same as in the current Maritime Code, the provision specifying the essential responsibilities of the ship's operator and the provisions governing the situation of the ship manager, who under the contract concluded with the ship operator undertook the ship management, has been introduced. The issues of liability of the ship's manager towards third parties, when assuming obligations under the performance of the contract, have been identified. The requirements as to the form of the contract concluded between the ship operator and the ship manager have been specified, taking the documentary form.

## Title V. Shipmaster

The provisions of Fifth Title of the draft Maritime Code have been included, like in the applicable Code, in four chapters.

### Chapter I. General provisions

The amendments made to the provisions on the shipmaster result both from the need to clarify some general norms governing the function of shipmaster, as well as are due to the changes resulting from international law. The requirements, which the ship operator should take into consideration when appointing a specific person for the position of shipmaster, and the factors, whose meeting should induce the ship operator to remove the shipmaster from that position, have been specified. The definition of the leadership of the ship, which *ex lege* is held by the shipmaster, has been introduced. Following the requirements resulting from the SOLAS Convention the principle of the primacy of the shipmaster's decisions, in relation to the orders by the ship operator or the charterer in matters relating to the safety or security of the ship and the requirement, that the internal regulations of the ship operator covered by the ship's safety and security management system do not violate the above powers of the shipmaster, have been introduced to the draft.

### Chapter II. Shipmaster's obligations

In the chapter relating to the shipmaster's obligations a norm applicable in the absence of the shipmaster aboard the ship or the inability to discharge his obligations by him as well as supplementing the catalogue of the shipmaster's obligations by the duty to treat persons rescued at sea humanely have been proposed.

### Chapter III. Shipmaster's rights

In the scope of the shipmaster's rights the provision relating to the detention, in a separate room aboard the ship, a person whose behaviour poses a threat to the safety of the ship, people or property and transferring that person to the shore, has been clarified.

### Chapter IV. Public legal functions of Shipmaster

In relation to the provisions in force the already applicable obligation of a shipmaster, to secure assets of the deceased person, was supplemented by the obligation to draw up the Protocol of the assets left and by the new provision introducing the obligation to accept, by the shipmaster, the declaration of will of

the testator during the sea voyage with making reference, at the same time, to the relevant regulations on succession matters.

## **Title VI. Contracts**

This Title is of particular relevance in the area of civil law shipping relations. Due to the extensive regulatory substance it has been divided into seven distinct Chapters.

### **Chapter I. Carriage of Cargo**

The most important contract governed by the Maritime Code is the contract of carriage of cargo by sea. The present regulation takes account of the international regime based on the Brussels Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (the so-called Hague-Visby Rules). In 2008, under the auspices of UNCITRAL, a new Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (the so-called. Rotterdam Rules) was enacted. However, it had not entered into force so far, but the pragmatic meaning of its certain provisions was decisive for the inclusion thereof in the draft of the new Maritime Code. The proposed regulation, while remaining in compliance with the Hague-Visby Rules, makes the Maritime Code accessible, in particular, to the electronic form of the carriage documents. The semi-imperative nature of the regulation, referenced to the contract of carriage under the Bill of Lading only, has been maintained leaving carriage based on documents other than the Bill of Lading, in the realm of the contractual freedom. In view of the increasing computerization of trade, for the confirmation of a contract conclusion, the documentary form has been introduced and the fundamentals of using thereof have been identified *in lieu* of a written form for the operations referred to by law. In the chapter on the Bill of Lading, the Bill of Lading in an electronic form, has been introduced. It can be considered a functional equivalent of the Bill of Lading, if the conditions, formulated following the Rotterdam Rules, are met (Article 168). In addition to the specific provisions relating to such a document, a general rule is to apply thereto the rules on the Bill of Lading. Including in the Maritime Code's provisions, the solutions of the Hamburg Rules, specifying the effectiveness of letters of guarantee towards the authorized Bill of Ladings' holders, is provided for. The wording of the provisions relating to the control of cargo has also been established with reference to the Rotterdam Rules. The term in question had been defined and replaced the current wording of the Maritime Code on cargo disposal. Another new practical solution is the proposal, adopted from the Rotterdam

Rules, on the release of cargo in the absence of the presentation of the Bill of Lading provided that the suitable record is made in the Bill of Lading.

However, the regulation of the contract of carriage of the cargo by sea fully adapted to the contents of Rotterdam Rules, which had been earlier prepared by Maritime Law Codification Commission (KKPM) was abandoned. The draft will be relevant when Rotterdam Rules enter into force and are ratified by Poland.

## Chapter II. Carriage of passengers

In 2011 the EU Council called the Member States to ratify, by 31 December 2011, Protocol of 2002 to the Athens Convention drawn up on 13 December 1974 relating to the carriage of passengers and their luggage by sea<sup>2</sup>. The draft Maritime Code provides for the incorporation of the Athens Convention as amended by the Protocol of 2002. The ratification of the Protocol will lead to the unification of legal regulation by extending its coverage to the carriages that had been so far outside the application of Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents (Official Journal EU L 131 of 28 May 2009, p. 24) and to ensure better protection of a greater number of passengers. As a result of ratification, the domestic carriages by C and D class ships, will be covered with the liability regime, beneficial for the passengers. However, the draft Code provides for releasing them from the obligation to secure financially liability, according to high limits under the Protocol. These ships should be subject to the mandatory security to cover liability to the amount of the lower limits of the Athens Convention of 1974.

Regulation of the contract of passenger carriage will be also covered by the provisions of Regulation (EU) No 1177/2010 of the European Parliament and of the Council of 24 November 2010 concerning the rights of passengers when travelling by sea and inland waterway and amending Regulation (EC) No 2006/2004 (Official Journal EU L 334 of 2010, p.1).

## Chapter III. Use of Vessel

The provisions of this chapter have been divided into three sections. Section 1 – relating to the time charter, Section 2 – introducing the bareboat charter institution to Polish law and Section 3, which introduces new regulations relating to one more institution, unknown to Polish law, namely slot charter.

---

<sup>2</sup> Council decision of 12 December 2011 concerning the accession of the European Union to the Protocol of 2002 to the Athens Convention of 1974 relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, in relation to its Articles 10 and 11, Official Journal EU L 8, 12 January 2012, p. 13.

The time charter contract has been regulated in the draft almost completely without changes in relation to the Maritime Code of 2001. Two amendments, that have been introduced, relate to form of the time charter contract (the decision has been made on the requirement of a documentary form instead of the written one) and the limitation of the sub-charter period until the completion of the principal charter.

The structure of a new Section 2, which covers the provisions on the bareboat charter contract, that relates to chartering an unmanned vessel, is based on the solutions included in Section 1 relating to time charter. The definition of the contract and its *essentialia negotii* (Article 257) have been identified as well as the main duties of the parties to the contract, i.e. the owner of the vessel and the charterer. The possibility to sub-charter the vessel, liability of the owner for hidden defects of the vessel and the obligations of the charterer relating to insurance and repairs of a vessel during its operation have been provided for. Like in the time charter contract, the manner of distribution of remuneration for salvage services during the applicability of the bareboat charter contract and the rights of the parties to terminate thereof, where the duration of the contract is not defined, have been specified. The provision has been proposed covering the situation, where a vessel is at sea after the expiry of the period of the termination notice and the solution, i.e. the extension of that term until the vessel arrives at the first port (Article 262 § 2).

The provisions of Chapter 3 introduce a new definition of the slot charter contract, which relates to chartering the loading space onboard a vessel, explaining in detail what type of loading space may be used by the charterer in the contract with the ship's operator. The provisions drafted specify the rights and obligations of the parties to the contract, including those relating to the cargo carriage following to some extent also the solutions of the time charter contract, to which there is a reference in its provision of that chapter.

Both, in the case of bareboat charter and slot charter it has been decided to introduce to the draft Act the original English language terms applied to name those contracts due to the absence of their Polish equivalents and the long-term operation of those terms in the Polish doctrine of maritime law and the international maritime trade. Similar solutions operate in German law and legislation of other States.

#### Chapter IV. Ship's Agent

The draft of the new Maritime Code maintains the provisions on the ship's agent, in principle, unchanged in comparison with the applicable Maritime Code. When working on the draft it had been considered to replace two separate contracts of agency services and the brokerage services with one contract of

the maritime intermediation. However, finally it was found that in the shipping relations there was a specialisation in that respect. The role of the ship's agent is different from the role of the ship's broker, although at times, intermingling of those services takes place. Therefore, the contract of agency has been maintained as a separate contract.

In the draft Maritime Code the heading of the Fourth's Chapter has been changed from "Agency services" to "Ship's Agent". The provisions on the contract of maritime agent have been maintained, subject to minor redrafting and substantive amendments. It has been provided that the parties may specify in the contract its termination notice period. Therefore, the termination notice period may be longer or shorter than three months. In addition, a provision providing that if the parties to the contract do not specify otherwise, the termination notice of the contract of agency expires upon the end of the calendar month, has been added. Additionally, in the draft Code a provision was added in which applicability of provisions on ship's agent had been extended to the situations, when an agent represents another entity than a ship operator, e.g. when it represents a charterer.

When drafting that chapter it was also considered whether to include expressly the application of the Civil Code provisions in relation to the contract of the ship's agent. However, after the analysis had been made, it was found appropriate that the provision of Article 764<sup>3</sup> of the Civil Code on the countervailable benefit should be also applicable to the ship's agent. Since the countervailable benefit is referred to in the Civil Code, in view of Article 2 of the draft Maritime Code, there is no need to repeat its contents in the new Maritime Code.

#### Chapter V. Shipbroker

The ship broker is a profession deeply rooted in the maritime trade tradition and therefore it has been found that the contract of the ship broker's services due to its specifics should remain unchanged. To the range of agreements, in the conclusion of which the maritime broker intermediates, only the bareboat charter contract has been added, due to regulating thereof in the draft Maritime Code.

#### Chapter VI. Towage

The regulations drafted, which relate to the towage contract, go considerably beyond the regulations covered so far by the Maritime Code of 2001. To the definition of the towage contract the term "tug" (Article 285 § 1), used in the operational practice, has been introduced and the towage services have been extended to floating appliances other than a ship. The draft regulation includes both, the mandatory provision of towage services, as well as voluntary using thereof. The obligation to obtain the authorisation of the competent Director of the Maritime

Office for the provision of towage services for tugs other than those with the Polish nationality or belonging to the ship operators from the EU Member States or the European Free Trade Area (EFTA), has been introduced. The provisions of this Chapter specify *essentialia negotii* of the towage contract, introduce the requirement to determine the maximum amount of the towage fee, provide that the proof of conclusion of the contract is the towing bill, and no reservations on the bill, signed by the vessel's shipmaster, evidences the appropriate performance of the contract. The last new regulation in that Chapter is the norm providing that in the case of towing the vessel or a floating appliance towed without a crew, the skipper of the tug is the towage team's leader (Article 290 § 3).

#### Chapter VII. Pilotage

The provisions on pilotage provide for the two options of the pilotage contract: a contract with the marine pilot and the contract concluded with the pilotage entrepreneur, whose definition has been proposed in Article 295 (2) of the draft Code. Similarly to the solutions applied for the towage contract, it has been proposed to limit the amount of the pilot fee and set the maximum fee for providing pilotage services in the annex to the Statute. Among the new solutions, there is the pilot's right to refuse to accede to the service provision in the event a ship poses a threat to safe navigation, in particular, when her dimensions, draught, status of the load, technical condition or equipment or hydro-meteorological conditions, directly prior to the commencement of providing the service, do not allow for the safe entry of the ship into the port, departure from it or passage by water, as well as the right to link the provision of the pilot service to the towage service. The right to conclude a contract of towage would be vested with the shipmaster, who decided to use the pilot's service. It has been decided not to include in the draft, the issues related to keeping the list of pilots and the operation of pilot stations, acknowledging that they should be included in another public law act.

### **Title VII. Maritime Salvage, General Average, Collisions of Vessels, Property Sunken, Found or Derelict, Wreck Removal**

It has been proposed to divide the regulations of this Title into four separate thematic chapters.

#### Chapter I. Maritime Salvage

In the area of maritime salvage the draft provisions have been supplemented, in relation to the Maritime Code in force, by the indication of the need to issue



an implementing act in the area of remuneration distribution. They aim at filling in the existing legal gap within the procedures on the distribution of remuneration and the possibility of appeal against the decision of the ship operator in that respect. In addition, the wording changes have been made to reflect better the concept of remuneration for salvage included in the International Convention on Maritime Salvage of 1989.

#### Chapter II. General Average

The provisions on the general average included in the currently applicable Maritime Code have been considered as not requiring any significant amendments. It has been found that the provisions of the York-Antwerp Rules should not be repeated in the Maritime Code, but rather, the reference to the very essence of the institution of the general average should be made. However, the conceptual framework has been reinforced, in particular by defining more precisely the general average including the term “common marine peril” as well as the periods for limitation of claims arising from the general average, have been specified.

#### Chapter III. Collision of Vessels

The provisions concerning the collision of vessels have remained unchanged in the draft of the new Maritime Code in relation to the wording of the provisions included in the Code of 2001.

#### Chapter IV. Property Sunken, Found or Derelict, Wreck Removal

The Republic of Poland has undertaken to ratify the Convention on the Removal of Wrecks of 2007 in a document of the Council of the European Union of 19 November 2008 –not later than by 1 January 2013.<sup>3</sup> For the ratification of the Convention, first and foremost, opts securing the coverage of costs of locating, marking and removal of wrecks by the introduction of the compulsory insurance of the vessel owner’s liability and the extensive acceptance of the Convention throughout the world (so far 41 States have been the parties thereto, that is 72.63% of the world’s fleet). For the sake of the integrity of the provisions incorporating the Convention on the Removal of Wrecks it has been proposed to divide the Fourth Chapter into two sections: Section 1: “Property Sunken, Found or Derelict” and Section 2 “Wreck Removal”. The provisions incorporating the Convention are included in the new Section 2, on the assumption that the scope of application of the Convention includes also the territorial sea. In addition to the provisions implementing the Convention, the norms supplementing the Convention’s

<sup>3</sup> Statement by the Member States on maritime safety of 19 November 2008, 15859/08 ADD 1.

provisions in the area of the Polish marine internal sea waters and the Polish territorial sea have been introduced.

### **Title VIII. Limitation of liability for maritime claims and financial security of ship operators for maritime claims**

In the provisions on limitation of liability for maritime claims, in comparison with the currently applicable legal situation, the title of that part of the draft Code has been changed, which results from the amendments adopted in recent years to the international maritime conventions on the limitation of liability for maritime claims involving the application of the term – financial security, broader than the term – insurance. Consequently, throughout the Title also the new terminology in that area has been applied.

### **Title IX. Liability for damage caused by marine pollution**

The update of that issue regulation has been made by the Act of 31 August 2012 (*Dz. U.* [Journal of Laws] of 2012 item 1069). Those provisions have been transposed to the draft of the new Code with some changes. Title IX of the draft covers the following chapters: Chapter I Miscellaneous pollution; Chapter II. Bunker oil pollution; Chapter III. Pollution from ships carrying oils; Chapter IV. International Oil Pollution Compensation Fund; and Chapter V. International Supplementary Oil Pollution Compensation Fund. The amendments proposed relate considerably to the certification regulations, which will be unified (together with the regulations on financial securing liability of passenger carriers and on the security certificates required under the Wreck Convention). In addition, in Chapter I it has been proposed to exclude the possibility of a contractual exclusion or limitation of liability for miscellaneous pollution.

### **Title X. Maritime Insurance**

The most important change in relation to the currently applicable legislation is to submit clearly to the Maritime Code's regulation insurance related to the sea and shipping but which are not the subject of the ships' insurance, in a strict sense. Marine insurance provisions are to be applicable accordingly to marine insurance of floating appliances, such as drilling platforms, docks or floating cranes, and insurance of other marine devices and installations, e.g. remote controlled underwater vehicles of the ROV, AUV type, different types of probes and measuring

assemblies on the buoys. In addition, these regulations shall be also applicable accordingly to insurance of civil liability of the shipyard for the construction, alternation or repair of the ship and to insurance of civil liability of the shipyard for damage caused by the ship under construction, alternation or repair. In practice, these types of insurance were treated as maritime insurance, however, their legal qualification caused some difficulties, in particular that these types of insurance had been usually based on foreign specimen agreements, similar to the Institute Clauses relevant to shipping.

A variety of problems arising in practice have been solved. It has been clearly specified that to the obligation to hold insurance or other financial security of liability for maritime claims, claims for damage to the person or property of the passenger, claims for pollution from ships and the pollution of bunker oil and oil carried in bulk, the provisions on compulsory insurance are not applicable. It has been also provided directly that the insurer's liability in the case of saving the subject of insurance and the reinstatement is not limited to the expenditures of the insurance taker only but covers also the costs related thereto. Finally, the results of compensation payment, as regards insurance for the benefit of the third party, which is quite common in the maritime practice, have been regulated.

In the maritime insurance regulations also a number of amendments of a structuring and clarifying nature have been introduced, in particular, as regards the consequences of the breach of the obligation by the insurance taker, to notify the insurer of the circumstances relevant to the assessment of hazard and reporting the risk changes, to it.

### **Title XI. Proceedings in matters relating to the limitation of liability for maritime claims and investigation of claims for pollution damage caused by ships**

As regards the provisions concerning the procedures relating to the limitation of liability no amendments have been made. However, in the Title itself Chapter III relating to servicing letters and notices has been added, in which a separate mechanism for servicing letters addressed to the ship's owner or the ship's operator residing on the territory of the Republic of Poland has been introduced. The provisions included in that Chapter provide for the effective service of such letters to the Shipmaster, and should the ship be abandoned by the crew – to the Harbour Master's Office, where the abandoned ship is located.

The need to introduce a special procedure for servicing letters, including court letters, results from the fact that under the current shipping circumstances servicing notices to foreign entities established outside the European Union – often in

the so called “flags of convenience” States – is extremely difficult and time consuming and, as a consequence, virtually impossible. That makes difficult to take any urgent actions regarding the ships staying in Polish ports, which in particular relates to abandoned ships, blocking quays and threatening the natural environment. In such cases, the impossibility of effective, urgent delivery of notices to the owner or operator of such a vessel causes that Polish authorities cannot take any necessary steps to solve the problem and sort out the danger that has occurred.

## **Title XII. Arrest and execution against a sea-going vessel**

The Twelfth Title of the draft Maritime Code covers new substance, which has not been governed by the Maritime Code so far. Twenty-two new provisions have been included in two separate chapters.

### **Chapter I. Arrest of a ship**

This chapter includes provisions modifying the provisions of the second part of the Code of Civil Procedure – Securing Proceedings, in the scope relating to securing claims by arrest (seizure) of a sea-going vessel. This modification was necessary in view of applicability of the International Convention Relating to Arrest (Seizure) of Sea-going Ships of 1952 (*Dz. U.* [Journal of Laws] of 1976 r. No. 39, item 229), to which Poland is a party. The provisions of the said Convention, having precedence over statutes, do not correspond to the provisions of the Code of Civil Procedure on Securing Proceedings. What is more, the application of the provisions of the Code of Civil Procedure on Securing Proceedings, to the sea-going vessels, as well as the application of the provisions of the said Convention, raise a number of the essential legal and factual problems, which can be resolved only by statutory regulation of arrest of sea-going ships under the new Maritime Code.

The draft Code introduces the 3-day period for considering an application for providing security by the arrest of the ship (Article 468). It also provides that a debtor may grant to a creditor security customarily adopted in the trade, other than payment of cash to the court deposit, and the creditor may not refuse to accept it without a reasonable cause. According to the new regulations, paying the security amount to the court deposit does not deprive the debtor of the possibility to appeal against the decision on providing security. The deposit may be paid in by an individual who is not a debtor.

The ship seized under the securing proceedings may be – under certain circumstances, listed in the Act – immediately sold upon request of an authorised party. Finally, the statute allows the ship’s operator, and not only the owner of

the ship seized, for claiming compensation before the Polish court from a person making the seizure of the ship by means of the decision on granting security.

## Chapter II. Execution against a ship

With regard to the execution against a sea-going ship a fundamental change was introduced. So far, the provisions of the Code of Civil Procedure had provided for the application to the sea-going ships the rules on execution against fixed property. Such a solution had no justification in reality – after all, what could be more movable than a sea-going ship? In addition, it in no way took account of the fact that the majority of ships which are the subject of execution are currently registered in foreign registers. The practical implementation of the provisions so constructed posed essential and unsolvable problems of the formal and legal as well as organizational nature. This was, in particular with respect to ships flying foreign flags – in this case, the exercise of the rights of the creditor was virtually unmanageable. Therefore, the draft of the new Maritime Code provides, in that respect, for application of the provisions of the Code of Civil Procedure on execution against movable property, supplemented by the specific provisions of the Second Chapter of the Twelfth Title of the draft Maritime Code (Article 476 § 1).

The draft of the new Maritime Code in this respect takes into account the nature of the sea-going ship, the specificities of international shipping, as well as the circumstance that the vast part of the world's fleet is currently registered in the States, which are relatively distant from Europe, which, as is shown by practice, raises fundamental problems with servicing procedural documents to the registers where those ships are registered (Liberia, Panama, Marshall Islands etc.). Therefore, the need to make such service is limited to a minimum. The rules currently drafted aim to make it easier to the creditors to carry out execution against sea-going ships, reduce the time of execution proceedings, prevent deterioration of the ship during this procedure and consequently, enable the creditors the actual satisfaction of their claims.

## **Title XIII. Conflict of law provisions**

The wording of the provisions of this Title is the same as the wording of the provisions of Articles 355-360 included in the Tenth Title of the Maritime Code in force.