

71

USTAWA

z dnia 10 kwietnia 1986 r.

o zmianie ustawy — Kodeks morski.

Art. 1. W ustawie z dnia 1 grudnia 1961 r. — Kodeks morski (Dz. U. Nr 58, poz. 318 i z 1977 r. Nr 8, poz. 31) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 7 otrzymuje brzmienie:

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

§ 2. Prawa rzeczowe na statku wpisane w rejestrze okrętowym lub innym rejestrze publicznym prowadzonym poza państwem bandery statku podlegają prawu państwa rejestru.”;

2) art. 12—14 otrzymują brzmienie:

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

Art. 13. Stały przewóz pasażerów lub ładunku pomiędzy portami polskimi może uprawiać wyłącznie statek o polskiej przynależności.

Art. 14. § 1. Statkiem o polskiej przynależności jest:

- 1) statek stanowiący polską własność,
- 2) statek, który uzyskał czasowo polską przynależność w trybie określonym w przepisach Kodeksu.

§ 2. Statek stanowiący polską własność może być czasowo zwolniony z polskiej przynależności.”;

3) po art. 14 dodaje się art. 14a i 14b w brzmieniu:

„Art. 14a. § 1. Statkowi nie stanowiącemu polskiej własności może być nadana czasowo polska przynależność, jeżeli zostaną spełnione następujące warunki:

- 1) wniosek w tym przedmiocie zgłosi polski armator i zapewni, że statek zostanie objęty w jego władanie, obsadzony załogą zgodnie z przepisami polskimi i poddany polskim przepisom w zakresie pomiaru, bezpieczeństwa żeglugi i dokumentów statku,

- 2) właściciel statku zgadza się na nadanie statkowi czasowo polskiej przynależności,
- 3) prawo państwa, którego banderę dotychczas statek podnosi i w którym jest zarejestrowany, nie sprzeciwia się nadaniu statkowi polskiej przynależności, a właściwy organ tego państwa zapewni, że w okresie trwania polskiej przynależności statek nie będzie podnosić bandery tego państwa.

- § 2. Polską przynależność nadaje czasowo statkowi Minister — Kierownik Urzędu Gospodarki Morskiej po stwierdzeniu spełnienia warunków określonych w § 1. W decyzji ustala się okres trwania polskiej przynależności.
- § 3. Statek traci nadaną czasowo polską przynależność z upływem okresu wskazanego w decyzji, chyba że na wniosek armatora okres ten został przedłużony w trybie określonym w § 2.
- § 4. Minister — Kierownik Urzędu Gospodarki Morskiej stwierdza wygaśnięcie decyzji przewidzianej w § 2, po otrzymaniu zawiadomienia od armatora, że odpadł którykolwiek z warunków określonych w § 1.
- § 5. O utracie nadanej czasowo statkowi polskiej przynależności armator zawiadamia niezwłocznie właściwą izbę morską.

Art. 14b. § 1. Czasowe zwolnienie z polskiej przynależności statku może nastąpić, jeżeli:

- 1) właściciel statku oddaje statek we władanie cudzoziemcowi lub zagranicznej osobie prawnej oraz wyrazi zgodę na czasowe zwolnienie statku z polskiej przynależności,
 - 2) prawo państwa, którego przynależność ma być statkowi czasowo nadana, nie sprzeciwia się zmianie bandery.
- § 2. Minister — Kierownik Urzędu Gospodarki Morskiej zwalnia czasowo statek z polskiej przynależności na wniosek właściciela statku. W decyzji ustala się okres trwania zwolnienia. O wydaniu decyzji właściciel zawiadamia niezwłocznie izbę morską prowadzącą rejestr okrętowy, do którego statek jest wpisany.
- § 3. W okresie zwolnienia statku z polskiej przynależności nie może on podnosić bandery polskiej.
- § 4. Zwolnienie z polskiej przynależności wygasa z upływem okresu wskazanego w decyzji, o której mowa w § 2.

§ 5. Minister — Kierownik Urzędu Gospodarki Morskiej stwierdza wygaśnięcie decyzji przewidzianej w § 2 na wniosek właściciela statku złożony przed upływem wskazanego w decyzji terminu lub po otrzymaniu zawiadomienia, że odpadł którykolwiek z warunków określonych w § 1.

§ 6. O wygaśnięciu zwolnienia z polskiej przynależności armator zawiadamia niezwłocznie właściwą izbę morską."

4) art. 15 otrzymuje brzmienie:

„Art. 15. § 1. Statek o polskiej przynależności jest obowiązany podnosić banderę polską.

§ 2. Minister — Kierownik Urzędu Gospodarki Morskiej może zwolnić niektóre rodzaje statków od obowiązku podnoszenia bandery. Zwolnienie nie może dotyczyć statków, które uprawiają żeglugę międzynarodową.

§ 3. Statki są obowiązane okazywać banderę jednostkom pływającym marynarki wojennej i organów ochrony granic.

§ 4. Minister — Kierownik Urzędu Gospodarki Morskiej w porozumieniu z Ministrami Obrony Narodowej i Spraw Wewnętrznych określi zasady okazywania bandery statku jednostkom pływającym marynarki wojennej i organów ochrony granic."

5) w art. 16 § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. Statek o polskiej przynależności powinien być oznaczony na dziobie z każdej burty i na rufie nazwą. Pod nazwą statku na rufie powinna być uwidoczniona nazwa portu, do którego statek jest przypisany (port macierzysty). Statek, któremu nadano czasowo polską przynależność, może zachować dotychczasową nazwę i port macierzysty."

6) w art. 17 § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Minister — Kierownik Urzędu Gospodarki Morskiej może zwolnić niektóre rodzaje statków od obowiązku wpisu do polskiego rejestru okrętowego. Zwolnienie nie może dotyczyć statków uprawiających żeglugę międzynarodową."

7) w art. 18:

a) dotychczasowa treść otrzymuje oznaczenie § 1,

b) dodaje się § 2 w brzmieniu:

„§ 2. Wpis statku stanowiącego polską własność do rejestru zagranicznego nie ma znaczenia prawnego przed wykreśleniem tego statku z polskiego rejestru."

8) w art. 20 w § 1 pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) stwierdzenie przez izbę morską polskiej przynależności statku oraz czasowego zwolnienia z tej przynależności,"

9) w art. 21 w § 2 w pkt 1 wyrazy „własność Państwa" zastępuje się wyrazami „własność Skarbu Państwa"

- 10) w art. 21 § 4 otrzymuje brzmienie:
 „§ 4. W przypadkach określonych w § 3 wykreślenie statku z rejestru może nastąpić tylko za zgodą wierzyciela, którego prawo zastawa na statku jest wpisane do rejestru.”
- 11) w art. 23 § 2 otrzymuje brzmienie:
 „§ 2. W razie niezgłoszenia statku do rejestru okrętowego izba morska stosuje, w celu przymuszenia do zgłoszenia, przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.”
- 12) po art. 27 dodaje się art. 27a w brzmieniu:
 „Art. 27a. § 1. Statekowi, któremu nadano czasowo polską przynależność, izba morska wydaje certyfikat bandery ważny na okres nadania czasowej przynależności.
 § 2. Izba morska prowadzi wykaz wydanych certyfikatów bandery.
 § 3. Minister — Kierownik Urzędu Gospodarki Morskiej określi w drodze rozporządzenia wzór certyfikatu bandery, tryb postępowania, zasady prowadzenia wykazu, opłaty za wydanie certyfikatu oraz właściwość izb morskich w tych sprawach.”
- 13) w art. 30 w § 1 w pkt 1 wyraz „polskie” zastępuje się wyrazami „o polskiej przynależności”;
- 14) art. 32 otrzymuje brzmienie:
 „Art. 32. § 1. Statek obcy, zawijający do portu polskiego pod banderą państwa będącego stroną tego samego co Polska porozumienia międzynarodowego o pomiarzeniu pojemności statków, może być poddany kontroli polegającej wyłącznie na sprawdzeniu:
 1) czy statek posiada ważne międzynarodowe świadectwo pomiarowe,
 2) czy zasadnicza charakterystyka statku odpowiada danym zawartym w tym świadectwie.
 § 2. Kontrola, o której mowa w § 1, nie może powodować kosztów ani przestoju statku, jeżeli porozumienie międzynarodowe tak stanowi.”
- 15) w art. 37 § 3 otrzymuje brzmienie:
 „§ 3. Minister — Kierownik Urzędu Gospodarki Morskiej może:
 1) upoważnić do dokonywania inspekcji i przeglądów statków wyznaczonych w tym celu inspektorów lub uznane przez siebie instytucje zagraniczne,
 2) określić instytucje klasyfikacyjne, których zaświadczenia mogą być przy inspekcji statków morskich o polskiej przynależności uznane za dowody dopełnienia przez statek wymagań co do określonych spraw z zakresu technicznego stanu bezpieczeństwa.”
- 16) w art. 49 wyrazy „Statek polski” zastępuje się wyrazami „Statek o polskiej przynależności”;
- 17) w art. 52 wyrazy „4 500 złotych” zastępuje się wyrazami „50 000 złotych”;
- 18) w art. 53 wyrazy „karze aresztu do trzech miesięcy lub karze grzywny do 4 500 złotych” zastępuje się wyrazami „karze grzywny do 50 000 złotych”;
- 19) w art. 54:
 a) w § 1 wyrazy „3 000 złotych” zastępuje się wyrazami „30 000 złotych”;
 b) w § 2 wyrazy „karze aresztu do trzech miesięcy lub karze grzywny do 4 500 złotych” zastępuje się wyrazami „karze grzywny do 50 000 złotych”;
- 20) art. 55 otrzymuje brzmienie:
 „Art. 55. W sprawach o wykroczenia wymienione w art. 52—54 orzekają kolegia do spraw wykroczeń przy terenowych organach administracji morskiej.”
- 21) w dziale II w rozdziale 1 dodaje się art. 55a w brzmieniu:
 „Art. 55a. § 1. Statek stanowi polską własność, jeżeli jest własnością:
 1) Skarbu Państwa,
 2) osoby prawnej mającej siedzibę w Polsce,
 3) obywatela polskiego zamieszkałego w Polsce.
 § 2. Statek stanowi również polską własność, jeżeli jest co najmniej w połowie własnością osób wymienionych w § 1 lub jest własnością spółki o kapitale należącym co najmniej w połowie do jednej z tych osób, gdy armator tego statku ma w Polsce miejsce zamieszkania albo siedzibę swojego zakładu głównego lub oddziału.”
- 22) w art. 70:
 a) w zdaniu wstępnym w § 1 po wyrazie „godzin” dodaje się wyrazy „z wyłączeniem dni uznanych ustawowo za wolne od pracy”,
 b) w § 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:
 „1) statek w celu zabezpieczenia roszczenia należnego od statku z tytułu opłat portowych, szkód wywołanych w urządzeniach portowych, dokach lub drogach żeglugowych oraz z tytułu zanieczyszczenia środowiska.”
- 23) w art. 99:
 a) § 2 otrzymuje brzmienie:
 „§ 2. Roszczenia do przewoźnika związane z ładunkiem, wynikające z konosamentu, przedawniają się z upływem roku od dnia, w którym wydanie ładunku nastąpiło lub miało nastąpić. Termin ten jednak może być przedłużony w drodze porozumienia stron zawartego po zdarzeniu będącym podstawą powództwa.”.
 b) dodaje się § 3 i 4 w brzmieniu:
 „§ 3. Powództwo o odszkodowanie przeciwko osobie trzeciej w sprawach, o których mowa w § 2, może być wytoczone nawet po upływie roku w terminie określonym w przepisach o przedawnianiu roszczeń, nie krótszym jednak niż trzy miesiące od dnia, w którym osoba występująca z takim powództwem zaspokoiła roszczenie lub otrzymała pozew wniesiony przeciwko niej.
 § 4. Przepisy § 1—3 mają również zastosowanie do sporów między jednostkami gospodarki społecznej, podlegających orzecznictwu państwowego arbitrażu gospodarczego.”

- 24) w art. 103 § 1 otrzymuje brzmienie:
 „§ 1. Jeżeli nie umówiono miejsca ładowania, przewoźnik podstawi statek w zwyczajowo przyjętym miejscu ładowania lub wyczekiwania.”;
- 25) w art. 104 § 1 otrzymuje brzmienie:
 „§ 1. Przewoźnik jest obowiązany zawiadomić na piśmie czarterującego o podstawieniu gotowego do rozpoczęcia ładowania statku w miejscu, o którym mowa w art. 103 § 2, a jeżeli miejsce takie nie zostało przewoźnikowi wskazane — w miejscu, o którym mowa w art. 103 § 1 (nota gotowości); jeżeli czarterujący wskazał załadownicę, przewoźnik zawiadamia załadownicę.”;
- 26) w art. 106 w § 2 zdanie trzecie otrzymuje brzmienie:
 „Do okresu przestoju nie wlicza się jednak przerw spowodowanych przyczynami zachodzącymi wyłącznie po stronie przewoźnika.”;
- 27) w art. 117 § 2 otrzymuje brzmienie:
 „§ 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.”;
- 28) w art. 122 § 2 otrzymuje brzmienie:
 „§ 2. Konosament wystawiony zgodnie z przepisami niniejszego działu stwarza domniemanie przyjęcia na statek przez przewoźnika określonego ładunku do przewozu w takiej ilości i w takim stanie, jak to uwidoczniło w konosamencie. Dowód przeciwny nie będzie jednak dopuszczony w przypadku, gdy konosament został przeniesiony na osobę trzecią działającą w dobrej wierze.”;
- 29) w art. 135 § 4 otrzymuje brzmienie:
 „§ 4. Jeżeli konosamentu nie wystawiono, ładunek wydaje się w miejscu przeznaczenia odbiorcy wskazanemu przez frachtującego lub osobę przez niego upoważnioną.”;
- 30) w art. 131:
 a) w § 1 pkt 3 skreśla się;
 b) § 2 otrzymuje brzmienie:
 „§ 2. W razie odstąpienia od umowy przez czarterującego w trakcie załadunku, przewoźnik jest obowiązany wydać ładunek już załadowany, choćby wyładowanie miało zatrzymać statek poza okresy ładowania i przestoju; zachowuje jednak prawo do przestojuowego lub odszkodowania za przetrzymanie statku.”;
 c) dodaje się § 3 w brzmieniu:
 „§ 3. Przewoźnik ma prawo domagać się od czarterującego odszkodowania za rzeczywiście poniesioną szkodę spowodowaną odstąpieniem przez czarterującego od umowy przewozu zawartej na szereg podróży kolejnych lub na przewóz określonej ilości ładunku; odszkodowanie to nie może jednak przekraczać wysokości frachtu, jaki przypadłby za anulowane podróże. W każdym przypadku przewoźnik jest obowiązany dążyć do zmniejszenia szkody.”;
- 31) w art. 157:
 a) § 2 otrzymuje brzmienie:
 „§ 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.”;
 b) w § 3 dodaje się drugie zdanie w brzmieniu:
 „Deklaracja załadowcy uwidoczniła w konosamencie co do rodzaju i wartości towarów stwarza domniemanie, które przewoźnik może obalić dowodem przeciwnym.”;
- 32) w art. 158 dodaje się § 3 i 4 w brzmieniu:
 „§ 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 jego działania lub zaniechania, których dopuścił się z winy umyślnej albo na skutek rażącego niedbalstwa.”;
- 33) w art. 159 w § 1 po wyrazach „szkodę w ładunku” dodaje się wyrazy „lub z ładunkiem związaną”;
- 34) po art. 160 dodaje się art. 160a i 160b w brzmieniu:
 „Art. 160a. § 1. Podwładny przewoźnika oraz osoba nie będąca samodzielnym kontrahentem, z której pomocą przewoźnik wykonuje zobowiązanie, jak również osoba, której wykonanie zobowiązania powierza, mogą powoływać się na przysługujące przewoźnikowi zwolnienie i ograniczenie odpowiedzialności.
 § 2. Zwolnienia i ograniczenia, o których mowa w § 1, nie przysługują, jeżeli zostanie udowodnione, że szkoda wynikła z działania lub zaniechania tych osób, których dopuściły się one z winy umyślnej albo też na skutek rażącego niedbalstwa.
 § 3. Łączna wysokość odszkodowania obciążającego przewoźnika i osoby wymienione w § 1 nie może przekroczyć kwoty przewidzianej w art. 158 § 1.
 Art. 160b. Zwolnienia i ograniczenia odpowiedzialności przewidziane w art. 156—160a stosuje się bez względu na to, czy roszczenie wynika z odpowiedzialności umownej czy też pozaumownej.”;

- 35) w art. 243 w § 2 po wyrazach „statków morskich” dodaje się wyrazy „oraz jednostce pływającej marynarki wojennej, organów ochrony granic i Milicji Obywatelskiej”;
- 36) w art. 245 § 2 otrzymuje brzmienie:
„§ 2. Ministrowie Obrony Narodowej i Spraw Wewnętrznych określają zasady obliczania i przeznaczenia wynagrodzenia za ratownictwo należnego jednostkom pływającym wymienionym w § 1 oraz tryb postępowania w tych sprawach.”;
- 37) w art. 246 w § 2 wyrazy „przechodzi ono na własność Państwa” zastępuje się wyrazami „staje się ono własnością państwową”;
- 38) w art. 263:
a) dotychczasowa treść otrzymuje oznaczenie § 1,
b) dodaje się § 2 w brzmieniu:
„§ 2. W stosunku do roszczeń osób uprawnionych mających miejsce zamieszkania lub siedzibę w kraju bieg przedawnienia przerywa się przez zgłoszenie do zakładu ubezpieczeń zdarzenia objętego ubezpieczeniem lub roszczenia o odszkodowanie. W takim wypadku bieg przedawnienia rozpoczyna się na nowo od dnia, w którym osoba zgłaszająca żądanie lub roszczenie otrzymała na piśmie ustalenie zakładu ubezpieczeń w sprawie zgłoszonego zdarzenia lub roszczenia.”;
- 39) użyte w art. 17 § 1, art. 28 § 1, art. 57 i 62 w różnych przypadkach wyrazy „statek polski” zastępuje się użytymi w tych samych przypadkach wyrazami „statek stanowiący polską własność”;
- 40) użyte w przepisach Kodeksu morskiego w różnych przypadkach wyrazy „Minister Żeglugi” zastępuje się użytymi w tych samych przypadkach wyrazami „Minister — Kierownik Urzędu Gospodarki Morskiej”.

Art. 2. Minister — Kierownik Urzędu Gospodarki Morskiej ogłosi w drodze obwieszczenia jednolity tekst ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. — Kodeks morski, z uwzględnieniem zmian wynikających z niniejszej ustawy oraz innych przepisów ogłoszonych przed wydaniem jednolitego tekstu, z zastosowaniem ciągłej numeracji tytułów, działów, rozdziałów, artykułów, paragrafów i punktów.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1988 r.

Przewodniczący Rady Państwa: w z. K. Barcikowski
Sekretarz Rady Państwa: Z. Surowiec