

USTAWA

z dnia 9 listopada 1995 r.

o zmianie ustawy — Kodeks morski.

Art. 1. W ustawie z dnia 1 grudnia 1961 r. — Kodeks morski (Dz. U. z 1986 r. Nr 22, poz. 112, z 1989 r. Nr 35, poz. 192 i z 1991 r. Nr 16, poz. 73) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 7:

a) § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Prawa rzeczowe na statku wpisane w stałym rejestrze statku podlegają prawu państwa rejestru.”;

b) po § 2 dodaje się § 3 i 4 w brzmieniu:

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

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

2) w tytule I w dziale I rozdziały 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„Rozdział 1

Polska przynależność statku

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

§ 2. Stały przewóz pasażerów lub ładunku pomiędzy portami polskimi może

uprawiać tylko statek o polskiej przynależności, z zastrzeżeniem § 3.

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

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

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

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

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

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

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

§ 2. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej może zwolnić niektóre rodzaje statków stanowiących polską własność z obowiązku podnoszenia bandery. Zwolnienie nie może dotyczyć

statków uprawiających żeglugę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 15. § 1. Statek o polskiej przynależności powinien być oznaczony nazwą na dziobie z każdej burty i na rufie. Pod nazwą na rufie powinna być uwidoczniiona nazwa portu macierzystego statku.

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

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

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

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

2) przedstawi umowę najmu lub dzierżawy statku,

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

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

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

6) wskaże port macierzysty statku w Polsce.

§ 2. Statek nie stanowiący polskiej własności uzyskuje czasową polską przynależność przez wpis do rejestru okrętowe-

go, na podstawie postanowienia izby morskiej.

Art. 17. Armator prowadzący w Polsce działalność za pośrednictwem przedstawicielstwa podlega, w zakresie spraw związanych z uprawianiem żeglugi statkiem, który uzyskał czasową polską przynależność, polskiemu prawu i jurysdykcji sądów polskich w takim zakresie, w jakim podlega im osoba mająca w Polsce siedzibę lub miejsce zamieszkania.

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

Art. 18a. Nazwa statku, który uzyskał czasową polską przynależność, może być zmieniona tylko za zgodą właściwych władz państwa stałego rejestru statku oraz jego właściciela i wierzycieli hipotecznych.

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

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

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

3) wniesie o to armator statku,

4) armator statku nie przestrzega przepisów niniejszego działu,

5) zostanie wydana decyzja w trybie art. 18c.

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

Art. 18c. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej może wydać decyzję o utracie czasowej polskiej przynależności statku, jeżeli wymaga tego interes państwa, a w szczególności interes polskiej gospodarki morskiej. Z tych samych względów Minister Transportu i Gospodarki Morskiej może wydać decyzję sprzeciwiającą się uzyskaniu przez statek czasowej polskiej przynależności.

Art. 18d. § 1. Polska przynależność statku stanowiącego polską własność może być zawieszona na wniosek właściciela.

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

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

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

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

Art. 18e. Nazwa statku stanowiącego polską własność, którego polska przynależność została zawieszona, nie może być zmieniona w okresie trwania zawieszenia bez zgody jego właściciela i wierzycieli hipotecznych. Portem macierzystym takiego statku powinien być port państwa czasowej przynależności.

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

§ 2. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej może, ze względów określonych w art. 18c, wydać decyzję o ustaniu zawieszenia polskiej przynależności statku lub sprzeciwiającą się zawieszeniu.

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

Art. 18g. Ilekroć w przepisach niniejszego działu mówi się o stałym rejestrze statku, rozumie się przez to rejestr prowadzony w państwie, którego przynależność statek odzyska po ustaniu czasowej przynależności i w którym wpisany jest właściciel statku oraz prawa zastawu i ograniczenia w rozporządzaniu statkiem.

Rozdział 2

Rejestr okrętowy

Art. 19. § 1. Statek stanowiący polską własność podlega obowiązkowi wpisu do pol-

skiego rejestru okrętowego, prowadzonego przez izbę morską właściwą dla portu macierzystego statku.

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

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

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

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

Art. 20. § 1. Statek nie stanowiący polskiej własności ani nie uważany za stanowiący polską własność wpisuje się do rejestru okrętowego, na wniosek armatora, po spełnieniu warunków określonych w art. 16 § 1.

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

Art. 21. Rejestr okrętowy składa się z ksiąg rejestrowych prowadzonych odrębnie dla statków:

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

Art. 22. Za czynności rejestrowe pobiera się opłaty rejestrowe, które stanowią dochód budżetu państwa.

Art. 23. § 1. Statek wpisany do rejestru stałego za granicą może być wpisany do rejestru

statego w Polsce dopiero po wykreśleniu z rejestru zagranicznego.

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

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

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

Art. 24. Rejestr okrętowy jest jawny. Osoby zainteresowane mogą żądać uwierzytelnionych wyciągów i odpisów z rejestru.

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

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

11) stwierdzenie przez izbę morską zawieszenia polskiej przynależności statku,

12) podstawę i datę wykreślenia statku z rejestru.

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

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

§ 3. W rejestrze statków w budowie wpisuje się:

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

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

Art. 26. § 1. Wpis do rejestru okrętowego następuje na podstawie zgłoszenia zainteresowanych, chyba że prawo przewiduje wpis na wniosek lub z urzędu.

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

Art. 27. § 1. Wykreśla się z rejestru okrętowego statek, który:

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

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

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

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

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

Art. 28. Statek uważa się za zaginiony, jeżeli w ciągu podwójnego okresu niezbędnego w normalnych warunkach do przejścia do portu przeznaczenia z miejsca, z którego nadeszła ostatnia wiadomość o statku, statek do tego portu nie zawinął, ani nie nadeszła żadna kolejna wiadomość o statku. Okres wymagany do uznania statku za zaginiony nie może być krótszy niż miesiąc ani dłuższy niż trzy miesiące od dnia ostatniej wiadomości o statku, a jeżeli brak wiadomości o statku pozostaje w związku z działaniami wojennymi — krótszy niż sześć miesięcy.

Art. 29. § 1. Zgłoszenie do rejestru okrętowego powinno być dokonane w ciągu sześciu tygodni od dnia, w którym obowiązany do zgłoszenia dowiedział się o okoliczności podlegającej wpisowi do rejestru.

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

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

Art. 30. Izba morska bada, czy:

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

Art. 31. § 1. Okoliczność będąca przedmiotem wpisu do rejestru okrętowego jest skuteczna wobec osób trzecich. Okoliczność taka, mimo braku wpisu do rejestru okrętowego, jest skuteczna wobec osób trzecich, gdy o niej wiedziały.

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

Art. 31a. § 1. Po wpisaniu do rejestru okrętowego statek otrzymuje certyfikat okrętowy, a statek w budowie — certyfikat statku w budowie.

§ 2. Certyfikat okrętowy stanowi dowód polskiej przynależności statku.

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

Art. 31b. § 1. W razie wydania certyfikatu okrętowego statkowi, który uzyskał czasową polską przynależność, dokumenty wydane takiemu statkowi przez organ prowadzący jego rejestr staty powinny zostać temu organowi zwrócone. O zwrocie armator statku zawiadamia izbę morską w terminie trzydziestu dni od dnia otrzymania certyfikatu okrętowego.

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

§ 3. Izba morska zawiadamia właściwe władze państwa rejestru statków o ustaniu czasowej polskiej przynależności statku.

Art. 31c. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób prowadzenia rejestru okrętowego i postępowanie rejestrowe, wzory ksiąg rejestrowych, wzór certyfikatu okrętowego, certyfikatu statku w budowie i świadectwa o banderze, tryb ich wydawania oraz koszty postępowania rejestrowego.

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

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

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

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

3) art. 40 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

1) powierzyć określone zadania organu inspekcyjnego instytucji klasyfikacyjnej,

2) uznać za obowiązkowe przepisy techniczne instytucji klasyfikacyjnej w zakresie technicznego stanu bezpieczeństwa.

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

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

4) art. 51 otrzymuje brzmienie:

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

5) w art. 55 wyraz „uspołecznionej” zastępuje się wyrazem „narodowej”;

6) w art. 59 § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Statkiem uważanym za stanowiący polską własność jest statek:

1) będący co najmniej w połowie własnością osób wymienionych w § 1, jeżeli armator tego statku ma w Polsce miejsce zamieszkania albo siedzibę swojego zakładu głównego lub oddziału, a statek, na wniosek wszystkich współwłaścicieli, zostanie wpisany do polskiego rejestru okrętowego w księdze rejestru stałego,

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

7) art. 60 otrzymuje brzmienie:

„Art. 60. Umowa o przeniesienie własności statku, o którym mowa w art. 59 § 1, podlegającego obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego, powinna być zawarta na piśmie z podpisami stron notarialnie poświadczonymi. Dotyczy to również statku, o którym mowa w art. 59 § 2, oraz statku w budowie, wpisanych do polskiego rejestru okrętowego.”;

8) w tytule I w dziale II rozdział 2 otrzymuje brzmienie:

„Rozdział 2

Zastaw na statku

Art. 64. Na statku wpisanym do rejestru okrętowego można ustanowić zastaw wpisany do tego rejestru (hipotekę morską). Do hipoteki

morskiej stosuje się odpowiednio przepisy prawa cywilnego o hipotece na nieruchomościach, z uwzględnieniem przepisów niniejszego rozdziału.

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

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

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

Art. 65b. § 1. Hipoteka morska obciąża, oprócz statku i jego przynależności, także wierzytelności właściciela statku powstałe po ustanowieniu hipoteki z tytułu:

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

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

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

Art. 65d. W przypadku świadomego, znacznego zwiększenia ryzyka związanego z eksploatacją statku, obciążonego hipoteką morską, które powoduje istotne pogorszenie sytuacji wierzyciela hipotecznego, może on żądać niezwłocznego zaspokojenia z przedmiotu hipoteki lub dodatkowego odpowiedniego zabezpieczenia.

Art. 65e. § 1. Hipotekę morską można ustanowić na statku w budowie.

§ 2. Hipoteka morska na statku w budowie obejmuje materiały, urządzenia i wyposażenie znajdujące się na tere-

nie stoczni budującej obciążony hipoteką statek, które przez oznakowanie lub w inny sposób zostały wyraźnie zidentyfikowane jako przeznaczone do budowy lub wyposażenia tego statku.

Art. 66. Do nie będącego hipoteką morską zastawu na statkach stosuje się przepisy Kodeksu cywilnego o zastawie na rzeczach ruchomych.”;

9) w art. 83 § 3 otrzymuje brzmienie:

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

10) w art. 89 w § 1 skreśla się wyrazy „, po wysłuchaniu opinii rady załogowej,”;

11) w art. 96:

a) w § 1 po wyrazach „polskiemu urzędowi konsularnemu” dodaje się wyrazy „albo zgodnie z prawem miejscowym”,

b) po § 4 dodaje się § 5 i 6 w brzmieniu:

„§ 5. Za przyjęcie protestu morskiego pobiera się opłatę, która stanowi dochód budżetu państwa.

§ 6. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej, w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości oraz Ministrem Spraw Zagranicznych, określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłat pobieranych za przyjęcie protestu morskiego.”;

12) w art. 103 skreśla się § 4;

13) w art. 176 w § 1 po wyrazach „zwanej dalej «Konwencją ateńską»” kropkę zastępuje się przecinkiem oraz dodaje się wyrazy „zmienionej protokołem do Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz. U. z 1994 r. Nr 99, poz. 479).”;

14) w art. 269 skreśla się § 2 i oznaczenie § 1;

15) w art. 300 w § 5 wyrazy „art. 24” zastępuje się wyrazami „art. 28”;

16) art. 342 otrzymuje brzmienie:

„Art. 342. § 1. Osoba importująca do Polski olej drogą morską jest obowiązana podać do Głównego Urzędu Ceł, w terminie do dnia 15 stycznia każdego roku, dane o ilościach zaimportowa-

nego w ciągu poprzedniego roku kalendarzowego oleju, a osoba importująca rocznie 150 tys. ton lub więcej oleju uiszcza wkłady na rzecz Międzynarodowego Funduszu stosownie do art. 10, 11 i 15 Konwencji, o której mowa w art. 340 § 1.

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

17) użyte w art. 6 w § 1, w art. 49 w § 2, w art. 237 w § 1, w art. 249 w § 2 i w art. 251 w § 1 wyrazy „organów ochrony granic i Milicji Obywatelskiej” zastępuje się wyrazami „organów Straży Granicznej i Policji”, a użyte w art. 57 w § 1 w pkt 1 wyrazy „organów ochrony granic” zastępuje się wyrazami „organów Straży Granicznej”.

Art. 2. 1. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej ogłosi, w terminie do dnia 1 lipca 1996 r., przepisy wykonawcze wydane na podstawie upoważnień zawartych w niniejszej ustawie.

2. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej ogłosi w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej jednolity tekst ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. — Kodeks morski, z uwzględnieniem zmian wynikających z przepisów ogłoszonych przed dniem wydania jednolitego tekstu, w terminie do dnia 1 lipca 1996 r.

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

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *A. Kwaśniewski*