

Dz.U. 1996 Nr 6 poz. 39**U S T A W A****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 uwidoczniona nazwa portu macierzystego statku.
- §2. Właściciel nadaje statkowi nazwę i wskazuje port macierzysty. Nazwa podlega zatwierdzeniu przez organ określony w trybie § 3.
- §3. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej określi, w drodze rozporządzenia, organy właściwe do zatwierdzania nazw statków i tryb postępowania w sprawach wymienionych w § 1 i 2 oraz może określić inny, niż wskazany w § 1, sposób oznaczania niektórych statków.
- Art. 16. §1. Statek nie stanowiący polskiej własności może uzyskać czasową polską przynależność, jeżeli wnioskodawca:
- 1) jest osobą prawną, mającą w Polsce siedzibę lub przedstawicielstwo, bądź osobą fizyczną, zamieszkałą w Polsce lub mającą w Polsce przedstawicielstwo,
 - 2) przedstawi umowę najmu lub dzierżawy statku,
 - 3) zobowiąże się, że będzie prowadził działalność armatorską w Polsce oraz że kapitanem statku będzie obywatel polski,
 - 4) złoży urzędowo poświadczony odpis lub wyciąg ze stałego rejestru statku, zawierający opis statku, oznaczenie właściciela oraz inne dane z tego rejestru, a w szczególności wpisane prawa zastawu i ograniczenia w rozporządzaniu statkiem,
 - 5) przedstawi pisemną zgodę właściwych organów państwa stałego rejestru statku, właściciela statku i wszystkich wierzycieli hipotecznych na nadanie statkowi polskiej przynależności oraz zapewnienie właściwych organów państwa stałego rejestru, że w czasie trwania polskiej przynależności statek nie będzie uprawniony do podnoszenia bandery tego państwa,
 - 6) wskaże port macierzysty statku w Polsce.
- §2. Statek nie stanowiący polskiej własności uzyskuje czasową polską przynależność przez wpis do rejestru okrętowego, na podstawie postanowienia izby morskiej.
- Art. 17. Armator prowadzący w Polsce działalność za pośrednictwem przedstawicielstwa podlega, w zakresie spraw związanych z uprawianiem żeglugi statkiem, który uzyskał czasową pol-

ską 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 piśmenną 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 polskiego rejestru okrętowego, prowadzonego przez izbę morską właściwą dla portu macierzystego statku.
- §2. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej określi, w drodze rozporządzenia, rodzaje statków stanowiących polską własność nie podlegających obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego, z wyłączeniem statków uprawiających żeglugę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
- §3. Statek, który nie podlega obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego, a także statek w budowie może być wpisany do rejestru okrętowego na wniosek właściciela.
- §4. Statek uważany za stanowiący polską własność wpisuje się do rejestru okrętowego na wniosek właściciela lub wszystkich współwłaścicieli.
- §5. Statek budowany w Polsce może być wpisany do rejestru okrętowego, jeżeli położona została jego stępka lub wykonana została równorzędna praca konstrukcyjna w miejscu wodowania. Dotyczy to również statku w budowie, nie stanowiącego polskiej własności. Rejestr okrętowy statku w budowie prowadzi izba morską właściwą dla miejsca budowy statku.

- Art. 20. §1. Statek nie stanowiący polskiej własności ani nie uważany za stanowiący polską własność wpisuje się do rejestru okrętowego, na wniosek armatora, po spełnieniu warunków określonych w art. 16 § 1.
- §2. Rejestr okrętowy dla statków, o których mowa w § 1, prowadzi izba morska właściwa dla portu polskiego wskazanego przez armatora jako port macierzysty statku.
- Art. 21. Rejestr okrętowy składa się z ksiąg rejestrowych prowadzonych odrębnie dla statków:
- 1) stanowiących polską własność i uważanych za stanowiące polską własność (rejestr stały),
 - 2) które uzyskały czasową polską przynależność (rejestr tymczasowy),
 - 3) w budowie (rejestr statków w budowie).
- Art. 22. Za czynności rejestrowe pobiera się opłaty rejestrowe, które stanowią dochód budżetu państwa.
- Art. 23. §1. Statek wpisany do rejestru stałego za granicą może być wpisany do rejestru stałego w Polsce dopiero po wykreśleniu z rejestru zagranicznego.
- §2. Statek wpisany do rejestru stałego za granicą może być wpisany do rejestru tymczasowego w Polsce dopiero po zawieszeniu jego dotychczasowej przynależności.
- §3. Wpis do rejestru zagranicznego statku stanowiącego polską własność lub statku uważanego za stanowiący polską własność nie wywołuje skutków prawnych przed wykreśleniem tego statku z polskiego rejestru okrętowego.
- §4. Czasowe nadanie statkowi, o którym mowa w § 3, obcej przynależności nie wywołuje skutków prawnych przed dokonaniem w polskim rejestrze okrętowym wpisu zawieszającego polską przynależność.
- Art. 24. Rejestr okrętowy jest jawny. Osoby zainteresowane mogą żądać uwierzytelnionych wyciągów i odpisów z rejestru.
- Art. 25. §1. W rejestrze stałym wpisuje się:
- 1) kolejny numer rejestrowy statku i datę wpisu,
 - 2) nazwę lub oznaczenie identyfikacyjne, międzynarodowy sygnał wywoławczy oraz rodzaj i przeznaczenie statku,
 - 3) poprzednią nazwę lub oznaczenie identyfikacyjne oraz dane dotyczące poprzedniego rejestru i datę wykreślenia z tego rejestru,
 - 4) nazwę portu macierzystego statku,
 - 5) rok, miejsce budowy i nazwę stoczni, jeżeli dane te są znane, oraz określenie materiału głównego i rodzaju napędu statku,
 - 6) wymiary rejestrowe oraz pojemność statku,

- 7) oznaczenie i adres właściciela lub wszystkich współwłaścicieli z określeniem ich udziałów we współwłasności oraz podstawę nabycia własności statku,
 - 8) oznaczenie i adres armatora statku,
 - 9) hipotekę morską i ograniczenia w rozporządzaniu statkiem,
 - 10) stwierdzenie przez izbę morską polskiej przynależności statku,
 - 11) stwierdzenie przez izbę morską zawieszenia polskiej przynależności statku,
 - 12) podstawę i datę wykreślenia statku z rejestru.
- §2. W rejestrze tymczasowym, oprócz danych wymienionych w § 1 pkt 1-8, 10 i 12, wpisuje się:
- 1) poprzednią przynależność statku i datę jej zawieszenia,
 - 2) okres, na jaki statek uzyskał polską przynależność,
 - 3) oznaczenie i adres przedstawiciela armatora w Polsce, jeżeli taki został ustanowiony.
- §3. W rejestrze statków w budowie wpisuje się:
- 1) kolejny numer rejestrowy statku w budowie i datę wpisu,
 - 2) oznaczenie identyfikacyjne statku w budowie,
 - 3) nazwę stoczni budującej statek,
 - 4) oznaczenie i adres właściciela statku w budowie,
 - 5) oznaczenie umowy o budowę statku,
 - 6) hipotekę morską.
- §4. Każda zmiana danych w rejestrze okrętowym podlega wpisowi.
- Art. 26. §1. Wpis do rejestru okrętowego następuje na podstawie zgłoszenia zainteresowanych, chyba że prawo przewiduje wpis na wniosek lub z urzędu.
- §2. Do zgłoszenia okoliczności podlegającej wpisowi, w stosunku do statków stanowiących polską własność i statków uważanych za stanowiące polską własność, wpisanych do rejestru okrętowego, obowiązany jest właściciel statku.
- Art. 27. §1. Wykreśla się z rejestru okrętowego statek, który:
- 1) zatonął lub uległ zniszczeniu,
 - 2) zaginął,
 - 3) utracił polską przynależność,
 - 4) utracił charakter statku morskiego.
- §2. W przypadkach określonych w § 1 wykreślenie statku z rejestru okrętowego wymaga zgody wierzyciela hipotecznego, wyrażonej na piśmie.
- §3. Wykreśla się z rejestru statków w budowie statek, który:
- 1) uległ zniszczeniu w trakcie budowy albo którego budowa została zaniechana,

2) został wpisany jako statek do rejestru stałego w Polsce lub za granicą.

§4. W przypadkach określonych w § 3 wykreślenie wymaga zgody wierzyciela, wyrażonej na piśmie, chyba że statek w budowie został wpisany jako statek do rejestru stałego w Polsce, a 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 stały powinny zostać temu organowi zwrócone. O zwrocie armator statku zawiadamia izbę morską w terminie trzydziestu dni od dnia otrzymania certyfikatu okrętowego.

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

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

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

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

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

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

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

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 terenie stoczni budującej obciążony hipoteką statek, które przez oznakowanie lub w inny sposób zostały wyraźnie zidentyfikowane jako przeznaczone do budowy lub wyposażenia tego statku.
- Art. 66. Do nie będącego hipoteką morską zastawu na statkach stosuje się przepisy Kodeksu cywilnego o zastawie na rzeczach ruchomych.";

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 zaimportowanego w ciągu poprzedniego roku kalendarzowego oleju, a osoba importująca rocznie 150 tys. ton lub więcej oleju uiszcza wkłady na rzecz Międzynarodowego Funduszu stosownie do art. 10, 11 i 15 Konwencji, o której mowa w art. 340 § 1.
- §2. Główny Urząd Ceł składa Międzynarodowemu Funduszowi corocznie zbiorcze sprawozdanie o imporcie oleju drogą morską.";

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.