

Prawo morskie

Wykorzystanie międzynarodowego prawa dotyczącego zatrudnienia i pracy na statkach morskich

- ≡ **Pojęcie, przedmiot i systematyka prawa morskiego**
- ≡ **Źródła prawa morskiego**
- ≡ **Międzynarodowe organizacje morskie i stowarzyszenia morskie**
- ≡ **Status prawny obszarów morskich**
- ≡ **Przynależność państwowa statku**
- ≡ **Rejestr okrętowy**
- ≡ **Klasyfikacja statku**
- ≡ **Administracja morska**
- ≡ **Przewóz ładunków morzem**
- ≡ **Konosament**
- ≡ **Przewóz pasażerów drogą morską**
- ≡ **Inspekcje morskie**
- ≡ **Regulacje prawne w zakresie zatrudniania i pracy na statkach**

Przedmiot i zakres ubezpieczenia morskiego (na podstawie Kodeksu Morskiego)

Prawa i obowiązki stron ubezpieczenia morskiego

Rodzaje ubezpieczeń morskich

Polisa i jej rodzaje

Umowa ubezpieczenia morskiego w przepisach Kodeksu Morskiego

Awaria wspólna

Pojęcie, przedmiot i systematyka prawa morskiego



01:01

Prawo Morskie jest to zespół norm regulujących stosunki związane z działalnością człowieka na morzu, polegające na korzystaniu z morza i eksploatacji jego zasobów.

„Prawo Morskie składa się z:

- prawa morskiego międzynarodowego publicznego,
- prawa morskiego administracyjnego,
- prawa morskiego karnego,
- prawa morskiego cywilnego (handlowego),
- prawa morskiego międzynarodowego prywatnego (prawo morskie kolizyjne),
- prawa morskiego pracy.

Funkcjonalne powiązanie elementów publicznoprawnych i prywatnoprawnych w instytucjach prawa morskiego powoduje stosowanie dla prawa morskiego własnej, tradycyjnej systematyki. W Polsce od 2001 r. obowiązuje Kodeks morski, który zastąpił, kilkakrotnie nowelizowany, Kodeks morski z 1961 r. Źródłami polskiego prawa morskiego oprócz ustaw i przepisów wykonawczych są umowy międzynarodowe”.

Źródło: *Encyklopedia PWN*

Źródła prawa morskiego



04:01

Rodzaje źródeł prawa

1. Prawo zwyczajowe —

Zwyczaj morski: reguła zachowania powszechnie stosowana i uznana za obowiązującą w społecznym środowisku morskim, przy czym zwyczaj nie jest samoistnym źródłem prawa.

Rozróżnić można trzy podstawowe kategorie zwyczajów morskich uzupełniające ustawę: te które ustalają nowe reguły postępowania obok ustawodawstwa już istniejącego, lecz nie wbrew niemu, oraz zwyczaje, które są sprzeczne z ustawą.

Zwyczaj można uznać za obowiązujący, w przypadku gdy jest jasno określony oraz nie jest sprzeczny z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa.

Zwyczaje możemy podzielić na dwa rodzaje: powszechne, czyli te obowiązujące na całym obszarze Polski, oraz lokalne, czyli te które występują wyłącznie na obszarze danego portu.

Organem, który jest odpowiedzialny za zbieranie oraz ogłaszanie zwyczajów morskich, jest Krajowa Izba Gospodarcza.

2. Prawo stanowione —

Inaczej nazywane prawem ustawowym. Jest to zbiór norm prawnych, które zostały ustanowione przez organy ustawodawcze posiadające do tego uprawnienia. Wszelkie ustanowione umowy międzynarodowe muszą być ratyfikowane i należyć ogłoszone. Poprzez umowy międzynarodowe rozumie się konwencje, protokoły oraz wewnętrzne akty normatywne (ustawy, dekrety, rozporządzenia).

Przykładami Konwencji międzynarodowych są:

1. SOLAS (ang. *Safety of Life at Sea*) 1974 wraz z Protokołem 1978 oraz poprawkami.

Konwencja ta zawiera przepisy o charakterze administracyjno-prawnym dotyczące przeglądów i kontroli statków, konstrukcji statku (podział wodoszczelny, stateczność, maszyny, instalacje elektryczne itd.), ochrony przeciwpożarowej (wykrywanie, gaszenie, środki przeciwpożarowe), środków ratunkowych i ich rozmieszczenia, radiokomunikacji, bezpieczeństwa nawigacyjnego, postępowania przy przewożeniu niektórych rodzajów ładunku (np. ziarno i inne ładunki masowe, ładunki niebezpieczne), używania statku o napędzie jądrowym itd. Konwencja SOLAS 1974 nakazuje niekiedy obligatoryjne stosowanie postanowień innych konwencji, a także odsyła lub zaleca stosowanie wielu rekomendacji i kodów IMO.

2. STCW (ang. *Standards of Training, Certification and Watchkeeping*) 1978/95

Określa minimalne wymagania w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht.

3. SAR (ang. *Search and Rescue*) 1979

Reguluje morskie poszukiwania i ratownictwo.

4. LL (ang. *Load Lines*) 1966

Międzynarodowa Konwencja o Liniach Ładunkowych. Na podstawie przepisów tej konwencji wyznacza się tzw. znak wolnej burty, tj. trwale oznaczony na obu burtach statku znak maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia statku w określonych warunkach geograficznych i w zależności od pory roku.

5. CSC 1972 (ang. *Convention for Safe Containers*)

Konwencja ta normuje bezpieczne używanie i kontrolę kontenerów przewożonych w transporcie międzynarodowym.

3. Pozakodeksowe źródła prawa morskiego —

Przykłady:

- ustawy o lżbach morskich,
- ustawa o polskiej strategii rybołówstwa morskiego,
- ustawa o morskich obszarach RP i administracji morskiej,
- ustawa o pracy na morskich statkach handlowych,
- ustawa utworzenie urzędu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej,
- ustawa o zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki,
- ustawa o rybołówstwie morskim,
- ustawa o portach i przystaniach morskich.

W przypadku braku przepisów kodeksu morskiego w stosunku cywilno-prawnym związanym z żeglugą morską zastosowanie bezpośrednie będzie miał kodeks cywilny.



Międzynarodowe organizacje morskie i stowarzyszenia morskie



08:50

Międzynarodowa Organizacja Morska w Londynie (ang. *International Maritime Organization*, w skrócie **IMO**) to agencja należąca do Organizacji Narodów Zjednoczonych ONZ, zajmująca się sprawami morskimi. Skupia się głównie na bezpieczeństwie i ochronie żeglugi oraz zapobieganiu zanieczyszczaniu środowiska morskiego przez statki. Założeniem IMO było stworzenie powszechnie przyjętych ram prawnych dla szeroko rozumianego przemysłu morskiego.

IMO jest światowym organem ustalającym standardy w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i ekologiczności żeglugi międzynarodowej. Jego główną rolą jest stworzenie ram regulacyjnych dla branży żeglugowej, które będą sprawiedliwe i skuteczne, powszechnie przyjęte i wdrażane.

Innymi słowy, jego rolą jest stworzenie równych warunków działania, tak aby operatorzy statków nie mogli rozwiązywać swoich problemów finansowych po prostu idąc na skróty i rezygnując z bezpieczeństwa, ochrony i efektywności środowiskowej. Takie podejście zachęca również do innowacyjności i wydajności.

Żegluga jest branżą międzynarodową i może działać skutecznie tylko wtedy, gdy przepisy i standardy zostaną uzgodnione, przyjęte i wdrożone na poziomie międzynarodowym. A IMO jest forum, na którym ten proces się odbywa.

Żegluga międzynarodowa transportuje ponad 80 procent światowego handlu do narodów i społeczności na całym świecie. Wysyłka jest najbardziej wydajną i opłacalną metodą transportu międzynarodowego dla większości towarów; zapewnia niezawodny, tani środek transportu towarów na całym świecie, ułatwiając handel i pomagając tworzyć dobrobyt wśród narodów i narodów.

Świat polega na bezpiecznym i wydajnym przemyśle żeglugi międzynarodowej – a to zapewniają ramy regulacyjne opracowane i utrzymywane przez IMO.

Środki IMO obejmują wszystkie aspekty żeglugi międzynarodowej – w tym projektowanie statków, budowę, wyposażenie, obsadę załogową, eksploatację i utylizację – aby zapewnić, że ten kluczowy sektor pozostanie bezpieczny, przyjazny dla środowiska, energooszczędny i bezpieczny.

Żegluga jest istotnym elementem każdego programu na rzecz przyszłego zrównoważonego wzrostu gospodarczego. Za pośrednictwem IMO państwa członkowskie Organizacji, społeczeństwo obywatelskie i przemysł żeglugowy już współpracują, aby zapewnić ciągły i wzmocniony wkład w ekologiczną gospodarkę i zrównoważony wzrost. Promocja zrównoważonej żeglugi i zrównoważonego rozwoju morskiego jest jednym z głównych priorytetów IMO na nadchodzące lata.

Efektywność energetyczna, nowe technologie i innowacje, edukacja i szkolenie morskie, bezpieczeństwo morskie, zarządzanie ruchem morskim i rozwój infrastruktury morskiej za pośrednictwem IMO, światowych standardów obejmujących te i inne kwestie, będzie stanowić podstawę zaangażowania IMO w zapewnianie ramy instytucjonalne niezbędne dla ekologicznego i zrównoważonego światowego systemu transportu morskiego.

Misją Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) jako wyspecjalizowanej agencji Narodów Zjednoczonych jest promowanie bezpiecznej, bezpiecznej dla środowiska, wydajnej i zrównoważonej żeglugi poprzez współpracę. Zostanie to osiągnięte poprzez przyjęcie najwyższych możliwych standardów bezpieczeństwa i ochrony na morzu, efektywności żeglugi oraz zapobiegania i kontroli zanieczyszczeń ze statków, a także poprzez rozważenie związanych z tym kwestii prawnych i skutecznego wdrożenia instrumentów IMO w celu ich powszechnego i jednolitego stosowania.

[Deklaracja misji IMO](#)



Logo Międzynarodowej Organizacji Morskiej, źródło: imo.org

Międzynarodowy kodeks ochrony statków i obiektów portowych (ISPS)

Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego (kodeks ISPS), który wszedł w życie na mocy rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS w dniu 1 lipca 2004 r., stał się od tego czasu podstawą kompleksowego obowiązkowego systemu ochrony żeglugi międzynarodowej. Kodeks jest podzielony na dwie sekcje, część A i część B. Obowiązkowa część A przedstawia szczegółowe wymagania związane z bezpieczeństwem morskim i portowym, których rządy umawiające się z konwencją SOLAS, władze portowe i przedsiębiorstwa żeglugowe muszą przestrzegać, aby zachować zgodność z Kodeksem. Część B Kodeksu zawiera szereg rekomendacyjnych wytycznych dotyczących sposobu spełnienia wymagań i obowiązków określonych w postanowieniach Części A.

Do głównych celów Kodeksu ISPS należą:

- ustanowienie międzynarodowych ram sprzyjających współpracy między Umawiającymi się Rządami, agencjami rządowymi, administracją lokalną oraz przemysłem żeglugowym i portowym w zakresie oceny i wykrywania potencjalnych zagrożeń bezpieczeństwa dla statków lub obiektów portowych wykorzystywanych w handlu międzynarodowym, w celu wdrożenia zapobiegawczych środków bezpieczeństwa przeciwko takim zagrożeniom;
- określenie odpowiednich ról i obowiązków wszystkich stron zainteresowanych ochroną bezpieczeństwa morskiego w portach i na pokładach statków, na poziomie krajowym, regionalnym i międzynarodowym;

- zapewnienie wczesnego i skutecznego gromadzenia i wymiany informacji związanych z bezpieczeństwem morskim na szczeblu krajowym, regionalnym i międzynarodowym;
- zapewnienie metodologii oceny ochrony statku i portu, która ułatwi opracowanie planów i procedur ochrony statku, firmy i obiektu portowego, które należy zastosować, aby reagować na różne poziomy ochrony statków lub portów;
- zapewnienie wprowadzenia odpowiednich i proporcjonalnych środków bezpieczeństwa morskiego na pokładach statków i w portach.

Aby osiągnąć powyższe cele, zgodnie z Kodeksem ISPS Rządy Umawiające się z konwencją SOLAS, władze portowe i przedsiębiorstwa żeglugowe mają obowiązek wyznaczyć odpowiednich funkcjonariuszy i personel ds. ochrony na każdym statku, obiekcie portowym i przedsiębiorstwie żeglugowym. Ci oficerowie ochrony, wyznaczeni oficerowie ochrony obiektu portowego (PFSO), oficerowie ochrony statku (SSO) i oficerowie ochrony armatora (CSO), mają obowiązek oceniania, a także przygotowywania i wdrażania skutecznych planów ochrony, które są w stanie zarządzać wszelkimi potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa. IMO jest w stanie zapewnić wsparcie państwom członkowskim potrzebującym pomocy we wdrażaniu Kodeksu w drodze krajowych i regionalnych warsztatów, seminariów, misji oceniających potrzeby itp.

Przewodnik po bezpieczeństwie morskim i Kodeksie ISPS

Od czasu publikacji wydanego przez IMO w 2012 r. Przewodnika po bezpieczeństwie morskim i Kodeksu ISPS („Przewodnik”), opracowanych, aby pomóc Umawiającym się Rządom Konwencji SOLAS, personelowi obiektu portowego i szerzej rozumianej branży żeglugowej, IMO, poprzez Globalny program bezpieczeństwa morskiego będący częścią Programu Zintegrowanej Współpracy Technicznej Organizacji (ITCP), opracowuje i wdraża kompleksowe projekty i działania w zakresie współpracy technicznej na całym świecie, w oparciu o Przewodnik. Koncentruje się przede wszystkim na pomaganiu Państwom we wdrażaniu, weryfikacji, przestrzeganiu i egzekwowaniu , postanowienia środków bezpieczeństwa morskiego IMO, w tym kodeks ISPS i rozdział XI-2 konwencji SOLAS, inicjatywy przeciwdziałające piractwu oraz identyfikacja i śledzenie dalekiego zasięgu (LRIT – *Long Range Identification and Tracking*).

Stowarzyszenia Morskie, inaczej organizacje, które ze względu na ich statutowo określone cele mają wywierać wpływ na działalność człowieka związaną z morzem, mają różne zakresy działań, cele, charakter. Warunkiem do spełnienia jest członkostwo minimum trzech krajów, na obszarze których musi rozciągać się działalność danego stowarzyszenia. Struktura musi być określona statutowo, aby członkowie mogli dokonywać okresowo wyboru organów zarządzających. Stowarzyszenie powinno posiadać stałą siedzibę, adres i ciągłość działalności.

Nie zalicza się do stowarzyszeń międzynarodowych wszelkich przedsiębiorstw, których celem jest osiąganie korzyści majątkowych.

Podział:

1) ze względu na kryterium członkostwa:

- a) organizacje międzyrządowe: w drodze zawarcia umów międzynarodowych, w ramach organizacji międzyrządowych dużą rolę odgrywają międzynarodowe organizacje i organy np.: UNCTAD, czyli Konferencja Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju – organ pomocniczy Organizacji Narodów Zjednoczonych utworzony w 1964 roku w Genewie; ma za zadanie wspieranie rozwoju gospodarczego, handlu międzynarodowego i światowych inwestycji;
- b) organizacje pozarządowe (prywatne): gdzie członkami są osoby fizyczne, prawne, zrzeszenia minimum trzech państw; nie są one tworzone na zasadzie porozumień międzynarodowych.

2) według kryterium zasięgu geograficznego: organizacje o światowym zakresie działalności, organizacje o regionalnym zakresie działalności, organizacje o grupowym zakresie działalności.

Przykłady stowarzyszeń ze względu na ich dziedzinę działania:

- żegluga, transport morski: IMO, BIMCO (ang. *Baltic and International Maritime Council*);
- stowarzyszenie zajmujące się pracą na morzu: ILO (ang. *International Labour Organization*), ITF (ang. *International Transport Workers Federation*);
- rybołówstwo morskie: FAO (ang. *Food and Agricultural Organization*);
- ochrona środowiska morskiego: IMO, FAO, WMO (ang. *World Meteorological Organization*);
- prawo morskie: ILA (ang. *International Law Association*).

Status prawny obszarów morskich



03:23

Prawo morza jest to dział prawa międzynarodowego publicznego, określający status prawny obszarów morskich oraz statków morskich. Prawo morza opiera się na zwyczaju międzynarodowym oraz umowach międzynarodowych, spośród których najpowszechniej stosowaną jest Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza sporządzona 10 grudnia 1982 w Montego Bay (tzw. Konwencja jamajska).

W konwencji określono:

1

Reżimy prawne dotyczące poszczególnych części oceanów, w tym:

- morza terytorialnego,
- strefy przyległej,
- wyłącznej strefy ekonomicznej,
- szelfu kontynentalnego,
- morza pełnego,
- międzynarodowego dna morskiego („obszaru”), który znajduje się poza granicami jurysdykcji państwowej,
- prawa i obowiązki wszystkich państw w odniesieniu do tych części.

2

Prawa i obowiązki państw nadbrzeżnych odnoszące się do wyznaczania obszarów wód i zarządzania obszarami wód, które są poddane ich suwerenności lub jurysdykcji:

- morze terytorialne (do 12 mil morskich od wytyczonych linii podstawowych),

- strefa przyległa (do 24 mil morskich od wytyczonych linii podstawowych),
- wyłączne strefy ekonomiczne (do 200 mil morskich od wytyczonych linii podstawowych i szelfu kontynentalnego).

3

Prawa i obowiązki innych państw (w tym państw śródlądowych i państw o niekorzystnym położeniu geograficznym) na tych obszarach.

4

Wolności morza pełnego, z których mogą korzystać wszystkie państwa (w tym państwa śródlądowe) i które obejmują wolność:

- żeglugi i przelotu,
- układania podmorskich kabli i rurociągów,
- budowania sztucznych wysp oraz instalacji,
- łowienia i badań naukowych.

5

Obowiązki państw bandery – przepisy dotyczące zachowania żywych zasobów morza i gospodarowania nimi, w tym w odniesieniu do współpracy w celu zarządzania wspólnymi stadami ryb i ich wykorzystywania.

6

Przepisy dotyczące wykorzystywania zasobów mineralnych dna morskiego leżących w obrębie obszaru, w tym dotyczące utworzenia Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego, która reguluje działalność badawczą i wydobywczą oraz zezwala na prowadzenie takiej działalności, a także pobiera i rozdziela opłaty za eksploatację.

7

Obowiązki państw położonych nad morzami zamkniętymi lub półzamkniętymi.

8

Przepisy dotyczące ochrony i zachowania środowiska morskiego, w tym wymogi w zakresie przeprowadzania ocen oddziaływania i nakładane na państwa wymogi w zakresie zapobiegania i kontroli zanieczyszczenia środowiska morskiego, a także przepisy dotyczące odpowiedzialności państw w przypadku braku zapobieżenia takiemu zanieczyszczeniu.

9

Przepisy dotyczące prowadzenia badań morza.

10

Przepisy dotyczące rozwijania potencjału i przekazywania technologii morskiej.

11

Obligatoryjny mechanizm załatwiania sporów: spory mogą być przekazywane do rozstrzygnięcia Międzynarodowemu Trybunałowi Prawa Morza, Międzynarodowemu Trybunałowi Sprawiedliwości lub trybunałowi arbitrażowemu. Międzynarodowemu Trybunałowi Prawa Morza przysługuje wyłączna jurysdykcja w przedmiocie sporów dotyczących działalności wydobywczej na obszarze głębokiego dna morza.

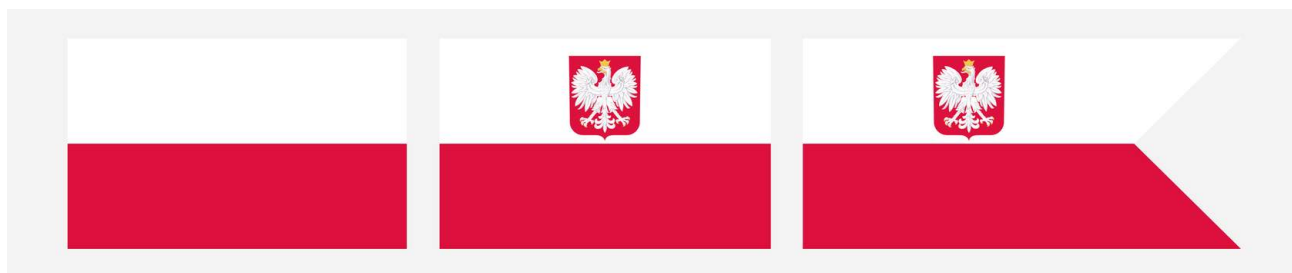
Przynależność państwowa statku



00:26

Przynależność państwową statku określa jego **bandera**. Jest to flaga podnoszona na jednostce, stanowiąca jego identyfikację. Jej kształt i wygląd muszą być określone w rejestrze statku. Bandera oznacza również charakter statku, na przykład jednostki handlowej czy marynarki wojennej.

Państwo bandery jest odpowiedzialne za zapewnienie bezpieczeństwa na morzu swoim statkom przemierzającym wody światowe.



Od lewej: Flaga Polski, bandera statków Polskiej Marynarki Handlowej, bandera Polskiej Marynarki Wojennej



Rejestr okrętowy



03:25

Rejestr okrętowy, inaczej rejestr statków, jest to ewidencja publiczna prowadzona przez właściwy organ w państwie przynależności jednostki. W Polsce ewidencja ta jest prowadzona przez Izbę Morską. Po dokonaniu wpisu do rejestru statek otrzymuje Certyfikat Okrętowy.

Rejestr spełnia kilka podstawowych funkcji:

1

Stanowi zestawienie statków posiadających polską przynależność państwową, poddanych polskim przepisom prawnym, pozostających pod polską jurysdykcją i objętych przez państwo polskie ochroną prawną.

2

Stwierdza polską przynależność wpisanego statku, zawieszenie tej przynależności bądź uzyskanie polskiej przynależności przez statek niestanowiący polskiej własności.

3

Stwierdza tożsamość statku poprzez wpis znamion identyfikacyjnych.

4

Ujawnia stosunki własnościowe, ograniczone prawa rzeczowe i inne ograniczenia w rozporządzaniu statkiem (tylko na statku w rejestrze okrętowym można założyć hipotekę).

Rejestr okrętowy składa się z trzech kategorii prowadzonych oddzielnie ksiąg:

1

Ksiąg rejestru stałego, prowadzonych dla statków stanowiących polską własność lub uważanych za stanowiące polską własność (rejestr stały). Rejestr stały prowadzi izba morska właściwa dla portu macierzystego statku. Księgi rejestrowe rejestru stałego przechowuje się wieczyście.

2

Ksiąg rejestru tymczasowego, prowadzonych dla statków, które uzyskały czasową polską przynależność (rejestr tymczasowy). Rejestr tymczasowy prowadzi izba morska właściwa dla portu polskiego wskazanego przez armatora jako port macierzysty statku. Księgi rejestru tymczasowego przechowuje się przez 10 lat, licząc od końca roku, w którym wykreślono statek z rejestru.

3

Ksiąg rejestru statków w budowie, prowadzonego dla statków budowanych w Polsce bez względu na osobę właściciela. Rejestr statków w budowie prowadzi izba morska właściwa dla miejsca budowy statku. Księgi tego rejestru przechowuje się także przez 10 lat.

Po wpisaniu statku do odpowiedniego rodzaju księgi rejestrowej właściciel lub armator otrzymują certyfikat okrętowy stały lub tymczasowy, stanowiący dowód polskiej przynależności statku. Po wpisie budowanego statku do rejestru statków w budowie właściciel otrzymuje certyfikat statku w budowie. Statkowi nabytemu za granicą polski urząd konsularny może wydać świadectwo o banderze, będące tymczasowym świadectwem polskiej przynależności statku z czasem ważności ograniczonym do 6 miesięcy.

Wykreślenie statku z rejestru okrętowego następuje w okolicznościach:

- zatonięcie lub zniszczenie statku,
- zaginięcie statku,
- utrata polskiej przynależności państwowej,
- utrata charakteru statku morskiego.

Obok rejestru okrętowego istnieją w Polsce rejestry administracyjne morskich jednostek pływających, które nie podlegają obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego i nie są do tego rejestru wpisane. Są to statki używane do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości do 5 m, nie uprawiające żeglugi międzynarodowej. Rejestrowane są w rejestrach prowadzonych przez kapitanaty i bosmanaty portów na podstawie zarządzeń dyrektorów właściwych urzędów morskich, a dla statków rybackich – okręgowe inspektoraty rybołówstwa morskiego.

Klasyfikacja statku



01:52

Przepisy klasyfikacji i budowy statków morskich mają zastosowanie do statków nowych i istniejących, przeznaczonych do uprawiania żeglugi po morzach niearktycznych:

- statków o długości dwudziestu czterech metrów i większej, niezależnie od rejonu żeglugi,
- statków o długości poniżej dwudziestu czterech metrów przeznaczonych do żeglugi w rejonie nieograniczonym, z wyłączeniem jachtów morskich,
- zbiornikowców olejowych, chemikaliowców i gazowców, niezależnie od ich długości i rejonu żeglugi.

Przepisy klasyfikacji i budowy statków morskich

- Część I – Zasady klasyfikacji
- Część II – Kadłub
- Część III – Wyposażenie kadłubowe
- Część IV – Stateczność i niezatapialność
- Część V – Ochrona przeciwpożarowa
- Część VI – Urządzenia maszynowe i urządzenia chłodnicze
- Część VII – Silniki, mechanizmy, kotły i zbiorniki ciśnieniowe
- Część VIII – Instalacje elektryczne

Instytucje klasyfikacyjne należą do światowego systemu bezpieczeństwa na morzu. Ich zadaniem jest zapewnienie prawidłowego stanu technicznego statku, co poprawia bezpieczeństwo życia i mienia na morzu.

Klasyfikacja statku przeprowadzana jest na podstawie umowy pomiędzy instytucją klasyfikacyjną a właścicielem statku. Zawarte są w niej obowiązki stron oraz przepisy dotyczące odpowiedzialności.

Statki są budowane i kontrolowane, opierając się o przeglądy przeprowadzane zgodnie ze standardami ustanowionymi przez instytucje klasyfikacyjne. Kontrolują one, czy statek spełnia normy międzynarodowe i krajowe dotyczące bezpieczeństwa morskiego, zapobiegania zanieczyszczeniom, konstrukcji, utrzymania i użytkowania statku. Po pozytywnie zakończonym przeglądzie wystawiane jest stosowne świadectwo.

Najważniejsze towarzystwa klasyfikacyjne na świecie

Skrót stosowany na dokumentacji statkowej, rok założenia towarzystwa oraz siedziba centrali:

1. Lloyd's Register of Shipping (LR), 1760, Londyn;
2. Bureau Veritas (BV), 1828, Paryż;
3. Registro Italiano Navale (RINA), 1861, Genua;
4. American Bureau of Shipping (ABS), 1862, Houston;
5. Det Norske Veritas (DNV), 1864, Oslo;
6. Germanischer Lloyd (GL), 1867, Hamburg;
7. Nippon Kaiji Kyokai (NKK), 1899, Tokio;
8. Rosyjski Morski Rejestr Nawigacyjny [Российский морской регистр судоходства] (RS), 1913, Petersburg;
9. Hellenic Register of Shipping [Ελληνικός Μηχανισμός] (HR), 1919, Pireus;
10. Polski Rejestr Statków (PRS), 1936, Gdańsk;
11. China Classification Society (CCS), 1956, Pekin;
12. Korean Register of Shipping (KR), 1960, Daejeon;
13. Registro Internacional Naval (RINAVE), 1973, Paryż;
14. Indian Register of Shipping (IRS), 1975, Mumbai;

Polskie towarzystwo klasyfikacyjne —

Polskim towarzystwem klasyfikacyjnym jest PRS, czyli Polski Rejestr Statków, mający siedzibę centralną w Gdańsku, a założony w roku 1936, przy czym zamysł instytucji powstał już w roku 1932.

Administracja morska



02:14

Administracja morska to organizacyjna i regulacyjna działalność organów publicznych związana z jurysdykcją nad wodami morskimi, żeglugą, rybołówstwem oraz portami i wybrzeżem. Administracja morska i jej systemy różnią się w zależności od państwa.

Ustrój i kompetencje Administracji Morskiej w Polsce reguluje ustawa z dnia 21 marca 1991 „O obszarach morskich RP i administracji morskiej”.

Organami Administracji morskiej są Dyrektorzy Urzędów Morskich – pierwsza instancja, Minister Transportu i Gospodarki Morskiej – druga instancja.

W skład Urzędów Morskich wchodzi:

- inspekcje,
- kapitanaty,
- bosmanaty,

zaś do Organów Administracji Specjalnej należą:

- straż graniczna,
- administracja sanitarna,
- administracja celna,
- konsulowie RP,
- Izby Morskie.

Kompetencje administracji morskich —

- sprawy bezpieczeństwa żeglugi morskiej,
- korzystanie z dróg morskich, portów i przystani morskich,
- bezpieczeństwo badań rozpoznawania i eksploatacji zasobów mineralnych dna morskiego, ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem wskutek korzystania z morza oraz przez zatapianiem odpadów i innych substancji,
- ratowanie życia, prace podwodne i wydobywanie mienia z morza,
- sprawy specjalistycznego dozoru technicznego,
- wyznaczanie dróg morskich, kotwiczowisk, badanie ich żeglowności,
- oznakowanie dróg morskich i portów,
- prowadzenie rejestru administracyjnego statków,
- wykonywanie funkcji organów inspekcyjnych w zakresie bezpieczeństwa żeglugi,
- wymierzanie kar za nieprzestrzeganie przepisów kodeksu morskiego,
- żądanie przywrócenia środowiska morskiego do stanu sprzed zanieczyszczenia,
- kontrola przestrzegania przepisów o zabezpieczeniu finansowym,
- wydawanie książeczek morskich,
- działalność inspekcyjna,
- wydawanie zezwoleń statkom,
- nakazywanie statkom określonego zachowania,
- postępowania i kary za zanieczyszczenia.

Przewóz ładunków morzem



02:13

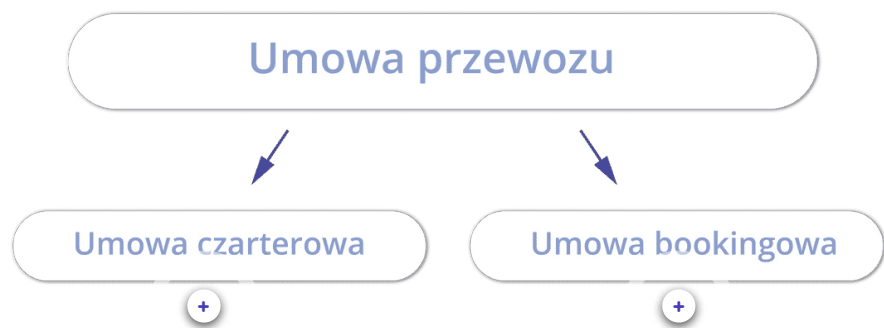
Podstawa prawna przewozu ładunku morzem:

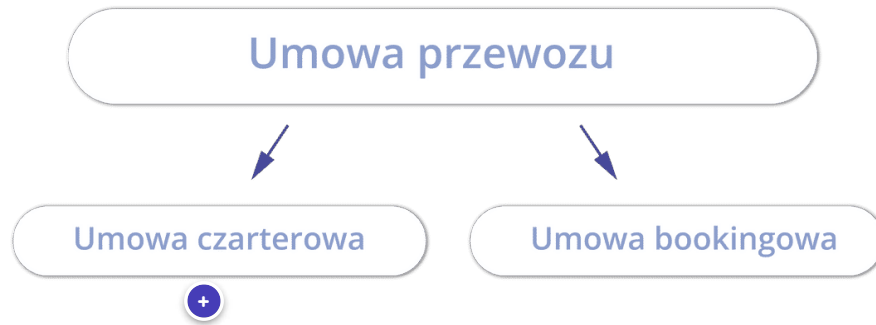
- Reguły Hasko-Visbijskie (ang. *Hague-Visby Rules*), w skrócie RHV, tworzą je: Międzynarodowa konwencja o ujednostajnieniu niektórych zasad prawnych dotyczących konosamentów z 1924 roku (tzw. Reguły Haskie) wraz z poprawkami z 1968 roku oraz 1979 roku – protokołem brukselskim z 1968 roku zmieniającym konwencję (tzw. Reguły Visby) oraz protokołem brukselskim z 1979 roku.
- Kodeks Morski.

Reguły Hasko-Visbijskie powstały na skutek potrzeby uregulowania pomiędzy różnymi krajami zasad przewozu ładunków morzem na podstawie konosamentu.

Przewóz ładunków podlega umowie przewozu. Na jej podstawie przewoźnik podejmuje się, za wynagrodzeniem, przewiezienia rzeczy drogą morską. Umowa określa stosunek prawny pomiędzy przewoźnikiem a frachtującym, ma charakter dwustronnie zobowiązujący i jest konsensualna. Z chwilą zawarcia umowy przewoźnik zaczyna sprawować pieczę nad ładunkiem, ma obowiązek wykonać przewóz trasą i szybkością ustaloną w umowie.

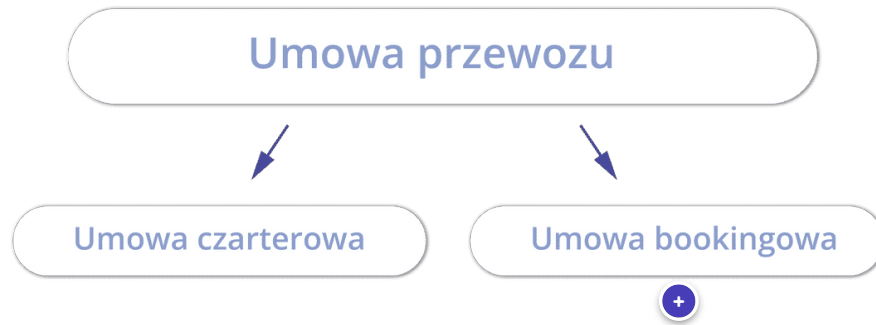
Można wyróżnić dwa rodzaje umów przewozu.





Umowa czarterowa

W umowie czarterowej, zwanej też czarterem na podróż, czyli voyage charter, przewoźnik udostępnia całą lub określoną przestrzeń ładunkową na okres jednej lub kilku podróży. Musi to zostać określone w umowie.



Umowa bookingowa

Umowa bookingowa, czyli booking contract, dotyczy przewozu poszczególnych rzeczy lub ładunku określonego według rodzaju, ilości, miary lub wagi. W umowie musi znaleźć się zobowiązanie do przemieszczenia rzeczy oraz dokładne określenie ich rodzaju i ilości, nie uwzględnia się w niej natomiast opisu przestrzeni ładunkowej.

Kodeks morski nie reguluje sposobu zawarcia umowy. Umowa dochodzi do skutku, gdy przewoźnik i frachtujący, działając bezpośrednio lub przez pełnomocników, uzgodnią przedmiotowo istotne elementy umowy. Każda strona może żądać potwierdzenia umowy przewozu na piśmie. Dowodem potwierdzającym zawarcie umowy czarterowej jest charter party, a umowy bookingowej – nota bookingowa.

Konosament



01:28

Konosament, inaczej morski list przewozowy lub z angielskiego *bill of lading*, stanowi dowód przyjęcia ładunku na statek w celu przewozu. Konosament jest dokumentem wystawionym przez przewoźnika albo w jego imieniu przez kapitana statku lub inną osobę. Dokument ten zobowiązuje przewoźnika do wydania ładunku w porcie przeznaczenia posiadaczowi konosamentu.

1. akceptacyjno-odbiorczą (potwierdzenie przyjęcia ładunku w nim opisanego);
2. papieru wartościowego (oznacza prawo własności);
3. dowodową (stanowi dowód o zawarciu umowy).

Przykładowe rodzaje konosamentów —

- **konosament zwykły** – wystawiany jest przy bezpośrednim przewozie ładunku jednym statkiem, z miejsca załadowania do miejsca wyładowania;
- **konosament bezpośredni** – wystawiany jest przez przewoźnika morskiego podejmującego się przewozu, który ma być dokonany na części trasy przez innego przewoźnika (morskiego, lądowego lub powietrznego);
- **konosament liniowy** – określa szczegółowo warunki przewozu obowiązujące na danej linii żeglugowej;
- **konosament przewozu kombinowanego** – wystawiany przez armatora występującego w roli operatora przewozów multimodalnych, który ponosi odpowiedzialność za ładunek, pomimo użycia do jego przewozu różnych środków transportu;
- **konosament FIATA** – wystawiany jest przez spedytora pełniącego rolę operatora przewozów multimodalnych MTO (ang. *Multimodal Transport Operator*), który ponosi odpowiedzialność za utratę lub uszkodzenie ładunku na całej trasie.

Przewóz pasażerów drogą morską



00:38

Przewóz pasażerów i ich bagażu drogą morską regulowany jest przez Konwencję Ateńską, przygotowaną przez IMO w 1974 roku. Polska ratyfikowała ją w 1986 roku, rok później Konwencja zaczęła obowiązywać w naszym kraju.

Stronami umowy w tym przypadku są przewoźnik oraz pasażer, a elementem umowy jest przewóz, czyli trasa, która ma być przebyta, oraz opłata za ten przewóz.

Dowodem zawarcia umowy i wniesienia opłaty jest bilet pasażerski, który uprawnia jego posiadacza do odbycia podróży, oraz korzystania z określonych świadczeń przysługujących pasażerowi.

Inspekcje morskie



09:04

Inspekcje morskie, to inaczej oględziny przeprowadzane przez towarzystwa klasyfikacyjne lub administracje w celu sprawdzenia, czy statek odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa.

Podstawy prawne do przeprowadzania inspekcji

Podstawy międzynarodowe i polskie

- SOLAS 74/88
- COLREG 1972
- MARPOL 73/78
- STCW 78/95
- Kodeks Morski
- Ustawa o bezpieczeństwie morskim
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury

Istnieje kilka rodzajów inspekcji:

- **okresowe** – przeprowadzane w odstępach czasu zależnych od profilu ryzyka statku wynikających z systemu THETIS;
- **dodatkowe** – przeprowadzane niezależnie od czasu, jaki upłynął od ostatniej inspekcji okresowej, dotyczą statków, do których mają zastosowanie czynniki nadrzędne;
- **ponowne** – przeprowadzane po usunięciu przez statek uchybień, które doprowadziły do zatrzymania statku lub zakazu wejścia do portu;
- **specjalne** – dotyczą promów pasażerskich typu ro-ro oraz szybkich statków pasażerskich, uprawiających żeglugę regularną.

Inspekcje przeprowadzane są przez państwa portu. Określa się to jako Port State Control, czyli kontrolę państwa portu.

Zadania PSC:

1

Przeprowadzanie kontroli Państwa Portu w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, w tym:

- a) kontrola dokumentów statkowych,
- b) kontrola kwalifikacji i składu załóg,
- c) kontrola stanu bezpieczeństwa w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia,
- d) przeprowadzanie alarmów ćwiczebnych załóg w zakresie obsługi mechanizmów, urządzeń i wyposażenia statku,
- e) analiza wyników kontroli statku oraz egzekwowanie poleceń pokontrolnych, z wykorzystaniem bazy danych systemu THETIS.

2

Sporządzanie raportów z wykonywanych inspekcji, przekazywanie wyników inspekcji do bazy danych systemu THETIS oraz stosownie powiadamianie państwa bandery, towarzystwa kwalifikacyjnego, uznanej organizacji, a także PSC następnego portu przeznaczenia o wyniku inspekcji.

3

Współpraca z administracjami państwa bandery państw członkowskich Memorandum Paryskiego w zakresie prowadzącym do zharmonizowania działań.

4

Monitorowanie statków obcych bander zawijających do polskich portów.

5

Udział na zasadach eksperckich w postępowaniach wyjaśniających w sprawach naruszeń przepisów w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i zanieczyszczenia środowiska morskiego.

- 6 Udział na zasadach eksperckich w postępowaniach wyjaśniających w sprawach dotyczących wypadków morskich.
 - 7 Naliczanie opłat za ponowne kontrole po zatrzymaniu statku.
 - 8 Prowadzenie szkoleń dla oficerów PSC oraz FSC w zakresie procedur kontroli statków.
 - 9 Współpraca z towarzystwami klasyfikacyjnymi oraz innymi instytucjami krajowymi w zakresie działania Inspektoratu.
 - 10 Opracowywanie i opiniowanie projektów aktów prawnych dotyczących bezpieczeństwa żeglugi statków i życia ludzi na morzu.
 - 11 Współpraca z krajowym Ośrodkiem ds. IMO oraz udział w pracach krajowych sekcji IMO.
 - 12 Współpraca z izbami morskimi, Strażą Graniczną i Marynarką Wojenną w zakresie działania Inspektoratu.
-

Inspekcje Państwa Bandery (z ang. *Flag State Control*, FSC)

Inspekcje państwa bandery obejmują weryfikację dokumentacji ustawowej, zgodności ze wszystkimi obowiązującymi przepisami oraz ogólne badanie konstrukcji statku, maszyn i wyposażenia, próby operacyjne sprzętu przeciwpożarowego, środków ratunkowych i wyposażenia bezpieczeństwa. Zwykle obejmują one wykonanie i ocenę ćwiczenia bezpieczeństwa.

Zgodnie z Dziennikiem Ustaw Dz.U.2023.1666 tj. Art. 20. (Rodzaje inspekcji państwa bandery)

1. W ramach inspekcji państwa bandery statek o polskiej przynależności podlega inspekcji:

- 1) wstępnej – przeprowadzanej w celu uzyskania po raz pierwszy certyfikatu wymaganego dla danego statku;
- 2) rocznej – przeprowadzanej corocznie w celu potwierdzenia ważności certyfikatu;
- 3) pośredniej – przeprowadzanej w celu potwierdzenia ważności certyfikatu, zastępującej odpowiednio drugą lub trzecią inspekcję roczną, a w przypadku statku niepodlegającego inspekcji rocznej, przeprowadzanej między drugą a trzecią datą rocznicową;
- 4) odnowieniowej – przeprowadzanej w związku z upływem ważności certyfikatu w celu wydania nowego certyfikatu;

5) doraźnej – przeprowadzanej w przypadku, gdy:

- a) stwierdzono lub podejrzewa się, że statek został uszkodzony lub nastąpiła zmiana w jego kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu, jeżeli uszkodzenie lub zmiana mogą wpłynąć na stan bezpieczeństwa statku,
- b) statek zmienia klasę lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM,
- c) stwierdzono lub podejrzewa się, że położenie linii ładunkowej statku nie odpowiada wskazaniom zawartym w świadectwie wolnej burty,
- d) statek został zatrzymany w obcym porcie,
- e) statek został zwolniony z zatrzymania w obcym porcie - w okresie 3 miesięcy od dnia tego zwolnienia,
- f) w raporcie z inspekcji PSC, która nie zakończyła się zatrzymaniem, wskazano 10 i więcej uchybień – w okresie 30 dni od dnia zakończenia inspekcji PSC;

6) w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej – przeprowadzanej w trakcie podróży na statku pasażerskim typu ro-ro i szybkim statku pasażerskim, uprawiających żeglugę:

- a) między portem na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej a portem leżącym na terytorium państwa trzeciego albo
- b) na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, na których mogą pływać statki pasażerskie klasy A zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 86 ust. 10.

1a. Typy i rodzaje statków nieobjętych umowami międzynarodowymi, niepodlegających poszczególnym rodzajom inspekcji, określonym w ust. 1, określają, w zależności od ich pojemności brutto (GT), długości, przeznaczenia i sposobu eksploatacji, przepisy wydane na podstawie art. 23 ust. 4 i 5.

1b. W ramach inspekcji państwa bandery organ inspekcyjny weryfikuje i zatwierdza plany, instrukcje, poradniki i inne dokumenty wymagane dla statku przepisami wydanymi na podstawie art. 86 ust. 3 lub umowami międzynarodowymi.

1c. W przypadku gdy certyfikaty statku wydała upoważniona uznana organizacja, inspekcję doraźną, o której mowa w ust. 1 pkt 5 lit. d i f, przeprowadza upoważniona uznana organizacja, natomiast inspekcję doraźną, o której mowa w ust. 1 pkt 5 lit. e, przeprowadza właściwy dyrektor urzędu morskigo.

1d. W uzasadnionych przypadkach, organ inspekcyjny może odstąpić od przeprowadzenia inspekcji doraźnych, o których mowa w ust. 1 pkt 5 lit. d i e, o czym niezwłocznie informuje ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w formie pisemnej, wraz z uzasadnieniem tego odstąpienia.

2. Inspekcja doraźna może być przeprowadzona również:

- 1) po zatrzymaniu statku – w celu weryfikacji wykrytych uchybień oraz ustalenia przyczyn ich powstania;
- 2) przed wyjściem statku z polskiego portu, dla statku:
 - a) okazjonalnie wychodzącego w podróż międzynarodową, lub który będzie poddany inspekcji państwa portu w następnym porcie zgodnie ze wskazaniem w systemie THETIS,
 - b) o profilu wysokiego ryzyka;
- 3) w celu nadzorowania prawidłowości działań uznanych organizacji upoważnionych do wykonywania zadań administracji morskiej;
- 4) w przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że statek jest załadowany ponad granice dozwolone w świadectwie wolnej burty;
- 5) z innych przyczyn uznanych przez organ inspekcyjny za konieczne ze względu na bezpieczeństwo statku.

3. Inspekcja, o której mowa w ust. 1 pkt 6, może być przeprowadzana w połączeniu lub jednocześnie z przeglądem statku dokonywanym przez uznaną organizację sprawującą nadzór techniczny nad statkiem, pod warunkiem że są przestrzegane procedury i wytyczne dotyczące przeglądów zgodnie ze zharmonizowanym systemem nadzoru i certyfikacji (HSSC), o którym mowa w prawie 6 rozdziału I Konwencji SOLAS, lub procedury służące osiągnięciu tego samego celu.

“Jednym z ważniejszych elementów bezpieczeństwa morskiego jest kontrola przeprowadzana przez państwo portu (*Port State Control*, w skrócie PSC), którą można zdefiniować jako inspekcję obcych statków w innych portach krajowych w celu sprawdzenia, czy kompetencje kapitana i oficerów na pokładzie oraz stan statku i jego wyposażenia są zgodne z konwencjami międzynarodowymi i czy obsada załogowa jednostki i jej eksploatacja są zgodne z obowiązującym prawem międzynarodowym.

Główna odpowiedzialność za monitorowanie zgodności parametrów statków z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, ochrony, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na statku spoczywa na państwie bandery, podczas gdy odpowiedzialność za utrzymanie stanu statku i jego wyposażenia, po przeglądzie mającym na celu zachowanie zgodności z wymogami dotyczącymi statku zawartymi w konwencjach, spoczywa na armatorze.

Sposobem ochrony przeciwko żegludze niespełniającej norm powinno być zapewnianie przez państwo portu: monitorowania zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, ochrony, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz monitorowania warunków życia i pracy na statku, przy jednoczesnym wskazaniu, że kontrola przeprowadzana przez państwo portu nie stanowi przeglądu, a właściwe formularze kontrolne nie stanowią świadectw zdolności żeglugowej.

Efektywny system kontroli przeprowadzanej przez państwo portu powinien mieć na celu zagwarantowanie, że wszystkie statki wpływające do portów i kotwiczowisk w Unii Europejskiej są regularnie poddawane inspekcji. Inspekcje powinny skupiać się na statkach nieodpowiadających normom, podczas gdy statki spełniające normy, czyli te, które pomyślnie przechodziły wcześniejsze inspekcje lub które płyną pod banderą państwa spełniającego wymagania Dobrowolnego Audytu Państw Członkowskich Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), powinny być nagradzane poprzez rzadsze poddawanie inspekcjom. W szczególności, państwa członkowskie powinny dawać pierwszeństwo statkom podlegającym inspekcjom ze względu na wysoki profil ryzyka. Ponadto, państwa członkowskie powinny zatrudniać i utrzymywać niezbędną liczbę pracowników, w tym wykwalifikowanych inspektorów, przy uwzględnieniu wielkości i charakteru ruchu statków w każdym porcie.

Unijny system kontroli państwa portu

Unijny system kontroli przeprowadzanej przez państwo portu został ustanowiony w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzonej przez państwo portu. Dyrektywa ta (wraz z późniejszymi zmianami) przekształciła i wzmocniła prawodawstwo Unii Europejskiej obowiązujące w tej dziedzinie od 1995 r. System UE opiera się na wcześniej istniejącej strukturze memorandum paryskiego w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (memorandum paryskie) obowiązującego od 1982 r. Dyrektywa 2009/16/WE obejmuje procedury i narzędzia memorandum paryskiego (Paris MoU). Wszystkie nadmorskie państwa członkowskie UE, jak również Kanada, Rosja, Islandia i Norwegia są stronami memorandum paryskiego.

Od dnia 1 stycznia 2011 r. zarówno w UE, jak i w ramach memorandum paryskiego obowiązuje nowy system inspekcji dotyczący kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. Dla działania nowego systemu inspekcji konieczne jest podjęcie co roku pewnych decyzji w powiązaniu z memorandum paryskim. Decyzje takie są podejmowane w drodze konsensusu na dorocznym posiedzeniu właściwego organu memorandum paryskiego, które odbywa się w maju każdego roku. Na podstawie regulacji zawartych w dyrektywie 2009/16/WE, decyzje podjęte przez ten organ stają się wiążące dla państw członkowskich UE.

Dyrektywa 2009/16/WE zawiera regulacje, z których wynika, że inspekcji poddawane są wszystkie kwalifikujące się jednostki zawijające do portów UE. Przewiduje ona kilka nowych wymogów w zakresie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, a także wspólne kryteria i ujednolicone procedury kontroli statków, a jej celem jest przeprowadzanie

inspekcji wszystkich statków, w zależności od profilu ryzyka, przy czym statki o wyższym ryzyku mają być częściej poddawane inspekcji.

Dyrektywa 2006/16/WE

Dyrektywą 2009/16/WE wprowadzono następujące główne zmiany do systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w UE:

1. Pełne objęcie zakresem inspekcji – Inspekcji poddawane są wszystkie kwalifikujące się jednostki zawijające do portów UE. Stanowi to zmianę w stosunku do poprzedniego wymogu (na mocy dyrektywy 95/21/WE ze zm., której pełna nazwa brzmiała: Council Directive 95/21/EC of 19 June 1995 concerning the enforcement, in respect of shipping using Community ports and sailing in the waters under the jurisdiction of the Member States, of international standards for ship safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions (port State control), zgodnie z którym krajowe organy kontroli przeprowadzanej przez państwo portu miały dokonywać inspekcji 25% statków zawijających do ich portów.

Zgodnie z nowym systemem, statki do inspekcji wybierane są na podstawie złożonego systemu profili ryzyka statku. Każdemu statkowi przypisane jest „wysokie ryzyko”, „niskie ryzyko” lub „normalne ryzyko”. Częstotliwość inspekcji zależy od profilu ryzyka statku:

- statki „wysokiego ryzyka” – podlegają inspekcjom okresowym co 5–6 miesięcy,
- statki „normalnego ryzyka” – co 10–12 miesięcy,
- statki „niskiego ryzyka” – co 24–36 miesięcy.

Kiedy dany statek zaczyna się kwalifikować do inspekcji zgodnie z powyższymi zakresami (np. w przypadku statków o normalnym ryzyku - po upływie 10 miesięcy od ostatniej inspekcji), otrzymuje status statku o priorytecie II i może zostać poddany inspekcji. Kiedy termin właściwy dla danego profilu ryzyka wygaśnie (w przypadku statków o normalnym ryzyku - po upływie 12 miesięcy od ostatniej inspekcji), statek otrzymuje status priorytetu I, co oznacza, że musi zostać poddany inspekcji.

2. Profil ryzyka statku – jest ustalany na podstawie następujących siedmiu kryteriów: (1) rodzaj statku, (2) wiek statku, (3) bandera (z czarnej, szarej lub białej listy określonej w memorandum paryskim), (4) uznana organizacja, (5) działalność przedsiębiorstwa, (6) liczba braków odnotowanych w każdej inspekcji danego statku w ciągu ostatnich 36 miesięcy oraz (7) liczba zatrzymań w ciągu ostatnich 36 miesięcy.

3. Istnieją trzy rodzaje inspekcji – „wstępna”, „bardziej szczegółowa” lub „rozszerzona”. Zasadniczo, statki wysokiego ryzyka są poddawane inspekcji rozszerzonej, a statki normalnego i niskiego ryzyka inspekcji wstępnej lub inspekcji bardziej szczegółowej.

Rozszerzoną inspekcję przeprowadza się na:

- wszystkich statkach o wysokim profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 5 miesięcy,
- wszystkich statkach pasażerskich, tankowcach, gazowcach, chemikaliowcach lub masowcach starszych niż 12 lat, o normalnym profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 10 miesięcy, lub
- wszystkich statkach pasażerskich, tankowcach, gazowcach, chemikaliowcach lub masowcach starszych niż 12 lat, o niskim profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 24 miesięcy.

Inspekcję wstępną lub bardziej szczegółową, zależnie od przypadku, przeprowadza się na:

- wszystkich statkach starszych niż 12 lat, innych niż statki pasażerskie, tankowce, gazowce, chemikaliowce lub masowce, o normalnym profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 10 miesięcy, lub
- wszystkich statkach starszych niż 12 lat, innych niż statki pasażerskie, tankowce, gazowce, chemikaliowce lub masowce, o niskim profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 24 miesięcy.

4. Działalność państwa bandery – Jednym z kryteriów ustalania profilu ryzyka statku jest działalność państwa bandery. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 801/2010 z dnia 13 września 2010 r. w sprawie wykonania art. 10 ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE w zakresie kryteriów państwa bandery wdraża zapisy wynikające z tego przepisu. Działalność państwa bandery jest jednym z ogólnych parametrów określających profil ryzyka statków. W celu oceny profilu ryzyka statku należy wziąć pod uwagę wskaźnik zatrzymań w Unii i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.

W systemie tym państwa bandery są umieszczane na odpowiedniej liście: czarnej, szarej lub białej, w zależności od całkowitej liczby inspekcji i zatrzymań statków pływających pod ich banderą i poruszających się w rejonie objętym memorandum paryskim w okresie trzech lat. Klasyfikacja ta jest aktualizowana co roku.

Zaklasyfikowanie państwa bandery do czarnej, szarej lub białej listy wymaga dokonania co najmniej 30 inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.

Zgodnie z określonym wzorem, określa się dopuszczalną liczbę zatrzymań dla, odpowiednio, czarnej lub białej listy. Liczba zatrzymań powyżej wartości granicznej czarna/szara oznacza działalność gorszą niż średnia, w związku, z czym dane państwo bandery umieszcza się na czarnej liście, podczas gdy liczba zatrzymań poniżej wartości granicznej biały/szary oznacza działalność lepszą niż średnia, w związku, z czym dane państwo bandery umieszcza się na białej liście. Jeżeli liczba zatrzymań dla danego państwa bandery sytuuje się pomiędzy obiema wartościami, państwo bandery wpisuje się na szarą listę.

W celu umożliwienia porównania działalności państwa bandery stosuje się współczynnik przekroczenia obliczany zgodnie z wzorem wynikającym z wyżej opisywanych przepisów. W celu przyporządkowania państw bandery znajdujących się na czarnej liście do kategorii bardzo wysokiego, wysokiego, średniego do wysokiego lub średniego ryzyka uwzględnia się następujące wartości współczynnika przekroczenia:

- współczynnik przekroczenia wynosi 4,01 lub więcej: bardzo wysokie ryzyko,
- współczynnik przekroczenia wynosi 3,01 do 4,00: wysokie ryzyko,
- współczynnik przekroczenia wynosi 2,01 do 3,00: ryzyko średnie do wysokiego,
- współczynnik przekroczenia wynosi 1,01 do 2,00: średnie ryzyko.

5. Działalność przedsiębiorstwa – Parametr działalności przedsiębiorstwa (który nie został uwzględniony w poprzednim systemie inspekcji) opiera się na liczbie inspekcji, zatrzymań i braków odnotowanych w odniesieniu do statków należących do danego przedsiębiorstwa (odpowiedzialnego za międzynarodowe zarządzanie bezpieczeństwem (ISM) statku). Przedsiębiorstwa mogą mieć następujący poziom parametru działalności: „wysoki”, „średni”, „niski” i „bardzo niski”. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 802/2010 z dnia 13 września 2010 r. w sprawie wykonania art. 10 ust. 3 i art. 27 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE w zakresie działalności przedsiębiorstwa zostało przyjęte w celu ustalenia kryteriów, według których określa się działalność przedsiębiorstwa.

Państwa członkowskie UE gwarantują, że przedsiębiorstwo, zdefiniowane w art. 2 pkt. 18 dyrektywy 2009/16/WE, jest identyfikowane za pomocą numeru IMO, gdy statek ma obowiązek przestrzegać Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem (kodeksu ISM), o którym mowa w rozdziale IX Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (konwencji SOLAS).

Działalność przedsiębiorstwa jest jednym z ogólnych parametrów określających profil ryzyka statku. W celu określenia działalności przedsiębiorstw w rozumieniu dyrektywy 2009/16/WE podczas inspekcji statku inspektorzy powinni odnotowywać numer IMO nadany przedsiębiorstwu. Aby dokonać oceny działalności przedsiębiorstwa należy uwzględnić wskaźniki braków i zatrzymań wszystkich statków floty przedsiębiorstwa, które były przedmiotem inspekcji w Unii i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.

Przy ocenie działalności przedsiębiorstwa, stosuje się kryteria określone w załączniku do Rozporządzenia 802/2010. Poziom działalności przedsiębiorstwa aktualizowany jest codziennie i obliczany na podstawie 36 miesięcy poprzedzających ocenę. Przedsiębiorstwa klasyfikuje się w zależności od poziomu działalności: bardzo niskiego, niskiego, średniego i wysokiego.

Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA) wspierając Komisję, publikuje i codziennie aktualizuje na ogólnie dostępnej stronie internetowej następujące informacje:

- a) wykaz przedsiębiorstw o bardzo niskim poziomie działalności w ciągu nieprzerwanego okresu co najmniej trzech miesięcy w trakcie poprzednich 36 miesięcy;
- b) wykaz przedsiębiorstw o niskim lub bardzo niskim poziomie działalności w ciągu nieprzerwanego okresu co najmniej trzech miesięcy w trakcie poprzednich 36 miesięcy;

c) wykaz przedsiębiorstw o niskim poziomie działalności w ciągu nieprzerwanego okresu co najmniej sześciu miesięcy w trakcie poprzednich 36 miesięcy.

Informacje dotyczące rzeczywistego czasu przybycia i wypłynięcia statków zawijających do portów i kotwiczowisk

Dyrektywa 2009/16/WE stanowi, że baza danych THETIS otrzymuje informacje o ruchu statków z systemu SafeSeaNet, co umożliwia planowanie i programowanie inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. Funkcji tej brakowało w poprzedniej bazie danych inspekcji (SIRENAC). System SafeSeaNet został ustanowiony, jako scentralizowana europejska platforma wymiany danych dotyczących ruchu morskiego, umożliwiającą państwom członkowskim UE oraz Islandii udostępnianie i otrzymywanie informacji na temat statków, ruchu statków i ładunków niebezpiecznych. Ta funkcja ma krytyczne znaczenie dla nowego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, ponieważ planowanie i wypełnianie zobowiązań inspekcyjnych państw członkowskich opiera się na przekazywanej niezwłocznie i pełnej wiedzy na temat profili ryzyka statków zawijających do ich portów.

Inspekcje na kotwiczowiskach

Kolejnym, nowym elementem wprowadzonym przez dyrektywę 2009/16/WE jest to, że statki mogą być poddawane inspekcji na kotwiczowisku, gdzie odbywają się bezpośrednie działania w płaszczyźnie statek/port.

Odmowa dostępu

Na mocy dyrektywy 2009/16/WE zasada odmowy dostępu (zakazu) w przypadku wielokrotnych zatrzymań została rozszerzona i obejmuje teraz także państwa bandery umieszczone na szarej liście oraz wszystkie rodzaje statków. Zgodnie z nowym systemem inspekcji, statek pod banderą z czarnej listy, który został zatrzymany więcej niż dwa razy w okresie ostatnich 36 miesięcy, zostaje objęty zakazem. W przypadku statków pod banderą z szarej listy więcej niż dwa zatrzymania w ciągu ostatnich 24 miesięcy również prowadzą do zakazu. Zgodnie z nowymi ustaleniami w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu wprowadzono minimalne okresy zakazu: 3 miesiące dla pierwszego zakazu, 12 miesięcy dla drugiego zakazu i 24 miesiące dla trzeciego zakazu. Trzeci zakaz może zostać uchylony tylko po spełnieniu określonych warunków i przeprowadzeniu ponownej inspekcji w czasie 24-miesięcznego okresu zakazu. Jeżeli statek zostanie zatrzymany po trzecim zakazie, to otrzyma trwały zakaz wstępu do wszystkich portów w UE.

Ogólne zobowiązania inspekcyjne UE

Zgodnie z art. 5 dyrektywy 2009/16/WE każde państwo członkowskie wypełnia swoje roczne zobowiązanie inspekcyjne poprzez:

- inspekcje wszystkich statków o priorytecie I zawijających do jego portów i kotwiczowisk;
- przeprowadzenie co roku liczby inspekcji statków o priorytecie I oraz II odpowiadającej co najmniej jego udziałowi w łącznej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w obrębie UE i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu.

Liczbę inspekcji do wykonania przez organy krajowe (tzw. sprawiedliwy udział) ustala się zgodnie z mechanizmem przejściowym ustanowionym na podstawie memorandum paryskiego. Od dnia 1 stycznia 2014 r. informacje te opierają się w całości na danych z bazy THETIS. Na podstawie danych w bazie THETIS Komisja może stwierdzić, że ogólne zobowiązanie inspekcyjne zostało wypełnione.

Podsumowanie

Dyrektywa 2009/16/WE weszła w życie dnia 17 czerwca 2009 r.; państwa członkowskie były zobowiązane do jej transpozycji do prawa krajowego do dnia 1 stycznia 2011 r.

Nowy system inspekcji, który ta dyrektywa wprowadziła, przewiduje inspekcje wszystkich statków zawijających do portów i kotwiczowisk w UE oraz system wyboru statków do kontroli oparty w większym stopniu na profilu ryzyka, a informacje o zawinięciach statków do portów w czasie rzeczywistym zapewniają lepsze możliwości podejmowania decyzji dotyczących wyboru statków do inspekcji.

Ten system ma także na celu eliminację statków nieodpowiadających normom poprzez zwiększenie częstotliwości inspekcji takich statków i zmniejszenie częstotliwości inspekcji statków dobrej jakości. Wymaga to zastosowania informatycznego systemu wsparcia (THETIS), który nie tylko gromadzi i udostępnia dane dotyczące kontroli przeprowadzanych przez państwo portu, ale również umożliwia obliczenie na ich podstawie kryteriów niezbędnych do ukierunkowania takich kontroli w państwach członkowskich. System SafeSeaNet dostarcza do bazy THETIS wszystkie dane na temat przybycia i wypłynięcia statków dotyczące wszystkich portów i kotwiczowisk UE.”

- Źródło cytatu: Radca Prawny Mateusz Romowicz, Beata Edyta Madejska – prawnik specjalizujący się w prawie UE,
<https://www.gospodarkamorska.pl/prawo-polityka-port-state-control-%E2%80%93-uwarunkowania-prawne-24679>

Regulacje prawne w zakresie zatrudniania i pracy na statkach



02:35

Źródłem morskiego prawa pracy jest zarówno prawo wewnętrzne danego kraju, jak i prawo międzynarodowe. Podpisując kontrakt z armatorem statku, marynarz podpisuje umowę o pracę. W prawie polskim stosunek pracy podlega prawu państwa bandery statku, chyba że strony poddały ten stosunek innemu prawu.

W Polsce kwestie zatrudnienia reguluje ustawa o pracy na morskich statkach handlowych z 1991 r., zwana „ustawą żeglarską”, zgodnie z art. 1 § 3 Kodeksu Morskiego. Odnosi się ona do osób pracujących na statkach handlowych przynależności polskiej, z wyłączeniem jednostek uprawiających żeglugę w odległości nie przekraczającej 12 mil morskich od linii brzegu Rzeczypospolitej Polskiej (czyli w obrębie morza terytorialnego), wynika to z tego, że na terytorium kraju obowiązuje Kodeks Pracy.

„Ustawa żeglarska” stanowi tylko wycinek przepisów pracowniczych. W zakresie, który nie jest uregulowany w tym akcie, stosuje się krajowe i międzynarodowe normy powszechnego ustawodawstwa pracy.

Do krajowych należą:

- Konstytucja RP,
- Kodeks Pracy,
- Kodeks Cywilny,
- ustawa o ubezpieczeniach społecznych,
- ustawa o Państwowej Inspekcji Pracy,
- ustawa o ochronie roszczeń pracowniczych w razie niewypłacalności pracodawcy,
- ustawa o świadczeniach z tytułu wypadku przy pracy i chorób zawodowych itp.,
- rozporządzenia Rady Ministrów oraz Ministra Pracy i Polityki Społecznej.

W prawie międzynarodowym wyróżnić można dwie płaszczyzny: sferę wielostronnych umów międzynarodowych (konwencji), do których przystąpić może każde państwo na świecie, jeśli jest członkiem danej organizacji międzynarodowej, oraz sferę regulacji wytworzonych przez organy Unii Europejskiej. Konwencje dotyczące prawa pracy są projektowane i uchwalane pod opieką Międzynarodowej Organizacji Pracy – MOP (ang. *International Labour Organization* – ILO), która jest wyspecjalizowaną organizacją ONZ. Konwencje przyjęte w poszczególnych krajach stają się częścią krajowego porządku prawnego i wyłączają stosowanie prawa wewnętrznego. Międzynarodowa Organizacja Pracy formułuje międzynarodowe standardy pracy, działając na płaszczyźnie porozumienia między przedstawicielami pracodawców, pracowników i rządów. Celem zasadniczym tej organizacji jest ochrona pracowników (m.in. w takich rejonach jak polepszenie warunków pracy, zagwarantowanie odpowiednich zarobków, czy walka z wszelkimi przejawami dyskryminacji w pracy).

Przedmiot i zakres ubezpieczenia morskiego (na podstawie Kodeksu Morskiego)



01:01

Przedmiotem ubezpieczenia morskiego może być każdy interes majątkowy związany z żeglugą morską dający się ocenić w pieniądzech. W szczególności mogą to być:

- 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.

Umową niebezpieczeństwa 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. Przez umowę ubezpieczenia morskiego ubezpieczyciel zobowiązuje się do wypłaty odszkodowania za szkody poniesione na skutek niebezpieczeństwa, w zamian za składkę ubezpieczeniową.

Prawa i obowiązki stron ubezpieczenia morskiego



02:11

Obowiązki ubezpieczającego

- Po zawarciu umowy składka powinna zostać niezwłocznie zapłacona.
- Każda istotna zmiana niebezpieczeństwa, na jakie jest narażony przedmiot ubezpieczenia powinna zostać niezwłocznie zgłoszona ubezpieczycielowi.
- Ubezpieczyciel powinien zostać niezwłocznie zawiadomiony o każdym wypadku dotyczącym przedmiotu ubezpieczenia.
- W razie zajścia wypadku powodującego szkodę ubezpieczający powinien zastosować wszelkie dostępne mu środki w celu ratowania przedmiotu ubezpieczenia.

Odpowiedzialność ubezpieczyciela

- Ubezpieczyciel odpowiada za szkody wynikłe z niebezpieczeństw objętych umową (z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w Kodeksie Morskim).
- Ubezpieczyciel nie odpowiada za szkody powstałe z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa ubezpieczającego (jednak ubezpieczyciel odpowiada za szkody spowodowane błędem nautycznym ubezpieczającego będącego kapitanem statku objętego ubezpieczeniem).
- Ubezpieczyciel odpowiada za szkody spowodowane z winy kapitana, innego członka załogi lub pilota.
- Przy ubezpieczeniu statku ubezpieczyciel nie odpowiada za szkody powstałe w skutek:
 - wyruszenia w podróż statku niezdadnego do żeglugi, nienależycie wyposażonego lub z niepełną załogą, chyba że braki te polegały na wadach ukrytych;
 - wieku lub zużycia statku;
 - załadowania statku (za wiedzą ubezpieczającego, a bez wiedzy ubezpieczyciela) materiałów i przedmiotów

wybuchowych, łatwo zapalnych lub niebezpiecznych, bez zachowania odpowiednich przepisów.

- W razie kolizji ubezpieczyciel odpowiada za szkody wyrządzone na przedmiocie ubezpieczenia, jak również za szkody wyrządzone w wyniku zderzenia osobom trzecim.
- Ubezpieczyciel za szkody z każdego wypadku odpowiada do wysokości sumy ubezpieczenia.
- Za szkody wynikłe z kilku następujących po sobie wypadków objętych ubezpieczeniem, ubezpieczyciel odpowiada stosownie, nawet jeżeli suma szkód łącznych przekracza sumę ubezpieczenia.
- W przypadku zderzenia statków ubezpieczyciel zobowiązany jest wypłacić ubezpieczonemu odszkodowanie za straty.



Szczegółowe wytyczne odnośnie obowiązków i odpowiedzialności ubezpieczającego zostały zawarte w Kodeksie Morskim.

Rodzaje ubezpieczeń morskich



01:29

Ubezpieczenie statków morskich jest przeznaczone dla armatorów jednostek floty handlowej, ratowniczej i rybackiej, a umowa ubezpieczenia morskiego jest uregulowana w Kodeksie Morskim. Zapewnia ona przede wszystkim ochronę na wypadek szkód powstałych z różnych powodów, które na morzu zdarzają się niestety bardzo często. Ubezpieczenie statków obejmuje szkody, które są spowodowane między innymi przez:

- wypadki przeładunkowe,
- wybuchy,
- piractwo,
- ogień,
- działania siły wyższej,
- błędy załogi ubezpieczonej jednostki.

Dodatkowe ubezpieczenia mogą obejmować także koszty związane z akcją ratowniczą, jak również te związane z awaryjnym holowaniem czy też transportem jednostki z miejsca wypadku.

Dwa główne działy ubezpieczeń morskich to ubezpieczenia statków oraz ubezpieczenia ładunków, trzeci istotny dział to ubezpieczenia ryzyk związanych z odpowiedzialnością cywilną armatorów lub innych podmiotów zajmujących się eksploatacją statków.

Ubezpieczenia morskie możemy podzielić na:

- ubezpieczenie armatorskie – (*shipowners insurances*) obejmujące między innymi ubezpieczenia statków (*hull, insurance, casco*), ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (*liability insurances*) i ubezpieczenia frachtu (*freight insurances*);
- ubezpieczenia przewożonych i transportowanych ładunków (*cargo*);
- ubezpieczenia związane z branżą stoczniową (*builders' risks insurance*);
- ubezpieczenia mające związek z morską działalnością wydobywczą (*offshore insurances*);
- ubezpieczenia związane z rybołówstwem (*fishery risks insurances*).

Polisa i jej rodzaje



00:40

Polisa jest dowodem zawarcia umowy ubezpieczenia. Powinna zawierać:

- oznaczenie ubezpieczyciela,
- oznaczenie przedmiotu ubezpieczenia,
- oznaczenie niebezpieczeństw objętych umową ubezpieczenia,
- określenie czasu lub podróży, na które zawarto umowę ubezpieczenia,
- sumę ubezpieczenia,
- miejsce i datę wystawienia polisy,
- podpis ubezpieczyciela.

Polisa może być:

- imienna, wystawiona na imiennie określonego ubezpieczającego,
- na zlecenia,
- na okaziciela.

Umowa ubezpieczenia morskiego w przepisach Kodeksu Morskiego



01:03



Kodeks Morski ściśle reguluje wymogi ubezpieczenia morskiego.

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

Dział I

UMOWA UBEZPIECZENIA MORSKIEGO

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 262.

§ 1. Przez umowę ubezpieczenia morskiego zakład ubezpieczeń zobowiązuje się w zamian za składkę ubezpieczeniową wypłacić odszkodowanie za szkody poniesione wskutek niebezpieczeństw, na jakie przedmiot ubezpieczenia jest narażony w związku z żeglugą morską.

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

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

Art. 263.

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

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

§ 3. Zakład ubezpieczeń może reasekurować zawarte przez siebie ubezpieczenia.

Art. 264.

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

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

Art. 265.

§ 1. Polisa powinna zawierać:

1. oznaczenie zakładu ubezpieczeń,
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 zakładu ubezpieczeń.

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

Art. 266.

§ 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 zakładu ubezpieczeń 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. 267.

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

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

§ 3. Wysokość opłaty stornowej określa umowa.

Art. 268.

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

Art. 269.

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

Rozdział 2

Wartość ubezpieczenia i suma ubezpieczenia

Art. 270.

§ 1. Wartością ubezpieczenia jest zwykła wartość przedmiotu ubezpieczenia.

§ 2. Wartość ubezpieczenia ustala się według następujących zasad:

1) wartością ubezpieczenia statku jest wartość statku w chwili rozpoczęcia ubezpieczenia; wartość ta obejmuje również, jeżeli umowa nie stanowi inaczej, wartość jego przynależności, przedmiotów zaopatrzenia statku, a także koszt jego ubezpieczenia;

2) wartością ubezpieczenia ładunku jest wartość ładunku w miejscu i czasie załadowania, łącznie z kosztami ubezpieczenia i dostarczenia ładunku do miejsca przeznaczenia;

3) wartością ubezpieczenia frachtu jest suma frachtu brutto łącznie z kosztami ubezpieczenia;

4) wartością ubezpieczenia innych przedmiotów ubezpieczenia, z wyjątkiem zobowiązania z odpowiedzialności cywilnej, jest kwota, na której utratę jest narażony ubezpieczający w chwili rozpoczęcia ubezpieczenia, łącznie z kosztami ubezpieczenia.

Art. 271.

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

Art. 272.

§ 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, zakład ubezpieczeń odpowiada za szkody w stosunku, w jakim pozostaje suma do wartości ubezpieczenia.

Art. 273.

Jeżeli ubezpieczono przedmiot ubezpieczenia od tego samego niebezpieczeństwa na ten sam okres w dwóch lub więcej zakładach ubezpieczeń na sumy, które łącznie przewyższają wartość ubezpieczenia (ubezpieczenie podwójne), wszystkie te zakłady ubezpieczeń odpowiadają tylko do wysokości wartości ubezpieczenia, a w granicach tej wartości każdy z nich odpowiada w stosunku do przyjętej przez niego sumy ubezpieczenia.

Rozdział 3

Oświadczenia przy zawieraniu umowy ubezpieczenia

Art. 274.

§ 1. Przy zawieraniu umowy ubezpieczenia morskiego ubezpieczający obowiązany jest podać do wiadomości zakładu ubezpieczeń wszelkie okoliczności, które są lub powinny mu być znane, a mogą mieć wpływ na ocenę niebezpieczeństwa oraz na decyzję zakładu ubezpieczeń o przyjęciu i warunkach ubezpieczenia.

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

§ 3. Jeżeli ubezpieczający działał przez pełnomocnika, obowiązek określony w § 1 ciąży również na pełnomocniku i obejmuje także okoliczności znane pełnomocnikowi.

§ 4. Przy zawieraniu umowy ubezpieczenia morskiego na rzecz osoby trzeciej obowiązek określony w paragrafach poprzedzających spoczywa zarówno na ubezpieczającym, jak i na ubezpieczonym, chyba że ubezpieczony nie wiedział o zawarciu umowy na jego rzecz.

Art. 275.

§ 1. W razie naruszenia obowiązku określonego w art. 274 zakład ubezpieczeń może odstąpić od umowy, zachowując prawo do pełnej składki ubezpieczeniowej.

§ 2. Jeżeli niezawiadomienie lub niezgodne z rzeczywistością zawiadomienie zakładu ubezpieczeń o okolicznościach wymienionych w art. 274 nastąpiło bez winy ubezpieczającego lub ubezpiezonego, zakład ubezpieczeń nie może od umowy odstąpić, lecz ma prawo do odpowiednio zwiększonej składki ubezpieczeniowej.

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

Rozdział 4

Przeniesienie praw z umowy ubezpieczenia

Art. 276.

§ 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 zakładu ubezpieczeń od odpowiedzialności za szkody powstałe przed zbyciem przedmiotu ubezpieczenia.

Art. 277.

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

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

Art. 278.

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

§ 2. Do przeniesienia polisy stosuje się odpowiednio przepisy o przenoszeniu konosamentu (art. 130).

Art. 279.

§ 1. Jeżeli przedmiotem ubezpieczenia jest statek, przejście praw z umowy ubezpieczenia na jego nabywcę wymaga zgody zakładu ubezpieczeń.

§ 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.

Rozdział 5

Ubezpieczenie generalne

Art. 280.

§ 1. Umową ubezpieczenia można objąć wszystkie lub niektóre rodzaje ładunków, jakie ubezpieczający będzie wysyłał lub otrzymywał w określonym czasie (ubezpieczenie generalne).

§ 2. Przedmiotem ubezpieczenia generalnego może być również inny interes majątkowy.

§ 3. W ubezpieczeniu generalnym zakład ubezpieczeń obowiązany jest na żądanie ubezpieczającego wystawić polisę lub zaświadczenie o ubezpieczeniu dla każdego zgłoszonego ładunku lub innego odrębnego przedmiotu ubezpieczenia.

Art. 281.

§ 1. Ubezpieczający, który zawarł umowę ubezpieczenia generalnego, obowiązany jest zgłaszać zakładowi ubezpieczeń 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, zakład ubezpieczeń może odstąpić od umowy, zachowując prawo do składek ubezpieczeniowych, jakie przysługiwałyby mu w razie należytego wykonania umowy przez ubezpieczającego.

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

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

Art. 282.

Umowa ubezpieczenia generalnego może być rozwiązana przez każdą ze stron z zachowaniem trzymiesięcznego terminu wypowiedzenia.

Dział II

WYKONANIE UMOWY UBEZPIECZENIA

Rozdział 1

Obowiązki ubezpieczającego

Art. 283.

§ 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. 284.

§ 1. Ubezpieczający obowiązany jest niezwłocznie po powzięciu wiadomości zgłosić zakładowi ubezpieczeń każdą istotną zmianę niebezpieczeństwa, na jakie jest narażony przedmiot ubezpieczenia.

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

Art. 285.

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

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

- 1) jeżeli rozpoczęcie lub zakończenie podróży ulega zwłoce z winy ubezpieczającego,
- 2) jeżeli podjęto inną podróż zamiast podróży oznaczonej w umowie ubezpieczenia,
- 3) jeżeli statek skierowano do innego portu aniżeli przewidziano w umowie ubezpieczenia,
- 4) jeżeli statek zszedł z właściwej trasy lub zawinął do portu, który nie był brany w rachubę, chyba że zejście z trasy nastąpiło wskutek okoliczności niezależnych od armatora lub kapitana albo w celu ratowania życia ludzkiego lub mienia albo było konieczne ze względu na bezpieczeństwo statku.

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

Art. 286.

§ 1. Jeżeli zakład ubezpieczeń wskutek zmiany niebezpieczeństwa korzysta z prawa odstąpienia od umowy, powinien zawiadomić ubezpieczającego o swojej decyzji w ciągu trzech dni od dnia, w którym dowiedział się o zmianie niebezpieczeństwa; w braku takiego zawiadomienia może żądać jedynie zapłaty dodatkowej składki za zwiększone niebezpieczeństwo.

§ 2. Zakład ubezpieczeń, który odstąpił od umowy z powodu zmiany niebezpieczeństwa, zachowuje prawo do całej składki umówionej, a odpowiada tylko za szkody powstałe przed zmianą niebezpieczeństwa.

Art. 287.

§ 1. Ubezpieczający obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić zakład ubezpieczeń 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 zakład ubezpieczeń może potrącić z odszkodowania ubezpieczeniowego kwotę, o którą szkoda uległaby zmniejszeniu, gdyby zakład ubezpieczeń był o niej należycie zawiadomiony.

Art. 288.

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

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

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

Rozdział 2

Odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń

Art. 289.

Z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w kodeksie zakład ubezpieczeń odpowiada za szkody będące bezpośrednim następstwem niebezpieczeństw objętych umową ubezpieczenia.

Art. 290.

§ 1. Zakład ubezpieczeń nie odpowiada za szkody powstałe z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa ubezpieczającego, jednak zakład ubezpieczeń odpowiada za szkody spowodowane zaniedbaniem lub błędem nautycznym ubezpieczającego będącego kapitanem statku objętego ubezpieczeniem.

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

Art. 291.

§ 1. Przy ubezpieczeniu statku zakład ubezpieczeń nie odpowiada za szkody powstałe wskutek:

1) wyruszenia w podróż statku niezdatnego do żeglugi, nienależycie wyposażonego i zaopatrzonego, z niedostateczną załogą lub bez niezbędnych dokumentów, chyba że braki te polegały na wadach ukrytych statku lub były spowodowane okolicznościami, którym nie można było zapobiec pomimo zachowania przez ubezpieczającego należytej staranności,

2) wieku lub zużycia,

3) załadowania na statek - za wiedzą ubezpieczającego, a bez wiedzy zakładu ubezpieczeń - 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. 292.

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

Art. 293.

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

Art. 294.

§ 1. Zakład ubezpieczeń odpowiada za szkody z każdego wypadku objętego ubezpieczeniem do wysokości sumy ubezpieczenia.

§ 2. Za szkody wynikłe z kilku następujących po sobie wypadków objętych ubezpieczeniem zakład ubezpieczeń 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 zakład ubezpieczeń 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 zakład ubezpieczeń 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. 295.

Zakład ubezpieczeń obowiązany jest zapłacić odszkodowanie ubezpieczeniowe, choćby szkodę objętą ubezpieczeniem była obowiązana naprawić osoba trzecia.

Art. 296.

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

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

Art. 297.

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

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

Art. 298.

§ 1. W razie zajścia wypadku objętego ubezpieczeniem zakład ubezpieczeń 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 zakładowi ubezpieczeń stosowny termin do oświadczenia się, czy korzysta z uprawnienia przewidzianego w § 1.

§ 3. Mimo zapłaty pełnej sumy ubezpieczenia zakład ubezpieczeń obowiązany jest zwrócić ponadto przypadające na niego stosownie do art. 296 wydatki, jakie ubezpieczający poniósł lub zobowiązał się ponieść do chwili otrzymania zawiadomienia od zakładu ubezpieczeń, że korzysta z uprawnienia przewidzianego w § 1.

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

Abandon przedmiotu ubezpieczenia

Art. 299.

§ 1. Ubezpieczający może za zrzeczeniem się na rzecz zakładu ubezpieczeń 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 zabrany jako łup lub zagarnięty przez rozbójników morskich, 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. 300.

§ 1. Ubezpieczający powinien zgłosić abandon na piśmie z przytoczeniem okoliczności uzasadniających abandon.

§ 2. Zgłoszenie abandonu może nastąpić nie później niż w ciągu sześciu miesięcy od dnia, w którym ubezpieczający dowiedział się o okolicznościach uzasadniających abandon.

§ 3. W razie zabrania statku lub ładunku jako łupu, zagarnięcia przez rozbójników morskich albo utraty posiadania statku lub ładunku z innych przyczyn abandon nie może być zgłoszony przed upływem dwóch miesięcy od dnia otrzymania przez ubezpieczającego wiadomości o tych okolicznościach. W tych przypadkach sześciomiesięczny termin dla zgłoszenia abandonu biegnie od dnia, w którym upłynął termin dwóch miesięcy.

§ 4. W razie zaginięcia bez wieści statku lub znajdującego się na nim ładunku termin dla zgłoszenia abandonu biegnie od dnia, w którym statek był spodziewany w najbliższym porcie, do którego go skierowano.

§ 5. W razie uznania statku za zaginiony bez wieści, stosownie do przepisów art. 28, statek i przewożone na nim, a nie uratowane ładunki uważa się za całkowicie stracone, a ubezpieczeni mogą domagać się od zakładu ubezpieczeń odszkodowania za stratę całkowitą bez zgłaszania abandonu.

Art. 301.

§ 1. Ubezpieczający obowiązany jest przy zgłoszeniu abandonu zawiadomić zakład ubezpieczeń 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. Zakład ubezpieczeń może uzależnić przyjęcie abandonu od dostarczenia mu danych dotyczących okoliczności wymienionych w § 1.

Art. 302.

§ 1. Zakład ubezpieczeń może odmówić przyjęcia abandonu, jeżeli zgłoszenie abandonu nie odpowiada wymaganiom określonym w artykułach poprzedzających.

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

Art. 303.

§ 1. Prawa do przedmiotu ubezpieczenia przechodzą na zakład ubezpieczeń z chwilą złożenia przez niego oświadczenia, że przyjmuje abandon.

§ 2. Jeżeli zakład ubezpieczeń w terminie określonym w art. 302 § 2 niełoży oświadczenia, czy przyjmuje abandon, prawa do przedmiotu ubezpieczenia przechodzą na niego z upływem tego terminu.

Art. 304.

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. 305.

§ 1. W razie zajścia szkody objętej ubezpieczeniem zakład ubezpieczeń może żądać od ubezpieczającego udzielenia mu wszelkich wiadomości oraz przedstawienia dokumentów i innych dowodów niezbędnych do ustalenia okoliczności wypadku, szkody i jej rozmiarów.

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

Art. 306.

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

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

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

Art. 307.

Z zastrzeżeniem wyjątku przewidzianego w art. 298 § 4 zakład ubezpieczeń, 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, zakład ubezpieczeń może żądać przeniesienia praw tylko w odpowiednim stosunku.

Awaria wspólna



00:55

Awaria wspólna stanowi nadzwyczajne poświęcenie lub wydatki poniesione (rozmyślnie i rozsądnie) w celu ratowania statku, ładunku oraz frachtu, ze wspólnego dla nich niebezpieczeństwa. Do awarii wspólnej zalicza się tylko te straty, które są bezpośrednim następstwem aktu awarii wspólnej. Straty poniesione z tytułu przestoju lub różnicy cen nie są zaliczane.

Straty awarii wspólnej rozdziela się pomiędzy statek, ładunek i fracht w stosunku do ich rzeczywistej wartości, w miejscu i czasie zakończenia podróży (opłata za przewóz pasażera i bagażu zrównana jest z frachtem).

Ustalenia, czy zachodzi awaria wspólna, obliczenia wysokości strat awarii i ich rozdzielenia (dyspasza), dokonuje dyspaszer na zlecenia armatora.

Awaria wspólna w Kodeksie Morskim —

Tytuł VII
Wypadki morskie
Dział I
Awaria wspólna