Biblioteka Cywilistyczna U. J.
Dz. VII L. 118 Nr inw. 14248.

HANDLOWE I PRYWATNE
PRAWO MORSKIE

OBOWIĄZUJĄCE W POLSCE

ORAZ

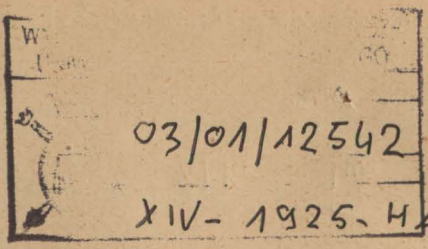
PRZEPISY O POLSKICH STATKACH HANDLOWYCH

Wydz. Bibl. Prawnicza
1806179163

Bibljoteka Głów
Zakład Prawa Cyw
i Prawa Międzynarodowego
Uniwersytetu
w Krakowie
IV 161. 4
Półka

Księgozbiór Zakładów Cywilistycznych U. J.
w Krakowie
L. inw. 141
Dział Ir
Nr. działowy 84

POZNAŃ
NAKŁADEM KRAJOWEGO INSTYTUTU WYDAWNICZEGO
1925



TŁOCZONO W DRUKARNI PAŃSTWOWEJ W POZNANIU.

Przedmowa.

Ponieważ w Województwie Pomorskiem, gdzie znajduje się jedyne nasze wybrzeże morskie, obowiązuje na podstawie ustawy o zarządzie byłej dzielnicy pruskiej z dnia 1 sierpnia 1919 r. (Dz. Praw Nr. 64, poz. 385) ustawodawstwo niemieckie, przeto i niemieckie przepisy o handlu morskim mają dla całej Polski zastosowanie.

Przepisy o handlu morskim mieszczą się w księdze czwartej niemieckiego kodeksu handlowego, dalsze zaś w innych ustawach niemieckich. W zestawieniu niniejszem przyjęto za podstawę tekst tłumaczeń ogłoszony w „Zbiorze Ustaw Ziem Zachodnich".

Nie miał jeszcze prawnik polski wiele sposobności zajmować się prawem morskiem i dlatego przekład nastręczał niemałe trudności z powodu słownictwa. Polskie słownictwo morskie nie jest jeszcze ustalone i zapewne nie prędko się ustali. W przekładzie użyto z konieczności wielu wyrażeń obcych pochodzenia przeważnie niemiecko-holenderskiego. Zdaniem naszem morskie słownictwo polskie powinno, jak to słusznie inż. Karol Stadtmüller w swoim artykule w Języku Polskim z kwietnia 1924 r. podnosi, oprzeć się przedewszystkiem na słownictwie polskiem, słowiańskiem (rosyjskiem i jugosłowiańskiem), w dalszym rzędzie na romańskiem a w ostateczności dopiero na słownictwie ludów giermańskich.

W przekładach ustaw niemieckich korzystali tłumacze co do słownictwa ze źródeł następujących: polski przekład tytułu VIII części II pruskiego prawa krajowego (Poznań

1826); przekład niemieckiego kodeksu handlowego Tadeusza Zborowskiego (Poznań 1912); Słownik handlowo-morski wydrukowany w Żeglarzu Polskim Nr. 10 rok 1922; Marjusz Zaruski: Słownik żeglarski 1920. — Zużytkowano też opinje i wskazówki Delegatury Prokuratorji Generalnej w Gdańsku i prof. Kleczkowskiego w Poznaniu, którym w tem miejscu składa się podziękowanie.

Do przekładu dołączono niemiecko-polski słowniczek w tym celu, ażeby zwrócić uwagę znawców i miłośników języka polskiego na wprowadzone w tej książce wyrażenia, z których niejedno z pewnością będzie mogło być z wielką korzyścią mowy naszej odpowiedniem polskiem zastąpione.

Ze względu na możliwość nowego wydania prosimy czytelników o nadsyłanie swoich uwag, życzeń i spostrzeżeń przedewszystkiem co do słownictwa, sprawę bowiem czystości języka polskiego uważamy za ważną sprawę narodową.

Poznań, w styczniu 1925.

Redakcja Krajowego Instytutu Wydawniczego w Poznaniu.

Przysł. wp. dz. Kom. R. n. sp. 1934 № 3 poz. 9,
p. Latki Tanie poz. 10,

SPIS RZECZY.

Str.

PRZEDMOWA

ROZDZIAŁ PIERWSZY. Przepisy ogólne. §§ 474—483 . . 1

ROZDZIAŁ DRUGI. Przedsiębiorca okrętowy i spółki okrętowe. §§ 484—510 3

ROZDZIAŁ TRZECI. Kierownik okrętu. §§ 511—555 . . 4

ROZDZIAŁ CZWARTY. Przewóz towarów. §§ 556—663 . . 22

ROZDZIAŁ PIĄTY. Przewóz podróżnych. §§ 664—678 . . 50

ROZDZIAŁ SZÓSTY. Umowa bodmeryjna. §§ 679—699 . . 52

ROZDZIAŁ SIÓDMY. Awarja 57

Tytuł pierwszy. Wielka (wspólna) awarja i awarja szczegółowa. §§ 700—733 57

Tytuł drugi. Szkody, spowodowane zderzeniem okrętów. §§ 734—739 67

ROZDZIAŁ ÓSMY. Schronienie i niesienie pomocy w wypadku morskim. §§ 740—753 68

ROZDZIAŁ DZIEWIĄTY. Wierzyciele okrętu. §§ 754—777 . 72

ROZDZIAŁ DZIESIĄTY. Ubezpieczenie od wypadków żeglugi morskiej 79

Tytuł pierwszy. Przepisy ogólne. §§ 778—805 79

Tytuł drugi. Zawiadamiania przy zawieraniu umowy. §§ 806 do 811 b 85

Tytuł trzeci. Zobowiązanie ubezpieczonego, wypływające z umowy ubezpieczenia. §§ 812—819 88

Tytuł czwarty. Zakres ryzyka. §§ 820—853 90

Tytuł piąty. Zakres szkody. §§ 854—881 102

Tytuł szósty. Wypłata szkody. §§ 882—893 110

Tytuł siódmy. Zniesienie ubezpieczenia i zwrot premji. §§ 894—900 113

ROZDZIAŁ JEDENASTY. Przedawnienie. §§ 901—905 . . 115

Przepisy innych ustaw, powołane przez ustawę o handlowem prawie morskiem 117

DODATEK I.

O polskich statkach handlowych 119

DODATEK II.

Rejestr statków handlowych morskich 127

Str.

DODATEK III.

Umowa z Gdańskiem 137

DODATEK IV.

O godłach i barwach R. P. 138
O banderze i znakach statków rządowych 140

DODATEK V.

Okrętowe prawo zastawu 141

DODATEK VI.

Właściwość sądów, plan rozdziału 150

DODATEK VII.

Egzekucja 154

DODATEK VIII.

Opłaty za dozór kotłów 164

Słowniczek niemiecko-polski 167
Skorowidz 171

HANDLOWE I PRYWATNE PRAWO MORSKIE.

KSIĘGA CZWARTA
NIEMIECKIEGO KODEKSU HANDLOWEGO
O HANDLU MORSKIM.

Rozdział pierwszy.
Przepisy ogólne.

Zbycie okrętu.

§ 474. W razie zbycia okrętu, przeznaczonego do zarobkowania żeglugą morską lub udziału w okręcie (udział okrętowy), wydanie, wymagane przez przepisy prawa cywilnego, może być zastąpione przez układ, zawarty między zbywcą a nabywcą, iż własność ma natychmiast przejść na nabywcę.

Dokument zbycia.

§ 475. We wszelkich wypadkach zbycia okrętu lub udziału okrętowego każda strona może żądać wydania, na jej koszt, publicznie uwierzytelnionego dokumentu zbycia.

Zbycie podczas podróży.

§ 476. Jeżeli zbyto okręt lub udział okrętowy podczas podróży okrętu, wówczas należy w stosunku zbywcy do nabywcy przyjąć w braku odmiennego układu, iż zysk z tej podróży należy do nabywcy, lub że jego obciąża strata z tejże podróży.

§ 477. Przez zbycie okrętu lub udziału okrętowego nie ulegają zmianie osobiste obowiązki zbywcy względem osób trzecich.

Przynależności okrętu.

§ 478. Przynależnością okrętu są także łodzie okrętowe.

W razie wątpliwości należy uważać przedmioty, wpisane do inwentarza okrętu, za przynależność okrętu.

Niezdatność do żeglugi.

§ 479. W myśl niniejszej księgi czwartej poczytuje się okręt, który się stał niezdatnym do żeglugi:

1. za niezdatny do naprawy, gdy naprawa okrętu wogóle nie jest możliwa lub nie da się dokonać

w miejscu, gdzie się okręt znajduje, a okrętu nie da się przeprowadzić do portu, gdzie naprawa mogłaby być uskuteczniona;

2. za nie wart naprawy, gdyby koszty naprawy bez potrącenia różnicy między stanem dawnym a nowym, wyniosły więcej, niż trzy czwarte jego poprzedniej wartości.

Gdy okręt stał się niezdatny do żeglugi podczas podróży, za poprzednią wartość uważa się tę, którą okręt miał przy rozpoczęciu podróży, w innych zaś wypadkach tę, którą miał, nim się stał niezdatny do żeglugi, lub którą miałby w razie należytego zaopatrzenia.

Port ojczysty.

§ 480. Za port ojczysty uważa się port, z którego uprawia się żeglugę okrętu.

Załoga okrętu.[1])

§ 481. Do załogi okrętu zalicza się kierownika okrętu, oficerów okrętu, służbę okrętową oraz wszelkie inne osoby, na okręcie zatrudnione.

Przetarg przymusowy i areszt.

§ 482. Przetargu przymusowego okrętu w drodze egzekucji nie wolno zarządzić, gdy okręt jest gotów do odpłynięcia (gotów do żeglugi). Okrętu gotowego do żeglugi nie wolno również obłożyć aresztem.

Przepisy niniejsze nie mają zastosowania, jeżeli dług, z powodu którego ma nastąpić przetarg przymusowy lub areszt, zaciągnięty był w celu dokonania zamierzonej podróży.

Porty europejskie i pozaeuropejskie.

§ 483. Jeśli niniejsza księga czwarta rozróżnia porty europejskie i pozaeuropejskie, należy uważać za zaliczone do pierwszych wszystkie porty morza Śródziemnego, Czarnego i Azowskiego.

---

[1]) Drugi ustęp w orygin.: „Die Vorschriften dieses Gesetzbuchs, welche sich auf den Aufenthalt des Schiffes im Heimatshafen beziehen, können durch die Landesgesetze auf alle oder einige Häfen des Reviers des Heimatshafen ausgedehnt werden", opuszcza się, jako bezprzedmiotowy, gdyż ustawodawstwa krajowego, t. j. państwa związkowego w Rzeczypospolitej Polskiej niema; rozumie się samo przez się, że ustawa może daną kwestję wedle uznania normować.

Rozdział drugi.

Przedsiębiorca okrętowy i spółki okrętowe.

§ 484. Przedsiębiorcą okrętowym jest właściciel okrętu, przeznaczonego do zarobkowania żeglugą morską

Odpowiedzialność.

§ 485. Przedsiębiorca okrętowy odpowiada za szkodę, wyrządzoną trzeciemu z winy osoby, należącej do załogi okrętowej, przy sprawowaniu przez nią czynności służbowych.

Tylko okrętem i frachtem.

§ 486. Przedsiębiorca okrętowy odpowiada za roszczenie trzeciego nie osobiście, lecz tylko okrętem i frachtem:

1. gdy roszczenie opiera się na czynności prawnej, dokonanej przez kierownika okrętu, jako takiego, z mocy uprawnień ustawowych, a nie na zasadzie pełnomocnictwa szczególnego;
2. gdy roszczenie opiera się na niewypełnieniu lub niezupełnem lub też wadliwem wypełnieniu zawartej przez przedsiębiorcę żeglugi umowy, o ile wypełnienie umowy należało do służbowych obowiązków kierownika okrętu, bez względu na to, czy niewypełnienie lub niezupełne lub też wadliwe wypełnienie nastąpiło z winy osoby, należącej do załogi okrętu lub bez jego winy;
3. gdy roszczenie opiera się na zawinionym czynie osoby, należącej do załogi okrętu.

Przepis powyższy nie ma zastosowania do wypadków, pod l. 1, 2 przewidzianych, gdy co do wypełnienia umowy zachodzi wina samego przedsiębiorcy, lub gdy tenże za wypełnienie umowy szczególną dał porękę.

Odpowiedzialność także osobista.

§ 487. Przedsiębiorca okrętowy odpowiada za wierzytelności osób, należących do załogi okrętu z tytułu umów służbowych lub najemniczych, nietylko okrętem i frachtem, lecz i osobiście.

§ 488. Przedsiębiorcę okrętowego, jako takiego, można pozwać do sądu portu ojczystego (art. 480) o każde roszczenie bez względu na to, czy odpowiada okrętem i frachtem, czy też osobiście.

Spółka okrętowa.

§ 489. Spółka okrętowa istnieje wówczas, gdy okręt należący do kilku osób, użyty zostanie przez nich do zarobkowania żeglugą morską na wspólny rachunek.

Przepisy o spółkach okrętowych nie dotyczą wypadku należenia okrętu do spółki handlowej.

Wzajemne stosunki członków spółki.

§ 490. Wzajemne stosunki prawne członków spółki okrętowej określają się przedewszystkiem na zasadzie zawartego między nimi układu. O ile układ nie nastąpił, mają zastosowanie przepisy następujące.

Uchwały członków.

§ 491. Dla spraw spółki okrętowej miarodajne są uchwały członków spółki okrętowej. Uchwały zapadają większością głosów. Głosy obliczają się według ilości udziałów okrętowych; większość głosów za uchwałą istnieje wtedy, gdy do osoby lub do osób, które za uchwałą głosowały, należy razem więcej, niż połowa całego okrętu.

Jednomyślność wszystkich członków spółki okrętowej wymagana jest do uchwał, zmierzających do zmiany umowy spółki lub przeciwnych postanowieniom tejże umowy albo obcych celom spółki okrętowej.

Pełnomocnicy spółki okrętowej.

§ 492. Uchwałą większości może być ustanowiony do sprawowania czynności spółki okrętowej pełnomocnik spółki okrętowej (dyrektor okrętu, dysponent okrętu). Do ustanowienia pełnomocnika spółki okrętowej, który nie jest członkiem spółki okrętowej, potrzeba jednomyślnej uchwały.

Ustanowienie pełnomocnika spółki okrętowej może być każdej chwili większością głosów odwołane, bez ujmy dla wynikających z umowy roszczeń o wynagrodzenie.

Uprawnienia pełnomocnika.

§ 493. W stosunku do osób trzecich pełnomocnik spółki okrętowej jest mocą jego ustanowienia uprawniony do przedsiębrania wszelkich interesów i czynności prawnych, które zwykle zachodzą przy prowadzeniu interesów spółki okrętowej.

Uprawnienie to rozciąga się szczególnie na zaopatrzenie, utrzymywanie i załadowywanie okrętu, ubezpieczenie frachtu, wydatków na zaopatrzenie i sum awaryj-

nych oraz na pobieranie gotowizny, związane ze zwykłem sprawowaniem interesów.

Pełnomocnik spółki okrętowej jest uprawniony w takimże zakresie do zastępowania spółki okrętowej przed sądem.

Upoważniony jest do przyjmowania i oddalania kierownika okrętu; kierownik okrętu ma się stosować jedynie do jego wskazówek, a nie do ewentualnych wskazówek członków spółki okrętowej.

Pełnomocnik spółki okrętowej nie jest uprawniony do podejmowania w imieniu spółki okrętowej lub jej poszczególnych członków (wspólników) zobowiązań z wymianów lub zaciągania pożyczek, sprzedaży okrętu lub udziałów okrętowych, jako też przyjmowania ubezpieczenia za okręt lub udziały okrętowe, chyba, że udzielono mu ku temu szczególne pełnomocnictwo.

Skutki pełnomocnictwa wobec osób trzecich.

§ 494. Przez czynność prawną, zawartą przez pełnomocnika spółki okrętowej w granicach jego uprawnień, spółka okrętowa staje się uprawnioną i zobowiązaną względem trzeciego także wówczas, gdy czynność zawartą została bez wymienienia poszczególnych członków spółki okrętowej.

Gdy spółka okrętowa stała się zobowiązaną przez jaką czynność, zawartą przez pełnomocnika spółki okrętowej, członkowie spółki okrętowej odpowiadają w takim samym zakresie, jak gdyby czynność ta zawarta była przez nich samych.

Ograniczenie pełnomocnictwa.

§ 495. Ograniczeniem uprawnień pełnomocnika spółki okrętowej, wymienionych w § 493, może spółka okrętowa zasłaniać się względem trzeciego wtedy tylko, gdy ograniczenie to znane było trzeciemu w czasie zawarcia czynności.

§ 496. W stosunku do spółki okrętowej pełnomocnik spółki okrętowej obowiązany jest stosować się do ograniczeń przez nią co do zakresu jego pełnomocnictw ustanowionych; ma nadto stosować się do powziętych uchwał i uchwały te wykonywać.

Pozatem należy oceniać zakres jego uprawnień również w stosunku do spółki okrętowej według przepisów

art. 493 z tem zastrzeżeniem, iż co do nowych podróży i przedsięwzięć, nadzwyczajnych napraw oraz przyjęcia i oddalenia kierownika okrętu ma on wprzód zasięgnąć decyzji członków spółki okrętowej.

Obowiązki pełnomocnika: staranność.

§ 497. Pełnomocnik spółki okrętowej obowiązany jest do spraw spółki okrętowej przykładać się ze starannością oględnego przedsiębiorcy okrętowego.

Prowadzenie ksiąg.

§ 498. Pełnomocnik spółki okrętowej ma prowadzić osobną księgę dla dokonanych przez niego czynności spółki i przechowywać dowody, do nich odnoszące się. Ma on udzielać każdemu uczestnikowi spółki okrętowej na jego żądanie wiadomości o wszystkich szczegółach, odnoszących się do spółki okrętowej, a w szczególności do okrętu, podróży i zaopatrzenia; ma zezwolić mu na przegląd w każdym czasie ksiąg, listów oraz papierów, dotyczących spółki okrętowej.

Składanie rachunków.

§ 499. Pełnomocnik spółki okrętowej obowiązany jest każdego czasu składać rachunek spółce okrętowej, na skutek jej uchwały. Zatwierdzenie rachunku oraz przyjęcie przez większość czynności zarządu, dokonanych przez pełnomocnika spółki okrętowej, nie stoi na przeszkodzie mniejszości do dochodzenia jej praw.

Członkowie spółki okrętowej.

§ 500. Każdy członek spółki okrętowej ma przyczyniać się do wydatków spółki w stosunku do swego udziału okrętowego, w szczególności zaś do kosztów zaopatrzenia oraz naprawy okrętu.

Jeżeli członek spółki okrętowej zwleka z uiszczeniem wkładki i jeżeli inni członkowie (uczestnicy) spółki okrętowej zaliczają za niego pieniądze, natenczas jest obowiązany zapłacić im odsetki od chwili zaliczenia. Skutkiem zaliczenia powstaje dla wspólników prawo do uczestniczenia w udziale okrętowym, które może być przedmiotem ubezpieczenia. W razie ubezpieczenia tego prawa, wspólnik zalegający winien zwrócić koszty ubezpieczenia.

Odstąpienie udziału.

§ 501. Gdy uchwalona została nowa podróż lub naprawa okrętu po ukończeniu podróży, lub wreszcie za-

spokojenie wierzyciela, względem którego spółka okrętowa odpowiada tylko okrętem i frachtem, każdy członek spółki okrętowej, który za uchwałą nie głosował, może zwolnić się od obowiązku wniesienia wpłat, niezbędnych do wykonania uchwały, przez bezpłatne odstąpienie udziału w ten sposób, iż wyzbędzie się swego udziału okrętowego, nie roszcząc sobie zań zapłaty.

Członek spółki okrętowej, który zechce z tego prawa korzystać, winien zawiadomić o tem sądownie lub notarjalnie pozostałych uczestników spółki okrętowej lub pełnomocnika spółki okrętowej w ciągu trzech dni od dnia uchwały lub, gdy przy powzięciu uchwały nie był obecny ani zastąpiony, w ciągu trzech dni od zawiadomienia go o uchwale.

Udział okrętowy, którego się wyzbyto, przypada pozostałym członkom spółki okrętowej w stosunku do wysokości ich udziałów okrętowych.

Podział zysków i strat.

§ 502. Podział zysków i strat dokonywa się według wysokości udziałów okrętowych.

Obliczenie zysku i straty i wypłata zysku, jakiby się okazał, następuje za każdym razem, gdy okręt wrócił do portu ojczystego, lub ukończył podróż w innym porcie i odprawił służbę okrętową.

Oprócz tego także przed wspomnianą chwilą muszą być pieniądze, które wpłynęły, tymczasowo podzielone między poszczególnych członków spółki okrętowej w stosunku do wysokości ich udziałów okrętowych i wypłacone, o ile nie są potrzebne na wypłaty późniejsze lub na pokrycie roszczeń poszczególnych członków spółki okrętowej.

Zbycie udziału.

§ 503. Każdy członek spółki okrętowej może każdego czasu bez przyzwolenia pozostałych wspólników zbyć swój udział w całości lub częściowo.

Zbycie udziału okrętowego, skutkiem którego statek utraciłby prawo do używania bandery państwowej[1]), może nastąpić tylko za przyzwoleniem wszystkich uczestników spółki okrętowej.

---

[1]) p. rozp. Rady Min. z 14 grudnia 1920 r. (Dz. U. R. P. Nr. 10, poz. 55) i rozp. Rady Min. z 2 października 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 9, poz. 87) i ustawa z 1. VIII. 1919 r. (D. U. R. P. Nr. 69, poz. 416.)

§ 504. Uczestnik spółki okrętowej, który zbył swój udział okrętowy, uważa się w stosunku do reszty uczestników spółki okrętowej za członka spółki okrętowej, dopóki o zbyciu nie doniósł członkom spółki okrętowej lub pełnomocnikowi spółki okrętowej on sam lub nabywca i pozostaje odpowiedzialny jako członek spółki okrętowej względem reszty członków spółki okrętowej za wszelkie zobowiązania, powstałe przed tem doniesieniem.

Nabywca udziału okrętowego jest jednak zobowiązany względem pozostałych członków spółki okrętowej, jako członek spółki okrętowej, poczynając od chwili nabycia.

Musi uznać względem siebie postanowienia umowy spółki okrętowej, powzięte uchwały i dokonane czynności, podobnie, jak zbywca; pozostali członkowie spółki okrętowej mogą nadto potrącać ze zbytego udziału okrętowego względem nabywcy wszelkie zobowiązania zbywcy jako uczestnika spółki okrętowej, co nie uchybia prawu nabywcy do dania mu rękojmi przez zbywcę.

Zmiana osób, śmierć, wypowiedzenie.

§ 505. Zmiana co do osób członków spółki okrętowej nie ma wpływu na dalsze istnienie spółki okrętowej.

Śmierć członka spółki okrętowej lub otwarcie upadłości względem majątku członka spółki okrętowej nie pociągają za sobą rozwiązania spółki okrętowej.

Nie jest dopuszczalne wypowiedzenie ze strony członka spółki okrętowej lub wykluczenie członka spółki okrętowej.

Rozwiązanie spółki okrętowej.

§ 506. Rozwiązanie spółki okrętowej może być uchwalone większością głosów. Z uchwałą o zbyciu okrętu stoi narówni uchwała o rozwiązaniu.

Jeżeli uchwalono rozwiązanie spółki okrętowej lub zbycie okrętu, okręt musi być sprzedany publicznie. Sprzedaż może nastąpić wtedy tylko, gdy okręt nie został wynajęty do podróży i znajduje się w porcie ojczystym lub w porcie krajowym. Jeżeli jednak okręt uznano za niezdatny lub niewart naprawy (§ 479), sprzedaż może nastąpić a to nawet zagranicą, chociażby okręt został wynajęty do podróży. Do uchylenia się od tych przepisów, wymagane jest przyzwolenie wszystkich członków spółki okrętowej.

§ 507. Członkowie spółki okrętowej odpowiadają, jako tacy, wobec trzecich osobiście tylko w stosunku do wysokości ich udziałów okrętowych.

W razie zbycia udziału okrętowego odpowiadają za osobiste zobowiązania, jakieby ciążyły na udziale, powstałe z czasu między zbyciem a doniesieniem, wskazanem w § 504, zarówno zbywca jak i nabywca.

§ 508. Członkowie spółki okrętowej, jako tacy, mogą być pozwani o jakiekolwiek roszczenie bez względu na to, czy podnosi je uczestnik spółki okrętowej czy też trzeci, przed sąd portu ojczystego (§ 480).

Przepis ten ma zastosowanie również wtedy, gdy skargę skierowano tylko przeciwko jednemu członkowi spółki okrętowej lub przeciwko niektórym członkom spółki okrętowej.

Połączenie celem budowy okrętu.

§ 509. Co do połączenia się dwóch lub więcej osób celem zbudowania okrętu na wspólny rachunek i przeznaczenia go do żeglugi morskiej, mają zastosowanie przepisy §§ 490, 491, 500, 505 oraz ust. 1 § 507, skoro okręt został ukończony i wydany przez budującego, nadto przepisy §§ 503, 504, 506 oraz ust. 2 § 507; przepis § 500 ma zastosowanie również do kosztów budowy.

Pełnomocnik spółki okrętowej (§ 492) może być ustanowiony również przed ukończeniem okrętu; posiada on w tym razie niezwłocznie po ustanowieniu prawa i obowiązki pełnomocnika spółki okrętowej co do przyszłego prowadzenia spółki okrętowej.

Przedsiębiorca żeglugi.

§ 510. Tego, kto używa okrętu, doń nie należącego, do zarobkowania żeglugą morską na swój rachunek i prowadzi go bądź sam, bądź też prowadzenie powierzy kierownikowi okrętu, poczytuje się w stosunku do trzecich za przedsiębiorcę żeglugi.

Właściciel nie może przeszkodzić przeprowadzeniu procesu temu, kto na użyciu okrętu zasadza swe roszczenia jako wierzyciel okrętowy, chyba, że użycie było bezprawne względem niego i wierzyciel był w złej wierze.

Rozdział trzeci.

Kierownik okrętu.[1])

Obowiązki i odpowiedzialność.

§ 511. Prowadzący okręt (kapitan okrętu, kierownik okrętu) obowiązany jest wykazywać staranność oględnego kierownika okrętu przy wszystkich czynnościach służbowych, szczególnie przy wypełnianiu umów, których wykonanie doń należy. Odpowiada za wszelką szkodę, z jego winy powstałą, w szczególności za szkodę, powstałą z uchybienia obowiązkom, ciążącym na nim, stosownie do rozdziału niniejszego oraz następnych.

§ 512. Ta odpowiedzialność kierownika okrętu istnieje nietylko względem przedsiębiorcy okrętowego, lecz również względem biorącego okręt w najem, ładującego i odbiorcy ładunku, podróżującego, załogi okrętu i tego wierzyciela okrętu, którego roszczenie powstało z czynności kredytowej (§ 528), w szczególności względem wierzyciela bodmeryjnego.

Kierownik okrętu nie staje się zwolnionym z odpowiedzialności względem pozostałych wspomnianych wyżej osób przez to, iż działał z polecenia przedsiębiorcy okrętowego.

Na skutek takiego polecenia osobiście zobowiązanym staje się również przedsiębiorca okrętowy, skoro przy dawaniu polecenia powiadomiony był o stanie sprawy.

§ 513. Kierownik okrętu ma przed rozpoczęciem podróży dbać o to, by okręt był w stanie zdatnym do żeglugi, by był należycie urządzony i zaopatrzony, należycie obsadzony i opatrzony w żywność i by dokumenty, niezbędne do wykazania się okrętu, załogi i ładunku, znajdowały się na okręcie.

§ 514. Kierownik okrętu winien postarać się o dobre przyrządy do ładowania i wyładowywania, oraz przyrządy do odpowiedniego upakowania, stosownie do zwyczajów żeglarskich, nawet, gdyby upakowanie miało być dokonywane przez specjalnie do upakowania przeznaczonych ludzi.

---

[1]) W oryginale niem. „Schiffer", który to wyraz w tłumaczeniu kodeksu cywilnego przetłumaczono jako szyper; prawdopodobnie dobrym byłby wyraz: kierowniczy.

Ma dbać o to, by okręt nie był przeładowany i by zaopatrzony był w potrzebny balast i konieczny garnirunek.

§ 515. Jeżeli kierownik okrętu nie przestrzega zagranicą obowiązujących tam przepisów, szczególnie ustaw policyjnych, podatkowych i celnych, ma on wynagrodzić szkodę, stąd powstałą.

Również ma wynagrodzić szkodę, powstałą z ładowania towarów, o których wiedział lub wiedzieć musiał, że są kontrabandą wojenną.

Rozpoczęcie podróży.

§ 516. Skoro okręt gotów jest do odpłynięcia, kierownik okrętu winien rozpocząć podróż przy pierwszej nadającej się sposobności.

Nawet wtedy, gdy na skutek choroby lub innej przyczyny nie może prowadzić okrętu, nie wolno mu zbytnio wstrzymywać odpłynięcia okrętu lub dalszej podróży, musi raczej, o ile czas i okoliczności pozwalają, zasięgnąć wskazówek przedsiębiorcy okrętowego, donieść temuż niezwłocznie o przeszkodzie i tymczasem zarządzić co potrzeba, w przeciwnym zaś razie umieścić innego kierownika okrętu. Za tego zastępcę odpowiada on o tyle, o ile zawinił przy jego wyborze.

Zastępstwo i nieobecność.

§ 517. Od rozpoczęcia ładowania aż do końca wyładowania kierownikowi okrętu wolno opuścić okręt równocześnie ze sternikiem jedynie w wypadkach nagłych; w takich wypadkach ma on przedtem wyznaczyć odpowiedniego zastępcę z pośród oficerów okrętu lub pozostałej służby okrętowej.

To samo stosuje się także przed rozpoczęciem ładowania i po ukończeniu wyładowania, gdy okręt znajduje się w niepewnym porcie lub przystani.

Przy grożącem niebezpieczeństwie lub gdy okręt znajduje się na morzu, kierownik okrętu musi się znajdować na okręcie, o ile nagła konieczność nieobecności jego nie usprawiedliwia.

W razie niebezpieczeństwa.

§ 518. Gdy w wypadkach niebezpieczeństwa kierownik okrętu uzna za wskazane odbycie narady z oficerami okrętu, to nie jest on mimo to związany powziętemi

uchwałami; pozostaje wszakże w każdym razie odpowiedzialny za przedsięwzięte środki.

Dziennik.

§ 519. Na każdym okręcie musi się prowadzić dziennik, do którego winno się wpisywać wszystkie ważne zdarzenia z każdej podróży, od chwili rozpoczęcia przyjmowania frachtu lub balastu.

Dziennik prowadzi pod nadzorem kierownika okrętu sternik, a gdy ten ostatni nie może tego uczynić skutkiem przeszkody, sam kierownik okrętu lub pod jego nadzorem osoba, przez niego wyznaczona z pośród załogi okrętu.

§ 520. Z dnia na dzień wpisywać należy do dziennika:
stan wiatru i pogody;
kursy i przebyte odległości;
stwierdzoną wysokość i długość geograficzną;
stan wody przy pompach.

Prócz tego należy wpisywać do dziennika:
głębokość wody, stwierdzoną przez sondę;
każde przyjęcie pilota oraz czas jego przybycia i odejścia;
zmiany w składzie osób załogi okrętu;
uchwały, powzięte przez radę okrętową;
wszystkie wypadki, którym okręt lub ładunek uległ wraz z ich opisem.

Również wnieść należy do dziennika wszelkie popełnione na okręcie przestępstwa i wymierzone kary dyscyplinarne oraz wypadki urodzenia i śmierci.

Wpisy winny być dokonywane codziennie, o ile nie zachodzą przeszkody.

Dziennik ma być podpisywany przez kierownika okrętu i sternika.

§ 521.[1])

Pamiętnik.

§ 522. Kierownik okrętu ma za przybraniem wszystkich osób załogi okrętowej lub dostatecznej liczby z pomiędzy nich sporządzać pamiętnik co do wszelkich wypadków, które zaszły podczas podróży, a skutkiem któ-

[1]) W orygin.: „Die Landesgesetze können bestimmen, dass an kleineren Fahrzeugen (Küstenfahrern und dergleichen) die Führung eines Tagebuchs nicht erforderlich ist", opuszcza się — patrz uwagę do § 480.

rych nastąpiła utrata lub uszkodzenie okrętu lub ładunku, zawinięcie do portu ratunkowego lub też inna strata.

Pamiętnik ma być sporządzony niezwłocznie, a mianowicie:

w porcie przeznaczenia lub, w razie kilku portów przeznaczenia, w tym, do którego okręt po wypadku najpierw dopłynął;

w porcie ratunkowym, o ile w nim odbywają się naprawy i wyładowania;

w najpierwszem odpowiedniem miejscu, jeżeli podróż się kończy bez dopłynięcia do portu przeznaczenia.

Jeżeli kierownik okrętu zmarł lub nie jest zdolny do sporządzenia pamiętnika, uprawniony i zobowiązany jest do tego najbliższy rangą oficer okrętowy.

§ 523. Pamiętnik musi zawierać sprawozdanie z ważnych wydarzeń podróży, mianowicie zupełny i wyraźny opis doznanych wypadków z podaniem środków, zastosowanych celem zapobieżenia stratom lub ich zmniejszenia.

§ 524. Na obszarze, w którym kodeks niniejszy obowiązuje, pamiętnik musi być zgłoszony do właściwego sądu z przedłożeniem dziennika i spisu wszystkich osób załogi okrętowej.

Po nadejściu zgłoszenia sąd ma, o ile to możliwe, niezwłocznie rozpoznać pamiętnik.

O wyznaczonym terminie ogłasza się publicznie w sposób odpowiedni, o ile okoliczności na takie zatrzymanie się pozwalają.

Zainteresowani co do okrętu lub ładunku oraz każdy, kogo wypadek dotyczy, mogą być obecni osobiście lub przez pełnomocnika przy złożeniu pamiętnika.

Pamiętnik sporządza się na podstawie dziennika. Jeżeli dziennik nie może być przedstawiony lub wcale się go nie prowadzi (§ 521), należy podać przyczynę tego.

§ 525. Sędzia jest uprawniony przesłuchać, prócz obecnych, inne osoby z załogi okrętu, których przesłuchanie uzna za stosowne. Dla wyjaśnienia sprawy może zadawać odpowiednie pytania kierownikowi okrętu i innym osobom z załogi okrętu.

Kierownik okrętu oraz inne przywołane osoby załogi okrętu mają swe zeznania zaprzysiądz.

Dochodzenie, przeprowadzone na skutek pamiętnika, należy zachować w pierwopisie, a każdemu zainteresowanemu, na żądanie, wydać uwierzytelniony odpis.

Czynności prawne.

§ 526. Czynności prawne, dokonane przez kierownika okrętu, podczas pobytu okrętu w porcie ojczystym, obowiązują przedsiębiorcę okrętowego tylko wtedy, gdy kierownik okrętu działał na podstawie pełnomocnictwa, lub gdy istnieje jaka inna szczególna przyczyna zobowiązania.

Kierownik okrętu uprawniony jest do przyjmowania załogi okrętu również w porcie ojczystym.

Uprawnienia.

§ 527. Gdy okręt znajduje się poza portem ojczystym, kierownik okrętu jest względem osób trzecich uprawniony, z mocy ustanowienia go, do dokonywania na rachunek przedsiębiorcy okrętowego wszelkich interesów i czynności prawnych, które dotyczą zaopatrzenia, obsadzenia, opatrzenia w żywność i utrzymania okrętu oraz wogóle dokonania podróży.

To uprawnienie rozciąga się także na zawieranie umów przewozowych; rozciąga się nadto na wytaczanie skarg, objętych zakresem działania kierownika okrętu.

§ 528. Do zaciągania pożyczek, dokonywania kupna na kredyt i innych podobnych czynności kredytowych kierownik okrętu uprawniony jest wtedy tylko, gdy to jest potrzebne do utrzymania okrętu lub dokonania podróży i tylko o tyle, o ile to jest konieczne do uczynienia zadość potrzebie. Umowę bodmeryjną może zawrzeć wtedy tylko, gdy jest potrzebną do dokonania podróży, i tylko o tyle, o ile jest konieczna do uczynienia zadość potrzebie.

Ważność czynności nie jest uzależniona ani od rzeczywistego skorzystania z niej, ani od celowości czynności, wybranej z pomiędzy kilku czynności kredytowych, ani od tego, czy kierownik okrętu rozporządzał odpowiednią gotowizną, chyba, że trzeci działał w złej wierze.

§ 529. Kierownik okrętu jest uprawniony do zawierania umów na osobistą odpowiedzialność przedsiębiorcy okrętowego, w szczególności do zaciągania zobowiązań z wymianów tylko z mocy pełnomocnictwa, upoważniającego go do tego (l. 1 ust. 1 § 486). Wytyczne zasady zachowania się i zlecenia służbowe, otrzymywane przez kie-

rownika okrętu od przedsiębiorcy okrętowego, nie są dostateczne do stworzenia osobistej odpowiedzialności przedsiębiorcy okrętowego wobec trzecich.

Sprzedaż okrętu.

§ 530. Kierownik okrętu jest uprawniony do sprzedaży okrętu tylko w razie nagłej konieczności i jedynie wtedy, gdy została ona stwierdzona przez sąd miejscowy, po wysłuchaniu biegłych z przywołaniem konsula polskiego[1]), gdzie taki istnieje.

Gdy na miejscu niema władzy sądowej a także żadnej innej władzy, któraby dochodzenie dokonała, kierownik okrętu ma, celem usprawiedliwienia swego czynu, zasięgnąć opinji biegłych, a gdy to nie jest możliwe, przedstawić inne dowody.

Sprzedaż musi odbyć się publicznie.

Ograniczenie uprawnień.

§ 531. Przedsiębiorca okrętowy, który ograniczył ustawowe uprawnienia kierownika okrętu, może zasłaniać się wobec trzeciego nietrzymaniem się tych ograniczeń wtedy tylko, gdy trzeciemu były znane.

§ 532. Jeżeli kierownik okrętu bez szczególnego polecenia poczynił na rachunek przedsiębiorcy okrętowego zaliczki z własnych funduszów lub zobowiązał się osobiście, nie przysługują mu względem przedsiębiorcy okrętowego, co do zwrotu, lepsze prawa, niż komu trzeciemu.

Odpowiedzialność przedsiębiorcy.

§ 533. Przez czynność prawną, której dokonał kierownik okrętu w charakterze prowadzącego okręt, bądź z wymienieniem, bądź też bez wymienienia przedsiębiorcy okrętowego, w granicach swych ustawowych uprawnień, przedsiębiorca okrętowy staje się względem trzeciego uprawniony i odpowiada okrętem i frachtem.

Sam kierownik okrętu nie staje się zobowiązany względem trzeciego przez czynność prawną, chyba, że przejął rękojmię za wykonanie lub przekroczył swoje uprawnienia. Nie wyłącza to odpowiedzialności kierownika okrętu według §§ 511, 512.

---

[1]) W orygin.: „des deutschen".

Obowiązki kierownika wobec przedsiębiorcy.

§ 534. Co do zakresu uprawnień kierownika okrętu obowiązują również przedsiębiorcę okrętowego przepisy §§ 526—530, o ile ten ostatni uprawnień tych nie ograniczył.

Kierownik okrętu obowiązany jest stale zawiadamiać przedsiębiorcę żeglugi o stanie okrętu, wydarzeniach w czasie podróży, zawartych przez niego umowach i wytoczonych procesach, oraz żądać wytycznych zasad zachowania się, o ile okoliczności na to pozwalają, we wszelkich ważnych wypadkach, a mianowicie w wypadkach §§ 528, 530 lub gdy uważa za konieczne zmienić podróż lub jej zaprzestać, albo gdy chodzi o nadzwyczajne naprawy i nakłady.

Do nadzwyczajnych napraw i nakładów może on przystąpić tylko w razie konieczności nawet, gdyby mógł ich dokonać ze środków, udzielonych mu przez przedsiębiorcę okrętowego.

Jeżeli nie może inaczej uzyskać potrzebnej gotowizny, jak tylko za pomocą umowy bodmeryjnej lub ze sprzedaży zbytecznych przynależytości okrętu lub zbytecznych zapasów okrętu, ma uciec się do tych środków, które połączone są z najmniejszą szkodą dla przedsiębiorcy okrętowego.

Musi składać rachunek przedsiębiorcy okrętowemu po powrocie do portu ojczystego i nadto na każde jego żądanie.

Starania o ładunek.

§ 535. W interesie osób zainteresowanych ładunkiem ma kierownik okrętu zarazem dbać wedle możności podczas podróży o to, co dla ładunku jest potrzebne.

W razie konieczności zastosowania poszczególnych środków celem zapobieżenia szkodzie lub jej zmniejszenia, kierownik okrętu jest obowiązany mieć na względzie dobro zainteresowanych ładunkiem jako ich zastępca, o ile możności zasięgać ich wskazówek i stosować się do nich, o ile okoliczności na to pozwalają, w innych natomiast wypadkach postępować według własnego uznania i wogóle o ile możności dbać, by osoby zainteresowane ładunkiem były jak najrychlej zawiadamiane o takich wydarzeniach i o środkach, wskutek tego przedsięwziętych.

W takich wypadkach jest on mianowicie uprawniony wyładować ładunek całkowicie lub częściowo, w ostatecznym razie sprzedać go, gdy nie można inaczej zapobiec

znacznej stracie, z powodu grożącego zepsucia lub też z innych przyczyn lub też ładunek dać w zastaw bodmeryjny, celem uzyskania środków na jego utrzymanie i dalsze przewiezienie, reklamować w razie zatrzymania lub przejęcia ładunku oraz dochodzić w sądzie lub poza sądem jego zwrotu, gdy został pozbawiony ładunku w inny sposób.

§ 536. Gdy na skutek wypadku podróż nie może się odbywać dalej w pierwotnym kierunku, kierownik okrętu jest uprawniony dokonać podróży w innym kierunku, lub wstrzymać ją na krótszy lub dłuższy czas, lub też wrócić do portu odpłynięcia, stosownie do okoliczności i wskazówek, których o ile możności przestrzegać winien.

W razie rozwiązania umowy przewozu ma postępować w myśl przepisu § 632.

§ 537. Nawet wówczas, gdy zachodzą wypadki § 535, do dokonywania czynności na osobistą odpowiedzialność osób, ładunkiem zainteresowanych, uprawniony jest kierownik okrętu jedynie na podstawie pełnomocnictwa, któreby go do tego upoważniało.

§ 538. Poza wypadkami § 535 kierownik okrętu jest uprawniony ładunek dać w zastaw bodmeryjny albo rozporządzić częścią ładunku przez sprzedaż lub użycie o tyle tylko, o ile to jest konieczne dla celów podróży.

§ 539. Jeżeli potrzeba powstała z przyczyny wielkiej awarji i jeżeli kierownik okrętu może jej zaradzić różnymi sposobami, ma użyć tego środka, który połączony jest z najmniejszą szkodą dla osób zainteresowanych.

§ 540. Gdy nie zachodzi wypadek wielkiej awarji, kierownik okrętu może ładunek dać w zastaw bodmeryjny albo rozporządzić częścią ładunku przez sprzedaż lub użycie wtedy tylko, gdy w inny sposób potrzebie zaradzić nie może, lub gdy wybór innego środka pociągnąłby za sobą nadmierną szkodę dla przedsiębiorcy okrętowego.

Również w tych wypadkach może on ładunek dać w zastaw bodmeryjny tylko razem z okrętem i frachtem (ust. 2 § 680).

Winien wybrać zastaw bodmeryjny, a nie sprzedaż, chyba, że zastaw pociągnąłby za sobą nadmierną szkodę dla przedsiębiorcy okrętowego.

§ 541. Zastawienie bodmeryjne ładunku lub rozporządzenie częściami ładunku przez sprzedaż albo użycie

poczytuje się w wypadkach § 540 za czynność kredytową (§ 528, 754, l. 6), zdziałaną na rachunek przedsiębiorcy okrętowego.

§ 542. Co do ważności czynności, zdziałanych przez kierownika okrętu w wypadkach w §§ 535, 538 do 540, mają zastosowanie przepisy ust. 2 § 529.

Rachunki.

§ 543. Kierownik okrętu winien wciągnąć do rachunku na rzecz przedsiębiorcy okrętowego jako dochód wszystko, co otrzymuje poza przewoźnem od najemcy, ładowcy lub odbiorcy ładunku tytułem kapłaków, prymaży lub wogóle tytułem wynagrodzenia lub odszkodowania pod jakąbądź nazwą.

Działanie na własny rachunek.

§ 544. Kierownikowi okrętu nie wolno bez zezwolenia przedsiębiorcy okrętowego ładować towarów na własny rachunek. W razie przekroczenia tego przepisu ma on uiścić przedsiębiorcy okrętowemu najwyższą opłatę, ustanowioną za takie podróże i towary w miejscu i czasie ładowania, co nie ubliża roszczeniu o wynagrodzenie większej szkody, zrządzonej przedsiębiorcy okrętowemu.

Zwolnienie.

§ 545. Przedsiębiorca okrętowy może nawet w razie odmiennego układu zwolnić kierownika okrętu każdego czasu, co nie ubliża roszczeniu tegoż o odszkodowanie.

§ 546. Gdy zwolnienie następuje na skutek niezdatności kierownika okrętu lub niewypełnienia obowiązków, otrzymuje on tylko to, co zarobił do tego czasu tytułem płacy i wszelkich innych umówionych korzyści.

§ 547. W razie zwolnienia kierownika okrętu, przyjętego na określoną podróż, na skutek niemożności rozpoczęcia lub dalszego prowadzenia podróży z przyczyny wojny, obłożenia sekwestrem lub blokady, zakazu przywozu lub wywozu lub innego wypadku, któremu uległ okręt lub ładunek, otrzymuje on również tylko to, co zarobił do tego czasu tytułem płacy i wszelkich innych umówionych korzyści. To samo ma miejsce w razie zwolnienia, z jakiejkolwiekbądź wymienionej przyczyny kierownika okrętu, przyjętego na czas nieokreślony, który się podjął pewnej podróży.

Jeżeli zwolnienie następuje w tych wypadkach podczas podróży, kierownik okrętu może prócz tego według swego wyboru bądź żądać wolnego przewiezienia go z powrotem do portu, w którym go przyjęto, bądź żądać odpowiedniego wynagrodzenia.

Uzasadnione przepisami ustawy niniejszej roszczenie o wolne przewiezienie z powrotem rozciąga się również na utrzymanie podczas podróży oraz przewóz rzeczy kierownika okrętu.

Wynagrodzenie.

§ 548. Jeżeli kierownik okrętu, przyjęty na czas nieograniczony, który się podjął pewnej podróży, zwolniony zostaje z innych powodów, a nie tych, które są wymienione w §§ 546, 547, otrzymuje on oprócz tego, co mu się należy stosownie do przepisów § 547, tytułem odszkodowania jeszcze płacę za jeden miesiąc i za czas prawdopodobnego trwania jego podróży do portu powrotnego, który to czas oblicza się stosownie do § 73 ordynacji żeglarskiej.

§ 549. Jeżeli płaca nie została umówiona według czasu, lecz za całą podróż ryczałtowo, należy w wypadkach, w §§ 546 do 548 wymienionych, ustanowić zarobek, wziąwszy pod uwagę pełną sumę płacy, w stosunku do okazanych usług oraz podróży, częściowo odbytej. Celem otrzymania wysokości płacy za jeden miesiąc obliczyć należy przeciętny czas podróży włącznie z czasem, zużytym na załadowanie i wyładowanie, wziąwszy pod uwagę właściwość okrętu i według tego obliczyć płacę za poszczególne miesiące. Przy obliczaniu płacy za poszczególne dnie miesiąc liczy się 30 dni.

§ 550. Jeżeli okręt nie powraca do portu ojczystego lub jeżeli kierownik okrętu przyjęty był na wyjazd i powrót lub na czas nieokreślony, wówczas przysługuje mu prawo do wolnego powrotu do portu, w którym został przyjęty, oraz do dalszej płacy podczas podróży lub według jego wyboru, odpowiedniego wynagrodzenia.

§ 551. Kierownik okrętu, przyjęty na czas nieograniczony, musi po rozpoczęciu podróży pozostać w służbie aż do powrotu okrętu do portu ojczystego lub krajowego i odbioru ładunku.

Może jednak żądać zwolnienia po upływie od pierwszej podróży lat dwóch lub trzech, stosownie do tego, czy okręt w chwili wypowiedzenia znajdował się w porcie

europejskim czy też pozaeuropejskim. Ma on w takim wypadku pozostawić przedsiębiorcy okrętowemu odpowiedni czas do wynalezienia następcy i tymczasowo pełnić dalej służbę, w każdym zaś razie ukończyć odbywaną podróż.

Jeżeli przedsiębiorca okrętowy zarządzi jego powrót niezwłocznie po wypowiedzeniu, kierownik okrętu obowiązany jest przyprowadzić okręt z powrotem.

Udział okrętowy.

§ 552. Udział okrętowy, w którym kierownik okrętu uczestniczy w charakterze członka spółki okrętowej mocą układu, z pozostałymi spólnikami zawartego, winni, w razie zwolnienia kierownika okrętu wbrew jego woli, przejąć na jego żądanie członkowie spółki okrętowej za wypłatą wartości szacunkowej, przez biegłych ustanowionej. To prawo kierownika okrętu wygasa, jeżeli zwleka on bez przyczyny z oświadczeniem, że chce z niego korzystać.

Choroba i uszkodzenie.

§ 553. Jeżeli kierownik okrętu po rozpoczęciu służby zachoruje lub ulegnie uszkodzeniu, przedsiębiorca okrętowy ponosi koszty pielęgnowania i leczenia. Z zastrzeżeniem przepisu ust. 2 obowiązek ten rozciąga się na następujące wypadki:

1. gdy kierownik okrętu z powodu choroby lub uszkodzenia podróży nie rozpoczął, aż do upływu 26 tygodni od zachorowania lub uszkodzenia;
2. gdy podróż rozpoczął, aż do upływu 26 tygodni od opuszczenia okrętu.

W razie uszkodzenia z powodu wypadku przy pełnieniu służby, czasokresy w ust. 1 wskazane, ograniczają się do trzynastu tygodni, a w wypadku, pod l. 2 oznaczonym, wtedy tylko, gdy kierownik okrętu opuszcza okręt w polskim[1]) porcie, lub gdy z niepolskiego[2]) portu przewieziony będzie do zakładu dla chorych portu polskiego[3]). Obowiązek przedsiębiorcy okrętowego względem uległego uszkodzeniu ustaje, skoro i o ile pieczę nad nim obejmuje spółka zawodowa.

---

[1]) W orygin.: „in einem deutschen".
[2]) W orygin.: „ausserdeutschen".
[3]) W orygin.: „eines deutschen".

Przedsiębiorca okrętowy mocen jest dozwolić kierownikowi okrętu na pielęgnowanie i leczenie w zakładzie dla chorych. Jeżeli kierownik okrętu ma swe zamieszkanie w miejscu, gdzie okręt opuszcza, lub w miejscu znajdowania się zakładu dla chorych, w którym powinien być przyjęty, przyjęcie może nastąpić:

1. o ile chodzi o kierownika okrętu żonatego, mającego gospodarstwo domowe, lub będącego członkiem gospodarstwa swojej rodziny, jedynie za jego przyzwoleniem, lub niezależnie od niego, jeżeli rodzaj choroby wymaga opieki i leczenia, jakiego w rodzinie chorego lub uległego uszkodzeniu mieć nie może, lub gdy choroba jest zaraźliwą, lub gdy stan lub zachowanie się kierownika okrętu wymaga ustawicznej obserwacji;
2. w innych wypadkach — bezwarunkowo.

Kierownika okrętu, który z powodu choroby lub uszkodzenia pozostał poza obszarem państwa Rzeczypospolitej Polskiej[1]), można przewieźć do zakładu dla chorych w polskim porcie za jego zezwoleniem i za zgodą leczącego go lekarza, lub urzędu morskiego. Gdy kierownik okrętu nie jest w stanie udzielić przyzwolenia, albo odmawia go bez słusznego powodu, urząd morski, w którego okręgu kierownik okrętu w danym czasie się znajduje, może, po wysłuchaniu lekarza, wyrazić zastępcze przyzwolenie.

Kierownik okrętu, który bez słusznego powodu uchyla się od leczenia, i wskutek tego, według opinji lekarskiej, leczenie uniemożliwia lub istotnie utrudnia, traci prawo do bezpłatnego pielęgnowania i leczenia. O słuszności powodu oraz rozpoczęciu i trwaniu tej utraty orzeka tymczasowo urząd morski.

Jeżeli kierownik okrętu nie wraca z okrętem do portu ojczystego, albo do portu, w którym został przyjęty, przysługuje mu też bezpłatny przejazd powrotny (§ 547), lub, według jego wyboru, odpowiednie wynagrodzenie.

§ 553 a. Płacę wraz z wszelkiemi umówionemi korzyściami otrzymuje kierownik okrętu, który zachorował, lub uległ uszkodzeniu:

gdy podróży nie rozpoczął, aż do zaprzestania służby;

---

[1]) W orygin.: „ausserhalb des Reichsgebiets".

gdy podróż rozpoczął, aż do dnia opuszczenia okrętu.

Podczas pobytu w zakładzie dla chorych, z płacy nic się nie potrąca.

Jeżeli kierownik okrętu poniósł szkodę przy obronie okrętu, ma nadto prawo do wynagrodzenia, którego wysokość, w razie potrzeby, ma ustanowić sędzia.

§ 553 b. §§ 553, 553 a nie mają zastosowania do kierownika okrętu, który nabawił się choroby lub uszkodzenia przez przestępstwo, lub służbę opuścił nieprawnie.

Śmierć.

§ 554. Jeżeli kierownik okrętu po objęciu służby umrze, przedsiębiorca okrętowy ma uiścić zarobioną przez niego płacę do dnia śmierci wraz ze wszystkiemi umówionemi korzyściami; jeżeli śmierć nastąpiła po rozpoczęciu podróży, przedsiębiorca okrętowy winien ponieść również koszty pochowania.

Gdy kierownik okrętu zostanie zabity przy obronie okrętu, przedsiębiorca okrętowy ma nadto zapłacić odpowiednie wynagrodzenie.

§ 555. Nawet po utracie okrętu kierownik okrętu obowiązany jest postarać się o sporządzenie pamiętnika i wogóle dbać o dobro przedsiębiorcy okrętowego, dopóki to jest potrzebne. Ma on prawo do dalszego pobierania płacy za ten czas oraz do zwrotu kosztów utrzymania. Może żądać ponadto wolnego przewiezienia z powrotem (§ 547) lub, według własnego wyboru, odpowiedniego wynagrodzenia.

Rozdział czwarty.

Przewóz towarów.

§ 556. Umowa przewozu, mająca na celu przewożenie towarów, rozciąga się:

1. bądź na cały okręt, bądź na odpowiednią część okrętu, lub ma dokładnie oznaczone pomieszczenie na okręcie lub
2. na poszczególne towary (towary w sztukach).

Dokument umowy.

§ 557. Jeżeli okręt został na przewiezienie towaru wynajęty w całości w odpowiedniej części lub też wynajęte zostało pewne dokładnie oznaczone pomieszczenie na

okręcie, każda strona może żądać sporządzenia dokumentu pisemnego z umowy (certepartja).

Kajuty.

§ 558. Wynajęcie całego okrętu nie obejmuje kajuty; jednak bez zezwolenia najemcy nie można do kajuty władowywać żadnych towarów.

§ 559. Przy wszelkiego rodzaju umowach przewozu (§ 556) wynajmujący ma dostarczyć okręt w stanie zdatnym do żeglugi morskiej.

Odpowiada wobec najemcy za wszelką szkodę, powstałą z wadliwego stanu okrętu, chyba, że wada nie mogła być odkryta, pomimo staranności oględnego wynajmującego.

Miejsce ładunku.

§ 560. Kierownik okrętu ma sprowadzić okręt celem przyjęcia ładunku na miejsce, które mu wskaże najemca, lub wszyscy najemcy, jeżeli okręt kilku osobom wynajęty został.

Jeżeli wskazanie nie nastąpi na czas, albo jeżeli wszyscy najemcy nie wskażą tego samego miejsca lub na zastosowanie się do wskazania nie pozwala głębokość wody, bezpieczeństwo okrętu lub przepisy miejscowe albo urządzenia, kierownik okrętu ma stanąć w miejscu, w którem zwykle ładowanie się odbywa.

Sposób ładowania.

§ 561. O ile umowa, przepisy miejsca portu ładowania lub w ich braku istniejący tamże zwyczaj miejscowy inaczej nie postanawiają, towary mają być bezpłatnie dostarczone przez najemcę aż do okrętu, natomiast koszty załadowania na okręt ma ponieść wynajmujący.

§ 562. Wynajmujący obowiązany jest przyjąć, zamiast umówionych towarów, inne towary, które przewieźć do tego samego portu zleci mu najemca, jeżeli położenie jego przez to nie stanie się uciążliwsze.

Przepis ten nie stosuje się do towarów oznaczonych w umowie szczegółowo, a nie tylko co do rodzaju lub gatunku.

Odpowiedzialność oddającego.

§ 563. Najemca lub ładowca, który fałszywie oznacza załadowane towary lub ładuje kontrabandę wojenną lub

towary, których wywóz lub przywóz do portu przeznaczenia jest zabroniony lub przekracza ustawowe przepisy, w szczególności ustawy policyjne, podatkowe i celne, staje się, o ile obciąża go przytem jaka wina, odpowiedzialny, nietylko względem wynajmującego, ale też wobec wszelkich innych osób, oznaczonych w ust. 1 § 512 za zatrzymanie się, spowodowane jego postępowaniem i za wszelką inną szkodę.

Odpowiedzialność względem innych osób nie ustaje przez to, iż działał za przyzwoleniem kierownika okrętu.

Konfiskatą (przepadkiem) towarów zasłaniać się nie może celem zwolnienia się od przewoźnego.

Jeżeli towary grożą niebezpieczeństwem dla okrętu lub pozostałego ładunku, kierownik okrętu ma prawo wyładować towary na ląd lub w nagłych wypadkach wrzucić je do morza.

§ 564. Ten również, kto bez wiedzy kierownika okrętu przynosi towary na okręt, obowiązany jest do wynagrodzenia powstałej stąd szkody, stosownie do § 563. Kierownik okrętu ma prawo wyładować takie towary na ląd, gdy grożą niebezpieczeństwem dla okrętu lub pozostałego ładunku, a w razie potrzeby zrzucić z okrętu. Jeżeli kierownik okrętu zatrzymał te towary na okręcie, należy za nie zapłacić najwyższe przewoźne, umówione za tego rodzaju podróże i towary w miejscu i w czasie ładowania.

§ 565. Wynajmujący nie ma prawa ładować towarów do innego okrętu bez zezwolenia najemcy. Jeżeli wbrew temu działa, odpowiada za wszelką powstałą stąd szkodę, chyba, że szkoda powstałaby i ciążyła na najemcy, gdyby nawet towarów do innego okrętu nie władowano.

Przepisy ust. 1 nie mają zastosowania do przeładowywań na inny okręt, w razie potrzeby, po rozpoczęciu podróży.

Sposób umieszczenia towaru.

§ 566. Bez przyzwolenia ładowcy nie można ładować jego towarów ani na pokładzie, ani zawieszać na bokach okrętu.[1])

---

[1]) W orygin.: „Die Landesgesetze können bestimmen, dass diese Vorschrift, soweit sie die Beladung des Verdecks betrifft, an die Küstenschiffahrt keine Anwendung findet" p. uw. do § 480.

Dłuższe leżenie — postojowe.

§ 567. W razie wynajęcia całego okrętu kierownik okrętu ma zawiadomić najemcę, skoro tylko będzie miał możność i będzie gotów przyjąć ładunek.

Czas ładowania rozpoczyna się w dniu, następującym po zawiadomieniu.

Poza czas ładowania ma najemca dłużej czekać na załadowanie, jeżeli się tak ułożono (dłuższe leżenie).

O ile nic przeciwnego temu nie umówiono, nie można żądać osobnego wynagrodzenia za czas ładowania. Natomiast najemca ma uiścić wynajmującemu wynagrodzenie za dłuższe leżenie (postojowe).

§ 568. Jeżeli czas trwania ładowania nie został umówiony, ustanawia się go stosownie do przepisów miejscowego portu ładowania, a w ich braku do istniejącego na miejscu zwyczaju. Jeżeli także takiego zwyczaju miejscowego niema, za czas ładowania uważa się czasokres, zastosowany do danego wypadku.

Jeżeli umówione zostało dłuższe leżenie bez określenia czasu trwania, wynosi ono czternaście dni.

Jeżeli umowa zawiera jedynie ustalenie wynagrodzenia za dłuższe leżenie, przyjmuje się, iż umówione ono zostało bez określenia czasu trwania.

§ 569. Jeżeli w umowie ustanowiono czas trwania ładowania lub dzień jego ukończenia, natenczas dłuższe leżenie poczyna się samo przez się z upływem czasu ładowania.

W braku takiego postanowienia w umowie, dłuższe leżenie rozpoczyna się dopiero wtedy, gdy wynajmujący zawiadomi najemcę, iż czas ładowania upłynął. Wynajmujący może już w czasie ładowania oznajmić najemcy, w którym dniu uważać będzie czas ładowania za upłyniony. W tym wypadku nie potrzeba nowego zawiadomienia wynajmującego do upływu czasu ładowania i do rozpoczęcia dłuższego leżenia.

§ 570. Po upływie czasu ładowania, lub, gdy ułożono się o dłuższe leżenie, po jego upływie, wynajmujący nie jest obowiązany czekać dłużej na ładowanie. Musi jednak najpóźniej w ciągu trzech dni przed upływem czasu ładowania lub dłuższego leżenia, oznajmić najemcy swą wolę, iż dłużej czekać nie chce.

W razie przeciwnym czas ładowania lub dłuższe leżenie nie upływa, dopóki nie dopełniono oznajmienia i nie upłynęły od tego czasu trzy dni.

Trzy dni, o których mowa w ust. 1, 2, liczą się we wszelkich wypadkach podług kalendarza, jako dni bieżące bez przerwy.

§ 571. Oznajmienia wynajmującego, o których mowa w §§ 569, 570, nie wymagają żadnej szczególnej formy. Jeżeli najemca odmawia poświadczenia w dostateczny sposób odbioru takiego oznajmienia, wynajmujący ma prawo dać sporządzić o tem dokument publiczny, na koszt najemcy.

§ 572. Postojowe ma być ustanowione według słusznego uznania, o ile umową ustalone nie zostało.

Należy przytem wziąć pod uwagę bliższe okoliczności wypadku, szczególnie płace i koszty utrzymania załogi okrętowej, oraz utracony przez wynajmującego zarobek za przewóz.

§ 573. Przy obliczaniu czasu ładowania i dłuższego leżenia, dni będą liczone w kolejnym, nieprzerwanym porządku; w szczególności będą wliczone niedziele i dni świąteczne, oraz te dni, w których najemca miał przeszkodę w dostawieniu ładunku z powodu wypadku. Nie liczy się jednak dni, w których z powodu wiatru lub niepogody, albo z powodu jakiegokolwiek innego wypadku zachodzi przeszkoda:

1. w dostawieniu do okrętu nietylko umówionego, ale też wszelkiego rodzaju ładunku,
2. w przejęciu ładunku.

§ 574. Za dni, podczas których wynajmujący musi dłużej czekać z powodu przeszkody w dostawieniu wszelkiego rodzaju ładunku, należy mu się postojowe nawet wtedy, gdy przeszkoda nastąpi w czasie ładowania. Natomiast za dni, w których czekać musi z powodu przeszkody w przyjęciu ładunku, nie należy uiszczać postojowego, nawet wtedy, gdy przeszkoda zajdzie podczas dłuższego leżenia.

§ 575. Jeżeli o trwaniu czasu ładowania stanowią, stosownie do § 568, rozporządzenia miejscowe lub zwyczaj miejscowy, przepisy §§ 573, 574 mają przy obliczaniu czasu ładowania zastosowanie o tyle tylko, o ile rozporządzenia miejscowe lub zwyczaj miejscowy nic innego nie stanowią.

§ 576. Jeżeli wynajmujący postawił za warunek, iż ładowanie musi być ukończone w dniu oznaczonym, wówczas przeszkoda w dostawieniu wszelkiego rodzaju ładunku (l. 1 ust. 2 § 573) nie obowiązuje go do dłuższego czekania.

§ 577. Jeżeli wynajmujący ma otrzymać ładunek od trzeciego, a owego trzeciego nie można odnaleść, mimo, iż wynajmujący obwieścił stosownie do zwyczaju miejscowego o gotowości ładowania, lub ów trzeci odmawia dostawienia ładunku, wynajmujący ma niezwłocznie zawiadomić o tem najemcę i czekać na załadowanie tylko do upływu czasu ładowania, nie zaś także przez czas dłuższego leżenia, o jakiby się ewentualnie umówiono, chyba, że jeszcze w ciągu czasu ładowania otrzymał przeciwne temu wskazówki od najemcy lub pełnomocnika najemcy.

Jeżeli przeznaczono niepodzielny przeciąg czasu razem na ładowanie i wyładowanie, wówczas połowa tego czasu, dla wypadku przewidzianego w ust. 1, uważa się za czas ładowania.

§ 578. Wynajmujący ma na żądanie najemcy rozpocząć podróż również bez całkowitego ładunku, będącego przedmiotem umowy, jednak, w tym razie należy mu się nietylko cała opłata za przewóz, i względnie wynagrodzenie za dłuższe leżenie, lecz również ma prawo żądać ustanowienia dalszego zabezpieczenia, o ile z powodu niezupełności ładunku, traci pewność odebrania pełnej opłaty za przewóz. Prócz tego, najemca winien mu zwrócić przewyżkę kosztów, wynikłych z niezupełności ładunku.

Czas wyczekiwania.

§ 579. Jeżeli najemca nie wykonał całkowicie ładowania aż do upływu czasu, przez który najemca obowiązany jest czekać na ładowanie (czas wyczekiwania), wynajmujący ma prawo, o ile najemca od umowy nie odstąpi, rozpocząć podróż i dochodzić wierzytelności, o których mowa w § 578.

Odstąpienie od umowy.

§ 580. Najemca może przed rozpoczęciem podróży, bądź prostej, bądź złożonej, odstąpić od umowy pod warunkiem zapłaty połowy umówionego przewoźnego jako niedobór przewoźnego.

W znaczeniu przepisu niniejszego podróż uważa się za rozpoczętą już wtedy:

1. gdy najemca załatwił już sprawę z kierownikiem okrętu;
2. gdy dostawił ładunek całkowicie lub w części i czas wyczekiwania minął.

§ 581. Jeżeli najemca korzysta z prawa, o którem mowa w § 580, po dostawie ładunku, ma on ponieść również koszty załadowania i wyładowania i zapłacić postojowe (§ 572) za czas wyładowania, o ile nie przypada w czasie ładowania. Wyładowanie ma być uskutecznione możliwie najszybciej.

Wynajmujący obowiązany jest przystać na zatrzymanie, spowodowane wyładowaniem, nawet wtedy, gdy przez to przekroczy się czas wyczekiwania. Za czas, po upływie czasu wyczekiwania, ma prawo żądać postojowego i odszkodowania z powodu przekroczenia czasu wyczekiwania, o ile szkoda przekracza kwotę postojowego.

Przewoźne.

§ 582. Po rozpoczęciu podróży w znaczeniu § 580, najemca może odstąpić od umowy i żądać wyładowania towaru tylko po uiszczeniu całego przewoźnego oraz wszelkich innych należności wynajmującego (§ 614) oraz po uiszczeniu lub zabezpieczeniu należności, w § 615 oznaczonej.

W razie wyładowania, najemca ma zwrócić nietylko powstałą z tego powodu przewyżkę kosztów, lecz również wynagrodzić szkodę, wynikłą dla najemcy z zatrzymania z powodu wyładowania.

Wynajmujący nie jest obowiązany zmieniać podróży lub dobijać do pewnego portu celem wyładowania towarów.

Niedobór przewoźnego.

§ 583. Najemca obowiązany jest zapłacić, zamiast całego przewoźnego, tylko $^2/_3$ tytułem niedoboru przewoźnego, gdy okręt wynajęty został równocześnie na ładowanie powrotne lub w wykonaniu umowy ma dokonać podróży z innego portu dla wzięcia ładunku i gdy w obydwóch tych wypadkach oznajmiono wpierw o odstąpieniu od umowy, zanim rozpoczęto, w myśl § 580, podróż powrotną lub podróż z portu załadowania.

§ 584. Przy innych podróżach złożonych wynajmujący otrzymuje, tytułem niedoboru przewoźnego, wprawdzie całe przewoźne, gdy najemca oznajmi o odstąpieniu

od umowy, zanim rozpoczęto, w myśl § 580, ostatni odcinek podróży, jednak od tego przewoźnego potrącić należy odpowiednią część, jeżeli można przypuszczać, z zachodzących okoliczności, iż wynajmujący, na skutek rozwiązania zaoszczędzi na kosztach i miał sposobność uzyskać w inny sposób przewoźne.

W żadnym razie nie wolno potrącać więcej, niż połowy przewoźnego.

§ 585. Jeżeli najemca nie dostawi ładunku aż do upływu czasu wyczekiwania, wynajmujący nie jest dłużej związany zobowiązaniami, przyjętemi na siebie w umowie i jest uprawniony dochodzić względem najemcy tych samych roszczeń, któreby mu przysługiwały, gdyby najemca odstąpił od umowy (§§ 580, 583, 584).

§ 586. Na niedobór w przewoźnem nie policza się przewoźnego, które wynajmujący otrzymuje za inne towary ładunkowe. Przepis ust. 1 § 584 pozostaje w mocy.

Roszczenie wynajmującego o niedobór przewoźnego nie jest uzależnione od wykonania przezeń oznaczonej w umowie podróży.

Niedobór przewoźnego nie wyklucza prawa wynajmującego do postojowego i do innych możliwych roszczeń (§ 614).

§ 587. Jeżeli wynajęto pewną odpowiednią część lub pewne określone miejsce na okręcie, obowiązują przepisy §§ 567 do 586 z następującemi zmianami:

1. Wynajmujący otrzymuje w wypadkach, w których musiałby w myśl tych przepisów, zadowolnić się częścią przewoźnego, tytułem niedoboru przewoźnego całkowite przewoźne, chyba, że wszyscy najemcy się cofną lub nie dostarczą żadnego ładunku.

   Z całkowitego przewoźnego potrąca się jednak przewoźne za te towary, które wynajmujący przyjmuje zamiast niedostarczonych.
2. W wypadkach §§ 581, 582, najemca nie może żądać wyładowania, gdyby pociągnęło za sobą opóźnienie podróży lub uczyniło koniecznem przeładowanie, chyba, że inni najemcy przyzwolą. Poza tem najemca obowiązany jest wynagrodzić szkodę i zwrócić koszty, które wynikną z wyładowania.

Jeżeli wszyscy najemcy korzystają z prawa odstąpienia od umowy, pozostają w mocy przepisy §§ 581, 582.

Towary w sztukach.

§ 588. Jeżeli przedmiotem umowy przewozu są towary w sztukach, najemca musi dokonać ładowania niezwłocznie na wezwanie kierownika okrętu.

W razie opieszałości najemcy wynajmujący nie jest obowiązany czekać na dostarczenie towarów; najemca musi uiścić całe przewoźne, pomimo, iż podróż rozpoczęła się bez tych towarów. Z przewoźnego potrąca się jednak przewoźne za te towary, które wynajmujący przyjmuje, zamiast niedostarczonych.

Wynajmujący, który chce korzystać z prawa do przewoźnego względem biorącego w najem, który się stał opieszałym, obowiązany jest, pod groźbą utraty tego prawa, zawiadomić go o tem przed odjazdem. Do tego oznajmienia mają zastosowanie przepisy § 571.

§ 589. Po załadowaniu najemca może również odstąpić od umowy i żądać wyładowania towarów, a to za całkowitą zapłatą przewoźnego, tudzież wszelkich innych należności wynajmującego (§ 614) i za uiszczeniem lub zabezpieczeniem roszczeń, w § 615 oznaczonych, i tylko w miarę l. 2 ust. 1 § 587.

Przepis ust. 3 § 582 ma zastosowanie.

§ 590. Jeżeli okręt przygotowany został na towary w sztukach, a czas odjazdu nie został określony, wówczas sędzia, na żądanie najemcy ma ustalić, stosownie do okoliczności wypadku, chwilę, poza którą rozpoczęcia podróży nie wolno odwlekać.

§ 591. Przy wszelkiego rodzaju umowach przewozu najemca ma w ciągu czasu, w którym towary mają być dostawione, jednocześnie dostarczyć kierownikowi okrętu wszystkie dokumenty, potrzebne do przewiezienia towarów.

§ 592. Kierownik okrętu ma dla wyładowania ładunku doprowadzić okręt do tego miejsca, które mu będzie wskazane przez tego, komu ładunek ma być dostarczony (odbiorca) lub, jeśli ładunek dostarczony być ma kilku odbiorcom, przez wszystkich odbiorców.

Jeżeli wskazanie nie nastąpi na czas lub nie zostanie wskazane przez wszystkich odbiorców jedno i to samo miejsce lub wreszcie do udzielonych wskazówek nie pozwalają stosować się głębokość wody, bezpieczeństwo okrętu, albo miejscowe przepisy i urządzenia, wówczas

kierownik okrętu ma stanąć tam, gdzie zwykle, w danej miejscowości, odbywa się wyładowanie.

§ 593. Jeżeli inaczej nie stanowi umowa, miejscowe przepisy portu wyładowania lub w ich braku istniejące tam zwyczaje miejscowe, koszty wyładowania z okrętu ponosi wynajmujący, wszelkie zaś inne koszty wyładowania odbiorca ładunku.

Postojowe, dłuższe leżenie.

§ 594. W razie wynajęcia okrętu w całości, kierownik okrętu ma zawiadomić odbiorcę, skoro jest przygotowany do wyładowania.

Gdy odbiorca nie jest kierownikowi okrętu znany, należy dokonać ogłoszenia podług zwyczaju miejscowego.

Z dniem następującym po doniesieniu, rozpoczyna się czas wyładowania.

Poza czas wyładowania ma wynajmujący czekać dłużej na odebranie ładunku wtedy tylko, gdy się tak ułożono (dłuższe leżenie).

Za czas wyładowania nie można żądać osobnego wynagrodzenia, o ile się przeciwnie nie umówiono. Natomiast za dłuższe leżenie należy się wynajmującemu wynagrodzenie (postojowe).

Co do wysokości tego wynagrodzenia mają zastosowanie przepisy § 572.

Czas wyładowania.

§ 595. Jeżeli czas trwania wyładowania nie został ustalony w umowie, ustanowiony będzie stosownie do przepisów miejscowych portu wyładowania, a w ich braku stosownie do istniejącego tam zwyczaju miejscowego. Jeżeli i zwyczaju takiego niema, za czas wyładowania poczytuje się czas, odpowiadający okolicznościom danego wypadku.

Jeżeli w umowie postanowiono dłuższe leżenie, bez określenia jednak czasu jego trwania, wynosi ono wtedy czternaście dni.

Jeżeli w umowie ustalono tylko wynagrodzenie, należy przyjąć, iż o dłuższe leżenie ułożono się bez określenia czasu trwania.

§ 596. Jeżeli w umowie określono czas trwania wyładowania lub dzień, z którym czas ładowania powinien się skończyć, dłuższe leżenie rozpoczyna się samo przez się z upływem czasu wyładowania.

W braku takiej umowy dłuższe leżenie rozpoczyna się dopiero po oświadczeniu przez wynajmującego odbiorcy, iż czas wyładowania upłynął. Wynajmujący może także już wśród czasu ładowania oświadczyć odbiorcy, w jakim dniu poczytywać będzie czas wyładowania za upłyniony. W tym wypadku do upływu czasu wyładowania i do rozpoczęcia dłuższego leżenia nie potrzeba nowego zawiadomienia wynajmującego.

Do oświadczeń wynajmującego, wzmiankowanych w ust. 2, stosują się przepisy § 571.

Obliczenie czasu wyładowania.

§ 597. Przy obliczaniu czasu wyładowania i dłuższego leżenia dni będą liczone w kolejnym, nieprzerwanym porządku; szczególnie będą wliczone niedziele i dni świąteczne, oraz te dni, w których odbiorca skutkiem wypadku miał przeszkodę w odebraniu ładunku.

Nie liczą się jednak dni, w których z powodu wiatru lub niepogody, albo z powodu jakiegokolwiek innego wypadku nie może nastąpić:

1. ani przenoszenie nietylko znajdującego się na okręcie, lecz także wszelkiego rodzaju ładunku z okrętu na ląd, ani
2. wyładowanie z okrętu.

§ 598. Za dnie, które wynajmujący musi dłużej czekać, z powodu niemożności przeniesienia wszelkiego rodzaju ładunku z okrętu na ląd, należy mu się wynagrodzenie nawet wtedy, gdy przeszkoda powstanie w czasie wyładowania. Natomiast za dnie, które dłużej czekać musi, z powodu przeszkody w przenoszeniu z okrętu, wynagrodzenia uiszczać nie należy, chociażby nawet przeszkoda powstała podczas dłuższego leżenia.

Zwyczaj miejscowy.

§ 599. Jeżeli co do trwania czasu wyładowania, w myśl § 595, stanowią miejscowe rozporządzenia lub zwyczaj miejscowy, przy obliczeniu czasu wyładowania mają zastosowanie przepisy §§ 597, 598 o tyle tylko, o ile nic innego nie stanowią miejscowe rozporządzenia lub zwyczaj miejscowy.

Oznaczony dzień wyładowania.

§ 600. Jeżeli najemca zastrzegł sobie, iż wyładowanie musi być ukończone do pewnego dnia, wówczas przeszkoda

w przenoszeniu wszelkiego rodzaju ładunku z okrętu na ląd (l. 1 ust. 2 § 597) nie obowiązuje go do dłuższego czekania.

Zwłoka odbiorcy.

§ 601. Jeżeli odbiorca oświadcza gotowość do odebrania towarów, odbiór jednak przewleka czasokresy, których winien się trzymać, wówczas kierownik okrętu jest uprawniony zdeponować towary w publicznym domu składowym lub w innem bezpiecznem miejscu za zawiadomieniem o tem odbiorcy.

Kierownik okrętu obowiązany jest postąpić w ten sposób i zarazem zawiadomić o tem najemcę, gdy odbiorca odmawia odebrania towarów lub nie oświadcza się co do przyjęcia na doniesienie, przepisane w § 594, lub gdy odbiorcy nie można odszukać.

§ 602. O ile z powodu opieszałości odbiorcy lub czynności zdeponowania, czasokres wyładowania przekroczony zostanie bez winy ze strony kierownika okrętu, wynajmujący ma roszczenie o postojowe (§ 594) prócz prawa dochodzenia większego odszkodowania za ten czas, o ile nie jest on umówiony dłuższem leżeniem.

§ 603. Przepisy §§ 594 do 602 mają również zastosowanie, gdy wynajęta została odpowiednia część okrętu lub ściśle określone pomieszczenie na okręcie.

Obowiązki odbiorcy.

§ 604. Towary w sztukach ma odbiorca odebrać bez zwłoki, na żądanie kierownika okrętu. Jeżeli odbiorca nie jest kierownikowi okrętu znany, wezwanie winno być uskutecznione w ogłoszeniu publicznem, podług zwyczaju miejscowego.

Co do prawa i obowiązku kierownika okrętu zdeponowania towarów, obowiązują przepisy § 601. Zawiadomienie najemcy, przepisane w § 601, może nastąpić przez ogłoszenie publiczne, mające się uskutecznić według zwyczaju miejscowego.

Za dnie, o które z powodu opieszałości odbiorcy lub czynności zdeponowania przekroczono czasokres, w ciągu którego nastąpiłoby wyładowanie z okrętu, wynajmujący ma roszczenie o postojowe (§ 594), nie traci on przytem prawa do większego odszkodowania.

Podnajem okrętu.

§ 605. Jeżeli, w razie wynajęcia okrętu, lub odpowiedniej jego części lub też ściśle oznaczonego pomieszczenia na okręcie, najemca zawarł umowy podnajmu co do towarów w sztukach, natenczas co do praw i obowiązków pierwotnego najemcy miarodajne są przepisy §§ 594 do 602.

§ 606. Wynajmujący odpowiada za szkodę, wynikłą z powodu utraty lub uszkodzenia towarów w czasie od przyjęcia aż do odstawy, chyba, że utrata lub uszkodzenie spowodowane były okolicznościami, którym nie można było zapobiec przez staranność oględnego wynajmującego.

Odpowiedzialność za kosztowności itd.

§ 607. Za kosztowności, przedmioty sztuki, pieniądze i papiery wartościowe wynajmujący odpowiada wtedy tylko, gdy ta właściwość lub wartość towarów podana została kierownikowi okrętu przy załadowaniu.

Poprzednie oględziny towaru.

§ 608. Przed przyjęciem towarów przez odbiorcę może zarówno odbiorca jak i kierownik okrętu uskutecznić oględziny przez władze właściwe lub przez ustanowionych w tym celu biegłych, a to celem ustalenia stanu i ilości towarów.

Do czynności tej należy zawezwać obecną na miejscu stronę przeciwną, o ile okoliczności na to pozwolą.

§ 609. Jeżeli oględziny przed przyjęciem nie nastąpiły, odbiorca musi uskutecznić oględziny towarów, w myśl § 608, najpóźniej w drugim dniu roboczym po dniu przyjęcia, w przeciwnym razie wszelkie roszczenia z tytułu uszkodzenia lub częściowej utraty wygasają. Nie stanowi różnicy, czy utratę lub uszkodzenie można było poznać z zewnątrz czy też nie.

Przepis ten nie stosuje się do takich strat i uszkodzeń, które powstały skutkiem rozmyślnego działania lub ciężkiego niedbalstwa osoby, należącej do załogi.

§ 610. Koszty oględzin ponosi ten, kto ich żądał.

Jeżeli jednak oględzin żądał odbiorca i wykaże się strata lub uszkodzenie, za które wynajmujący ma dać wynagrodzenie, koszty te na niego spadają.

Sposób wynagrodzenia.

§ 611. Jeżeli stosownie do umowy przewozowej musi się dać wynagrodzenie za całkowitą lub częściową utratę

towarów, należy wynagrodzić zwykłą wartość handlową, a w jej braku tę zwykłą wartość, którą posiadają towary tego samego rodzaju i tej samej właściwości w miejscu przeznaczenia towarów przy rozpoczęciu wyładowywania okrętu lub, gdy opróżnienie okrętu nie odbywa się w tem miejscu, przy jego przybyciu tamże; z tego potrąca się to, co z powodu straty zaoszczędzone zostało na cłach i innych kosztach oraz na przewoźnem.

Jeżeli nie przybyto do miejsca przeznaczenia towarów, zamiast niego wstępuje miejsce, w którem podróż ukończono lub, gdy podróż kończy się z powodu utraty okrętu, miejsce, do którego ładunek bezpiecznie się dostał.

§ 612. Przepisy § 611 stosują się też do tych towarów, za które przedsiębiorca okrętowy musi dać wynagrodzenie w myśl § 541.

Jeżeli w razie rozporządzenia się towarami przez sprzedaż, czysta uzyskana kwota przewyższa cenę, w § 611 wskazaną, na miejsce tej ceny wstępuje czysta uzyskana kwota.

§ 613. Jeżeli na zasadzie umowy przewozu, musi się dać wynagrodzenie za uszkodzenie towarów, odszkodować należy różnicę między wartością sprzedażną towarów w stanie uszkodzonym a zwykłą wartością handlową lub tą wartością zwykłą, którąby te towary bez uszkodzenia posiadały w miejscu przeznaczenia w czasie wyładowania okrętu; z tego potrąca się to, co zaoszczędzone zostało z powodu uszkodzenia na cłach i innych kosztach.

Zapłata przewoźnego.

§ 614. Przez odebranie towarów odbiorca staje się obowiązany, stosownie do umowy przewozu lub konosamentu, na zasadzie których dokonywa się odbiór, do zapłaty przewoźnego wraz ze wszelkiemi należytościami pobocznemi, tudzież ewentualnego postojowego, wyłożonych ceł oraz innych wydatków, jako też wypełnienia wszelkich innych na nim ciążących zobowiązań.

Wynajmujący ma wydać towary za zapłatą przewoźnego oraz za wypełnieniem innych na odbiorcy ciążących zobowiązań.

Prawo zatrzymania.

§ 615. Wynajmujący nie jest obowiązany wydawać towarów przed uiszczeniem lub zabezpieczeniem zapłaty,

obciążającej je tytułem wielkiej awarji, kosztów schronienia i niesienia pomocy tudzież pieniędzy bodmeryjnych.

Jeżeli zastawienie sposobem bodmerji nastąpiło na rachunek przedsiębiorcy okrętowego, przepis ten obowiązuje, co jednak nie zwalnia wynajmującego od obowiązku postarania się o zwolnienie towarów od długu bodmeryjnego jeszcze przed ich wydaniem.

Zapłata towarami.

§ 616. Wynajmujący nie jest obowiązany przyjmować w miejsce zapłaty jako przewoźne towarów bądź to zepsutych lub niezepsutych, bądź też uszkodzonych lub nieuszkodzonych.

Jeżeli jednak podczas podróży wyciekły w całości lub w części naczynia, napełnione towarami w stanie płynnym, mogą one być pozostawione wynajmującemu w miejsce zapłaty przewoźnego i innych jego roszczeń (§ 614).

Układ, iż wynajmujący nie odpowiada za wyciek lub zastrzeżenie: „bez odpowiedzialności za wyciek", prawa tego nie wyłącza. Prawo to wygasa, skoro odbiorca otrzymał te naczynia do swego rozporządzenia.

Jeżeli przewoźne umówione zostało ryczałtowo i jeżeli tylko niektóre naczynia wyciekły w całości lub w większej części, mogą być one pozostawione w miejsce zapłaty odpowiedniej części przewoźnego i innych wierzytelności wynajmującego.

Towary zaginione.

§ 617. Za towary, zaginione z powodu jakiegokolwiekbądź wypadku nie należy wcale płacić przewoźnego, a jeżeli zgóry uiszczone zostało, należy je zwrócić, o ile się nie umówiono inaczej.

Przepis ten ma zastosowanie również wtedy, gdy okręt wynajęty został w całości lub w odpowiedniej części lub też wynajęte zostało pewne ściśle określone pomieszczenie na okręcie. O ile w takim wypadku przewoźne umówione zostało ryczałtowo, częściowa utrata towarów daje prawo do odpowiedniego potrącenia z przewoźnego.

Towary uszkodzone.

§ 618. Mimo, iż odstawienie nie nastąpiło, należy zapłacić przewoźne za towary, których utrata nastąpiła z powodu ich przyrodzonej właściwości, mianowicie z powodu wewnętrznego zepsucia, ulatniania, zwykłego wycieku, tudzież za zwierzęta, które padły podczas podróży.

O tem, o ile należy zwrócić przewoźne za towary, porzucone w wypadkach wielkiej awarji, stanowią przepisy, dotyczące wielkiej awarji.

Przewoźne wedle zwyczaju.

§ 619. Za towary, przyjęte do przewiezienia bez omówienia wysokości przewoźnego, należy zapłacić przewoźne, przyjęte zwyczajowo w miejscu i w czasie załadowania.

Za towary, przyjęte do przewiezienia ponad miarę, z najemcą umówioną, należy zapłacić przewoźne, odpowiednie do przewoźnego umówionego.

Przewoźne wedle wagi lub miary.

§ 620. Jeżeli przewoźne umówione zostało podług miary, wagi lub ilości towarów, przyjąć należy, w razie wątpliwości, iż o wysokości ceny przewozu stanowić ma miara, waga i ilość towarów odstawionych, a nie dostawionych.

Należytości dodatkowe.

§ 621. Poza przewoźnem nie można żądać wynagrodzenia za kapłaki, premji i innych należności, o ile nie zostały umówione.

Zwyczajne i nadzwyczajne koszty żeglugi, jakoto należność pilota, portowe, opłata za światła morskie, za holowanie, opłaty za kwarantannę, koszty wydobycia z lodu oraz tym podobne ciążą, w braku przeciwnej umowy, na samym tylko wynajmującym, nawet wtedy, gdy z mocy umowy przewozu nie był on obowiązany do przedsięwzięcia środków, które te wydatki spowodowały.

Przepisy ust. 2 nie dotyczą wypadków wielkiej awarji oraz wypadków, w których poniesiono koszty na utrzymanie, schronienie i ratowanie ładunku.

Przewoźne wedle czasu.

§ 622. Jeżeli przewoźne umówione zostało podług czasu, jego bieg rozpoczyna się, w braku odmiennej umowy, z dniem następującym po oznajmieniu kierownika okrętu, iż jest gotów do przyjęcia ładunku, o ile zaś przy podróży z balastem oznajmienie to nie nastąpiło, na dzień przed rozpoczęciem podróży, z dniem, w którym podróż rozpoczęto.

Jeżeli umówione zostało postojowe lub dłuższe leżenie, wówczas bieg przewoźnego terminowego rozpoczyna się we wszelkich wypadkach w dniu rozpoczęcia podróży.

Przewoźne terminowe kończy się w dniu, w którym wyładowanie ukończone zostało.

Jeżeli podróż przewleka się lub przerywa się bez winy wynajmującego, musi się za czas pośredni płacić przewoźne terminowe, co wszakże nie narusza przepisów §§ 637, 638.

Prawo zastawu.

§ 623. Wynajemca ma prawo zastawu na towarach co do należności, wymienionych w § 614.

Prawo zastawu istnieje, dopóki towary są zatrzymane lub zdeponowane; trwa również po wydaniu, o ile dochodzi go się sądownie w ciągu 30 dni po ukończeniu wydania i towar znajduje się jeszcze w posiadaniu odbiorcy.

Przepisy, obowiązujące w myśl ust. 3 § 366, § 368 względem zastawu przewoźnika, mają zastosowanie również do prawa zastawu wynajmującego.

Określone w ust. 1 § 1234 kodeksu cywilnego zagrożenie sprzedażą zastawu, jako też przepisane w §§ 1237, 1241 kodeksu cywilnego zawiadomienia należy skierowywać do odbiorcy. Jeżeli go nie można odnaleść lub jeżeli wzbrania się przyjąć towar, zagrożenie i wezwanie ma nastąpić do wysyłającego.

Spór o wierzytelność.

§ 624. W razie sporu co do wierzytelności wynajmującego, obowiązany on jest do wydania towarów, skoro sporna suma zostanie publicznie zdeponowana.

Po wydaniu towarów wynajmujący jest uprawniony do podniesienia zdeponowanej sumy za daniem odpowiedniego zabezpieczenia.

§ 625. Jeżeli wynajmujący wydał towary, nie może powetować sobie na najemcy wierzytelności, przypadających mu od odbiorcy (§ 614). Powet jest dopuszczalny o tyle, o ileby najemca zbogacił się ze szkodą wynajmującego.

§ 626. Jeżeli wynajmujący nie wydał towarów i skorzystał z prawa sprzedaży zastawu, jednak ze sprzedaży nie uzyskał zupełnego zaspokojenia, może to sobie powetować na najemcy, o ile nie został zaspokojony co do swych wierzytelności z tytułu umowy przewozu, zawartej z najemcą.

§ 627. Jeżeli odbiorca towarów nie przyjmie, najemca jest obowiązany zaspokoić wynajmującego co do przewoźnego i innych wierzytelności stosownie do umowy przewozu.

Przy odbiorze towarów przez najemcę stosują się przepisy §§ 592 do 624 z tem, iż na miejsce odbiorcy wstępuje najemca. W szczególności wynajmującemu przysługuje w takich wypadkach z tytułu jego wierzytelności prawo zatrzymania i zastawu na towarach w myśl §§ 623, 624 oraz prawo, o którem mowa w § 615.

Umowa przewozu bezskuteczna.

§ 628. Umowa przewozu traci moc bez obowiązku jednej strony do odszkodowania drugiej, gdy przed rozpoczęciem podróży z powodu wypadku:

1. okręt utracony zostanie, w szczególności
   gdy ulegnie jakiemu nieszczęściu,
   gdy uznany zostanie za niezdatny do naprawy lub za niewart naprawy (§ 479) i w tym ostatnim wypadku niezwłocznie publicznie sprzedany zostanie,
   gdy zostanie zagrabiony,
   gdy zostanie zabrany lub zatrzymany i uznany za prawną zdobycz, lub
2. utracone zostaną towary, oznaczone w umowie przewozu nietylko według gatunku i rodzaju, lecz szczegółowo lub
3. utracone zostaną towary, nie oznaczone szczegółowo w umowie przewozu, które już przeniesione zostały na pokład lub przyjęte zostały przez kierownika okrętu na miejsce ładowania, celem władowania.

Jeżeli towary, w wypadku pod l. 3 ust. 1 przytoczonym, utracone zostaną w czasie wyczekiwania (§ 579), umowa nie traci mocy, o ile najemca niezwłocznie oświadczy gotowość dostarczenia innych towarów na miejsce utraconych (§ 562) i dostarczenie rozpocznie jeszcze w czasie wyczekiwania. Ma on ukończyć w czasie możliwie najkrótszym ładowanie innych towarów, ponieść nadwyżkę kosztów tego ładowania i wynagrodzić wynajmującemu szkodę, powstałą na skutek przekroczenia czasu wyczekiwania przez ładowanie.

Odstąpienie od umowy.

§ 629. Każda strona jest uprawniona bez obowiązku odszkodowania odstąpić od umowy:

1. gdy przed rozpoczęciem podróży na okręt nałożono embargo, lub go obłożono aresztem dla służenia Polsce[1]), lub obcemu państwu,
handel z miejscem przeznaczenia zabroniony zostanie,
port ładowania lub przeznaczenia ulegnie blokadzie,
zabroniony zostanie wywóz towarów, które w myśl umowy przewozu, przewiezione być miały okrętem z portu załadowania, lub ich przywóz do portu przeznaczenia,
z mocy innego wyższego rozkazu uniemożliwiony zostanie odjazd okrętu lub podróż, lub też wysłanie towarów, które miały być dostawione w myśl umowy przewozu.

We wszystkich tych wypadkach jednak uprawnia wyższy rozkaz do odstąpienia od umowy wtedy tylko, gdy się można spodziewać, iż zaszła przeszkoda nie potrwa tylko czas krótki:

2. gdy przed rozpoczęciem podróży wybuchnie wojna, wskutek której nie będzie można uważać za bezpieczne ani okrętu, ani towarów, które, w myśl umowy przewozu, miały być przewiezione okrętem, ani ich obydwóch i naraziłoby się je na niebezpieczeństwo zabrania.

Korzystania z prawa, udzielonego w § 562, biorącemu w najem, przepis ten nie wyklucza.

Umowa kończy się.

§ 630. Jeżeli okręt po rozpoczęciu podróży utracony zostanie z powodu jakiego wypadku (l. 1 ust. 1 § 628), umowa przewozu kończy się. Jednak najemca ma uiścić cenę przewozu w stosunku podróży odbytej do całej podróży (przewoźne stosunkowe), o ile towary zostały schronione i uratowane.

Przewoźne stosunkowe należy zapłacić do wysokości wartości uratowanych towarów.

§ 631. Przy obliczaniu przewoźnego stosunkowego uwzględnia się nietylko stosunek przebytej przestrzeni do tej, która miała być przebytą, lecz również stosunek nakładu kosztów i czasu, niebezpieczeństw i trudów, połą-

[1]) W orygin.: „des Reichs".

czonych przeciętnie z dokonaną częścią podróży, do takichże nakładów niedokonanej podróży.

Rozwiązanie umowy.

§ 632. Rozwiązanie umowy przewozu nie zmienia w niczem obowiązków kierownika okrętu dbania wedle możności, pod nieobecność osób zainteresowanych, nawet po utracie okrętu, o ładunek (§§ 535 do 537). Kierownik okrętu jest wskutek tego uprawniony i obowiązany, w nagłej potrzebie nawet bez uprzedniego zapytania się, o ile to odpowiada okolicznościom, bądź dać przewieść ładunek, na rachunek osób zainteresowanych na innym okręcie do portu przeznaczenia, bądź uskutecznić złożenie ładunku do składu lub sprzedanie go, a w razie dalszego przewiezienia lub złożenia w składzie, celem uzyskania środków potrzebnych do tego, jako też do zachowania ładunku, zarządzić sprzedaż części ładunku, lub wreszcie, w razie dalszego przewiezienia, cały ładunek lub jego część dać w bodmeryjny zastaw.

Jednak kierownik okrętu nie jest obowiązany ładunku wydawać lub oddawać innemu kierownikowi okrętu do dalszego przewiezienia, dopóki nie zostaną uiszczone lub zabezpieczone przewoźne stosunkowe, wraz z innemi wierzytelnościami wynajmującego (§ 614) i ciążące na ładunku składki na wielką awarję, koszty zachowania i niesienia pomocy i pieniądze bodmeryjne.

Przedsiębiorca okrętowy odpowiada za wykonanie obowiązków w myśl ust. 1 na kierowniku okrętu ciążących, również okrętem, o ile z niego coś uratowano, i ładunkiem.

§ 633. Jeżeli po rozpoczęciu podróży towary zginą z powodu jakiego wypadku, umowa przewozu kończy się, a żadna strona nie jest obowiązana wobec drugiej do odszkodowania; szczególnie nie potrzeba płacić przewoźnego ani w całości, ani w części, o ile w § 618 nic przeciwnego nie postanowiono.

Odstąpienie od umowy bez odszkodowania.

§ 634. Gdy po rozpoczęciu podróży wydarzy się jeden z wypadków, w § 629 wskazanych, wolno każdej stronie odstąpić od umowy bez obowiązku odszkodowania.

Gdy jednak wydarzy się jeden z wypadków, w ust. 1 § 629 wymienionych, wówczas musi się, nim się od umowy odstąpi, czekać na usunięcie przeszkody trzy lub pięć mie-

sięcy, zależnie od tego, czy okręt znajduje się w porcie europejskim czy pozaeuropejskim.

Czasokres oblicza się, jeżeli kierownik okrętu dowie się o przeszkodzie podczas pobytu w pewnym porcie, od dnia otrzymania wiadomości, w przeciwnym razie od tego dnia, w którym kierownik okrętu, otrzymawszy wiadomość, wraz z okrętem najpierw dostanie się do jakiegoś portu.

Wyładowanie okrętu odbywa się, w braku odmiennego układu, w tym porcie, w którym się znajduje w chwili oznajmienia o cofnięciu się od umowy.

Za odbytą część podróży najemca obowiązany jest zapłacić przewoźne dystansowe (§§ 630 i 631).

Jeżeli okręt wskutek przeszkody wrócił do portu, z którego wyszedł, lub do innego portu, przy obliczeniu przewoźnego bierze się celem ustalenia przebytej przestrzeni za podstawę leżący najbliżej portu przeznaczenia punkt, do którego okręt dopłynął.

Kierownik okrętu obowiązany jest również w powyższych wypadkach, przed i po rozwiązaniu umowy przewozowej w myśl §§ 535 do 537, 632, dbać wedle możności o ładunek.

Koszty postoju.

§ 635. Jeżeli okręt wskutek jednego z wydarzeń, w § 629 wspomnianego, musi pozostać po przyjęciu ładunku, przed rozpoczęciem podróży w porcie ładowania, lub po rozpoczęciu podróży, w porcie pośrednim lub ratunkowym, koszty postoju rozkładają się na okręt, przewoźne i ładunek według zasad wielkiej awarji, chociażby ona nie zachodziła, bez względu na to, czy w następstwie umowa zostanie uchylona lub całkowicie wykonana. Do kosztów postoju wlicza się wszystkie koszty, wymienione pod l. 4 ust. 2 w § 706, a koszty wjazdu i wyjazdu wtedy tylko, gdy, z powodu przeszkody okręt wpłynął do portu ratunkowego.

Strata części ładunku.

§ 636. Jeżeli przed rozpoczęciem podróży część tylko ładunku ulegnie wypadkowi, który, gdyby spotkał cały ładunek, byłby rozwiązał umowę, w myśl §§ 628, 629, lub upoważnił strony do odstąpienia od umowy, wówczas najemca jest jedynie upoważniony bądź załadować inne towary zamiast umówionych, o ile przez ich przewiezienie wynajmujący nie będzie w gorszem położeniu (§ 562), bądź

odstąpić od umowy z obowiązkiem zapłaty wynajmującemu połowy umówionego przewoźnego i innych należności (§§ 580, 581). Przy wykonywaniu tych praw najemca nie jest związany czasem, jak to jest w innych wypadkach; ma jednak niezwłocznie oświadczyć, z którego z obojga praw chce korzystać i, jeśli wybierze ładowanie innych towarów, ma uskutecznić załadowanie w czasie najkrótszym, ponieść również przewyżkę kosztów tego ładowania i, o ile z tego powodu przekroczy czas wyczekiwania, wynagrodzić najemcy powstałe stąd szkody.

Jeżeli z żadnego z obojga praw nie korzysta, ma uiścić całe przewoźne również i za tę część ładunku, która uległa wypadkowi. W każdym razie obowiązany jest zabrać z okrętu tę część ładunku, która przestała być bezpieczną wskutek wojny, zakazu przywozu lub wywozu lub innego wyższego rozkazu.

Jeżeli wypadek zdarzy się po rozpoczęciu podróży, najemca ma uiścić całe przewoźne za tę część ładunku, która uległa wypadkowi również wtedy, gdy kierownik okrętu był zmuszony wyładować ją w innym porcie, a nie w porcie przeznaczenia, a następnie, po postoju lub bez postoju, udał się w dalszą podróż.

Przepisy §§ 617, 618 pozostają nienaruszone.

Nadzwyczajne przeszkody.

§ 637. Wyjąwszy wypadki §§ 629 do 636, postój podczas podróży, spowodowany przed lub po jej rozpoczęciu zjawiskami natury lub innymi wypadkami, nie ma wpływu na prawa i obowiązki stron, chyba, że widoczny cel umowy przez taki postój udaremniony zostanie. Najemca jest jednak uprawniony podczas każdego, spowodowanego wypadkiem, przypuszczalnie dłuższego postoju, wyładować towary, władowane na okręt, na swój koszt i ryzyko za daniem zabezpieczenia za władowanie z powrotem w czasie właściwym. Jeżeli zaniecha władowania z powrotem, ma zapłacić całe przewoźne. W każdym razie ma wynagrodzić szkodę, powstałą z ponownego władowania, do którego dał powód.

Jeżeli postój spowodowany był wyższym rozkazem za czas trwania mocy obowiązującej tego rozkazu, nie potrzeba płacić przewoźnego, jeżeli zostało umówione podług czasu (§ 622).

§ 638. Jeżeli podczas podróży okręt musi ulec naprawie, najemca ma do wyboru albo zabrać z powrotem cały

ładunek w miejscu, gdzie się okręt znajduje, za uiszczeniem całego przewoźnego i innych należności w § 615 oznaczonych, — lub też oczekiwać ukończenia naprawy. W tym ostatnim wypadku, za czas trwania naprawy nie potrzeba płacić przewoźnego, jeżeli umówione zostało podług czasu.

§ 639. Jeżeli umowa przewozu zostanie rozwiązana, stosownie do §§ 628 do 634, koszty wyładowania z okrętu ponosi wynajmujący, wszelkie inne z tem związane koszty — najemca. Gdy jednak wypadkowi uległ tylko ładunek, wtedy wszelkie koszty wyładowania ciążą na najemcy. To samo obowiązuje, gdy w wypadku § 636 zostanie wyładowana część ładunku. Jeżeli w podobnym wypadku okręt celem wyładowania wpłynąć musi do portu, najemca ponosi koszty portowe.

Podróż dojazdowa.

§ 640. §§ 628 do 639 stosują się również wtedy, gdy okręt dla nabrania ładunku musi wykonać podróż dojazdową z balastem do portu ładunkowego. Podróż uważa się jednak w podobnym wypadku za rozpoczętą wtedy tylko, gdy rozpoczęła się z portu ładunkowego. Jeżeli umowa rozwiązaną zostanie po przybyciu okrętu do portu ładunkowego, choćby przed rozpoczęciem podróży z tego portu, wynajmujący otrzyma za podróż dojazdową odszkodowanie, obliczone według zasad przewoźnego stosunkowego (§ 631).

W innych wypadkach podróży złożonej §§ 628 do 631 stosują się o tyle, o ile istota i osnowa umowy temu się nie sprzeciwiają.

§ 641. Jeżeli umowa nie odnosi się do okrętu całego, lecz do pewnej tylko jego części, lub ściśle oznaczonego pomieszczenia na okręcie, lub też do towarów w sztukach, obowiązują przepisy §§ 628 do 640 z następującemi zmianami:

1. w wypadkach §§ 629, 634 każda strona jest uprawniona zaraz po powstaniu przeszkody i bez względu na jej trwanie odstąpić od umowy;
2. w wypadku § 636, najemca nie może wykonać prawa odstąpienia od umowy;
3. w wypadku § 637 najemcy przysługuje prawo tymczasowego wyładowania wtedy tylko, gdy pozostali najemcy na to się zgodzą;
4. w wypadku § 638 może najemca zabrać z powrotem towary za uiszczeniem pełnego przewoźnego i in-

nych wierzytelności wtedy tylko, gdy wyładowanie tych towarów nastąpiło bez względu na to już podczas naprawy.

Nie narusza się §§ 587, 589.

Konosament.

§ 642. Po ukończeniu każdego poszczególnego ładowania kierownik okrętu ma niezwłocznie wystawić ładowcy konosament w tylu egzemplarzach, ile ich ładowca zażąda, za zwrotem tymczasowego poświadczenia odbioru, o ile było ono wydane przy przyjęciu towarów.

Wszystkie egzemplarze konosamentu muszą być osnowy jednakowej, mieć jednakową datę i wyrażać, ile egzemplarzy wystawiono.

Ładowca winien na żądanie kierownika okrętu wydać mu odpis konosamentu przez siebie podpisany.

Konosament może wystawić, zamiast kierownika okrętu, inny do tego upoważniony zastępca przedsiębiorcy okrętowego.

Konosament może być za przyzwoleniem ładowcy wystawiony również na towary, przyjęte do przewiezienia, lecz jeszcze nie władowane.

Treść.

§ 643. Konosament zawiera:

1. nazwisko kierownika okrętu;
2. nazwę okrętu i narodowość, do której należy;
3. nazwisko ładowcy;
4. nazwisko odbiorcy;
5. port ładunkowy;
6. port wyładowania lub miejsce, w którem ma się zasięgnąć zleceń co do tego portu;
7. wymienienie towarów władowanych lub przyjętych do przewiezienia, ich ilość i znaki szczególne;
8. postanowienie co do przewoźnego;
9. miejsce i dzień wystawienia;
10. ilość wystawionych egzemplarzy.

§ 644. Na żądanie ładowcy konosament ma być wystawiony, o ile się inaczej nie ułożono, *na zlecenie* odbiorcy, lub wyłącznie *na zlecenie*. W ostatnim wypadku należy pod zleceniem rozumieć zlecenie ładowcy.

Konosament może również brzmieć na imię kierownika okrętu, jako odbiorcy.

§ 645. Kierownik okrętu jest obowiązany wydać towary w porcie wyładowania wylegitymowanemu okaziciełowi choćby tylko jednego egzemplarza konosamentu.

Do odebrania towarów wylegitymowanym jest ten, komu towary powinny być wydane wedle konosamentu, lub na kogo konosament, brzmiący *na zlecenie*, przez indos przeniesiony został.

Kilku okazicieli.

§ 646. Jeżeli się zgłosi kilku wylegitymowanych okazicieli konosamentu, kierownik okrętu jest obowiązany ich wszystkich oddalić, zdeponować towary w składzie publicznym lub w inny bezpieczny sposób i zawiadomić o tem okazicieli konosamentu, którzy się zgłosili, podając powody swego postąpienia.

Uprawniony jest dać sporządzić dokument publiczny co do swego postąpienia i jego powodów i poszukiwać z towarów pokrycia stąd powstałych kosztów w ten sam sposób, jak co do przewoźnego.

§ 647. Wręczenie konosamentu temu, kto przez konosament staje się wylegitymowanym do odebrania, ma, skoro towary przejęte zostały do przewiezienia przez kierownika okrętu lub innego zastępcę przedsiębiorcy okrętowego, co do nabycia praw do towarów te same skutki, co wręczenie towarów.

§ 648. Jeżeli wystawiono kilka egzemplarzy konosamentów, brzmiących na zlecenie, wówczas okaziciel jednego egzemplarza nie może powoływać się na skutki wręczenia konosamentu, o których mowa w § 647, ze szkodą tego, kto na zasadzie innego egzemplarza uzyskał od kierownika okrętu w myśl § 645 wydanie towarów, zanim posiadacz pierwszego egzemplarza zażądał wydania

Pierwszeństwo.

§ 649. Jeżeli kierownik okrętu nie wydał jeszcze towarów, pierwszeństwo między kilkoma zgłaszającymi się okazicielami konosamentu, o ile dochodzone przez nich na zasadzie wydania konosamentu prawa do towarów wzajemnie się wykluczają, przysługuje temu, czyj egzemplarz przez wspólnego poprzednika, który przeniósł kilka egzemplarzy konosamentu na różne osoby, wręczony został jednej z tych osób najpierw w ten sposób, iż osoba ta stała się wylegitymowana do odebrania towarów.

Jeżeli egzemplarze wysłano do innej miejscowości, czas wysłania uważa się za czas wręczenia.

§ 650. Kierownik okrętu obowiązany jest wydać towary jedynie za zwrotem egzemplarza konosamentu, w którym poświadczono odstawienie towarów.

§ 651. Konosament stanowi o stosunku prawnym między wynajmującym i odbiorcą towarów; szczególnie odstawienie towarów odbiorcy nastąpić ma stosownie do osnowy konosamentu.

Postanowienia umowy przewozowej, nie umieszczone w konosamencie, nie mają znaczenia względem odbiorcy, o ile konosament wyraźnie się na nie nie powołuje. Jeżeli co do przewoźnego odsyła się do umowy przewozu (np. przez słowa: „Cena przewozu stosownie do certepartji"), uważać należy, iż w tem nie są zawarte postanowienia co do czasu wyładowania, dłuższego leżenia i wynagrodzenia za nie.

O stosunku prawnym między wynajmującym, a najemcą, stanowi umowa przewozu.

§ 652. Wynajmujący odpowiada wobec odbiorcy za prawdziwość oznaczenia przyjętych towarów, zawartego w konosamencie. Jego odpowiedzialność ogranicza się jednak do wynagrodzenia różnicy wartości, powstałej z niezgodności towarów z oznaczeniem, zawartem w konosamencie.

§ 653. Odpowiedzialność wynajmującego, w § 652 pomieniona, ma miejsce także wtedy, gdy towary wręczone zostały kierownikowi okrętu w opakowaniu lub w naczyniach zamkniętych.

Jeżeli wynika to z konosamentu, wynajmujący nie odpowiada wobec odbiorcy za prawdziwość oznaczenia towarów, gdy nieprawdziwość oznaczenia zawartego w konosamencie, dostrzec się nie dała, pomimo dołożenia staranności oględnego kierownika okrętu.

Odpowiedzialności wynajmującego nie wyklucza, iż zgodność towarów odstąpionych z przyjętymi, nie została zaprzeczoną lub przez najemcę udowodnioną.

Zawartość niewiadoma.

§ 654. Jeżeli kierownikowi okrętu oddaje się towary w opakowaniu, lub w zamkniętych naczyniach, może on umieścić w konosamencie wzmiankę: „Zawartość niewiadoma". Jeżeli konosament zawiera tę lub równoznaczną wzmiankę, wynajmujący odpowiada, gdy odstawiona za-

wartość nie zgadza się z zawartością, podaną w konosamencie, o tyle, o ile ustalone zostanie, iż otrzymał on inną, a nie odstawioną zawartość.

Liczba, miara, waga niewiadoma.

§ 655. Jeżeli towary, oznaczone w konosamencie według liczby, miary lub wagi, nie zostały kierownikowi okrętu wyliczone, odmierzone, lub odważone, może on umieścić w konosamencie wzmiankę: „Liczba, miara, waga niewiadoma". Jeżeli konosament zawiera tę lub równoznaczną wzmiankę, wynajmujący nie odpowiada za prawdziwość danych konosamentu co do liczby, miary i wagi przyjętych towarów.

§ 656. Jeżeli przewoźne zostało umówione według liczby, miary lub wagi towarów, a w konosamencie podano liczbę, miarę lub wagę, wówczas dane te stanowią o wysokości przewoźnego, o ile konosament nie zawiera postanowienia odmiennego. Za takie odmienne postanowienie nie należy uważać wzmianki: „Liczba, miara, waga niewiadome" lub wzmianki równoznacznej.

Bez odpowiedzialności.

§ 657. Jeżeli konosament zawiera wzmianki: „bez odpowiedzialności za złamanie" albo „bez odpowiedzialności za wyciek" albo „bez odpowiedzialności za uszkodzenie" albo też inną równoznaczną wzmiankę, najemca okrętu nie odpowiada za złamanie, wyciek lub uszkodzenie, chyba, że można przypisać winę kierownikowi okrętu lub innej osobie, za którą wynajmujący odpowiada.

Zaznaczenie wad.

§ 658. Jeżeli kierownikowi okrętu oddano towary, których uszkodzenie, zły stan, lub złe opakowanie jest widoczne, winien on o wadach tych zaznaczyć w konosamencie, w przeciwnym razie odpowiada wobec odbiorcy, chociażby konosament zawierał jedną ze wzmianek w § 657 powołanych.

Na zlecenie lub nie na zlecenie.

§ 659. Jeżeli kierownik okrętu wystawił konosament, brzmiący na zlecenie, winien stosować się do wskazówek ładowcy co do zwrotu lub wydania towaru wtedy tylko, gdy zwrócone mu zostaną wszystkie egzemplarze konosamentu.

To samo obowiązuje względem roszczeń okaziciela konosamentu o wydanie towarów przed dopłynięciem kierownika okrętu do portu przeznaczenia.

Jeżeli postąpi wbrew tym przepisom, pozostaje odpowiedzialny wobec prawowitego okaziciela konosamentu.

Jeżeli konosament nie brzmi na *zlecenie*, kierownik okrętu winien zwrócić lub wydać towary, chociażby żaden egzemplarz konosamentu nie został dostarczony, o ile ładowca i oznaczony w konosamencie odbiorca zgodzą się na zwrot lub wydanie towarów. Jeżeli jednak zwrócone zostaną nie wszystkie egzemplarze konosamentu, kierownik okrętu może żądać przedtem dania zabezpieczenia, ze względu na ujemne skutki, których się z tego powodu spodziewać można.

§ 660. Przepisy § 659 stosują się również wtedy, gdy umowa przewozu przed osiągnięciem portu przeznaczenia zostanie w myśl §§ 628 do 641 rozwiązana wskutek wypadku.

§ 661. Co do zobowiązań kierownika okrętu, wypływających z zawartych umów przewozu i wystawionych konosamentów, pozostają w mocy przepisy §§ 511, 512, 533.

§ 662. W razie dania w podnajem, odpowiada za wykonanie umowy podnajmu, o ile jej wypełnienie należy do służbowych obowiązków kierownika okrętu i przez niego przejęte zostało, osobliwie przez przyjęcie towarów i wystawienie konosamentu, nie dający w najem, lecz przedsiębiorca żeglugi i to okrętem i ładunkiem.

Kwestji, czy i o ile co do innych rzeczy dający w podnajem może występować z roszczeniem do przedsiębiorcy okrętowego lub podnajemcy i czy w ostatnim wypadku podnajemca odpowiada nieograniczenie za wypełnienie, lub czy zastępuje tylko odpowiedzialność właściciela, ograniczoną do okrętu i ładunku — przepis niniejszy nie dotyczy.

§ 663. Przepisy rozdziału niniejszego nie stosują się do przewozu towarów morzem przez państwowy Zarząd pocztowy.[1])

[1]) W orygin.: „Durch die Postverwaltung des Reichs und der Bundesstaaten".

Rozdział piąty.

Przewóz podróżnych.

§ 664. Jeżeli w umowie przewozu podróżny wymieniony został, nie może on przelać na kogo innego swego prawa do przewozu.

Obowiązki podróżnych.

§ 665. Podróżny obowiązany jest stosować się do wszelkich zarządzeń kierownika okrętu, dotyczących porządku na okręcie.

Zapłata za przewiezienie.

§ 666. Podróżny, który nie uda się na okręt przed lub po rozpoczęciu podróży w czasie właściwym, ma uiścić całkowitą zapłatę za przewiezienie, jeżeli kierownik okrętu podróż rozpocznie, lub dalej ją odbywa, nie czekając na niego.

Odstąpienie od umowy.

§ 667. Jeżeli podróżny, przed rozpoczęciem podróży, oświadczy, iż odstępuje od umowy przewozu, umrze, lub z powodu choroby lub też jakiegokolwiek innego wypadku, mającego źródło w jego osobie, zmuszony będzie pozostać, ma wtedy zapłacić tylko połowę zapłaty za przewiezienie.

Jeżeli oświadczenie o odstąpieniu od umowy lub jeden z wymienionych wypadków nastąpią już po rozpoczęciu podróży, należy zapłacić całkowitą zapłatę za przewiezienie.

§ 668. Umowa przewozu traci moc, jeżeli okręt zginie z powodu jakiego wypadku (l. 1 ust. 1 § 628).

§ 669. Podróżny jest uprawniony odstąpić od umowy, gdy wybuchnie wojna, skutkiem której okręt nie może być nadal uważany za bezpieczny i naraziłby się na niebezpieczeństwo zabrania, lub gdy podróż wstrzymana zostanie mocą wyższego rozkazu, dotyczącego okrętu.

Wynajmującemu również przysługuje prawo odstąpienia od umowy, jeżeli w jednym z powyższych wypadków zaniecha podróży, lub gdy okręt przeznaczony jest głównie do przewozu towarów, a zamiar musi być zaniechany z powodu niemożności przewozu towarów, bez jego winy.

§ 670. We wszelkich wypadkach, w myśl §§ 668, 669 umowa przewozu rozwiązuje się, a żadna strona nie jest obowiązana do odszkodowania drugiej.

Jeżeli jednak rozwiązanie nastąpiło dopiero po rozpoczęciu podróży, wówczas podróżny ma uiścić zapłatę za przewiezienie w stosunku przebytej części do całej podróży.

Przy obliczaniu sumy, ulegającej zapłacie, stosować się należy do przepisu § 631.

Naprawa okrętu.

§ 671. Jeżeli okręt musi być naprawiony podczas podróży, podróżny ma uiścić całkowitą zapłatę za przewiezienie, chociażby nie wyczekał czasu naprawy.

Jeżeli wyczeka do ukończenia naprawy, wynajmujący ma dać mu mieszkanie bez osobnego wynagrodzenia, aż do ponownego rozpoczęcia podróży oraz wykonywać obowiązki, umową przewozu przewidziane, co do żywienia.

Jeżeli jednak wynajmujący zaofiaruje się z przewiezieniem podróżnego okrętem do portu przeznaczenia, korzystając z innej również dobrej sposobności, bez uszczerbku dla innych wymówionych praw podróżnego, a podróżny wzbrania się korzystać z tego zaofiarowania się, nie może żądać udzielenia mu aż do ponownego rozpoczęcia podróży mieszkania i żywienia.

Bagaż.

§ 672. Za przewiezienie bagażu, który podróżny, stosownie do umowy przewozu, może przynieść z sobą na okręt, nie ma on płacić innego wynagrodzenia, prócz zapłaty za przewiezienie, o ile nie umówiono się inaczej.

§ 673. Do bagażu przyniesionego na okręt, stosują się przepisy §§ 561, 593, 617.

Jeżeli bagaż przyjęty został przez kierownika okrętu lub inną osobę, do tego upoważnioną, natenczas w razie utraty lub uszkodzenia bagażu stosują się przepisy §§ 606 do 610.

Do wszelkich rzeczy, przyniesionych przez podróżnego na okręt, stosują się oprócz tego przepisy §§ 563 do 565, 619.

Prawo zastawu.

§ 674. Wynajmujący ma prawo zastawu dla zapłaty za przewiezienie na przedmiotach, przyniesionych przez podróżnego na okręt.

Prawo zastawu jednak istnieje dopóty, dopóki są one zatrzymane lub zdeponowane.

Śmierć podróżnego.

§ 675. W razie śmierci podróżnego, kierownik okrętu obowiązany jest dopilnować w sposób właściwy i stosownie do okoliczności praw spadkobierców do znajdującego się na okręcie bagażu, należącego do zmarłego.

§ 676. Jeżeli celem przewiezienia podróżnych okręt wynajęto trzeciemu, bądź w całości, bądź w części, lub dla przewiezienia określonej ilości podróżnych, natenczas do stosunku prawnego między wynajmującym i trzecim stosują się przepisy rozdziału czwartego, o ile istota rzeczy ich zastosowania dozwala.

Przewoźne.

§ 677. Ilekroć w następujących rozdziałach księgi niniejszej mowa będzie o przewoźnem, należy przez nie, o ile nic innego nie postanowiono, rozumieć również zapłatę za przewiezienie.

§ 678. Przepisy rozdziału niniejszego nie naruszają ustaw, dotyczących spraw wychodźców, chociażby one zawierały przepisy charakteru prywatno-prawnego.

Rozdział szósty.

Umowa bodmeryjna.

§ 679. Umową bodmeryjną w znaczeniu ustawy niniejszej jest umowa pożyczkowa, zawarta przez kierownika okrętu, jako takiego, z mocy uprawnień, udzielonych mu przez niniejszą ustawę z przyrzeczeniem premji i daniem w zastaw okrętu, przewoźnego i ładunku, lub jednego albo też kilku z tych przedmiotów, z tem, iż wierzyciel po przybyciu okrętu do miejsca ukończenia podróży, na którą pożyczkę zaciągnięto (podróż bodmeryjna), występować może z roszczeniami tylko do przedmiotów danych w zastaw bodmeryjny.

Warunki zawarcia.

§ 680. Umowę bodmeryjną może kierownik okrętu zawierać tylko w wypadkach następujących:

1. w czasie, gdy okręt znajduje się poza portem ojczystym, — w celu dokończenia podróży, stosownie do §§ 528, 538 do 540, 542;
2. podczas podróży jedynie dla dobra zainteresowanych co do ładunku, — w celu zachowania i dal-

szego przewiezienia ładunku, stosownie do §§ 535, 542, 632.

W wypadku l. 2 ust. 1, kierownik okrętu może dać w zastaw bodmeryjny sam tylko ładunek, we wszelkich zaś innych wypadkach może on wprawdzie dać w zastaw bodmeryjny bądź tylko okręt, bądź same tylko przewoźne, wszakże ładunek tylko wraz z okrętem lub przewoźnem.

Danie w zastaw bodmeryjny okrętu, bez wymienienia przewoźnego, nie obejmuje dania w zastaw bodmeryjny przewoźnego. Gdy jednak daje się w bodmeryjny zastaw okręt i ładunek, przewoźne uważa się również za dane w bodmeryjny zastaw.

Danie w zastaw bodmeryjny przewoźnego jest dopuszczalne, dopóki znajduje się w niebezpieczeństwie, wywołanem przez morze.

Można dać w zastaw bodmeryjny również przewoźne za tę część podróży, której jeszcze nie rozpoczęto.

Wysokość premji.

§ 681. Wysokość premji bodmeryjnej pozostawiona jest umowie stron bez ograniczenia.

W braku odmiennej umowy, premja obejmuje także odsetki.

List bodmeryjny.

§ 682. Na danie w zastaw bodmeryjny musi kierownik okrętu wystawić list bodmeryjny. Jeżeli to nie nastąpiło, wierzyciel ma te prawa, któreby mu przysługiwały, gdyby kierownik okrętu, celem zaradzenia potrzebie, zawarł jaką zwyczajną czynność kredytową.

§ 683. Udzielający bodmerji może żądać, aby list bodmeryjny zawierał:

1. nazwisko wierzyciela bodmeryjnego;
2. wysokość długu bodmeryjnego w kapitale;
3. wysokość premji bodmeryjnej lub łączną wysokość sumy, którą się ma zapłacić wierzycielowi;
4. oznaczenie danych w zastaw bodmeryjny przedmiotów;
5. wymienienie okrętu i kierownika okrętu;
6. podróż bodmeryjną;
7. czas, w którym dług bodmeryjny ma być uiszczony;
8. miejsce, w którem zapłata ma być dokonana;
9. oznaczenie, w osnowie dokumentu, iż jest listem bodmeryjnym lub oświadczenie, iż dług zaciągnięto,

jako bodmeryjny, lub też inne oświadczenie, dostatecznie wskazujące na to, iż ma się do czynienia z bodmerją;

10. okoliczności, które zmusiły do zawarcia umowy bodmeryjnej;
11. dzień i miejsce wystawienia;
12. podpis kierownika okrętu.

Na żądanie, podpis kierownika okrętu należy udzielić w formie publicznie uwierzytelnionej.

§ 684. Na żądanie udzielającego bodmerję należy, o ile nic innego nie umówiono, wystawić list bodmeryjny na zlecenie wierzyciela, lub tylko na zlecenie. W tym ostatnim wypadku należy pod zleceniem rozumieć zlecenie udzielającego bodmerji.

Konieczność pożyczki.

§ 685. Jeżeli przed wystawieniem listu bodmeryjnego konsul polski[1]), a w jego braku sąd lub jaka inna władza właściwa miejsca wystawienia, o ile zaś i jej niema, oficerowie okrętu poświadczą w dokumencie konieczność zaciągnięcia pożyczki, przyjmuje się, iż kierownik okrętu miał prawo do zaciągnięcia pożyczki w danym zakresie. Jednak dowód przeciwny jest dopuszczalny.

Powielenie.

§ 686. Udzielający bodmerję może żądać wystawienia listu bodmeryjnego w kilku egzemplarzach.

Jeżeli wystawiono kilka egzemplarzy, w każdym egzemplarzu należy zaznaczyć, ile ich wystawiono.

Również wobec indosatarjusza można bronić się zarzutem, iż kierownik okrętu nie miał prawa do zaciągnięcia pożyczki bądź wogóle, bądź w danym zakresie.

Zapłata długu bodmeryjnego.

§ 687. Dług bodmeryjny należy, o ile w samym liście bodmeryjnym nic innego nie postanowiono, zapłacić w porcie przeznaczenia podróży bodmeryjnej i ósmego dnia po przybyciu okrętu do tego portu.

Poczynając od dnia płatności, biegną odsetki od całego długu bodmeryjnego łącznie z premją. Przepis ten nie stosuje się, gdy premję umówiono według czasu; wszakże premje czasowe biegną aż do zapłaty kapitału bodmeryjnego.

---

[1]) W orygin.: „vor dem deutschen Konsul".

§ 688. W terminie zapłaty nie można odmówić zapłaty długu bodmeryjnego wylegitymowanemu wierzycielowi chociażby jednego egzemplarza listu bodmeryjnego.

Zapłaty żądać można tylko za zwrotem tego egzemplarza, na którym pokwitować należy z zapłaty.

§ 689. Jeżeli się zgłosi kilku wylegitymowanych okazicieli listu bodmeryjnego, należy żądania wszystkich oddalić, pieniądze — jeśli dane w zastaw bodmeryjny przedmioty mają być zwolnione — zdeponować urzędownie, lub o ile to nie jest możliwe, w inny bezpieczny sposób i zawiadomić o tem okazicieli listów bodmeryjnych, którzy się zgłosili, z podaniem powodów postępowania.

Jeżeli urzędowe zdeponowanie nie może nastąpić, deponujący jest uprawniony dać sporządzić dokument publiczny co do swego postąpienia i jego powodów i potrącić wynikłe stąd koszty z długu bodmeryjnego.

Wierzyciel bodmeryjny.

§ 690. Na wierzycielu bodmeryjnym nie ciąży ani wielka, ani szczególna awarja.

O ile jednak przedmioty dane w zastaw bodmeryjny nie wystarczą do zaspokojenia wierzyciela bodmeryjnego z powodu wielkiej lub szczególnej awarji, winien on ponieść wynikłe stąd niekorzyści.

§ 691. Każdy z danych w zastaw bodmeryjny przedmiotów odpowiada wobec wierzyciela bodmeryjnego za cały dług bodmeryjny.

Skoro okręt przybędzie do portu przeznaczenia podróży bodmeryjnej, może wierzyciel zarządzić obłożenie aresztem danych w zastaw bodmeryjny przedmiotów; do zarządzenia aresztu nie potrzeba uwiarogodnienia przyczyny aresztu.

Obowiązki kierownika okrętowego.

§ 692. Kierownik okrętu winien dbać o przechowanie i zachowanie przedmiotów bodmeryjnych; nie wolno mu bez naglących powodów dokonywać czynności, wskutek których niebezpieczeństwo dla dającego pożyczkę bodmeryjną stałoby się większe lub odmienne od tego, które dający pożyczkę musiał przewidywać przy zawieraniu umowy.

W razie przekroczenia powyższych przepisów kierownik okrętu odpowiada wobec wierzyciela bodmeryjnego za szkody, powstałe dla niego z tego powodu.

§ 693. W razie samowolnej zmiany podróży bodmeryjnej przez kierownika okrętu lub samowolnego zboczenia z drogi, tej podróży odpowiadającej, lub, wreszcie, narażenia danych w zastaw bodmeryjny przedmiotów na nowo na niebezpieczeństwo morskie po ukończeniu tej podróży, aczkolwiek dobro wierzyciela tego nie wymaga, kierownik okrętu odpowiada wobec wierzyciela za dług bodmeryjny osobiście do tej wysokości długu, której nie otrzymał z przedmiotów danych w zastaw bodmeryjny, chyba, że nieotrzymywanie zaspokojenia nie było spowodowane zmianą podróży, jej zboczeniem lub nowem niebezpieczeństwem morskiem.

§ 694. Kierownik okrętu nie może wydawać ani całego danego w zastaw bodmeryjny ładunku ani jego części przed zaspokojeniem lub zabezpieczeniem wierzyciela, a w przeciwnym razie, odpowiada wobec wierzyciela za dług bodmeryjny osobiście o tyle, o ile dług nie mógł być zaspokojony z wydanych przedmiotów w czasie wydania. Domniemywa się, iż wierzyciel mógłby uzyskać całkowite zaspokojenie.

§ 695. Jeżeli przedsiębiorca okrętowy wydał zarządzenie w wypadkach, przytoczonych w §§ 692 do 694, co do sposobu postępowania kierownika okrętu stosują się przepisy ust. 2, 3 § 512.

Zaspokojenie w razie niezapłaty.

§ 696. W razie niezapłacenia długu bodmeryjnego w terminie, wierzyciel może otrzymać zaspokojenie z przedmiotów danych w zastaw bodmeryjny. Zaspokojenie odbywa się według przepisów, obowiązujących pod względem egzekucji.

Co do okrętu i przewoźnego, skargę należy skierować przeciwko kierownikowi okrętu lub przedsiębiorcy okrętowemu; wyrok zapadły przeciwko kierownikowi okrętu, jest skuteczny także przeciwko przedsiębiorcy okrętowemu. Co do ładunku należy skargę, przed jego wydaniem skierować przeciwko kierownikowi okrętu.

Wierzyciel nie może korzystać ze swoich praw na niekorzyść trzeciego nabywcy, który uzyskał w dobrej wierze posiadanie ładunku danego w zastaw bodmeryjny.

Odpowiedzialność odbiorcy.

§ 697. Odbiorca, który przy przyjmowaniu danych w zastaw bodmeryjny towarów wiedział, iż na nich ciąży

dług bodmeryjny, staje się odpowiedzialny osobiście wobec wierzyciela za dług aż do wartości, którą towary mają w czasie ich wydania o tyle, o ile wierzyciel mógłby otrzymać zaspokojenie z towarów, gdyby wydane nie zostały.

Zaniechanie podróży.

§ 698. Jeżeli przed rozpoczęciem podróży bodmeryjnej przedsięwzięcia się zaniecha, wierzyciel jest uprawniony do żądania natychmiastowej zapłaty długu bodmeryjnego w tem miejscu, w którem zawarto umowę bodmeryjną; musi jednak przystać na stosunkowe zniżenie premji; przy zniżeniu jest zwłaszcza miarodajnym stosunek niebezpieczeństwa przebytego do niebezpieczeństwa podjętego.

Jeżeli podróż bodmeryjna skończy się w innym porcie, a nie w porcie przeznaczenia, wówczas należy zapłacić dług bodmeryjny w tym drugim porcie bez żadnego potrącenia z premji, po upływie terminu umówionego, a gdy go nie umówiono, po upływie ośmiodniowego czasokresu zapłaty (§ 687). Czasokres zapłaty liczy się od dnia stanowczego zaniechania podróży.

O ile z przepisów ust. 1, 2 nic innego nie wynika, również i w tych wypadkach stosują się przepisy §§ 688 do 697.

§ 699. Zastosowania przepisów niniejszego rozdziału nie wyklucza okoliczność, iż kierownik okrętu jest jednocześnie współwłaścicielem lub jedynym właścicielem okrętu lub ładunku, lub jednego i drugiego lub, wreszcie, iż kierownik okrętu zawarł umowę bodmeryjną na szczególne zlecenie osób zainteresowanych.

Rozdział siódmy.

Awarja. (Szkoda okrętowa).

Tytuł pierwszy.

Wielka (wspólna) awarja i awarja szczególna.

Awarja wielka.

§ 700. Wszelkie szkody, które okrętowi lub ładunkowi, albo jednemu i drugiemu celem wyratowania ich ze wspólnego niebezpieczeństwa zrządzone zostały przez kierownika okrętu lub na jego rozkaz umyślnie, jako też dalsze szkody, spowodowane takimi środkami, oraz koszty, na ten cel użyte, są awarją wielką.

Awarję wielką ponoszą wspólnie okręt, fracht i ładunek.

Awarja szczególna.

§ 701. Wszystkie, nie należące do awarji wielkiej spowodowane nieszczęśliwym wypadkiem szkody i koszty, o ile te ostatnie nie podpadają pod § 621, są awarją szczególną.

Awarję szczególną ponoszą właściciele okrętu i ładunku, każdy sam za siebie.

Zawinienie trzeciego.

§ 702. Zastosowania przepisów o awarji wielkiej nie wyklucza okoliczność, iż niebezpieczeństwo zostało spowodowane przez zawinienie trzeciego lub osoby zainteresowanej.

Jednak osoba zainteresowana, na której ciąży taka wina, nietylko nie może żądać żadnego wynagrodzenia za poniesioną szkodę, ale nawet odpowiada wobec obowiązanych do złożenia składek za stratę, którą oni ponoszą przez to, iż szkoda, jako awarja wielka, uległa rozłożeniu.

Jeżeli niebezpieczeństwo zaszło z winy osoby, należącej do załogi okrętu, skutki tej winy ponosi również przedsiębiorca okrętowy, stosownie do §§ 485, 486.

Rozłożenie.

§ 703. Rozłożenie awarji następuje wtedy tylko, gdy istotnie uratowano tak okręt, jak i ładunek i to każdy z tych przedmiotów całkowicie lub częściowo.

§ 704. Obowiązek złożenia się na jeden z wyratowanych przedmiotów upada całkowicie przez to, iż przedmiot ten uległ później awarji szczególnej wtedy tylko, gdy przedmiot ten utracony został całkowicie.

§ 705. Roszczenie o wynagrodzenie szkody, należącej do awarji wielkiej, upada z powodu awarji szczególnej, której przedmiot uszkodzony uległ później bądź na skutek ponownego uszkodzenia, bądź też całkowitej utraty wtedy tylko, gdy późniejszy wypadek nieszczęśliwy nie stoi w związku z poprzednim i o tyle tylko, o ile późniejszy wypadek spowodowałby również poprzednią szkodę, gdyby ta nie była już powstała.

Jeżeli jednak przed zajściem późniejszego wypadku poczyniono wkłady celem naprawy uszkodzonego przedmiotu, wówczas można i nadal żądać zwrotu tych wkładów.

Wypadki awarji wielkiej.

§ 706. Awarja wielka zachodzi szczególnie w wypadkach poniżej wyliczonych, przy założeniu, iż dane wzmiankowane w §§ 700, 702 i 703 istnieją jednocześnie o tyle, o ile w przepisach następujących nic innego nie postanowiono:

1. Gdy wyrzuca się z okrętu towary, części lub sprzęty okrętu, gdy odrębuje się maszty, ucina się liny lub żagle, porzuca się lub ucina kotwicę, liny kotwiczne lub łańcuchy kotwiczne.

   Zarówno same te szkody, jako też dalsze szkody, zrządzone przez użycie tych środków okrętowi lub ładunkowi, należą do awarji wielkiej.
2. Gdy, dla ulżenia okrętowi przeładowuje się ładunek całkowicie lub częściowo na lichtugi.

   Do awarji wielkiej należy zapłata za ulżenie oraz szkoda, którą ponosi ładunek lub okręt przy przeładowywaniu na lichtugę, lub przy ponownem ładowaniu na okręt, tudzież szkoda, jakiej ulegnie ładunek na lichtudze.

   Jeżeli ulżenie musi nastąpić w zwyczajnym przebiegu podróży, awarji wielkiej niema.
3. Gdy okręt zostanie umyślnie osadzony na mieliźnie, lecz wtedy tylko, gdy to zachodzi dla zapobieżenia utonięciu lub zabraniu.

   Zarówno szkody, wynikłe z osadzenia na mieliźnie i zepchnięcia z niej, jako też koszty zepchnięcia należą do awarji wielkiej.

   Jeżeli okręt, osadzony na mieliźnie celem zapobieżenia zatonięciu, zepchnięty z niej nie zostanie, albo jeżeli po zepchnięciu uznany zostanie za niezdatny do naprawy (§ 479), rozłożenie awarji nie nastąpi.

   Jeżeli okręt utknie na mieliźnie, aczkolwiek dla ocalenia okrętu i ładunku osadzenia umyślnie nie spowodowano, szkody z powodu utknięcia okrętu na mieliźnie nie należą wprawdzie do awarji wielkiej, natomiast koszty zepchnięcia i szkody, o które w tym celu umyślnie okręt lub ładunek przyprawiono, należą do awarji wielkiej.
4. Gdy okręt wpłynie do portu ratunkowego celem uniknięcia niebezpieczeństwa, grożącego w razie dalszej podróży okrętowi lub ładunkowi, szczególn-

nie, gdy owo wpłynięcie nastąpiło dla koniecznej naprawy szkody, poniesionej przez okręt w czasie podróży.

W tym razie należą do wielkiej awarji koszty zawinięcia do portu i wypłynięcia z niego, koszty postoju, spadające na sam okręt, płaca i wyżywienie załogi okrętu podczas postoju, wydatki umieszczenia załogi na lądzie przez czas, gdy załoga na okręcie nie może pozostawać, następnie, w razie wyładowania ładunku z powodu, który zmusił okręt do zawinięcia do portu, koszty przeniesienia z okrętu na okręt, oraz koszty przechowania ładunku na lądzie aż do chwili, w której mógł być znów wniesiony na okręt.

Wszelkie koszty postoju bierze się pod uwagę jedynie za czas trwania powodu, który sprowadził zawinięcie do portu ratunkowego. Jeżeli powód polega na koniecznej naprawie okrętu, biorą się prócz tego w rachubę koszty postoju jedynie do tej chwili, kiedy naprawa mogła być ukończona.

Koszty naprawy okrętu należą do awarji wielkiej o tyle tylko, o ile szkoda, którą należy naprawić, stanowi sama awarję wielką.

5. Gdy chodzi o ochronę okrętu przed nieprzyjacielem i korsarzami.

Uszkodzenia, poniesione przez okręt lub ładunek przy obronie, zużyta przy tem amunicja, oraz w wypadku zranienia lub zabicia osoby, należącej do załogi, koszty leczenia i pogrzebu, tudzież wynagrodzenie, które należy wypłacić, stosownie do §§ 553, 554 ustawy niniejszej oraz §§ 61, 64 ordynacji żeglarskiej stanowią awarję wielką.

6. Jeżeli w razie zatrzymania okrętu przez nieprzyjaciela lub korsarzy, okręt i ładunek będą wykupione.

To, co dano tytułem wykupu, stanowi wraz z kosztami utrzymania i uwolnienia zakładników awarję wielką.

7. Jeżeli wystaranie się o gotówkę potrzebną na pokrycie awarji wielkiej podczas podróży, pociągnie za sobą straty i koszty, lub gdy z powodu rozliczenia się osób zainteresowanych powstaną koszty.

Te szkody i koszty należą również do awarji wielkiej.

Do niej zalicza się szczególnie stratę na towarach, sprzedanych podczas podróży; premję bodmeryjną, jeżeli potrzebne pieniądze otrzymało się przez umowę bodmeryjną, jeśli zaś to nie miało miejsca, premję na ubezpieczenie użytych pieniędzy, koszty ustalenia szkód i wystawienia rachunku, odnoszącego się do awarji wielkiej (plan rozdziału).

Awarja szczególna zachodzi.

§ 707. Za awarję szczególną, a nie wielką będą uznane:

1. Straty i koszty, które — jakkolwiek powstały podczas podróży — jednak podjęte zostały z przyczyny starań o pieniądze, konieczność uzyskania których powstała z powodu awarji szczególnej.
2. Koszty reklamacyjne, nawet wówczas, gdy jednocześnie żąda się wydania okrętu i ładunku z pomyślnym co do obydwóch żądań skutkiem.
3. Uszkodzenie okrętu, jego przynależytości i ładunku wskutek nadmiernego napięcia żagli, nawet wówczas, gdy to miało miejsce celem zapobieżenia utknięciu na mieliźnie lub zabraniu.

Awarja wielka nie zachodzi.

§ 708. W wypadkach awarji wielkiej przy obliczaniu szkody nie bierze się w rachubę uszkodzenia i strat, którym ulegają następujące przedmioty:

1. Towary, umieszczone nie pod pokładem; przepis ten nie stosuje się jednak do podróży nadbrzeżnej, o ile ustawy[1]) zezwalają ładować na pokładzie statku (§ 566);
2. towary, co do których nie wystawiono konosamentu, a ani spis dla komory celnej, ani księga ładunkowa nie dają wskazówek;
3. kosztowności, przedmioty sztuki, pieniądze i papiery wartościowe, które nie zostały podane kierownikowi okrętu w sposób właściwy (§ 607).

Ustalenie szkody.

§ 709. Szkody, należące do awarji wielkiej, którym uległ okręt lub jego przynależytości, winny być ustalone

[1]) W orygin.: „durch die Landesgesetze".

i oszacowane przez biegłych na miejscu naprawy, gdy naprawa dokonywa się podczas podróży lub przed nią, w przeciwnym razie tam, gdzie się podróż kończy. Taksa musi zawierać kosztorys koniecznych kosztów naprawy. Jest ona, gdy naprawa dokonywa się podczas podróży, o tyle obowiązująca przy obliczaniu szkody, o ile koszty wykonania są niższe od kosztorysowych. Jeżeli taksy nie można było ułożyć, obowiązuje suma istotnie użyta na konieczną naprawę.

Jeżeli naprawa dokonywa się nie podczas podróży, oszacowanie jest jedynie miarodajne dla obliczenia szkody.

Wynagrodzenie.

§ 710. Całkowita suma kosztów naprawy, ustalona stosownie do § 709, stanowi wynagrodzenie, które należy uiścić, jeżeli okręt w chwili uszkodzenia nie był jeszcze na morzu rok pełny.

To samo stosuje się do wynagrodzenia za oddzielne części okrętu, szczególnie za powłokę metalową oraz za poszczególne części przynależytości, gdy nie były w użyciu jeszcze przez rok cały.

W innych wypadkach potrąca się jeszcze z całkowitej kwoty, z powodu różnicy między starem a nowem jedną trzecią, a przy łańcuchach kotwicznych — jedną szóstą, wszakże przy kotwicach nic się nie potrąca.

Następnie potrąca się z całkowitej kwoty wartość pozostałych starych przedmiotów, które zostały lub mają być zastąpione przez nowe, albo uzyskana za nie gotówka.

W razie takiego potrącenia i zarazem potrącenia z powodu różnicy między starem a nowem, należy dokonać przedewszystkiem potrącenia tej ostatniej, a następnie z pozostałej kwoty potrącenia pierwszej.

§ 711. Wynagrodzenie za towary porzucone określa się ceną targową, którą posiadają towary tego samego rodzaju i jakości w miejscu przeznaczenia w chwili rozpoczęcia wyładowywania okrętu.

W braku ceny targowej, lub, gdy zachodzą wątpliwości co do niej, lub jej stosowania, szczególnie ze względu na właściwość towarów, cena ustalona zostanie przez biegłych.

Z ceny potrąca się to, co wskutek utraty towarów zaoszczędzono na przewoźnem, cłach i kosztach.

Do towarów porzuconych należą również te, które sprzedano na pokrycie awarji wielkiej (l. 7 § 706).

§ 712. Wynagrodzenie za towary, które uległy uszkodzeniu, należącemu do awarji wielkiej, określa się różnicą między wartością sprzedażną, mającą być ustaloną przez biegłych, którą towary mają w stanie uszkodzonym w miejscu przeznaczenia w chwili rozpoczęcia wyładowania okrętu, a ceną oznaczoną w § 711, po potrąceniu ceł i kosztów, zaoszczędzonych wskutek uszkodzenia.

§ 713. Zmniejszenie się wartości i straty nie należące do awarji wielkiej, powstałe przed, przy lub po wypadku uszkodzenia, należy potrącić przy obliczaniu wynagrodzenia (§§ 711, 712).

§ 714. Jeżeli podróż kończy się dla okrętu i ładunku nie w porcie przeznaczenia, lecz w innem miejscu, wówczas dla ustalenia wynagrodzenia właściwem jest, zamiast miejsca przeznaczenia, to ostatnie miejsce, jeżeli jednak podróż kończy się utratą okrętu, miejscem właściwem będzie to bezpieczne miejsce, dokąd ładunek bezpiecznie przeniesiono.

§ 715. Wynagrodzenie za zmniejszenie się przewoźnego określa się wysokością przewoźnego w umowie oznaczoną, którąby należało zapłacić za towary porzucone, gdyby wraz z okrętem dostały się do miejsca przeznaczenia, a w razie niedopłynięcia okrętu do tego miejsca tam, gdzie podróż się kończy.

Sposób rozłożenia.

§ 716. Ogólna szkoda, stanowiąca awarję wielką, rozkłada się na okręt, ładunek i przewoźne w stosunku wartości okrętu i ładunku, do wysokości przewoźnego.

§ 717. Okręt wraz z przynależnością przyczynia się:

1. wartością, którą ma na końcu podróży przy rozpoczęciu wyładowania;
2. szkodą w okręcie i przynależytościach, która bierze się w rachubę jako awarja wielka.

Z wartości, oznaczonej pod l. 1 ust. 1 należy potrącić istniejącą jeszcze wartość tych napraw i nabytków, które poczynione zostały dopiero po wypadku awarji.

§ 718. Ładunek przyczynia się:

1. towarami, istniejącymi przy końcu podróży w chwili rozpoczęcia wyładowania lub, gdy podróż kończy się utratą statku (§ 714), towarami, które przenie-

siono w miejsce bezpieczne, o ile w obydwóch wypadkach towary te w chwili awarji znajdowały się na okręcie lub lichtudze (l. 2, § 706);

2. towarami porzuconymi (§ 711).

Ustalenie składki.

§ 719. Przy ustalaniu składki bierze się pod uwagę:

1. co do towarów nieuszkodzonych, cenę targową lub cenę ustaloną przez biegłych (§ 711), którą miały przy końcu podróży w chwili i w miejscu wyładowania okrętu lub, gdy podróż zakończoną została utratą okrętu (§ 714), w czasie i w miejscu ocalenia, po potrąceniu przewoźnego, ceł i innych kosztów;
2. co do towarów, które się zepsuły podczas podróży lub uległy uszkodzeniu, nie należącemu do awarji wielkiej, cenę sprzedażną, ustaloną przez biegłych (§ 712), którą towary te mają w stanie uszkodzenia w czasie i w miejscu, o którem mowa pod l. 1, po potrąceniu przewoźnego, ceł i innych kosztów;
3. co do towarów porzuconych, kwotę policzoną za nie w myśl § 711 jako awarja wielka;
4. co do towarów, które uległy uszkodzeniu, należącemu do awarji wielkiej, wartość, ustaloną w myśl l. 2, którą miały w stanie uszkodzenia i różnicę wartości, którą w myśl § 712 policza się za uszkodzenie, jako awarję wielką.

§ 720. Jeżeli towary wyrzucono, mają się one przyczyniać do równoczesnej lub późniejszej awarji wielkiej w razie ocalenia wtedy tylko, gdy ich właściciel żąda wynagrodzenia.

§ 721. Należytości za przewoźne przyczyniają się dwiema trzeciemi:

1. zarobionej kwoty brutto;
2. kwoty, którą się w myśl § 715 policza jako awarję wielką.

Należytości za przewiezienie przyczyniają się kwotą, którąby się postradało w razie utraty okrętu (§ 670), po potrąceniu kosztów, któreby się wtedy zaoszczędziło.

§ 722. Jeżeli na przedmiocie, który ma się przyczyniać, ciąży wierzytelność, opierająca się na późniejszym wypadku nieszczęśliwym, przedmiot ten przyczynia się tylko swą wartością po potrąceniu tej wierzytelności.

Zwolnienia od składki.

§ 723. Do awarji wielkiej nie przyczyniają się:

1. zapasy wojenne i prowianty okrętu;
2. płaca i mienie załogi okrętu;
3. bagaż podróżnych.

Jeżeli rzeczy tego rodzaju porzucono lub poniosły one szkodę, należącą do awarji wielkiej, udziela się za nie, w myśl §§ 711 do 715 wynagrodzenia; za kosztowności, przedmioty sztuki i papiery wartościowe wtedy tylko, gdy należycie kierownikowi okrętu wymienione zostały (§ 607). Przedmioty, za które się należy wynagrodzenie, przyczyniają się wartością, lub różnicą wartości, którą się bierze w rachubę, jako awarję wielką.

Przedmioty, o których mowa w § 708, mają się przyczyniać, o ile zostały ocalone.

Pieniądze bodmeryjne nie przyczyniają się.

§ 724. Gdy po wypadku awarji, a przed rozpoczęciem wyładowania w końcu podróży, przedmiot, mający się przyczyniać, zginie zupełnie (§ 704) lub częściowo, lub zmniejszy się jego wartość, szczególnie, gdy w myśl § 722 obciążony zostanie wierzytelnością, wówczas ma nastąpić odpowiednie podwyższenie składek, mających się uiścić z reszty przedmiotów.

Jeżeli utrata lub zmniejszenie się wartości nastąpiły dopiero po rozpoczęciu wyładowania, wówczas suma, przypadająca na te przedmioty, przepada o tyle dla tych, którym wynagrodzenie przysługuje, o ile ów przedmiot na pokrycie tej sumy już nie wystarcza.

§ 725. Uprawnieni do wynagrodzenia mają co do składek, uiścić się mających z okrętu i frachtu, prawa wierzycieli okrętu. Również przysługuje im, względem towarów, obowiązanych do przyczynienia się, prawo zastawu na poszczególnych towarach co do składki, przez nie uiścić się mającej. Jednakże po wydaniu towaru nie można dochodzić prawa zastawu ze szkodą trzeciego nabywcy, który uzyskał posiadanie w dobrej wierze.

§ 726. Sam wypadek awarji nie stwarza osobistego obowiązku do uiszczenia składki.

Wszakże, jeżeli odbiorca towarów, do przyczynienia się obowiązanych, wiedział przy ich odbiorze, iż składka od nich się należy, odpowiada osobiście za tę składkę, aż do wartości towarów w chwili ich wydania, o ile składka ta

mogłaby być uiszczona z towarów, gdyby towary nie zostały wydane.

§ 727. Ustalenie i podział szkód następuje w miejscu przeznaczenia, a jeżeli go się nie dosięgło, w porcie, gdzie się podróż skończyła.

Plan rozdziału.

§ 728. Kierownik okrętu obowiązany jest zarządzić niezwłocznie sporządzenie planu rozdziału. Jeżeli zaniedba tego obowiązku, odpowiada wobec każdego zainteresowanego.

Jeżeli sporządzenie planu rozdziału nie zostało zarządzone w czasie właściwym, każdy zainteresowany może sporządzenia zażądać i je przynaglać.

Dyspaszer (rozlicznik).

§ 729. Na obszarze, w którym niniejszy kodeks obowiązuje, plan rozdziału sporządzony będzie przez osoby, wyznaczone raz na zawsze, a w ich braku, przez osoby, specjalnie do tego przez sąd wyznaczone (dyspaszerzy).

Każdy zainteresowany obowiązany jest udzielić dyspaszerowi dokumentów, potrzebnych do sporządzenia planu rozdziału, o ile nimi rozporządza, a mianowicie: certepartyj, konosamentów i rachunków towarowych.

Zasady rozliczenia.

§ 730. Co do składek, mających uiścić się z okrętu, należy zainteresowanym co do ładunku ustanowić zabezpieczenie, zanim okręt będzie mógł opuścić port, w którym w myśl § 727 ma nastąpić ustalenie i podział szkód.

§ 731. Kierownikowi okrętu nie wolno wydawać towarów, na których ciążą składki awaryjne przed ich uiszczeniem lub zabezpieczeniem (§ 615), w przeciwnym razie odpowiada osobiście za składki, bez ujmy dla odpowiedzialności, którą za nie ponoszą towary.

Jeżeli przedsiębiorca okrętowy wydał zarządzenie co do sposobu postępowania kierownika okrętu, stosują się przepisy ust. 2, 3 § 512.

Prawo zastawu, które przysługuje mającym prawo do wynagrodzenia na towarach, obowiązanych do przyczyniania się, wykonywa się za nich przez wynajmującego. Dochodzenie prawa zastawu przez wynajmującego dokonywa się według przepisów, odnoszących się do prawa zastawu wynajmującego co do frachtu i wydatków.

§ 732. Jeżeli kierownik okrętu dał w zastaw bodmeryjny ładunek celem dalszej podróży, jednak w celu dokonania wkładu, nie należącego do awarji wielkiej, lub rozporządził częścią ładunku przez sprzedaż lub jego zużycie, wówczas stratę, poniesioną przez jednego z zainteresowanych co do ładunku, a polegającą na zupełnej niemożności otrzymania odszkodowania z okrętu i frachtu lub niemożności otrzymania go w całości (§§ 540, 541, 612), winni ponieść wszyscy zainteresowani podług zasad, odnoszących się do awarji wielkiej.

Przy ustaleniu straty w stosunku do zainteresowanych co do ładunku, obowiązuje wynagrodzenie, wzmiankowane w § 711, we wszelkich wypadkach, szczególnie zaś wtedy, gdy zajdzie wypadek, o którym mowa w ust. 2 § 612. Wartością, która stanowi o wysokości tego wynagrodzenia, towary sprzedane przyczyniają się również w razie wielkiej awarji.

§ 733. Składki i wynagrodzenia, mające się uiścić w wypadkach, o których mowa w §§ 635, 732, zrównane są co do wszystkich stosunków prawnych ze składkami i wynagrodzeniami w wypadku awarji wielkiej.

Tytuł drugi.

Szkody spowodowane zderzeniem okrętów.

Wypadek losowy itp.

§ 734. W razie zderzenia okrętów, spowodowanego wypadkiem losowym lub siłą wyższą, lub, gdy powód jest niewiadomy, nie można żądać wynagrodzenia szkody, zrządzonej przez zderzenie okrętom lub osobom, znajdującym się na nich, lub przedmiotom.

Wina załogi.

§ 735. Jeżeli zderzenie spowodowane zostało z winy załogi jednego z okrętów, przedsiębiorca tego okrętu obowiązany jest szkodę wynagrodzić.

§ 736. Jeżeli zderzenie spowodowane zostało ze wspólnej winy załogi okrętów, przedsiębiorcy tych okrętów obowiązani są do wynagrodzenia szkody, zrządzonej przez zderzenie okrętom lub przedmiotom, które się na nich znajdowały w stosunku do winy, ciążącej na każdej stronie. Jeżeli z okoliczności stosunek taki ustalić się nie da lub na każdej stronie ciąży jednakowa wina, przedsiębiorcy obowiązani są do wynagrodzenia w równej mierze.

Przedsiębiorcy okrętów odpowiadają wobec poszkodowanego łącznie za szkodę zrządzoną przez śmierć, uszkodzenie na ciele i zdrowiu osoby, która się na okręcie znajdowała, jeżeli zderzenie miało miejsce z ich wspólnej winy. W stosunku jednego przedsiębiorcy do drugiego stosuje się również i do takiej szkody przepis ustępu 1-go.

Wina pilota.

§ 737. Jeżeli okręt znajdował się pod kierownictwem pilota urzędowego, przedsiębiorca okrętu nie odpowiada za zderzenie, spowodowane z winy pilota, chyba, iż osoby, należące do załogi, nie wykonały ciążących na nich obowiązków.

§ 738. Przepisy tytułu niniejszego należy odpowiednio stosować, gdy okręt zrządzi przez wykonanie lub zaniechanie pewnego ruchu lub przez nieprzestrzeganie pewnego rozporządzenia szkodę drugiemu okrętowi lub osobom, które się na nim znajdowały, chociażby zderzenie nie nastąpiło.

§ 739. Przepisy niniejszego tytułu mają również zastosowanie, gdy w wypadku uczestniczy okręt, uprawiający żeglugę na wodach śródziemnych.

Pozostają bez zmiany przepisy co do jego odpowiedzialności z umów oraz przepisy, według których osoby, należące do załogi okrętu, obowiązane są odpowiadać za skutki ich przewinienia.

Rozdział ósmy.

Schronienie i niesienie pomocy w wypadku morskim.

Roszczenie o wynagrodzenie.

§ 740. Gdy w razie wypadku morskiego okręt lub znajdujące się na nim rzeczy wzięte zostaną w posiadanie przez osoby trzecie i przeniesione zostaną w miejsce bezpieczne, a załoga pozbawiona zostanie możności rozporządzenia nimi (schronienie), lub, gdy, poza wypadkiem przytoczonym, okręt lub znajdujące się na nim rzeczy wyratowane zostaną z wypadku morskiego z pomocą osób trzecich (niesienie pomocy), wówczas pozostaje roszczenie o wynagrodzenie za schronienie i niesienie pomocy, według przepisów tytułu niniejszego. Tego rodzaju roszczenie powstaje również wówczas, gdy okręt, służący do żeglugi po wodach śródziemnych, zostanie schroniony lub

otrzyma pomoc od okrętu, podlegającego przepisom ustawy niniejszej.

Usługi bezskuteczne.

§ 741. Jeżeli okazane usługi były bezskuteczne, wynagrodzenie za schronienie lub niesienie pomocy nie może być żądane.

Kwota, mająca być zapłaconą, nie może w żadnym razie przekraczać wartości schronionych lub ocalonych przedmiotów.

Pomoc wbrew zakazowi — holownik.

§ 742. Kto udzieli okrętowi pomocy, wbrew wyraźnemu zakazowi kierownika okrętu, nie może żądać wynagrodzenia za schronienie lub niesienie pomocy, chyba, że zakaz był nierozumny.

Również załodze okrętu, znajdującego się w niebezpieczeństwie, nie przysługuje tego rodzaju roszczenie.

Holownik może żądać wynagrodzenia za schronienie lub ocalenie holowanego przez niego okrętu lub jego ładunku jedynie w razie udzielenia usług nadzwyczajnych, które nie mogą być uważane za należące do wykonania umowy holowniczej.

§ 743. Wynagrodzenie za schronienie lub niesienie pomocy może być żądane nawet wtedy, gdy schronienie lub niesienie pomocy miało miejsce między okrętami jednego i tego samego przedsiębiorcy okrętowego.

Wysokość wynagrodzenia.

§ 744. W braku porozumienia się stron, kwota wynagrodzenia za schronienie i niesienie pomocy ma być ustalona według słusznego uznania przy uwzględnieniu okoliczności wypadku.

To samo, z zachowaniem przepisu § 749, stosuje się do wypadku, gdy wynagrodzenie za schronienie lub niesienie pomocy ma być podzielone między kilkoma uczestnikami schronienia lub niesienia pomocy.

Wynagrodzenie za schronienie lub niesienie pomocy ma być ustalone w pieniądzach. Nie może być określone w pewnej części wartości przedmiotów schronionych lub ocalonych, wyjąwszy, gdy strony jednogłośnie o to wnoszą.

§ 745. Przy określeniu wysokości wynagrodzenia za schronienie i niesienie pomocy należy szczególnie wziąć pod uwagę:

osiągnięty skutek, wysiłki i zasługi osób, które czynne były, niebezpieczeństwo, które groziło schronionemu lub ocalonemu okrętowi i znajdującym się na nim osobom i rzeczom, niebezpieczeństwo, na które uczestnicy akcji schronienia i niesienia pomocy narażali siebie i swe okręty, zużyty czas, powstałe koszty i szkody, niebezpieczeństwo odpowiedzialności lub innych uszczerbków, na które narażali się uczestnicy akcji schronienia lub niesienia pomocy, wartość materjałów, przez nich niebezpieczeństwu poddanych, oraz w razie potrzeby przeznaczenie okrętu, który schronił lub niósł pomoc. Wartość schronionych lub uratowanych przedmiotów wraz z pozostałem przewoźnem i należnością za przewiezienie bierze się pod uwagę na drugiem miejscu.

Do podziału, przewidzianego w ust. 2 § 744, przepisy te mają odpowiednie zastosowanie.

§ 746. W wynagrodzeniu za schronienie i niesienie pomocy nie zawierają się koszty i pobory władz, cło, należące się od schronionych lub ocalonych przedmiotów oraz inne pobory tudzież koszty zachowania, utrzymania, oszacowania i zbycia tych przedmiotów.

Umowa nieważna.

§ 747. Umowa co do schronienia i niesienia pomocy może być przez sąd na wniosek strony zmieniona i uznana za nieważną, skoro umowa zawarta była podczas i pod wpływem niebezpieczeństwa, a zastrzeżone warunki były niesłuszne. To samo stosuje się, gdy jedna ze stron skłoniona została do zawarcia umowy przez podstępne zwiedzenie lub gdy wynagrodzenie za schronienie i niesienie pomocy jest zgoła niewspółmierne w jednym lub drugim kierunku z usługami, które wyświadczone były.

Wynagrodzenie zmniejszone.

§ 748. Wynagrodzenie za schronienie i niesienie pomocy może być zmniejszone lub zupełnie odmówione, gdy ci, którzy schronili lub nieśli pomoc, sami spowodowali konieczność schronienia lub niesienia pomocy lub stali się winnymi kradzieży, utajenia lub innego karygodnego czynu.

Podział wynagrodzenia — plan podziału.

§ 749. Gdy okręt lub ładunek został w całości lub częściowo schroniony, lub ocalony przez inny okręt, wy-

nagrodzenie za schronienie i pomoc zostanie podzielone między przedsiębiorcą żeglugi, kierownikiem okrętowym i pozostałą załogą tego drugiego okrętu w ten sposób, iż wprzód wynagrodzone zostaną przedsiębiorcy okrętowemu szkody w okręcie i nadwyżka kosztów zajęć, spowodowanych akcją schronienia i ratowania, i że z reszty przedsiębiorca żeglugi na okręcie parowym otrzymuje dwie trzecie, na okręcie żaglowym połowę, kierownik okrętu i pozostała załoga okrętu parowego po jednej szóstej, a okrętu żaglowego po jednej czwartej.

Kwota, przypadająca załodze okrętu, z wyjątkiem kierownika okrętu, będzie podzielona między wszystkich jej członków ze szczególnem uwzględnieniem świadczeń rzeczowych i osobistych każdego z nich. Podziału dokonywa kierownik okrętu w planie podziału, w którym ustanowioną być winna część, przypadająca na rzecz każdego uczestnika i który ma być przed końcem podróży podany do wiadomości załogi.

Na plan podziału można wnieść sprzeciw do tego urzędu morskiego, który pierwszy po ogłoszeniu planu dosiągnięty zostanie. Urząd morski po wysłuchaniu uczestników wyda orzeczenie ostateczne, z wyłączeniem drogi prawnej, co do sprzeciwu i ewentualnie co do innego podziału. Urząd morski winien możliwie najrychlej wydać przedsiębiorcy żeglugi uwierzytelniony odpis orzeczenia.

Umowy, sprzeczne z przepisami ust. 1, 2, są nieważne.

Przepisy niniejsze nie stosują się do schronienia lub ocalenia przez parowe okręty ratunkowe lub holownicze.

§ 750. Kto przy wypadku, który był powodem schronienia lub niesienia pomocy, podjął się ocalenia życia ludzkiego, może sobie rościć pretensję do słusznego udziału w wynagrodzeniu, przysługującem osobom, które ocaliły okręt lub znajdujące się na nim rzeczy. Osoby ocalone nie mają uiszczać wynagrodzenia za schronienie lub ocalenie.

Prawo zastawu.

§ 751. Wierzycielowi przysługuje co do kosztów schronienia i niesienia pomocy a w szczególności co do wynagrodzenia za schronienie i pomoc prawo zastawu na przedmiotach schronionych lub ocalonych, a na przedmiotach schronionych także prawo zatrzymania aż do dania zabezpieczenia.

Przy dochodzeniu prawa zastawu stosują się odpowiednio przepisy § 696.

Wydanie towaru.

§ 752. Przed zaspokojeniem lub zabezpieczeniem właściciela kierownikowi okrętu nie wolno wydawać towarów ani całkowicie, ani częściowo, w przeciwnym razie odpowiadać będzie wobec wierzyciela osobiście o tyle, o ile ten ostatni mógłby być zaspokojony z wydanych towarów w chwili ich wydania.

Jeżeli przedsiębiorca okrętowy wydał zarządzenie co do sposobu postępowania kierownika okrętu, stosują się przepisy ust. 2 i 3 § 512.

§ 753. Schronienie lub ocalenie samo przez się nie stwarza osobistego obowiązku uiszczenia kosztów schronienia i niesienia pomocy.

Jednak odbiorca towarów, który podczas odbioru towarów wie, iż co do nich należą się koszty schronienia i niesienia pomocy, odpowiada za te koszty osobiście o tyle, o ile koszty te, w razie niewydania towarów, mogły być z nich pokryte.

Jeżeli wraz z wydanemi towarami, schronione lub ocalone zostały inne przedmioty, wówczas osobista odpowiedzialność odbiorcy nie przekracza kwoty, która przypada na wydane towary w razie rozłożenia kosztów na wszystkie towary.

Rozdział dziewiąty.

Wierzyciele okrętu.

§ 754. Prawa wierzyciela okrętu uzyskuje się przez następujące wierzytelności:

1. Koszty strzeżenia i zachowania okrętu i jego przynależytości, nie należące do kosztów egzekucyjnych, od chwili wprowadzenia okrętu do ostatniego portu, w razie sprzedaży okrętu w drodze egzekucji;
2. publiczne daniny okrętowe, żeglarskie i portowe, w szczególności opłaty beczkowe, świetlane, kwarantannowe i portowe;
3. wierzytelności załogi okrętu, powstające z umów służbowych i najemniczych;
4. należytości pilotów oraz koszty schronienia, niesienia pomocy, wykupu i reklamacyjne;

5. składki, któremi okręt się przykłada do wielkiej awarji;
6. wierzytelności wierzycieli bodmeryjnych, którym okręt oddano w zastaw, oraz wierzytelności z wszelkich innych umów kredytowych, które zawarł kierownik okrętu jako taki, w nagłej potrzebie (§ 528, 541) podczas postoju okrętu poza portem ojczystym nawet wtedy, gdy kierownik okrętu jest współwłaścicielem, lub jedynym właścicielem okrętu; z wierzytelnościami z tytułu takich interesów kredytowych zrównane są wierzytelności z tytułu dostaw lub świadczeń, które poczyniono w wypadkach nagłych dla zachowania okrętu lub wykonania podróży bez udzielenia kredytu kierownikowi okrętu, jako takiemu, podczas postoju okrętu poza portem ojczystym, o ile te dostawy i świadczenia niezbędne były do uczynienia zadość potrzebie;
7. wierzytelności z powodu nieodstawienia lub uszkodzenia towarów ładowanych i bagażu podróżnego, o którym mowa w ust. 2 § 673;
8. wierzytelności, nie podpadające pod żadną z poprzednich liczb, wypływające z czynności prawnych, które kierownik okrętu zawarł jako taki z mocy ustawowego uprawnienia, a nie na zasadzie pełnomocnictwa szczególnego (l. 1 ust. 1 § 486) oraz nie podpadające pod żadną z poprzednich liczb wierzytelności z tytułu niewykonania lub niezupełnego lub też wadliwego wykonania umowy przez przedsiębiorcę żeglugi, o ile wykonanie umowy należało do służbowych obowiązków kierownika okrętu (l. 2 ust. 1 § 486);
9. wierzytelności, powstałe z zawinienia osoby, należącej do załogi okrętu (§ 485 i l. 3 ust. 1 § 486), nawet, gdy osoba ta jest zarazem współwłaścicielem lub wyłącznym właścicielem okrętu;
10. wierzytelności, przysługujące przeciwko przedsiębiorcy okrętowemu zrzeszeniu zawodowemu, podług przepisów o ubezpieczeniu od nieszczęśliwych wypadków, lub instytucji ubezpieczenia, podług przepisów o ubezpieczeniu inwalidów.

Prawo zastawu.

§ 755. Wierzycielom okrętu, którym okręt nie został oddany w zastaw bodmeryjny, przysługuje ustawowe prawo zastawu na okręcie i jego przynależytościach.

Prawo zastawu dochodzić można przeciwko każdemu trzeciemu posiadaczowi okrętu.

§ 756. Ustawowe prawo zastawu każdego z tych wierzycieli okrętu rozciąga się prócz tego na przewoźne brutto za tę podróż, z której wierzytelność jego powstała.

§ 757. Za podróż w znaczeniu rozdziału niniejszego uważa się tę, na którą okręt na nowo wyprawiony został, albo którą rozpoczęto bądź na zasadzie nowej umowy przewozowej, bądź po całkowitem wyładowaniu ładunku.

§ 758. Wierzycielom okrętu, wymienionym pod l. 3 § 754, przysługuje jednocześnie co do wierzytelności, powstałych z późniejszej podróży, ustawowe prawo zastawu na przewoźnem z podróży poprzednich, o ile te różne podróże podpadają pod jedne i te same umowy służbowe lub najemnicze.

§ 759. Do prawa zastawu, przysługującego wierzycielowi bodmeryjnemu, w myśl § 679, stosują się te same przepisy, które obowiązują względem ustawowego prawa zastawu innych wierzycieli okrętu.

Jednak o zakresie prawa zastawu wierzyciela bodmeryjnego stanowi osnowa umowy bodmeryjnej (§ 680).

§ 760. Prawo zastawu, przysługujące wierzycielowi okrętu, obowiązuje w równej mierze względem kapitału, odsetek, premji bodmeryjnej i kosztów.

Zaspokojenie wierzyciela.

§ 761. Zaspokojenie wierzyciela okrętu z okrętu i frachtu następuje według obowiązujących przepisów o egzekucji przymusowej.

Skargę można wytoczyć zarówno przeciwko przedsiębiorcy okrętowemu, jak i przeciw kierownikowi okrętu, przeciw temu ostatniemu również podczas znajdowania się okrętu w porcie ojczystym (§ 480); wyrok, zapadły przeciwko kierownikowi okrętu, jest skuteczny również przeciwko przedsiębiorcy okrętowemu.

§ 762. Na prawa wierzyciela okrętu nie ma żadnego wpływu to, iż przedsiębiorca żeglugi stanie się zarazem osobiście odpowiedzialnym za tę wierzytelność przy jej powstaniu lub później.

Przepis ten stosuje się szczególnie do wierzytelności załogi okrętu z tytułu umów służbowych lub najemniczych.

§ 763. Jeżeli okręt należy do spółki okrętowej, odpowiadają wobec wierzycieli okrętu okręt i fracht, tak, jakby okręt należał tylko do jednego przedsiębiorcy okrętowego.

Zgaśnięcie prawa zastawu.

§ 764. Prawo zastawu, przysługujące wierzycielom na okręcie, wygasa, prócz wypadku przymusowego przetargu okrętu wewnątrz kraju, również w razie sprzedaży okrętu w wypadkach koniecznej potrzeby przez kierownika okrętu, działającego na podstawie ustawowych uprawnień (§ 530); w miejsce okrętu wstępuje dla wierzycieli okrętu cena kupna, dopóki nabywca jej nie uiścił, lub dopóki znajduje się ona w rękach kierownika okrętu.

Przepisy niniejsze stosują się również do innych praw zastawu na okręcie.

Wykluczenie prawa zastawu.

§ 765. Jeżeli poza wypadkami, w § 764 oznaczonemi, okręt zostanie zbyty, nabywca ma prawo żądać w drodze postępowania wywoławczego, wykluczenia nieznanych wierzycieli okrętu z ich prawami zastawu.

Kolejność wierzytelności.

§ 766. Co do okrętu, koszty jego strzeżenia i przechowania od chwili wprowadzenia okrętu do ostatniego portu (l. 1 § 754) mają pierwszeństwo przed wszelkiemi innemi wierzytelnościami wierzycieli okrętu.

§ 767. Z wierzytelności, wskazanych pod l. 2 do 9 § 754, mają wierzytelności, dotyczące ostatniej podróży (§ 757), do których należą również wierzytelności, powstałe po ukończeniu ostatniej podróży, pierwszeństwo przed wierzytelnościami, które odnoszą się do podróży poprzednich.

Wierzycielom okrętu, o których mowa pod l. 3 § 754, przysługuje jednak z tytułu wierzytelności, odnoszących się do poprzednich podróży, równe prawo pierwszeństwa z wierzytelnościami, odnoszącemi się do późniejszej podróży, o ile te różne podróże podpadają pod te same umowy służbowe i najemnicze.

Jeżeli podróż bodmeryjna obejmuje kilka podróży w myśl § 757, wierzyciel bodmeryjny musi ustąpić przed tymi wierzycielami okrętu, których wierzytelności doty-

czą późniejszych podróży, rozpoczętych po ukończeniu pierwszej z tych podróży.

§ 768. Wierzytelności, odnoszące się do jednej i tej samej podróży, mają być uiszczone w porządku następującym:

1. publiczne daniny od okrętu oraz daniny żeglarskie i portowe (l. 2 § 754);
2. wierzytelności załogi okrętowej, wynikające z umów służbowych i najemniczych (l. 3 § 754);
3. opłaty pilotowe oraz koszty schronienia, niesienia pomocy, wykupu i reklamacyjne (l. 4 § 754), składki, któremi okręt się przykłada do wielkiej awarji (l. 5 § 754), wierzytelności, wynikłe z umów bodmeryjnych i innych umów kredytowych, zawartych przez kierownika okrętu w wypadkach nagłej potrzeby, oraz te, które narówni z niemi poczytane być mają (l. 6 § 754);
4. wierzytelności z powodu nieodstawienia lub uszkodzenia towarów ładunkowych i bagażu podróżnego (l. 7 § 754);
5. wierzytelności, wskazane pod l. 8, 9 § 754.

§ 769. Z pomiędzy wierzytelności, wymienionych pod l. 1, 2, 4, 5 § 768, mają wierzytelności, wymienione tamże pod temi samemi liczbami, równe prawa.

Natomiast z pomiędzy wierzytelności, wymienionych pod l. 3 § 768, wierzytelność później powstała, ma pierwszeństwo przed powstałą wcześniej; wierzytelności powstałe jednocześnie, mają te same prawa.

Jeżeli kierownik okrętu zawarł z powodu tego samego wypadku nagłej potrzeby różne czynności (l. 6 § 754), uważa się wierzytelności, stąd wynikające, za powstałe jednocześnie.

Wierzytelności z tytułu umów kredytowych, szczególnie z umów bodmeryjnych, zawartych przez kierownika okrętu celem uiszczenia wierzytelności poprzednich, podpadających pod l. 3 § 763, oraz wierzytelności z umów, zawartych przez niego celem przedłużenia czasu płatności, przyznania lub wznowienia takich poprzednich wierzytelności, mają również wtedy, gdy umowa kredytowa lub inna umowa była koniecznie potrzebna dla odbycia dalszej podróży, tylko to prawo pierwszeństwa, które przysługiwało tej dawniejszej wierzytelności.

§ 770. Wierzytelności, określone pod l. 10 § 754, ustępują pierwszeństwa wszelkim innym wierzytelnościom wierzycieli okrętu, bez względu na czas powstania.

Prawo zastawu do przewoźnego.

§ 771. Prawo zastawu, przysługujące wierzycielom okrętu do przewoźnego (§ 756), jest skuteczne dopóty, dopóki przewoźne nie zostało jeszcze uiszczone, lub pieniądze za przewoźne znajdują się w rękach kierownika okrętu.

Do tego prawa zastawu stosują się również przepisy §§ 766 do 770 o stopniu pierwszeństwa.

W razie przelewu przewoźnego, prawa zastawu wierzycieli okrętu można również dochodzić przeciwko nowemu wierzycielowi, dopóki przewoźne nie zostało jeszcze uiszczone lub pieniądze za przewóz znajdują się w rękach kierownika okrętu.

O ile przedsiębiorca okrętowy pobierze cenę przewozową, odpowiada wobec wierzycieli okrętu, którzy przez to tracą prawo zastawu całkowicie lub częściowo, osobiście i to wobec każdego w wysokości tej sumy, która przypada na niego z podziału pobranej sumy według ustawowego porządku pierwszeństwa.

Taka sama odpowiedzialność osobista przedsiębiorcy okrętowego ma miejsce co do przewoźnego, jakie jest przyjęte zwyczajowo w czasie i miejscu wyładowania, a jakie należy się za towary władowane na rachunek przedsiębiorcy okrętowego.

§ 772. Jeżeli przedsiębiorca okrętowy użyje przewoźne na zaspokojenie jednego lub kilku wierzycieli, którym przysługuje prawo zastawu na przewoźnem, wówczas wobec wierzycieli, którym należałoby się pierwszeństwo, odpowiada o tyle tylko, o ile ich skrzywdził świadomie.

§ 773. O ile przedsiębiorca okrętowy w wypadkach w §§ 764, 765 pobierze pieniądze, uzyskane ze sprzedaży, odpowiada wobec wierzycieli okrętu, których prawa zastawu upadły wskutek przetargu przymusowego, sprzedaży lub postępowania wywoławczego osobiście tak, jak wobec wierzycieli jakiej podróży w razie pobrania przewoźnego (§§ 771, 772).

Odpowiedzialność w razie nowej podróży.

§ 774. Jeżeli przedsiębiorca okrętowy, powziąwszy wiadomość o wierzytelności wierzyciela okrętu, za którą odpowiada tylko z okrętu i frachtu, wysyła okręt na morze w nową podróż (§ 757), chociażby interes wierzyciela okrętu tego nie wymagał, staje się odpowiedzialny zarazem osobiście za tę wierzytelność w wysokości tej sumy, którąby na rzecz tego wierzyciela przypadła, gdyby się wartość, posiadaną przez okręt przy rozpoczęciu tej podróży, podzieliło pomiędzy wierzycieli okrętu na zasadzie ustawowego stopnia pierwszeństwa.

Domniemywa się, iż wierzyciel zostałby z tego podziału całkowicie zaspokojony.

Przepis ten nie narusza osobistego obowiązku przedsiębiorcy okrętowego, powstałego z pobrania przewoźnego, służącego na pokrycie wierzycieli (§ 771).

Wynagrodzenie i odszkodowanie.

§ 775. Wynagrodzenie za porzucenie lub uszkodzenie w wypadkach wielkiej awarji, wstępuje względem wierzycieli okrętu w miejsce tego, za co owo wynagrodzenie przeznaczono.

To samo stosuje się co do odszkodowania, należącego się przedsiębiorcy okrętowemu od winnego szkody, spowodowanej czynem bezprawnym, w wypadku utraty lub uszkodzenia okrętu, albo też z powodu przepadku przewoźnego, w razie utraty lub uszkodzenia towaru.

Jeżeli przedsiębiorca okrętowy pobrał wynagrodzenie lub odszkodowanie, odpowiada wobec wierzycieli okrętu z otrzymanej sumy osobiście, tak, jak wobec wierzycieli podróży w razie pobrania przewoźnego (§ 771, 772).

Kolejność praw zastawu.

§ 776. W razie zbiegu wierzycieli okrętu, dochodzących swego prawa zastawu z innymi wierzycielami zastawnymi, lub z jakimikolwiek innymi wierzycielami, wierzyciele okrętu mają pierwszeństwo.

§ 777. Z praw zastawu, które ciążą na towarach na rzecz przewoźnego, pieniędzy bodmeryjnych, kwot, należących się w razie wielkiej awarji, oraz na rzecz kosztów schronienia i niesienia pomocy (§§ 623, 679, 751), prawo zastawu na rzecz przewoźnego ustępuje pierwszeń-

stwa wszelkim innym prawom; z pośród tych innych ma prawo później powstałe pierwszeństwo przed powstałemi wpierw; powstałe jednocześnie mają prawa równe. Wierzytelności z czynności, zawartych przez kierownika okrętu z powodu wypadku nagłej potrzeby, uważają się za powstałe jednocześnie.

W wypadkach awarji wielkiej, utraty lub uszkodzenia z powodu czynów przeciwnych prawu, stosują się przepisy § 775, a w razie sprzedaży, dokonanej w myśl ust. 3 § 535 przez kierownika okrętu celem uniknięcia lub zmniejszenia straty, stosują się przepisy § 764, a gdy ten, na czyją rzecz nastąpiła sprzedaż, podnosi cenę sprzedażną, stosuje się także przepis § 773.

Rozdział dziesiąty.

Ubezpieczenie od wypadków żeglugi morskiej.

Tytuł pierwszy.

Przepisy ogólne.

Przedmiot ubezpieczenia.

§ 778. Każdy interes, dający się oszacować na pieniądze, który ma ktoś w tem, by okręt lub ładunek uniknął niebezpieczeństwa morskiego, może być przedmiotem ubezpieczenia morskiego.

§ 779. Mogą być w szczególności ubezpieczone:

okręt;
fracht;
należytości za przewiezienie;
towary;
pieniądze bodmeryjne;
pieniądze awaryjne;
inne wierzytelności, dla których pokrycia służy okręt, fracht, należytości za przewiezienie lub towary;
zysk, oczekiwany przed przybyciem towarów do miejsca przeznaczenia (zysk przypuszczalny);
prowizja, którą ma się zarobić;
ryzyko, które przejmuje ubezpieczający (reasekuracja).

W jednem z tych ubezpieczeń drugie się nie zawiera.

§ 780. Wierzytelności, przypadające kierownikowi okrętu i załodze z tytułu najmu usług, nie mogą być ubezpieczone.

Na czyj rachunek.

§ 781. Ubezpieczyciel może poddać pod ubezpieczenie bądź własny interes (ubezpieczenie na własny rachunek), bądź interes osoby trzeciej (ubezpieczenie na cudzy rachunek); w tym ostatnim wypadku z wymienieniem lub bez wymienienia osoby ubezpieczonej.

Można też w umowie nie zaznaczać wyraźnie, czy ubezpieczenie zawiera się na własny, czy też na cudzy rachunek (na rachunek tego, „kogo to dotyczy"). Jeżeli się okaże, iż ubezpieczenie na rachunek tego, „kogo to dotyczy", zawarte zostało na cudzy rachunek, mają zastosowanie przepisy o ubezpieczeniu na cudzy rachunek.

Ubezpieczenie uważa się za zawarte na własny rachunek ubezpieczyciela, jeżeli z umowy nie wynika, iż ubezpieczenie nastąpiło na rachunek cudzy, lub na rachunek tego, „kogo to dotyczy".

§ 782.[1])

Ubezp. przez pełnomocnika.

§ 783. Jeżeli ubezpieczenie zawarte zostało przez pełnomocnika, prowadzącego sprawę bez polecenia lub przez innego zastępcę ubezpieczonego w jego imieniu, wówczas w znaczeniu niniejszej ustawy ani zastępca nie jest ubezpieczycielem, ani samo ubezpieczenie nie jest ubezpieczeniem na cudzy rachunek.

W razie wątpliwości przyjmuje się, iż nawet ubezpieczenie, obejmujące interes oznaczonej osoby trzeciej, jest ubezpieczeniem na cudzy rachunek.

Polica.

§ 784. Ubezpieczający winien na żądanie ubezpieczyciela wręczyć mu dokument przez siebie podpisany (policę), dotyczący umowy ubezpieczenia.

Umowa ubezp., warunki.

§ 785. Na moc obowiązującą umowy ubezpieczenia nie ma żadnego wpływu, iż w chwili jego zawarcia możność powstania szkody, która ma być wynagrodzoną, już nie istniała, lub ta szkoda już nastała.

Gdy jednak o tym stanie sprawy wiedziały obie strony, umowa, jako umowa ubezpieczenia, jest nieważna.

Jeżeli tylko ubezpieczający wiedział, iż nie istniała już możność nastąpienia szkody, wynagrodzić się mającej,

[1]) Uchylony ustawą z 30. 5. 08.

lub jeżeli tylko ubezpieczyciel wiedział, że szkoda wynagrodzić się mająca, już nastała, wówczas umowa nie wiąże strony drugiej, nie powiadomionej o stanie sprawy. W drugim wypadku ubezpieczony może żądać całkowitej premji, chociażby się powoływał na brak obowiązującej umowy.

W razie zawarcia umowy na rzecz ubezpieczyciela za pośrednictwem zastępcy, stosuje się przepis ust. 2 § 806, w razie ubezpieczenia na cudzy rachunek — przepis § 807, a w razie ubezpieczenia kilku przedmiotów lub jakiego zbioru przedmiotów — przepis § 810.

Suma ubezpieczenia.

§ 786. Pełna wartość przedmiotu ubezpieczonego jest wartością ubezpieczenia.

Suma ubezpieczenia nie może przenosić wartości ubezpieczenia. O ile suma ubezpieczenia przenosi wartość ubezpieczenia (ubezpieczenie ponad wartość), ubezpieczenie nie ma skutków prawnych.

Ubezpieczenie wielokrotne.

§ 787. Jeżeli przedmiot ubezpieczono od jednego i tego samego niebezpieczeństwa u kilku ubezpieczających, a sumy ubezpieczenia razem wzięte przenoszą wartość ubezpieczenia (ubezpieczenie podwójne), wówczas ubezpieczający odpowiadają jako dłużnicy łączni w ten sposób, iż wobec ubezpieczonego każdy z ubezpieczających odpowiada za tę sumę, która na niego przypada do zapłacenia zgodnie z umową; ubezpieczony zaś może żądać jedynie tylko tyle, ile wynosi szkoda.

Ubezpieczający we wzajemnych stosunkach zobowiązani są do udziałów tej wysokości, która od nich przypada do zapłacenia ubezpieczonemu, zgodnie z umową. Jeżeli do którego z ubezpieczeń ma zastosowanie prawo zagraniczne, może ubezpieczający, który podlega prawu zagranicznemu, żądać od innych ubezpieczających wyrównania wtedy tylko, gdy on sam, stosownie do prawa, któremu podlega, obowiązany jest do wyrównania.

Jeżeli ubezpieczyciel poddał się ubezpieczeniu podwójnemu z zamiarem przysporzenia sobie przez to nieprawnej korzyści majątkowej, wówczas każda z tym zamiarem zawarta umowa jest nieważna; ubezpieczający może żądać całej premji, o ile przy zawieraniu umowy nie wiedział o nieważności.

§ 788. Jeżeli ubezpieczyciel zawarł umowę, na zasadzie której powstało ubezpieczenie podwójne, bez wiedzy o drugiem ubezpieczeniu, wówczas może żądać od każdego ubezpieczającego, by suma ubezpieczenia, przy stosunkowem zmniejszeniu premji, zniżona była do kwoty udziału, który ubezpieczający, w stosunku do innych ubezpieczających, ma ponosić.

Zniżenie sumy ubezpieczenia i premji ma moc od początku ubezpieczenia. Jeżeli niebezpieczeństwo poczęło już biec dla jednego z ubezpieczających przed zawarciem umowy z innym ubezpieczającym, wówczas zniżenie zaczyna obowiązywać pierwszego ubezpieczającego dopiero od chwili zażądania go.

Ubezpieczający może żądać stosownej należytości restornowej.

Prawo domagania się zniżenia wygasa, gdy ubezpieczyciel nie rozpocznie dochodzenia go natychmiast po dowiedzeniu się o podwójnem ubezpieczeniu.

§ 789. Kto ubezpieczył pewien interes od jednego i tego samego niebezpieczeństwa, winien niezwłocznie zawiadomić każdego ubezpieczającego o drugiem ubezpieczeniu.

§§ 790, 791.[1])

Odpowiedzialność częściowa.

§ 792. Jeżeli suma ubezpieczenia nie dosięga wartości ubezpieczenia, ubezpieczający odpowiada w razie częściowej szkody za jej wysokość tylko w stosunku sumy ubezpieczenia do wartości ubezpieczenia.

Taksa — polica taksowa.

§ 793. Jeżeli układem stron wartość ubezpieczenia ustanowiona została na określoną sumę (taksa — polica taksowa), taksa ta jest dla stron miarodajna co do wartości ubezpieczenia.

Ubezpieczający może jednak żądać obniżenia taksy, gdy jest istotnie wygórowaną; jeżeli otaksowano zysk przypuszczalny, ubezpieczający może żądać zniżenia taksy, gdy ta przenosi zysk, którego podług kupieckiego obliczenia można było się spodziewać w czasie zawarcia umowy.

---

[1]) §§ 790, 791 uchylone ustawą z 30. 5. 08.

Policę ze wzmianką „taksowana tymczasowo" stawia się, dopóki taksa nie została zamieniona na stałą, narówni z policą nietaksowaną (policą otwartą).

W razie ubezpieczenia frachtu taksa jest tylko wtedy miarodajną dla szkody, którą ubezpieczający winien wynagrodzić, jeżeli to szczególnie zastrzeżono.

§ 794. Gdy w umowie objęto kilka przedmiotów lub pewien ogół przedmiotów jedną sumą ubezpieczenia, lecz ułożono się o oddzielne taksy co do poszczególnych przedmiotów, wtedy uważa się przedmioty, oddzielnie taksowane, za oddzielnie ubezpieczone.

Wartość ubezpieczenia okrętu.

§ 795. Za wartość ubezpieczenia okrętu uważa się, jeżeli strony nie ułożyły się o inną zasadę szacowania, wartość, jaką posiada okręt w chwili rozpoczęcia się ryzyka dla ubezpieczającego.

Przepis ten ma zastosowanie również wtedy, gdy wartość ubezpieczenia okrętu otaksowana została.

Koszty zaopatrzenia, ubezpieczenia, płace.

§ 796. Koszty zaopatrzenia okrętu, płaca i koszty ubezpieczenia mogą być ubezpieczone wraz z okrętem bądź przez ubezpieczenie frachtu brutto, bądź też oddzielnie. Za ubezpieczone wraz z okrętem poczytują się wtedy tylko, gdy o to ułożono się szczególnie.

Ubezpieczenie frachtu.

§ 797. Fracht może być ubezpieczony aż do sumy, którą wynosi fracht brutto.

Za wartość ubezpieczenia frachtu uważa się sumę, ugodzonego w umowach przewozowych przewoźnego, jeżeli zaś określonego przewoźnego nie ugodzono, lub jeżeli towary wysłano na rachunek przedsiębiorcy okrętowego, przewoźne, jakie jest w zwyczaju (§ 619).

§ 798. Jeżeli przy ubezpieczeniu frachtu nie ustalono, czy ma on być ubezpieczony w całości czy też w części, uważa się cały fracht za ubezpieczony.

Jeżeli nie ustalono, czy ma być ubezpieczony fracht brutto, czy też netto, uważa się za ubezpieczony fracht brutto.

Jeżeli ubezpieczono pod jedną sumą ubezpieczenia fracht podróży tam i z powrotem bez zastrzeżenia, która

część tej sumy przypaść ma na fracht podróży w jedną stronę, a która na fracht podróży powrotnej, wówczas liczy się połowę na fracht podróży w jedną stronę, a połowę na fracht podróży powrotnej.

Wartość ub. towarów.

§ 799. Za wartość ubezpieczenia towarów uważa się w braku ułożenia się przez strony o inną zasadę oszacowania, wartość jaką towary mają w miejscu i w czasie ładowania, z doliczeniem wszelkich kosztów aż do chwili załadowania na okręt, włączając w to koszty ubezpieczenia.

Przewoźne oraz koszty, powstałe podczas podróży, i w miejscu przeznaczenia, będą wliczone wtedy tylko, gdy tak się ułożono.

Przepisy niniejsze stosują się również wtedy, gdy wartość ubezpieczenia towarów otaksowana została.

§ 800. Jeżeli koszty zaopatrzenia okrętu lub płaca załogi ubezpieczone zostały bądź oddzielnie, bądź przez ubezpieczenie frachtu brutto, lub jeżeli przy ubezpieczeniu towarów ubezpieczone zostały fracht lub koszty podczas podróży i w miejscu przeznaczenia, ubezpieczający nie wynagradza tej części kosztów, płacy lub frachtu, która zaoszczędzona została z powodu jakiegokolwiek wypadku.

Zysk przypuszczalny, prowizja.

§ 801. Przy ubezpieczeniu towarów należy uważać zysk przypuszczalny lub prowizję nawet, gdy wartość ubezpieczenia towarów otaksowana została, za objęte ubezpieczeniem, o ile to w umowie postanowiono.

Gdy w razie włączenia w ubezpieczenie zysku przypuszczalnego otaksowano wartość ubezpieczenia, a nie ustalono, która część taksy odnosi się do zysku przypuszczalnego, uważa się, iż dziesięć odsetków taksy przypada na zysk przypuszczalny. Gdy w razie włączenia w ubezpieczenie zysku przypuszczalnego nie otaksowano wartości ubezpieczenia, uważa się za ubezpieczone jako zysk przypuszczalny dziesięć odsetków wartości ubezpieczenia towarów (§ 709).

Przepisy ustępu drugiego stosują się również w wypadku włączenia w ubezpieczenie prowizji z tą zmianą, iż w miejsce dziesięciu odsetków wstępują dwa.

§ 802. Jeżeli zysk przypuszczalny i prowizja ubezpieczone zostały oddzielnie, a wartość ubezpieczenia nie

została otaksowana, wówczas w razie wątpliwości przyjmuje się, iż suma ubezpieczenia uchodzić ma zarazem za taksę wartości ubezpieczenia.

Dług i premja bodmeryjna.

§ 803. Dług bodmeryjny można ubezpieczyć na rzecz wierzyciela bodmeryjnego wraz z premją bodmeryjną.

Jeżeli w razie ubezpieczenia długu bodmeryjnego nie wskazano, które przedmioty dano w zastaw bodmeryjny, przyjmuje się, iż pieniądze bodmeryjne ubezpieczone zostały na okręcie, frachcie i ładunku. Na to może się powoływać tylko ubezpieczający, jeżeli istotnie nie wszystkie te przedmioty zostały dane w zastaw bodmeryjny.

Przelanie praw.

§ 804. Jeżeli ubezpieczający spełnił swoje obowiązki, wstępuje, o ile wynagrodził szkodę, której wynagrodzenia ubezpieczyciel był uprawniony żądać od trzeciego, w prawa ubezpieczonego względem trzeciego, co jednak nie narusza przepisów ust. 2 § 775 i ust. 2 § 777.

Ubezpieczony obowiązany jest, na żądanie ubezpieczyciela, na jego koszt wydać mu publicznie uwierzytelniony dokument uznania co do wejścia w prawa względem trzeciego.

Ubezpieczyciel odpowiada za każdy czyn, przez który prawom tym uwłacza.

§ 805. Jeżeli ubezpieczona została wierzytelność, na której pokrycie służy rzecz, wystawiona na niebezpieczeństwo morza, ubezpieczony w razie nastąpienia szkody obowiązany jest przelać na ubezpieczającego, po spełnieniu przezeń swych obowiązków, prawa swoje do dłużnika, o ile ubezpieczający szkodę mu wynagrodzi.

Ubezpieczony nie jest obowiązany dochodzić przysługujących mu praw przeciwko dłużnikowi, przed wystąpieniem z roszczeniem do ubezpieczającego.

Tytuł drugi.

Zawiadomienie przy zawieraniu umowy.

Obowiązek zawiadomienia.

§ 806. Ubezpieczyciel obowiązany jest zarówno w razie ubezpieczenia na własny rachunek, jako też ubezpieczenia na rachunek cudzy przy zawarciu umowy zawia-

domić o wszelkich znanych mu okolicznościach, które z powodu ważności przy ocenie ryzyka, które ma ponieść ubezpieczający, mogą mieć wpływ na jego postanowienie co do przystania na umowę wogóle lub na tych właśnie warunkach.

Gdy umowa zawartą zostanie dla ubezpieczyciela przez zastępcę, należy zawiadomić także o tych okolicznościach, które są znane owemu zastępcy.

§ 807. W razie ubezpieczenia na cudzy rachunek, musi się zawiadomić ubezpieczającego przy zawieraniu umowy także o tych okolicznościach, które są znane bądź samemu ubezpieczonemu, bądź też odbierającemu pośrednio polecenie.

Nie bierze się wszakże pod uwagę wiadomości ubezpieczonego lub odbierającego pośrednio polecenie, gdy dana okoliczność stanie się mu znaną tak późno, iż nie będą już mogli zawiadomić o nich ubezpieczyciela przed zawarciem umowy bez użycia środków nadzwyczajnych.

Nie bierze się też pod uwagę wiadomości ubezpieczonego wtedy, gdy ubezpieczenie nastąpiło bez jego polecenia i bez jego wiedzy, a ubezpieczającego zawiadomiono przy zawarciu umowy o braku polecenia.

Skutki niezawiadomienia:
a) odstąpienie od umowy.

§ 808. Ubezpieczający może odstąpić od umowy, gdy wbrew przepisom §§ 806, 807 zaniechano zawiadomienia o ważnej okoliczności. To samo obowiązuje, gdy zaniechano zawiadomienia o ważnej okoliczności z tego powodu, iż ubezpieczyciel lub inny uczestnik, którego wiedza, w myśl ust. 2, § 806 lub w myśl § 807 ma wpływ stanowczy, podstępnie o okoliczności tej dowiedzieć się nie chciał.

Odstąpienie nie jest dopuszczalne, gdy ubezpieczający wiedział o okoliczności nie oznajmionej, lub gdy zawiadomienia zaniechano bez winy.

§ 809. Ubezpieczający może odstąpić od umowy również wtedy, gdy o pewnej ważnej okoliczności dano wiadomości nieprawdziwe.

Odstąpienie nie jest dopuszczalne, gdy ubezpieczający wiedział o nieprawdziwości lub, gdy wiadomości udzielono mylnie bez winy.

§ 810. Jeżeli przesłanki, pod któremi ubezpieczający jest uprawniony odstąpić od umowy, istnieją co do pewnej części przedmiotów, do których ubezpieczenie się odnosi, wówczas ubezpieczający ma prawo co do drugiej części odstąpić od umowy wtedy tylko, gdy należy przyjąć, iż dla tej jedynie części ubezpieczający nie zawarłby umowy na tych właśnie warunkach.

§ 811. Odstąpienie może nastąpić tylko w przeciągu jednego tygodnia. Czasokres ten rozpoczyna się z chwilą dowiedzenia się ubezpieczającego o niewykonaniu obowiązku co do zawiadomień.

Odstąpienie następuje przez oświadczenie ubezpieczycielowi. Jeżeli ubezpieczający odstępuje, przysługuje mu mimo to cała premja; otrzymaną sumę odszkodowania należy zwrócić i uiścić odsetki od czasu jej otrzymania.

Jeżeli ubezpieczający odstępuje od umowy po wydarzeniu się wypadku, za który odpowiada, zobowiązanie ubezpieczającego do zapłaty odszkodowania trwa nadal, jeśli okoliczność, co do której naruszono obowiązek zawiadomienia, nie miała żadnego wpływu na zajście wypadku ubezpieczeniowego i na zakres świadczenia ubezpieczającego.

b) wyższa premja.

§ 811 a. Jeżeli naruszono obowiązek zawiadomienia, a cofnięcie się ubezpieczającego jest wyłączone, ponieważ na drugiej stronie nie ciąży żadna wina, ubezpieczający może żądać premji większej, skoro ze względu na większe ryzyko, właściwszą jest premja większa. To samo obowiązuje, gdy przy zawarciu umowy nie zawiadomiono ubezpieczającego o pewnej okoliczności, ważnej dla przejęcia ryzyka, ponieważ nie była ona znana drugiej stronie.

Roszczenie o wyższą premję wygasa, jeżeli go się nie dochodzi w ciągu tygodnia, licząc od chwili dowiedzenia się przez ubezpieczającego o niewykonaniu obowiązku zawiadomienia lub o okoliczności nie oznajmionej.

Podstępne zwiedzenie.

§ 811 b. Nie narusza się prawa ubezpieczającego żądania unieważnienia umowy z powodu podstępnego zwiedzenia.

Tytuł trzeci.

Zobowiązania ubezpieczonego, wypływające z umowy ubezpieczenia.

Zapłata premji.

§ 812. O ile nic innego nie umówiono, należy niezwłocznie po zawarciu umowy, a jeżeli żąda się policy, po jej wydaniu, zapłacić premję.

Do zapłaty premji obowiązany jest ubezpieczyciel.

Podróż przed rozpoczęciem ryzyka lub jej zmiana.

§ 813. Jeżeli zamiast podróży ubezpieczonej przed rozpoczęciem się ryzyka dla ubezpieczającego rozpoczęto podróż, wówczas ubezpieczający wolny jest od wszelkiej odpowiedzialności, o ile ubezpieczono okręt i fracht; gdy co innego ubezpieczono, ponosi on ryzyko drugiej podróży wtedy tylko, gdy zmiana podróży nie została spowodowana ani przez ubezpieczonego, ani z jego polecenia, ani też za jego przyzwoleniem.

Jeżeli ubezpieczoną podróż zmieniono już po rozpoczęciu się okresu ryzyka dla ubezpieczającego, ubezpieczający nie odpowiada za wypadki, które się wydarzą po zmianie podróży. Odpowiada wszakże za te wypadki, gdy zmiana nie została spowodowana ani przez ubezpieczonego, ani z jego polecenia, ani też za jego przyzwoleniem, lub gdy wywołał ją jaki gwałtowny wypadek, chyba, że przyczyną owego gwałtownego wypadku jest takie ryzyko, którego ubezpieczający nie ma ponosić.

Podróż jest zmieniona wtedy, gdy postanowienie skierowania jej do innego portu zostało wykonane, chociażby drogi, które do obydwóch portów prowadzą, nie były jeszcze rozłączone. Przepis ten stosuje się tak do wypadków, wymienionych w ust. 1, jak do wypadków, wymienionych w ust. 2.

Przewlekanie podróży lub zbaczanie z drogi.

§ 814. Jeżeli rozpoczęcie lub ukończenie podróży przewleka się niepomiernie z winy ubezpieczyciela lub na skutek jego polecenia, albo za jego przyzwoleniem zbacza się z drogi właściwej dla podróży ubezpieczonej, lub też zawija się do portu, który nie był brany w rachubę

przy podróży ubezpieczonej, lub wreszcie, jeżeli ubezpieczyciel powoduje powiększenie lub zmianę ryzyka w jakikolwiek sposób, szczególnie gdy nie dotrzymuje jakiej szczególnej obietnicy w tym względzie, ubezpieczający nie odpowiada za zaszłe później wypadki.

Skutek ten wszakże nie następuje:

1. gdy należy uważać, iż powiększenie lub zmiana ryzyka nie mogły mieć wpływu na późniejszy wypadek;
2. gdy powiększenie lub zmiana ryzyka, po rozpoczęciu się okresu ryzyka dla ubezpieczającego, spowodowane było przypadkiem, chyba, że przypadek został wywołany takiem ryzykiem, którego ubezpieczający nie ma ponosić;
3. gdy kierownik okrętu zniewolony został do zboczenia z drogi względami ludzkości.

Osoba kierownika okrętu.

§ 815. Gdy przy zawarciu umowy kierownik okrętu był wyznaczony, w samem tem wyznaczeniu nie zawiera się obietnica, iż wymieniony kierownik okrętu zatrzyma kierownictwo okrętu.

Użycie oznaczonego okrętu.

§ 816. Przy ubezpieczeniu towarów ubezpieczający nie odpowiada za żaden wypadek, o ile ich przewóz nie dokonywa się na okręcie, do tego przeznaczonym. Odpowiada wszakże stosownie do umowy, gdy towary po rozpoczęciu się ryzyka bez polecenia i bez przyzwolenia ubezpieczonego przewozi się dalej w inny sposób, a nie na okręcie, przeznaczonym do przewozu, lub gdy to następuje wskutek wypadku, chyba, że przyczyną wypadku jest takie ryzyko, którego ubezpieczający nie ma ponosić.

§ 817. Przy ubezpieczeniu towarów bez oznaczenia okrętu lub okrętów (w nieoznaczonych lub nieokreślonych okrętach) ubezpieczony ma niezwłocznie po otrzymaniu wiadomości, do którego okrętu władowano towary, udzielić tych wiadomości ubezpieczającemu.

W razie niewykonania tego obowiązku, ubezpieczający nie odpowiada za żaden przypadek, który się zdarzy z władowanemi towarami.

Zawiadomić o przypadkach.

§ 818. Ubezpieczyciel lub ubezpieczony, który się dowiedział o ubezpieczeniu, winien zawiadomić ubezpieczającego o każdym przypadku, skoro o nim tylko się dowie, w przeciwnym zaś razie ubezpieczający może potrącić z sumy odszkodowania kwotę, o którą suma ta byłaby się zmniejszyła w razie zawiadomienia w czasie właściwym.

Użyć własnej staranności.

§ 819. W razie wypadku ubezpieczony winien dbać, wedle możności, zarówno o ocalenie ubezpieczonych rzeczy, jako też o zapobieżenie większym stratom.

Winien wszakże porozumieć się uprzednio z ubezpieczającym, o ile to jest możliwe, co do potrzebnych środków.

Tytuł czwarty.

Zakres ryzyka.

Ryzyko ponosi ubezpieczający.

§ 820. Ubezpieczający ponosi wszelkie ryzyko, na które narażony jest okręt i ładunek podczas trwania ubezpieczenia, o ile następujące przepisy lub umowa nic innego nie postanawiają.

W szczególności ponosi:

1. ryzyko wydarzeń elementarnych i innych wypadków morskich nawet, gdy spowodowane zostały z winy trzeciego, jako to: wtłoczenie się wody morskiej, osadzenie na mieliźnie, rozbicie się okrętu, zatonięcie, pożar, eksplozja, piorun, trzęsienie ziemi, uszkodzenie przez lód itd.;
2. ryzyko wojny i rozporządzeń władzy wyższej;
3. ryzyko aresztu, nakazanego przez osobę trzecią bez winy ubezpieczonego;
4. ryzyko kradzieży, rozboju morskiego, grabieży i innych czynów gwałtu;
5. ryzyko dania w bodmeryjny zastaw ubezpieczonych towarów, dla umożliwienia dalszej podróży, lub rozporządzenia się towarami przez sprzedaż, albo użycie na ten sam cel (§§ 538—541, 732);
6. ryzyko nierzetelności lub zawinienia osoby należącej do załogi, o ile stąd powstaje szkoda dla przedmiotu ubezpieczonego;

7. ryzyko zderzenia okrętów bez względu na to, czy ubezpieczony wskutek zderzenia, bezpośrednio lub też pośrednio ponosi przez to szkodę, iż musi wynagrodzić szkodę, wyrządzoną trzeciemu.

Ubezpieczający nie odpowiada.

§ 821. Na ubezpieczającym nie ciążą poniżej wymienione szkody:

1. przy ubezpieczeniu okrętu lub frachtu:
   szkoda, powstała z tego powodu, iż okręt spuszczony został na morze w stanie niezdatnym do żeglugi, niedostatecznie zaopatrzony lub obsadzony, lub też bez wymaganych dokumentów (§ 513);
   szkoda, która — wyjąwszy zderzenie okrętów — powstaje stąd, iż przedsiębiorca okrętowy musi odpowiadać za szkodę, wyrządzoną trzeciemu przez osobę, należącą do załogi okrętu (§§ 485, 486);
2. przy ubezpieczeniu, odnoszącem się do okrętu:
   szkoda, poniesiona przez okręt i przynależytości jedynie skutkiem zużycia okrętu przez zwykłe używanie;
   szkoda, poniesiona przez okręt i przynależytości, spowodawana przez starość, zgnicie, lub stoczenie przez robaki;
3. przy ubezpieczeniu, odnoszącem się do towarów lub frachtu:
   szkoda, jaka powstaje wskutek właściwości towarów, szczególnie wskutek wewnętrznego zepsucia, ulatniania się, zwykłego wycieku itp. lub wskutek wadliwego opakowania towarów, lub która została spowodowana przez szczury i myszy; jeżeli jednak podróż przewleka się niepomiernie z powodu wypadku, za który ubezpieczający odpowiada, ma on szkodę, o której mowa pod l. niniejszą, wynagrodzić o tyle, o ile przewlekanie jest przyczyną szkody;
4. szkoda spowodowana rozmyślnem działaniem lub niedbalstwem ubezpieczonego; ubezpieczający ma jednak wynagrodzić szkodę, spowodowaną przez ubezpieczonego wadliwem prowadzeniem okrętu.

chyba, że ubezpieczony ponosi winę złośliwego sposobu postępowania;

5. przy ubezpieczeniu towarów lub zysku przypuszczalnego, szkoda, spowodowana rozmyślnem działaniem lub niedbalstwem ładowcy, odbiorcy lub kargadora.

W razie obowiązku odszkodowania osób trzecich.

§ 822. Ubezpieczający obowiązany jest wynagrodzić szkodę również wtedy, gdy ubezpieczonemu przysługuje prawo żądać odszkodowania od kierownika okrętu lub innej osoby. Ubezpieczony może o wynagrodzenie szkody zwrócić się wpierw do ubezpieczającego. Ma mu jednak udzielić pomocy, potrzebnej do skutecznego dochodzenia takiego roszczenia, ma także na koszt ubezpieczającego starać się o zabezpieczenie roszczenia przez zatrzymanie frachtu, uzyskanie aresztu na okręt lub w inny odpowiedni sposób (§ 818).

Początek i koniec ryzyka.

§ 823. W razie ubezpieczenia okrętu na podróż, ryzyko dla ubezpieczającego rozpoczyna się z chwilą przyjęcia ładunku lub balastu, a gdy tego niema, z chwilą odjazdu okrętu.

Kończy się ono z chwilą wyładowania ładunku i balastu w porcie przeznaczenia.

Jeżeli ubezpieczony przewleka niepomiernie wyładowanie, ryzyko kończy się z chwilą, z którąby skończyło się wyładowanie, gdyby taka zwłoka nie nastąpiła.

Jeżeli przed ukończeniem wyładowania przyjęto ładunek i balast na nową podróż, ryzyko kończy się z chwilą, z którą rozpoczęło się przyjęcie ładunku i balastu.

§ 824. Jeżeli ubezpieczono towary, zysk przypuszczalny lub prowizję, mającą być zarobioną na wysłanych okrętem towarach, ryzyko rozpoczyna się z chwilą, z którą towary opuszczają ląd w celu władowania ich na okręt lub lichtugi; kończy się z chwilą ponownego wyładowania towarów na ląd w porcie przeznaczenia.

Jeżeli ubezpieczony, a przy ubezpieczeniu towarów lub zysków przypuszczalnych, ubezpieczony albo jedna z osób, oznaczonych pod l. 5 § 821, przewleka niepomiernie wyładowanie, ryzyko kończy się z chwilą, z którą

ukończyłoby się ładowanie, gdyby taka zwłoka nie nastąpiła.

Przy władowaniu i wyładowaniu ubezpieczający ponosi ryzyko zwyczajowo przyjętego używania lichtugu.

§ 825. Przy ubezpieczeniu frachtu ryzyko co do wypadków, którym podlega okręt, a z tego powodu i fracht, poczyna się i kończy z chwilą, z którą ryzyko przy ubezpieczeniu okrętu na tę samą podróż rozpoczęłoby się lub skończyło; co do wypadków, którym podlegają towary, a z tego powodu i fracht, z tą chwilą, z którą ryzyko przy ubezpieczeniu towarów na tę samą podróż rozpoczęłoby się lub skończyło.

Przy ubezpieczeniu zapłaty za jazdę ryzyko rozpoczyna się i kończy z chwilą, z którą rozpoczęłoby się i skończyło w razie ubezpieczenia okrętu.

Ubezpieczający fracht i zapłatę za przewiezienie odpowiada za wypadek, który spotkał okręt o tyle, o ile zawarto już umowy frachtowe i o przewiezienie, a gdy przedsiębiorca okrętowy wysyła towary na swój rachunek, o tyle tylko, o ile opuściły już ląd, a to w celu władowania ich na okręt lub na lichtugi.

§ 826. Przy ubezpieczeniu pieniędzy bodmeryjnych i awaryjnych ryzyko rozpoczyna się z chwilą zaliczenia tych pieniędzy, a gdy sam ubezpieczony wyłożył pieniądze awaryjne, z chwilą ich wyłożenia; kończy się z chwilą, z którąby się skończyło ryzyko w razie ubezpieczenia przedmiotów, które dano w bodmeryjny zastaw, lub na które wyłożono pieniądze awaryjne.

Jak długo trwa ryzyko.

§ 827. Rozpoczęte ryzyko biegnie bez przerwy dla ubezpieczającego przez przeciąg umówionego czasu lub umówionej podróży. Ubezpieczający ponosi w szczególności ryzyko również podczas pobytu w porcie ratunkowym lub pośrednim, a w razie ubezpieczenia podróży w jedną stronę i stronę powrotną, podczas pobytu okrętu w porcie przeznaczenia podróży powrotnej.

Jeżeli towary muszą być chwilowo wyładowane, lub gdy okręt zostaje sprowadzony na ląd w celu naprawy, ubezpieczający ponosi ryzyko za czas znajdowania się towarów lub okrętu na lądzie.

§ 828. Jeżeli po rozpoczęciu ryzyka zaniechano ubezpieczonej podróży dobrowolnie lub z konieczności, wów-

czas wstępuje w miejsce portu przeznaczenia pod względem ukończenia ryzyka ten port, w którym podróż ukończoną została.

Jeżeli towary po zaniechaniu podróży okrętu wiezione będą do portu przeznaczenia w inny sposób, a nie okrętem do przewozu przeznaczonym, rozpoczęte ryzyko biegnie względem towarów nadal, chociażby dalszy przewóz odbywał się całkowicie lub częściowo lądem. Ubezpieczający ponosi w takim wypadku również koszty poprzedniego wyładowania, koszty czasowego przechowania na składzie, oraz przewyżkę kosztów dalszego przewozu, nawet gdy się odbywa lądem.

§ 829. Przepisy §§ 827, 828 obowiązują o tyle, o ile nie naruszają przepisów §§ 814, 816.

Obliczenie czasu ryzyka.

§ 830. Skoro czas trwania ubezpieczenia ustanowiono na dnie, tygodnie, miesiące lub okres, obejmujący kilka miesięcy, ubezpieczenie rozpoczyna się w południe dnia, w którym umowę zawarto. Kończy się w południe ostatniego dnia tego czasokresu.

Przy obliczaniu czasu miarodajnem jest miejsce znajdowania się okrętu.

Przedłużenie ubezpieczenia.

§ 831. Jeżeli w razie ubezpieczenia okrętu na czas, okręt znajduje się w drodze w chwili upływu czasu ubezpieczenia, w umowie ustanowionego, ubezpieczenie poczytuje się w braku układu przeciwnego za przedłużone aż do przybycia okrętu do najbliższego portu przeznaczenia i, o ile wyładowanie następuje w tym właśnie porcie, aż do końca wyładowania (§ 823). Ubezpieczony może jednak wyłączyć przedłużenie przez oświadczenie, które winno być oznajmione ubezpieczającemu, dopóki okręt nie jest jeszcze w drodze.

W razie przedłużenia ubezpieczony ma uiszczać umówioną premję czasową za czas trwania przedłużenia, a gdy okręt zaginie, aż do upływu czasu, po którym uważa się okręt za zaginiony.

Jeżeli przedłużenie wyłączono, a czas, po którym okręt uważa się za zaginiony, sięga poza czas ubezpieczenia, do ubezpieczającego nie można mieć pretensji z tytułu zaginięcia okrętu.

Ubezpieczenie do kilku portów.

§ 832. Przy ubezpieczeniu do jednego lub drugiego z pośród kilku portów wolno ubezpieczycielowi wybrać jeden z tych portów, przy ubezpieczeniu do jednego lub drugiego, lub do jednego i kilku innych portów, wolno ubezpieczycielowi nawiedzić każdy z oznaczonych portów.

§ 833. Jeżeli ubezpieczenie zawarto do kilku portów lub zastrzeżono ubezpieczonemu prawo zawinięcia do kilku portów, wolno mu nawiedzić porty tylko w kolei umówionej, lub w braku umowy, w kolei odpowiadającej wymogom żeglugi; nie jest on jednak obowiązany do nawiedzenia wszystkich poszczególnych portów.

Kolej, ustanowioną w policy, uważa się za umówioną, o ile nie okaże się nic innego.

Ubezpieczający ponosi.

§ 834. Na ubezpieczającego przypadają:

1. składki na pokrycie wielkiej awarji wraz z tymi, które ubezpieczyciel ma sam ponosić z powodu doznanej szkody; składki, które w myśl §§ 635, 732 oceniać należy według zasad wielkiej awarji, stawia się narówni ze składkami na pokrycie wielkiej awarji;
2. porzucenia, któreby należały do wielkiej awarji, gdyby okręt zawierał towary, i to inne, a nie należące do przedsiębiorcy okrętowego;
3. wszelkie inne konieczne lub celowo poniesione koszty na ratowanie i na zapobieżenie większym stratom (§ 819), nawet, gdy podjęte środki były bezowocne;
4. koszty potrzebne do wykrycia i ustalenia szkody, przypadającej na ubezpieczającego, szczególnie koszty oględzin, szacowania, sprzedaży i sporządzenia planu rozdziału.

W razie wielkiej awarji.

§ 835. Co do składek na pokrycie wielkiej awarji oraz tych, które podług zasad wielkiej awarji oceniać należy, stanowi o obowiązkach ubezpieczającego plan rozdziału, sporządzony w odpowiedniem miejscu w kraju lub zagranicą, zgodnie z ustawami, obowiązującemi w miejscu sporządzenia. W szczególności może ubezpieczony, który poniósł stratę, zaliczającą się do wielkiej awarji, żądać od ubezpieczającego tylko tej kwoty, na

którą szkodę w planie rozdziału obliczono; z drugiej strony ubezpieczający odpowiada za tę samą kwotę bez względu na wartość ubezpieczenia.

Jeżeli szkoda nie jest zaliczona do wielkiej awarji podług ustaw, obowiązujących w miejscu sporządzenia wykazu strat, ubezpieczony nie może żądać od ubezpieczającego wynagrodzenia szkody z tytułu, iż szkoda zaliczona jest do awarji według innego prawa, mianowicie prawa, obowiązującego w miejscu, w którem nastąpiło ubezpieczenie.

§ 836. Ubezpieczający nie odpowiada wszakże za składki w § 835 wskazane, skoro powstały one z powodu wypadku, za który ubezpieczający w myśl umowy ubezpieczenia nie odpowiada.

Zaskarżenie planu rozdziału.

§ 837. Jeżeli plan rozdziału został sporządzony przez osobę, powołaną do tego przez ustawę lub zwyczaj, ubezpieczający nie może go zaskarżać, z przyczyny niezgodności planu z ustawą, obowiązującą na miejscu sporządzenia, i pokrzywdzenia skutkiem tego ubezpieczonego, chyba, że ubezpieczony, wskutek niedostatecznej obrony swych praw, stał się winnym tego pokrzywdzenia.

Ubezpieczony winien jednak przelać na ubezpieczającego prawo roszczenia do tych, którzy odnieśli korzyść z jego krzywdą.

Natomiast ubezpieczający może zaskarżać względem ubezpieczonego plan rozdziału we wszelkich wypadkach, o ile zaliczona została do wielkiej awarji szkoda, poniesiona przez samego ubezpieczonego, za którą, według ustaw obowiązujących, w miejsce sporządzenia planu rozdziału, nie należałoby mu się wynagrodzenie.

§ 838. Za szkodę, poniesioną przez ubezpieczonego, zaliczoną do wielkiej awarji, lub którą według zasad tej ostatniej oceniać należy, odpowiada ubezpieczający, skoro się rozpoczęło prawidłowe postępowanie, mające na celu ustalenie i podział szkody co do składek, należących się ubezpieczonemu o tyle tylko, o ile ten ostatni nie otrzymał należnego mu wynagrodzenia w drodze prawnej, a kroki prawne mógł łatwo wdrożyć.

§ 839. Jeżeli postępowanie nie zostało rozpoczęte bez winy ubezpieczonego, może on dochodzić bezpośrednio

od ubezpieczającego całej szkody, w myśl umowy ubezpieczenia.

Wysokość odpowiedzialności.

§ 840. Ubezpieczający odpowiada za szkodę tylko do wysokości sumy ubezpieczenia.

Ma on jednak pokryć całkowicie koszty, o których mowa pod l. 3, 4, § 834, chociażby wynagrodzenie, przypadające w ten sposób ogółem do zapłaty, przenosiło sumę ubezpieczenia.

Jeżeli na skutek wypadku pokryto już takie koszty, jak np. koszty wykupu lub reklamacyjne, lub użyto funduszów na przywrócenie do stanu pierwotnego lub naprawienie rzeczy uszkodzonej przez wypadek, np. wydano na ten cel pieniądze awaryjne, lub gdy ubezpieczony uiścił już składki na pokrycie wielkiej awarji, lub jeżeli nastał osobisty obowiązek ubezpieczonego do uiszczenia takich składek, a później zaszedł nowy wypadek, wówczas ubezpieczający odpowiada za szkody, powstałe na skutek późniejszego wypadku aż do wysokości całkowitej sumy ubezpieczenia bez względu na przypadające nań poprzednio wkłady i składki.

Zapłacenie całkowitej sumy ubezpieczenia.

§ 841. Ubezpieczającemu wolno po wydarzeniu się jakiego nieszczęśliwego wypadku zwolnić się przez zapłacenie całkowitej sumy ubezpieczenia od wszelkich dalszych zobowiązań, wypływających z umowy ubezpieczenia, szczególnie zaś od obowiązku zwrotu niezbędnych kosztów na ratowanie, zachowanie i przywrócenie do stanu pierwotnego rzeczy ubezpieczonej.

Jeżeli w chwili wydarzenia się nieszczęśliwego wypadku część ubezpieczonych rzeczy usunięta była z pod ryzyka, ciążącego na ubezpieczającym, wówczas ubezpieczający, który chce korzystać z prawa, przysługującego mu z mocy ust. 1, nie jest obowiązany uiszczać sumy ubezpieczenia, przypadającej na tę część.

Przez zapłacenie sumy ubezpieczenia, ubezpieczający nie nabywa żadnych praw do rzeczy ubezpieczonych.

Pomimo zapłacenia sumy ubezpieczenia, ubezpieczający ma obowiązek zwrócić koszty, poniesione na ratowanie, zachowanie lub przywrócenie ubezpieczonych rzeczy

do stanu pierwotnego, pokąd jego oświadczenie, iż chce korzystać z tego prawa, nie dojdzie do ubezpieczonego.

§ 842. Ubezpieczający musi o decyzji swej korzystania z prawa, z § 841 wypływającego, oświadczyć ubezpieczonemu pod groźbą utraty tego prawa, najpóźniej 3-go dnia po upływie tego dnia, w którym ubezpieczony zawiadomił go o nieszczęśliwym wypadku, wyjaśnił jego istotę i jego bezpośrednie skutki i doniósł mu o wszelkich znanych mu, odnoszących się do tego wypadku, okolicznościach.

§ 843. Jeżeli wartości całkowitej nie poddano ubezpieczeniu, ubezpieczający odpowiada za składki, porzucenia i koszty, o których mowa w § 834, jedynie w stosunku sumy ubezpieczenia do wartości.

Nowa szkoda.

§ 844. Obowiązek ubezpieczającego wynagrodzenia szkody nie wygasa ani nie ulega zmianie przez to, iż później z powodu ryzyka, które ubezpieczający nie jest obowiązany ponosić, nastąpiła nowa szkoda, lub nawet całkowita utrata.

Najniższy obowiązek odszkodowania.

§ 845. Ubezpieczający nie jest obowiązany wynagradzać awarji szczególnych, jeżeli nie przenoszą one trzech odsetek od wartości ubezpieczenia, nie licząc kosztów wykrycia i ustalenia szkody (l. 4, § 834); jeżeli przenoszą trzy odsetki, wówczas należy je odszkodować bez potrącenia tych trzech odsetek.

Jeżeli okręt ubezpieczono na czas lub na kilka podróży, należy te trzy odsetki liczyć za każdą poszczególną podróż. O takiej podróży stanowi § 757.

§ 846. Ubezpieczający winien wynagrodzić składki, porzucenia i koszty, wzmiankowane w § 834 pod l. 1 do 3 nawet wtedy, gdy nie sięgają trzech odsetek wartości ubezpieczenia. Jednakże nie wchodzą one w rachubę przy ustaleniu tych trzech odsetek, o których mowa w § 845.

§ 847. Jeżeli się ułożono, iż ubezpieczający będzie zwolniony od pewnych odsetek, przepisy §§ 845 i 846 stosują się z tą zmianą, iż w miejsce wspomnianych tam trzech odsetek wstępuje liczba odsetek, podana w umowie.

Ryzyko wojny.

§ 848. Jeżeli ułożono się, iż ubezpieczający nie ponosi ryzyka wojny i że ubezpieczenie w stosunku do innych niebezpieczeństw ma trwać aż do nastania ciężarów wojennych, ryzyko ubezpieczającego kończy się z chwilą rozpoczęcia się wpływu niebezpieczeństwa na podróż, w szczególności przeto wtedy, gdy rozpoczęciu lub dalszemu odbyciu podróży przeszkadzają okręty wojenne, kapry lub blokada lub podróż wstrzymują dla uniknięcia niebezpieczeństwa wojennego, gdy okręt z takiego powodu zbacza ze swej drogi, lub wreszcie, gdy kierownik okrętu utraca prawo swobodnego kierowania okrętem z przyczyny wojny.

Uważa się, iż zawarto układ, o którym mowa w ust. 1, gdy w umowie znajduje się zastrzeżenie „wolny od uciążliwości wojennych".

§ 849. Jeżeli ułożono się, iż ubezpieczający nie ponosi wprawdzie ryzyka z przyczyny wojny, ma jednakże ponosić wszelkie inne rodzaje ryzyka nawet po nastaniu uciążliwości wojennych, wówczas ryzyko dla ubezpieczającego ustaje dopiero z chwilą przepadku, lub z chwilą, z którąby ustało, gdyby nie wyłączono ryzyka z przyczyny wojny; ubezpieczający jednakże nie odpowiada za szkody, wywołane w pierwszym rzędzie niebezpieczeństwem wojennem, w szczególności zaś nie odpowiada:

za przepadek, dokonany przez mocarstwa wojujące;

za uprowadzenie, uszkodzenie, zniszczenie i grabież, spowodowane przez okręty wojenne i kapry;

za koszty powstałe z przyczyny postoju i reklamowania, z blokady portu postojowego lub nieprzyjęcia okrętu do portu blokowanego, lub wreszcie z powodu dobrowolnego postoju, z powodu niebezpieczeństwa wojennego;

za następujące skutki takiego postoju: zepsucie i ubytek towarów, koszty i ryzyko ich wyładowania i złożenia na skład oraz koszty dalszego ich przewozu.

W razie wątpliwości domniemywa się, iż szkoda nie została spowodowana niebezpieczeństwem wojennem.

Układ, o którym mowa w ust. 1, domniemywa się zwłaszcza wtedy, gdy w umowie zawiera się zastrzeżenie: „tylko za niebezpieczeństwo morskie".

Zastrzeżenie „za pomyślne przybycie".

§ 850. Jeżeli umowę zawarto z zastrzeżeniem: „za pomyślne przybycie", ryzyko dla ubezpieczającego kończy się już z chwilą zarzucenia przez okręt kotwicy w porcie przeznaczenia w miejscu zwykłem lub należytem, lub z chwilą przymocowania go tam.

Ubezpieczający odpowiada również tylko:

1. w razie ubezpieczenia, odnoszącego się tylko do okrętu, gdy następuje całkowita utrata z powodu nieszczęśliwego wypadku przed dobiciem do portu przeznaczenia, ponieważ jest niezdatny do naprawy, lub jej nie jest wart (§ 873);
2. w razie ubezpieczenia, odnoszącego się do towarów, gdy towary lub ich część na skutek nieszczęśliwego wypadku nie dochodzą do portu przeznaczenia, osobliwie zaś, gdy sprzedane zostaną przed dojściem do tego portu z powodu nieszczęśliwego wypadku. Jeżeli towary dojdą do portu przeznaczenia, ubezpieczający nie odpowiada ani za uszkodzenia ani za stratę, która jest następstwem uszkodzenia.

Pozatem ubezpieczający nie ponosi w żadnym razie wzmiankowanych w § 834 składek, porzuceń i kosztów.

Zastrzeżenie prócz wypadku utknięcia.

§ 851. Jeżeli umowę zawarto z zastrzeżeniem: „wolny od uszkodzenia, prócz wypadku utknięcia na mieliźnie", ubezpieczający nie odpowiada za szkodę, powstałą z uszkodzenia bez względu na to, czy szkoda polega na zmniejszeniu się wartości, albo na całkowitej lub częściowej utracie, osobliwie zaś na tem, iż towary ubezpieczone dopływają do portu przeznaczenia w stanie zupełnego zepsucia, zniszczone w porównaniu do stanu pierwotnego, czy też podczas podróży sprzedane zostały z powodu uszkodzenia lub grożącego zepsucia, chyba, że okręt lub lichtuga, na którym znajdowały się towary ubezpieczone, osiadł na mieliźnie. Narówni z osadzeniem na mieliźnie będą postawione następujące wypadki morskie: przewrócenie, zatonięcie, złamanie się kadłuba, roztrzaskanie oraz każdy inny wypadek morski, wskutek którego okręt lub lichtuga stała się niezdatną do naprawy.

W razie utknięcia na mieliźnie, lub innego morskiego wypadku, stawianego narówni, ubezpieczający odpowiada

za każde uszkodzenie przewyższające trzy odsetki (§ 845), które było następstwem takiego wypadku, nie odpowiada jednak za wszelkie inne uszkodzenia. Domniemywa się, iż uszkodzenie, które mogło być następstwem nieszczęśliwego wypadku, powstało z przyczyny właśnie tego wypadku.

Za każdą szkodę, nie powstałą z uszkodzenia, ubezpieczający odpowiada, bez względu na to, czy wydarzyło się utknięcie na mieliźnie, czy też inny, z powyżej wymienionych wypadków, czy też nie, w ten sam sposób, jak gdyby umowa zawarta została bez tego zastrzeżenia. W każdym razie odpowiada on za wymienione w § 834 pod l. 1, 2, 4 składki, porzucenia i koszty, wszakże za koszty, o których mowa pod l. 3, § 834, odpowiada wtedy tylko, gdy poniesione zostały celem uniknięcia strat, które musiałby ponieść.

Uszkodzenia, które bez samozapalenia się powstały z pożaru lub gaszenia pożaru, lub z powodu ostrzeliwania, nie poczytują się za uszkodzenie, od którego ubezpieczający staje się zwolniony z mocy powyższego zastrzeżenia.

Zastrzeżenie „wolny od połamania".

§ 852. Jeżeli umowę zawarto z zastrzeżeniem: „wolny od połamania, wyjąwszy wypadek utknięcia na mieliźnie", przepisy § 851 będą stosowane z tem ograniczeniem, iż ubezpieczający odpowiada za połamanie o tyle, o ile ma ponosić odszkodowanie za uszkodzenie w myśl § 851.

Utknięcie na mieliźnie.

§ 853. Utknięcie na mieliźnie, w myśl §§ 851, 852 ma miejsce wtedy, gdy okręt osiada na dnie przy niezwykłych okolicznościach żeglugi morskiej i nie może znów dostać się na wodę lub wprawdzie dostaje się na wodę, lecz albo:

1. tylko przy zastosowaniu niezwykłych środków jako to: ścięcia masztów, wyrzucenia lub wyładowania części ładunku itp., albo z powodu nastania niezwykle silnego przypływu, nie wyłącznie wszakże przez zastosowanie zwykłych środków, jako to: nawijania na kotwicę, odwrócenia żagli itp. albo
2. dopiero, gdy z powodu osadzenia na mieliźnie, kadłub okrętu doznał znacznej szkody.

Tytuł piąty.

Zakres szkody.

Całkowita utrata okrętu.

§ 854. Całkowita utrata okrętu zachodzi wtedy, gdy okręt lub towary zginęły lub gdy ubezpieczający je postradał bez nadziei odzyskania, szczególnie gdy zatonęły bez możności ocalenia lub zniszczone zostały w porównaniu z pierwotnym ich stanem lub wreszcie gdy uznane zostały za zdobycz prawną. Uznanie całkowitej utraty okrętu nie jest wykluczone przez to, iż ocalały szczątki okrętu lub inwentarza.

Całkowita utrata frachtu.

§ 855. Całkowita utrata co do frachtu zachodzi, gdy cały fracht utracony został.

Całkowita utrata zysku.

§ 856. Całkowita utrata co do zysku przypuszczalnego, albo co do prowizji, spodziewanych po przybyciu towarów do miejsca przeznaczenia, zachodzi wtedy, gdy towary nie dostały się do tego miejsca.

Całkowita utrata pieniędzy bodmeryjnych i awaryjnych.

§ 857. Całkowita utrata co do pieniędzy bodmeryjnych i awaryjnych ma miejsce wtedy, gdy przedmioty, zastawione sposobem bodmerji, lub na których pokrycie pieniądze awaryjne wyłożone albo też wydane zostały, uległy całkowitej utracie, lub co do nich zaszedł tego rodzaju nieszczęśliwy wypadek, iż na skutek wynikłych z tego powodu uszkodzeń, nic nie pozostało z zastawów bodmeryjnych lub innych ciężarów na pokrycie tych pieniędzy.

W razie całkowitej utraty uiszcza się:

§ 858. W razie całkowitej utraty ubezpieczający ma uiścić sumę ubezpieczenia w całości, co nie wyklucza jednak zastosowania potrąceń, o których mowa w § 800.

Z sumy ubezpieczenia wolno potrącić.

§ 859. Jeżeli w razie całkowitej utraty przed wypłaceniem sumy ubezpieczenia co uratowanem zostało, wówczas sumę, uzyskaną ze sprzedaży uratowanych przedmiotów, potrąca się z sumy ubezpieczenia. Jeżeli ubez-

pieczenie nie obejmowało całkowitej wartości, z sumy ubezpieczenia potrąca się tylko odpowiednią część tego, co uratowano.

Z zapłatą sumy ubezpieczenia, prawa ubezpieczonego do rzeczy ubezpieczonej przechodzą na ubezpieczającego.

Jeżeli całkowite lub częściowe uratowanie nastąpi dopiero po zapłaceniu sumy ubezpieczenia, wówczas prawa do tego, co później uratowano, ma tylko ubezpieczający.

Jeżeli ubezpieczenie nie obejmowało całkowitej wartości, ubezpieczającemu należy się tylko odpowiednia część tego, co uratowano.

§ 860. Jeżeli w razie całkowitej utraty co do zysku przypuszczalnego (§ 856) towary podczas podróży sprzedano tak pomyślnie, iż czysty zysk wynosi więcej, niż wartość ubezpieczonych towarów, lub gdy zapłacono tytułem wynagrodzenia sumę wyższą od tej wartości za towary, które w wypadku wielkiej awarji porzucone zostały, lub za które musi nastąpić wynagrodzenie w myśl §§ 611 i 612, wówczas z sumy ubezpieczenia zysku przypuszczalnego potrąca się tę nadwyżkę.

Porzucenie (abandon).

§ 861. Ubezpieczony może żądać zapłaty całkowitej sumy ubezpieczenia w zamian za przelew praw, przysługujących mu do ubezpieczonego przedmiotu (porzucenie) w następujących wypadkach:

1. gdy okręt zaginął;
2. gdy przedmiot ubezpieczenia jest zagrożony wskutek zasekwestrowania[1]) okrętu lub towarów, zabrania ich przez mocarstwa wojujące, lub wskutek zatrzymania ich w inny sposób na mocy wyższego rozkazu, lub wreszcie wskutek porwania przez rozbójników morskich i gdy w czasokresie sześciu, dziewięciu lub dwunastu miesięcy zwolnione nie zostały, zależnie od tego, czy nastąpiło zabranie, zatrzymanie lub porwanie:
   a) w porcie europejskim lub na morzu europejskiem, włączając w to wszystkie porty lub części morza Śródziemnego, Czarnego, Azowskiego lub
   b) na innych wodach, jednak z tej strony przylądka Dobrej Nadziei i przylądka Horn lub

[1]) W orygin.: „Embargo".

c) na wodach z tamtej strony którego z tych przylądków.

Czasokresy liczą się od dnia doniesienia przez ubezpieczonego ubezpieczającemu o wypadku (§ 818).

Okręt uważa się za zaginiony.

§ 862. Należy poczytać za zaginiony okręt, który podróż rozpoczął, jeżeli nie dopłynął do portu przeznaczenia w ciągu czasokresu zaginienia i jeżeli w przeciągu tego czasokresu zainteresowani nie otrzymali żadnych wiadomości o tym okręcie.

Czasokres zaginienia wynosi:

1. gdy zarówno port, z którego okręt odpłynął, jako też port przeznaczenia jest portem europejskim, co do okrętów żaglowych sześć, co do parowych cztery miesiące;
2. gdy tylko port, z którego okręt wypłynął, lub tylko port przeznaczenia jest portem pozaeuropejskim i leży z tej strony przylądka Dobrej Nadziei i przylądka Horn, co do okrętów żaglowych i parowych dziewięć miesięcy, jeżeli zaś leży z tamtej strony jednego z tych przylądków, co do okrętów żaglowych i parowych dwanaście miesięcy;
3. gdy zarówno port, z którego okręt wypłynął, jako też port przeznaczenia jest portem pozaeuropejskim, co do okrętów żaglowych i parowych sześć, dziewięć lub dwanaście miesięcy, zależnie od tego, czy podróż trwa przeciętnie nie dłużej, niż dwa, nie dłużej niż trzy lub też dłużej niż trzy miesiące.

W razie wątpliwości należy przeczekać dłuższy czasokres.

Obliczanie czasokresów przy zaginieniu.

§ 863. Czasokres zaginienia liczy się od dnia rozpoczęcia podróży przez okręt. Jeżeli jednak po odejściu okrętu doszły o nim wiadomości, wówczas od dnia, do którego sięga ostatnia wiadomość, liczy się ten czasokres, który byłby miarodajnym, gdyby okręt odpłynął z miejsca, w którem się znajdował ostatnio podług niewątpliwej wiadomości.

Czasokres porzucenia.

§ 864. Oświadczenie o porzuceniu musi dojść do ubezpieczającego wśród czasokresu porzucenia.

Czasokres porzucenia wynosi sześć miesięcy, gdy w razie zaginienia (l. 1, ust. 1, § 861) port przeznaczenia jest portem europejskim i gdy w razie zabrania, zatrzymania lub porwania (l. 2, ust. 1, § 861) nieszczęśliwy wypadek wydarzył się w porcie europejskim lub na morzu europejskiem, włączając w to wszystkie porty lub części morza Śródziemnego, Czarnego i Azowskiego. W innych wypadkach, czasokres porzucenia wynosi dziewięć miesięcy. Czasokres odstąpienia rozpoczyna się z upływem czasokresów, oznaczonych w §§ 861, 862.

W razie podubezpieczenia czasokres porzucenia rozpoczyna się z upływem dnia, w którym ubezpieczony zawiadomił o porzuceniu tego, który się poddał podubezpieczeniu.

Porzucenie niedopuszczalne.

§ 865. Po upływie czasokresu porzucenia nie jest ono dopuszczalne, co jednak nie narusza prawa ubezpieczonego poszukiwania odszkodowania z wszelkich innych zasad.

Jeżeli w razie zaginienia okrętu przepuszczono czasokres porzucenia, ubezpieczony może wprawdzie żądać całkowitego odszkodowania, ma jednak, skoro rzecz ubezpieczona znów się ujawni i wykaże się przytem, iż niema całkowitej utraty, na żądanie ubezpieczającego, w zamian za zrzeczenie się przez tegoż praw, nabytych wskutek uiszczenia sumy ubezpieczenia, w myśl § 859, — zwrócić sumę ubezpieczenia i zadowolić się wynagrodzeniem częściowej szkody, którąby się okazała.

Sposób oświadczenia o porzuceniu.

§ 866. Oświadczenie o porzuceniu musi, by być ważnem, nastąpić bez zastrzeżenia, o ile okręt był wystawiony na niebezpieczeństwo morskie w chwili nieszczęśliwego wypadku.

Jeżeli jednak ubezpieczenie nie obejmowało całkowitej wartości, ubezpieczony może porzucić tylko odpowiednią część przedmiotu ubezpieczonego.

Oświadczenia o porzuceniu nie można odwołać.

Nieważność oświadczenia o porzuceniu.

§ 867. Oświadczenie o porzuceniu nie ma skutków prawnych, gdy nie potwierdzają się fakty, na których się

opiera, lub nie istnieją w czasie zawiadomienia o oświadczeniu. Natomiast obowiązuje ono obiedwie strony, nawet wtedy, gdyby później nastąpiły okoliczności, któreby wyłączyły możność porzucenia, gdyby wcześniej zaszły.

Skutek oświadczenia o porzuceniu.

§ 868. Wskutek oświadczenia o porzuceniu przechodzą na ubezpieczającego wszelkie prawa, które przysługiwały ubezpieczonemu do przedmiotu porzuconego.

Ubezpieczony ma dać ubezpieczającemu rękojmię co do praw rzeczowych, ciążących na porzuconym przedmiocie w chwili oświadczenia o porzuceniu, prócz opierających się na ryzyku, za które ubezpieczający odpowiada, w myśl umowy ubezpieczenia.

W razie porzucenia okrętu, ubezpieczającemu okręt należy się przewoźne netto za podróż, podczas której wypadek się wydarzył, o ile przewoźne zarobiono dopiero po oświadczeniu o porzuceniu. Tę część przewoźnego oblicza się według przepisów, obowiązujących przy ustalaniu przewoźnego stosunkowego.

Stratę powstałą z tego powodu dla ubezpieczonego ma ponieść ubezpieczający fracht, o ile fracht ubezpieczono samodzielnie.

Wypłata sumy ubezpieczonego w razie porzucenia.

§ 869. Wypłacenia sumy ubezpieczenia żądać można dopiero po wręczeniu ubezpieczającemu dokumentów, uzasadniających porzucenie i po upływie odpowiedniego czasu dla ich sprawdzenia. Jeżeli porzucenie następuje z powodu zaginienia okrętu, do powyższych dokumentów należą również wierzytelne zaświadczenia co do czasu opuszczenia przez okręt portu odjazdowego i nieprzybycia do portu przeznaczenia podczas czasokresu zaginienia.

Ubezpieczony obowiązany jest przy oświadczeniu porzucenia zawiadomić ubezpieczającego, o ile jest w możności, czy i które inne ubezpieczenia, dotyczące przedmiotu porzuconego, podniesione zostały oraz czy i jakie długi bodmeryjne lub inne powinności na nim ciążą. Jeżeli zawiadomienia zaniecha, ubezpieczający może odmówić zapłacenia sumy ubezpieczenia, dopóki zawiadomienie to nie nastąpi; w razie ustalenia czasokresu zapłaty

w umowie, poczyna się on dopiero z chwilą nastąpienia zawiadomienia.

Obowiązki ubezpieczonego w razie porzucenia.

§ 870. Nawet po oświadczeniu o porzuceniu ubezpieczony winien dbać o ocalenie ubezpieczonych rzeczy i o zapobieżenie większym stratom w myśl § 819 i to dopóty, dopóki ubezpieczający sam tego uczynić nie może.

Skoro ubezpieczony dowie się o wykryciu przedmiotu, uważanego za zaginiony, winien niezwłocznie uwiadomić o tem ubezpieczającego i na żądanie udzielić mu pomocy, potrzebnej do odzyskania i spieniężenia tego przedmiotu.

Koszty zwrócić ma ubezpieczający, na żądanie winien on też udzielić ubezpieczonemu odpowiedniej zaliczki.

§ 871. Ubezpieczony musi na żądanie ubezpieczającego i na jego koszt — gdy ten uznał słuszność porzucenia — wydać mu publicznie uwierzytelniony dokument uznania (rewers na porzucenie, abandonowy), co do przejścia praw, które nastąpiło w myśl § 868 przez oświadczenie o porzuceniu oraz wydać dokumenty dotyczące porzuconych przedmiotów.

Częściowe uszkodzenia okrętu.

§ 872. W razie częściowego uszkodzenia okrętu, szkodę stanowią koszty naprawy, ustalone w myśl §§ 709 i 710, o ile dotyczą uszkodzeń, za które ubezpieczający odpowiada.

Okręt niezdatny lub nie wart naprawy.

§ 873. Jeżeli ustalono w drodze, w § 530 przepisanej, iż okręt nie jest zdatny lub nie wart jest naprawy (§ 479), wówczas ubezpieczonemu przysługuje względem ubezpieczającego prawo uzyskania sprzedaży publicznej okrętu lub jego szczątków; w razie sprzedaży, szkoda polega na różnicy między uzyskaną sumą a wartością ubezpieczenia.

Przejęte przez ubezpieczającego ryzyko kończy się dopiero ze sprzedażą okrętu lub jego szczątków; ubezpieczający odpowiada również za zapłatę ceny sprzedażnej.

Przy ustalaniu wartości okrętu w stanie nieuszkodzonym celem sprawdzenia, czy okręt wart jest naprawy, nie

bierze się pod uwagę wartości ubezpieczenia, bez względu na to, czy była ona oszacowana, czy też nie.

§ 874. Rozpoczęcie naprawy nie wyklucza korzystania z prawa, przysługującego ubezpieczonemu w myśl § 873, gdy później dopiero wykryte zostaną znaczne szkody, które ubezpieczonemu pozostały nieznane, bez żadnej z jego strony winy.

Jeżeli ubezpieczony korzysta z tego prawa później, ubezpieczający musi zwrócić już poniesione koszty naprawy, o ile z powodu naprawy osiągnięto ze sprzedaży okrętu sumę wyższą.

Uszkodzenie towarów.

§ 875. Co do towarów, które przybyły do portu przeznaczenia w stanie uszkodzonym, należy odsetkowo ustalić utratę wartości towarów przez porównanie wartości brutto, którą one tamże posiadają w stanie uszkodzonym i wartością brutto, jakąby tam miały w stanie nieuszkodzonym. Tę ilość odsetek w wartości ubezpieczenia należy uważać za wysokość szkody.

Wartość towarów w stanie uszkodzonym ustala się przez sprzedaż publiczną, lub przez oszacowanie, dokonane za zezwoleniem ubezpieczającego. Wartość, którąby towary posiadały w stanie nieuszkodzonym, określa się w myśl ust. 1, § 611.

Ubezpieczający ponosi prócz tego koszty oględzin, oszacowania i sprzedaży.

§ 876. W razie utraty części towarów podczas podróży, szkodę stanowi ta liczba odsetek wartości ubezpieczenia, o którą wartość towarów się zmniejszyła.

Sprzedaż towarów podczas podróży.

§ 877. W razie sprzedaży towarów podczas podróży, na skutek wypadku nieszczęśliwego, szkoda polega na różnicy między sumą, osiągniętą ze sprzedaży, po potrąceniu przewoźnego, ceł i kosztów sprzedaży, a wartością ubezpieczenia towarów.

Ryzyko, przejęte przez ubezpieczającego, kończy się dopiero ze sprzedażą towarów; ubezpieczający odpowiada też za zapłatę ceny sprzedażnej.

Nie narusza się przepisów §§ 834 do 838.

Utrata frachtów.

§ 878. W razie częściowej utraty frachtów, szkoda polega na tej części umówionego lub w braku umowy zwykłego frachtu, którą utracono.

Jeżeli fracht otaksowano, a taksa ma w myśl ust. 4 § 793 stanowić o szkodzie, którą ubezpieczający ma wynagrodzić, szkoda polega na tej odsetkowej ilości taksy, o którą zmniejszył się umówiony lub zwykły fracht.

Szkoda w zysku przypuszczalnym lub prowizji.

§ 879. Co do zysku przypuszczalnego lub prowizji, oczekiwanych z powodu przybycia towarów, szkoda, jeżeli towary przybędą w stanie uszkodzonym, polega na tej liczbie odsetek sumy ubezpieczonej, jako zysk lub prowizja, ile szkoda na towarach, którą w myśl § 875 ustalić należy, wynosi odsetek wartości ubezpieczenia tychże towarów.

W razie niedojścia części towarów do portu przeznaczenia, szkoda polega na tej liczbie odsetek sumy ubezpieczonej, jako zysk lub prowizja, ile wartość części towarów nie przybyłej do portu przeznaczenia wynosi odsetek wartości wszystkich towarów.

Jeżeli w razie ubezpieczenia wartości zysku przypuszczalnego nie zachodzą co do nieprzybyłej części towarów przesłanki, w § 860 przewidziane, od szkody odlicza się przewyżkę, w § 860 oznaczoną.

Szkoda w sumach bodmeryjnych lub awaryjnych.

§ 880. Co do sum bodmeryjnych lub awaryjnych szkoda, w razie częściowej utraty, polega na niedoborze, powstałym z tego, iż przedmiot dany w bodmeryjny zastaw, lub za który zaliczono lub wydano sumy awaryjne, nie wystarcza już na pokrycie sum bodmeryjnych lub awaryjnych z przyczyny późniejszych wypadków nieszczęśliwych.

§ 881. Ubezpieczający winien wynagrodzić całkowicie szkodę, którą należy obliczać stosownie do przepisów §§ 872 do 880, jeżeli ubezpieczoną była wartość całkowita, bez naruszenia jednak przepisu § 800; jeżeli nie całkowita wartość ubezpieczoną była, ma on wynagrodzić, w myśl § 792, tylko odpowiednią część szkody.

Tytuł szósty.

Wypłata szkody.

Obrachunek szkody i udowodnienie.

§ 882. Ubezpieczony, poszukując odszkodowania, ma przedstawić ubezpieczającemu obrachunek szkody.

Musi jednocześnie udowodnić ubezpieczającemu:

1. swe zainteresowanie;
2. iż przedmiot ubezpieczony narażony był na niebezpieczeństwo morskie;
3. nieszczęśliwy wypadek, na którym roszczenie się opiera;
4. szkodę i jej wysokość.

§ 883. Przy ubezpieczeniu na cudzy rachunek ubezpieczony ma prócz tego udowodnić, iż polecił ubezpieczycielowi zawarcie umowy. Jeżeli ubezpieczenie zawarte zostało bez polecenia, ubezpieczony musi wykazać okoliczności, z których wynika, iż ubezpieczenie było na jego korzyść.

Dowody.

§ 884. Za dowody dostateczne należy wogóle uważać takie dowody, które uważa się za niewątpliwe w obiegu handlowym, ze względu na trudność wystarania się o inne dowody, w szczególności:

1. celem wykazania zainteresowania:
   co do ubezpieczenia okrętu, zwykłe dowody własności;
   co do ubezpieczenia towarów, faktury i konosamenty, jeżeli wynika z ich osnowy, iż ubezpieczony miał prawo rozporządzać towarami;
   co do ubezpieczenia frachtu, certepartje i konosamenty;
2. celem wykazania władowania towarów, konosamenty;
3. celem wykazania wypadku, pamiętnik morski i dziennik, w razie kondemnaty (przepadku), orzeczenie sądu miejsca poboru, w razie zaginienia, wiarogodne zaświadczenie o czasie opuszczenia przez okręt portu odpłynięcia i o nieprzybyciu okrętu do portu przeznaczenia w czasokresie zaginienia;
4. celem wykazania szkody i jej wysokości dokumenty, przyjęte przez ustawy lub zwyczaje miej-

sca, gdzie szkodę sprawdzono, dotyczące oględzin, oszacowania i przetargu, oraz obliczenie kosztów przez biegłych, następnie pokwitowane rachunki dokonanych napraw i inne pokwitowania z uiszczonych wypłat; co do częściowej szkody na okręcie (§§ 872, 873) wystarczają jednak dokumenty, dotyczące oględzin i oszacowania oraz obliczenia kosztów wtedy tylko, gdy szkody, zaszłe z powodu zużycia, starości, spróchnienia lub stoczenia przez robaki są należycie wyłączone i gdy zarazem, o ile to jest możliwe, przywołani zostali biegli, wyznaczeni raz na zawsze przez władze, lub wyznaczeni szczególnie przez miejscowy rząd lub polskiego konsula[1]), a gdy ich niema lub gdy ich pomocy uzyskać nie można, przez inną jakąkolwiek władzę.

Układ zwalniający od przedkładania dowodów.

§ 885. Układ, którym ubezpieczony zwolniony został od wykazania okoliczności, oznaczonych w § 882, lub części tych okoliczności, jest ważny, co nie narusza jednak prawa ubezpieczającego udowodnienia czegoś przeciwnego.

Zastrzeżenie uczynione przy ubezpieczeniu towarów, iż konosamentu nie należy przedstawiać, zwalnia jedynie od wykazania, iż władowanie nastąpiło.

Prawa z ubezpieczenia przysługują.

§ 886. Przy ubezpieczeniu na cudzy rachunek prawa, z umowy ubezpieczenia wypływające, przysługują ubezpieczonemu. Wydania policy może wszakże żądać tylko ubezpieczyciel.

Ubezpieczony może bez zgody ubezpieczyciela rozporządzać swemi prawami i praw tych dochodzić sądownie wtedy tylko, gdy znajduje się w posiadaniu policy.

Ubezpieczyciel.

§ 887. Ubezpieczyciel może rozporządzać we własnem imieniu prawami, przysługującemi ubezpieczonemu z mocy ubezpieczenia.

W razie wystawienia policy, ubezpieczyciel może bez przyzwolenia ubezpieczonego podnosić zapłatę oraz prze-

[1]) W orygin.: „oder den deutschen Konsul".

lewać prawa ubezpieczonego jedynie wtedy, gdy znajduje się w posiadaniu policy.

Ubezpieczający obowiązany jest wtedy tylko zapłacić do rąk ubezpieczyciela, gdy tenże udowodni mu, iż ubezpieczony udzielił swego przyzwolenia na ubezpieczenie.

§ 888. Ubezpieczyciel nie jest obowiązany do wydania policy ubezpieczonemu, lub wierzycielom, lub masie upadłości, dopóki jeszcze roszczenie względem ubezpieczonego co do przedmiotu ubezpieczenia nie zostanie zaspokojone. W razie szkody może ubezpieczyciel roszczenie swe zaspokoić z wierzytelności, powstałej do ubezpieczającego, a po ściągnięciu sum ubezpieczeniowych zaspokoić się przed ubezpieczonym i jego wierzycielami.

§ 889. Ubezpieczający staje się odpowiedzialny wobec ubezpieczyciela, jeżeli prawa jego, w § 888 wskazane, narusza w czasie, gdy ubezpieczyciel znajduje się w posiadaniu policy, przez uiszczenie, dokonane ubezpieczonemu, wierzycielom lub też masie upadłościowej, lub przez umowy zawarte z nim.

Przepisy ustaw cywilnych stanowią o odpowiedzialności ubezpieczającego wobec trzeciego, któremu przyznano prawa w policy, na skutek zawarcia umów co do tych praw lub wypłacenia sum ubezpieczeniowych bez zażądania zwrotu policy lub bez zaopatrzenia jej w odpowiednią wzmiankę.

Potrącenie wierzytelności.

§ 890. Ubezpieczający może z wierzytelności o wynagrodzenie szkody potrącać tylko taką wierzytelność, przysługującą mu od ubezpieczyciela, która oparta jest na ubezpieczeniu, dokonanem na rzecz ubezpieczonego.

Przelew na osobę trzecią.

§ 891. Ubezpieczony ma prawo przelać na osobę trzecią roszczenie o odszkodowanie nietylko za szkodę, wynikłą z zaszłego już wypadku nieszczęśliwego, lecz i przyszłe roszczenia. Jeżeli policę wystawiono według ust. 2 § 363 na zlecenie, wówczas przy ubezpieczeniu na rachunek cudzy dla ważności pierwszego przeniesienia wystarcza indos ubezpieczyciela.

Wypłata tymczasowa.

§ 892. Jeżeli po upływie dwóch miesięcy od zawiadomienia o nieszczęśliwym wypadku, obliczenie szkody

(§ 882), bez winy ubezpieczonego, nie zostało jeszcze przedstawione, a pobieżnie tylko ustalono sumę, za którą conajmniej ubezpieczający odpowiada, wówczas ten ostatni winien sumę tę wypłacić tymczasowo, zaliczając ją na swój dług, jednak nie przed upływem czasu umówionego co do zapłaty sumy ubezpieczenia. Jeżeli termin zapłaty ma się rozpocząć z chwilą, w której przedstawiono ubezpieczającemu obrachunek szkody, wówczas w tym wypadku termin ten liczyć się będzie od chwili wręczenia ubezpieczającemu tymczasowego ustalenia szkody.

§ 893. Ubezpieczający ma dać zaliczkę:

1. w razie awarji na pokrycie koniecznych wypłat na ocalenie, utrzymanie i przywrócenie do stanu pierwotnego rzeczy ubezpieczonej, — na rachunek swego długu, który później ustalony będzie, — dwie trzecie sumy, przypadającej na ubezpieczającego,
2. w razie zabrania okrętu lub towarów całkowitą sumę kosztów procesu reklamacyjnego, przypadających na niego, o ile koszty te okażą się konieczne.

Tytuł siódmy.

Zniesienie ubezpieczenia i zwrot premji.

Zaniechanie przedsięwzięcia lub brak ryzyka.

§ 894. Jeżeli przedsięwzięcie, do którego ubezpieczenie się odnosi, zaniechane zostało w całości lub w pewnej części przez ubezpieczonego, lub jeżeli bez jego współudziału cała rzecz ubezpieczona lub pewna jej część nie została wystawioną na ryzyko, za które ubezpieczający odpowiada, można premji zażądać z powrotem w całości lub odpowiedniej części aż do sumy przysługującej ubezpieczającemu jako odszkodowanie (ristorno).

Odszkodowanie (należność tytułem ristorna) wynosi pół od sta całej lub odpowiedniej części sumy ubezpieczenia, o ile nie ułożono się inaczej lub w miejscu zawarcia ubezpieczenia nie istnieje inny zwyczaj, jeżeli jednak premja nie dosięga jednego od sta sumy ubezpieczenia, — połowę całej lub odpowiedniej części premji.

Ubezpieczenie nad wartość lub brak interesu.

§ 895. Jeżeli ubezpieczenie w braku ubezpieczonego interesu (§ 778) lub z powodu ubezpieczenia ponad war-

tość (§ 786) jest nieważne i jeżeli ubezpieczyciel przy zawieraniu umowy, a w razie ubezpieczenia na cudzy rachunek również ubezpieczony, przy dawaniu polecenia był w dobrej wierze, to można również żądać zwrotu premji lub ją zatrzymać aż do otrzymania ristorna, o którem mowa w § 894.

§ 896. Przepisy §§ 894 i 895 będą stosowane również wtedy, gdy umowa ubezpieczenia nie jest obowiązująca dla ubezpieczającego z powodu niewykonania obowiązku zawiadomienia, lub z jakich innych powodów, chociażby nawet ubezpieczający pomimo tego mógł domagać się całkowitej premji.

§ 897. Ristorno nie ma miejsca, gdy ryzyko dla ubezpieczającego poczęło już biec.

Niewypłacalność ubezpieczającego.

§ 898. Jeżeli ubezpieczający stał się niewypłacalnym, ubezpieczony może według swego uznania odstąpić od umowy i zażądać całej premji, lub ją zatrzymać, bądź zawrzeć nowe ubezpieczenie na koszt ubezpieczającego. Prawo to nie przysługuje mu jednak, gdy otrzyma dostateczne zabezpieczenie na wykonanie zobowiązań ubezpieczającego, nim odstąpił od umowy lub zawarł nowe ubezpieczenie.

Zbycie rzeczy.

§ 899. Jeżeli rzecz ubezpieczona zostanie zbyta przez ubezpieczonego, w miejsce zbywcy wstępuje nabywca w te prawa i obowiązki ubezpieczonego, które wynikają ze stosunku ubezpieczenia, na czas trwania jego prawa własności. Za premję odpowiadają zbywca i nabywca jako dłużnicy łączni.

Co do wierzytelności, które powstały względem ubezpieczającego ze stosunku ubezpieczenia, musi on wtedy dopiero uznać na swoją niekorzyść zbycie, gdy się o niem dowie.

Ubezpieczający nie odpowiada za ryzyko, któreby nie nastąpiło, gdyby zbycie nie zaszło.

Nabywca może wypowiedzieć ubezpieczenie bez potrzeby stosowania się do jakichkolwiek czasokresów wypowiedzenia. Prawo wypowiedzenia upada, gdy nie korzystano z niego w ciągu miesiąca po nabyciu; jeżeli nabywca nie wiedział o ubezpieczeniu, prawo wypowiedzenia przysługuje mu aż do upływu miesiąca, licząc od chwili, w któ-

rej się dowiedział o ubezpieczeniu. Jeżeli nabywca wypowie, za premję odpowiadać nie będzie.

W razie przymusowej sprzedaży rzeczy ubezpieczonej, należy odpowiednio stosować przepisy ust. 1 do 4.

Udział w okręcie.

§ 900. Przepisy § 899 stosują się do ubezpieczenia udziału okrętowego.

Jeżeli ubezpieczono sam tylko okręt, stosują się wtedy tylko, gdy okręt podczas podróży zbyty został. O początku i końcu podróży stanowi § 823. Jeżeli okręt zabezpieczono na czas lub na kilka podróży (§ 757), ubezpieczenie trwa w razie zbycia podczas podróży aż do wyładowania okrętu w najbliższym porcie przeznaczenia (§ 823).

Rozdział jedenasty.

Przedawnienie.

§ 901. Wierzytelności, wymienione pod l. 1 do 9 § 754, przedawniają się w jednym roku. W dwa lata przedawniają się:

1. wierzytelności załogi okrętu, wypływające z umów służbowych lub najemniczych, jeżeli zwolnienie nastąpiło z tamtej strony przylądka Dobrej Nadziei lub przylądka Horn;
2. wierzytelności z tytułu odszkodowania z powodu zderzenia okrętów lub z powodu wydarzenia, podpadającego pod § 738 oraz wierzytelności z tytułu wynagrodzenia za ocalenie lub niesienie pomocy.

Roszczenia osobiste.

§ 902. Przedawnienie z § 901 odnosi się również do roszczeń osobistych, przysługujących wierzycielowi względem przedsiębiorcy morskiego lub osoby, należącej do załogi okrętu.

Początek.

§ 903. Przedawnienie poczyna biec:

1. co do wierzytelności załogi okrętu (l. 3 § 754) z upływem roku, w którym kończy się stosunek służbowy lub najemniczy i w razie, gdy wytoczenie skargi jest możliwe i dopuszczalne wcześniej, z upływem roku, w którym przesłanka ta nastąpi; jednak prawo żądania zaliczki lub wpłat

na rachunek nie ma wpływu na początek przedawnienia;

2. co do wierzytelności z tytułu uszkodzenia lub opóźnionej dostawy towarów ładowanych i bagażu podróżnego (l. 7 i 19 § 754) i z tytułu składek, któremi okręt się przyczynia do wielkiej awarji (l. 5 § 754) z upływem roku, w którym dostawa nastąpiła, co do wierzytelności z tytułu niedostawienia towarów, — z upływem roku, w którym okręt dopłynął do portu, gdzie wręczenie miało nastąpić, a jeżeli nie dobito do tego portu, — z upływem roku, w którym osoba zainteresowana dowiedziała się wpierw o tem i o szkodzie;
3. co do wierzytelności, nie podpadających pod l. 2, powstałych z zawinienia osoby, nie należącej do załogi okrętu (l. 9 § 754), z upływem roku, w którym osoba zainteresowana dowiedziała się o szkodzie, jednak co do wierzytelności z tytułu odszkodowania z powodu zderzenia okrętów, lub jednego z wydarzeń, podpadających pod § 738, z upływem dnia, w którym zderzenie to miało miejsce;

3 a. co do wierzytelności z tytułu schronienia i niesienia pomocy z upływem dnia, w którym czynność udzielenia schronienia lub niesienia pomocy ukończono;

4. co do wszelkich innych wierzytelności z upływem roku, w którym wierzytelność płatną się stała.

§ 904. Wierzytelności zwrotne, przysługujące przedsiębiorcom morskim wzajemnie w myśl ust. 2 § 736, przedawniają się z upływem roku jednego. Przedawnienie rozpoczyna się z upływem dnia, w którym nastąpiła zapłata, dająca podstawę do poszukiwania zwrotnego.

Pozatem przedawniają się w jednym roku wierzytelności, ciążące na towarach z powodu sum bodmeryjnych, składek, któremi należy się przyczyniać do wielkiej awarji oraz wierzytelności osobiste, wypływające z powodu tych sum i kwot.

Przedawnienie rozpoczyna się co do sum bodmeryjnych z upływem roku, w którym nastąpił termin płatności, co do składek z powodu wielkiej awarji z upływem

roku, w którym dostawione zostały towary, którymi należało się przykładać.

Wierzytelności ciążące na towarach z powodu kosztów ocalenia i niesienia pomocy, oraz roszczenia osobiste, opierające się na tych kosztach, przedawniają się z upływem lat dwóch. Przedawnienie rozpoczyna się z upływem dnia, w którym ukończone zostały czynności ocalenia i niesienia pomocy.

§ 905. W pięć lat przedawniają się wierzytelności ubezpieczającego i ubezpieczonego z tytułu umowy ubezpieczenia.

Przedawnienie rozpoczyna się z upływem roku, w którym ukończona została podróż ubezpieczona, a w razie ubezpieczenia na pewien czas, z upływem dnia ukończenia czasu ubezpieczenia. W razie zaginienia okrętu rozpoczyna się z upływem dnia ukończenia czasokresu zaginienia.

Przepisy innych ustaw, na które się ustawa o handlowem prawie morskiem powołuje.

Ordynacja żeglarska (porządek prawa żeglarskiego z 2. VII. 1902 r. (Dz. Ust. Rzeszy str. 175.)

§ 61. Majtek, który zachorował lub został zraniony, otrzymuje płacę:

jeżeli podróży nie rozpoczął, aż do ustania stosunku służbowego;

jeżeli podróż rozpoczął, aż do dnia, w którym opuścił okręt.

Za czas pobytu w zakładzie chorych nie należy się majtkowi żadna płaca. Gdy miał jednak bliskie sobie osoby, których utrzymanie pokrywał w całości albo przeważnie ze swego zarobku, to należy mu się jeszcze czwarta część płacy. Majtkom, których przyjęto do pielęgnowania lub usługi znajdujących się na pokładzie osób, można w tym wypadku i, jeżeli to będzie dla majtka korzystniej, zamiast płacy miesięcznej, wypłacić przeciętne miesięczne wynagrodzenie w takiej kwocie, jaką po myśli § 10 ustawy o ubezpieczeniach morskich oznaczy Rada Ministrów (Reichskanzler), jednak bez wliczania w to wartości umówionego pożywienia. Wypłacić można wprost bliskim.

Jeżeliby majtek doznał uszkodzenia w obronie okrętu, to mu się jeszcze należy stosowne wynagrodzenie, którego wysokość w razie potrzeby sąd ustala.

§ 64. Jeżeli majtek po rozpoczęciu służby umrze, to przedsiębiorca okrętowy ma wypłacić płacę należną do dnia śmierci

(§ 80) i o ile śmierć nastąpiła w czasie, do którego odnosi się obowiązek pieczy ze strony przedsiębiorcy okrętowego, ponieść koszta pogrzebu.

Jeżeli można się spodziewać, że okręt w ciągu dwudziestu czterech godzin dojdzie do portu, to należy, o ile względy sanitarne nie stoją temu na przeszkodzie, zabrać zwłoki ze sobą i starać się o ich pogrzebanie na lądzie.

Sposób pogrzebu morskiego musi odpowiadać zwyczajom morskim.

Jeżeli majtek w obronie okrętu zginie, to przedsiębiorca okrętu ma oprócz tego wypłacić stosowne wynagrodzenie, którego wysokość w razie potrzeby sąd ustala.

§ 80. W wypadkach par. 45, 53, 61, 64, 69, 71, 72, 76, jeżeli płacę umówiono nie wedle czasu, tylko ryczałtowo za całą podróż, należy odsłużoną część płacy ustalić, uwzględniając wysokość umówionej płacy w stosunku do świadczonych usług i przebytej podróży.

§ 73. Jeżeli port powrotny podróży jest polskim (w oryg. niemieckim), to w razie wcześniejszego zwolnienia po rozpoczęciu podróży (§ 72 ust. 2) czas podróży, aby obliczyć majtkowi należną za podróż powrotną płacę, ustala się, o ile chodzi o jazdę parowcem, w sposób następujący:

przy zwolnieniu:

a) w portach morza Północnego, Kanału Angielskiego, Bałtyku albo wodach z niemi graniczących — $^1/_2$ miesiąca,

b) w innych portach europejskich — 1 miesiąc,

c) w portach pozaeuropejskich z wyjątkiem wymienionych pod d) — $1^1/_2$ miesiąca,

d) w portach Oceanu Wielkiego albo Australji — 2 miesiące.

Gdyby podróż powrotna odbywała się całkowicie lub częściowo żaglowcami, to trwanie podróży za przestrzeń odbytą żaglowcami oblicza się dwa razy tak, jak przestrzeń przebytą parowcem.

Jeżeli w wypadkach a) i b) ustępu pierwszego powrót odbywa się wyłącznie koleją, to czasu podróży się nie uwzględnia.

Trwanie podróży wedle powyższych zasad, przy podróży powrotnej do portów nieniemieckich (nie polskich) ustala przy uwzględnieniu danych pod a) do d) w razie sporu urząd morski.

Niemiecki kodeks cywilny.

§ 1234. Wierzyciel zastawny winien przedtem zagrozić właścicielowi sprzedażą i oznaczyć przytem kwotę pieniężną, dla której sprzedaż ma się odbyć. Zagrożenie może nastąpić dopiero po powstaniu uprawnienia do sprzedaży; zagrożenia można zaniechać, jeżeli nie można go wykonać.

Sprzedaż nie może się odbyć przed upływem miesiąca po zagrożeniu. Jeżeli niepodobna dokonać zagrożenia, miesiąc ten liczy się od tego czasu, kiedy nastąpi uprawnienie do sprzedaży.

§ 1237. Czas i miejsce przetargu należy obwieścić publicznie, oznaczając zastaw ogólnikowo. Właściciele i osoby trzecie, którym przysługują prawa na zastawie, należy zawiadomić osobno; zawiadomienia można zaniechać, jeżeli niepodobna go wykonać.

§ 1241. Wierzyciel zastawny winien bezzwłocznie zawiadomić właściciela o sprzedaży zastawu i o jej wyniku, chyba, że zawiadomienia nie podobna wykonać.

Niemiecki Kodeks handlowy.

§ 366 (ust. 1). Jeżeli przy prowadzeniu przedsiębiorstwa handlowego kupiec zbędzie lub zastawi nienależącą doń rzecz ruchomą, należy stosować przepisy Kodeksu cywilnego na rzecz tych, którzy wywody swe prawa od osoby nieuprawnionej, nawet wtedy, gdy dobra w razie nabywcy odnosi się do prawa zbywcy lub zastawcy do rozporządzania się rzeczą za właściciela.

(ust. 3). Ustawowemu prawu zastawu komisanta, kierownika okrętu, utrzymującego skład i przewoźnika, przysługuje co do ochrony dobrej wiary różne prawo z prawem zastawu, nabytem według ust. 1 na zasadzie umowy.

§ 368. Przy sprzedaży zastawu, gdy zastaw jest czynnością handlową po stronie wierzyciela zastawnego i zastawiającego zamiast czasokresu miesięcznego, przepisanego w § 1234 Kodeksu cywilnego, obowiązuje czasokres tygodniowy.

Przepis powyższy stosuje się odpowiednio do ustawowego prawa zastawu przewoźnika . . . . nawet wtedy, gdy tylko po (jego) stronie umowa . . . . przewozu jest czynnością handlową.

DODATEK I.

POLSKIE STATKI HANDLOWE.

Ustawa z dnia 28 maja 1920 r. o polskich statkach handlowych morskich. (D. U. R. P. Nr. 47, poz. 285.)

DZIAŁ I.

O uznawaniu statków morskich za polskie statki handlowe morskie.

Art. 1. Za polskie statki handlowe morskie uznaje się statki, uprawiające żeglugę morską w celu zarobkowania i stanowiące własność Państwa, obywateli polskich

oraz osób prawnych, które mają siedzibę na obszarze Rzeczypospolitej i w których:

a) wszystkie udziały lub akcje są imienne;
b) udział obcokrajowców w kapitale zakładowym nie przewyższa 40%;
c) do każdej z władz: kierowniczej, nadzorczej i kontrolującej — obcokrajowcy nie wchodzą w stosunku, przewyższającym ich udział w kapitale zakładowym, a w spółkach akcyjno-komandytowych nie są nadto osobiście odpowiedzialni;
d) główny kierownik (dyrektor zarządzający) jest obywatelem polskim.

Art. 2. Również za polski statek handlowy morski uznaje się statek, którego conajmniej trzy piąte należy do osób, wymienionych w art. 1, o ile pełnomocnik współwłaścicieli jest obywatelem polskim.

Art. 3. Spółki firmowo-komandytowe, których odpowiedzialni osobiście wspólnicy nie są obcokrajowcami, korzystają z praw, służących w myśl ustawy niniejszej obywatelom polskim; spółki firmowe i firmowo-komandytowe, nie czyniące zadość temu wymaganiu, traktowane są narówni z obcokrajowcami.

Art. 4. Przy ocenie kwalifikacji osób fizycznych i prawnych (art. 1 do 3), celem uznania statków do nich należących za statki handlowe polskie, narówni z obywatelami Rzeczypospolitej traktowane mogą być osoby, nie posiadające obywatelstwa, lecz należące do narodowości polskiej. Uznanie przynależności obcokrajowców do narodowości polskiej może nastąpić w tym razie tylko za zgodą Ministra Spraw Zagranicznych.

Art. 5. Prócz uprawnień, przewidzianych w innych ustawach[1]), polskim statkom handlowym służą:

1. wyłączne prawo do uprawiania żeglugi nadbrzeżnej (kabotażu) na polskich wodach terytorjalnych;
2. nietykalność wobec statków obcych na pełnem morzu, oraz prawa, wypływające z eksterytorjalności na wodach i w portach obcokrajowych w granicach traktatów, konwencji i zwyczajów międzynarodowych;

[1]) Koncesje lub zezwolenia na zakładanie, utrzymywanie r a d j o s t a c j i nadawczych względnie nadawczo-odbiorczych wedle rozp. z 10. X. 1924 r. (D. U. R. P. Nr. 99, poz. 915).

3. prawo do korzystania z ochrony polskich władz morskich wojskowych na pełnem morzu oraz polskich urzędów dyplomatycznych i konsularnych zagranicą;
4. w czasie wojny prawa, wypływające z neutralności, w razie ogłoszenia jej przez Rząd Rzeczypospolitej;
5. prawo do pomocy ekonomicznej Państwa w myśl ustaw, specjalnie w tym celu wydanych.

Art. 6. Polskie statki handlowe morskie, prócz obowiązków, przewidzianych w innych ustawach, są obowiązane w szczególności do:

1. podnoszenia na rufie wyłącznie polskiej handlowej bandery morskiej;
2. utrzymywania na statkach załogi polskiej oraz używania przy prowadzeniu ksiąg okrętowych i kierownictwie statku języka polskiego. Jako polską uważa się załogę, w której najmniej trzy czwarte zarówno oficerów, jako też marynarzy jest obywatelami Państwa Polskiego. Wyjątki od tego przepisu dopuszczalne są w ciągu pierwszych pięciu lat od uchwalenia ustawy na zasadach, ustalonych przez przepisy wykonawcze.

Art. 7. Statek morski traci prawa polskiego statku handlowego:

1. gdy własność jego przechodzi na osoby fizyczne lub prawne, nie odpowiadające wymaganiom art. 1—3;
2. gdy w składzie osobowym spółki lub współwłaścicieli zachodzą zmiany w warunkach, zastrzeżonych w art. 1—3.

Art. 8. Jeżeli zmiana współwłasności statku, przewidziana w art. 7 ustęp 2, nastąpiła drogą niezależną od woli reszty współwłaścicieli, statek może, z decyzji urzędu rejestracyjnego, korzystać nadal z praw statku polskiego w przeciągu czasu, niezbędnego do wykupu współwłasności od obcokrajowców, nie dłużej jednak, niż w ciągu roku od chwili nastąpienia okoliczności, powodujących utratę praw statku polskiego.

Art. 9. Przepisy ustawy niniejszej mają również zastosowanie do jachtów spacerowych, wychodzących na pełne morze, do statków pilotowych, większych rybackich (ponad 50 cbm), holowniczych, ratunkowych, szkolnych,

przeznaczonych do wyszkolenia personelu marynarki handlowej, oraz do statków wybudowanych w kraju, na rachunek państw obcych lub ich obywateli, aż do chwili zarejestrowania statków tej ostatniej kategorji przez właściwego konsula obcokrajowego.

DZIAŁ II.

Rejestracja statków handlowych.

Art. 10. W celu stwierdzenia praw, służących polskim statkom handlowym morskim, statki, wymienione w art. 1 i 9, z wyjątkiem statków o pojemności poniżej pięćdziesięciu metrów sześciennych brutto, winny być wpisane do rejestru.

Art. 11. Rejestr statków handlowych jest publiczny i dostępny do przeglądania przez osoby interesowane, które za opłatą otrzymywać mogą uwierzytelnione wypisy z rejestru. Należytości i koszty rejestracji ponoszą strony interesowane.

Art. 12. Wpis do rejestru statkowego winien zawierać:

1. datę oraz kolejny numer zarejestrowania statku;
2. nazwę i rodzaj statku oraz międzynarodowy sygnał odróżniający;
3. wynik urzędowego obliczenia wymiarów statku;
4. datę i miejsce wybudowania statku, o ile dane te są znane;
5. oznaczenie portu ojczystego statku;
6. bliższe oznaczenie właściciela statku:
   a) co do osób fizycznych — oznaczenie przynależności państwowej, nazwiska, imienia i miejsca stałego zamieszkania właściciela, lub współwłaścicieli, oraz wysokość udziałów poszczególnych współwłaścicieli;
   b) co do osób prawnych — oznaczenie nazwy, siedziby oraz miejsca, daty i numeru wpisania do rejestru handlowego; oznaczenie przynależności państwowej, imion, nazwisk oraz miejsc stałego zamieszkania wspólników osobiście odpowiedzialnych w spółkach firmowych i komandytowych, w innych zaś — tych samych danych o członkach organów kierowniczych;

7. oznaczenie przynależności państwowej, nazwiska, imienia oraz miejsca stałego zamieszkania pełnomocnika, o ile został ten wyznaczony;
8. oświadczenie, że wszystkie warunki, co do przynależności państwowej właściciela, współwłaściciela, udziałowców i akcjonarjuszów zostały wypełnione;
9. oznaczenie tytułu nabycia statku lub poszczególnych udziałów w współwłasności.

Art. 13. Wpis statku do rejestru może nastąpić jedynie po udowodnieniu okoliczności, wymaganych w myśl art. 1—4, zgłoszeniu wszystkich danych, wymienionych w art. 12, i złożeniu aktów dokonania pomiarów statku przez właściwy urząd polski.

Niezależnie od powyższego, kontroli Rządu w każdym czasie podlegają wszelkie, w art. 1—4 wymienione warunki, od których zależy przyznanie statkowi prawa polskiego statku handlowego. W tym celu władze mają prawo przejrzenia w każdym czasie korespondencji, ksiąg, dokumentów i sprawozdań wszelkiego rodzaju przedsiębiorstw żeglugi morskiej, badania i sprawdzania stosunków osobowych oraz ustosunkowania kapitałów, czynnych w przedsiębiorstwach.

Wszystkie te dane na żądanie winny być złożone w urzędzie rejestracyjnym.

Art. 14. Statek, wniesiony do rejestru zagranicą, nie może być rejestrowany w Polsce.

Właściciel nabytego od obcokrajowców statku przy zgłoszeniu do rejestracji w Polsce winien udowodnić, że statek został wykreślony z rejestru zagranicznego.

Art. 15. Dla statków, nabytych zagranicą od obcokrajowców, certyfikat może być zastąpiony przez tymczasowe zaświadczenie konsula polskiego, urzędującego zagranicą w tym okręgu, w którym statek w chwili zmiany właściciela się znajduje (świadectwo o banderze). Świadectwo to może być wydane na czas nie dłuższy od jednego roku od daty wystawienia. O ile podróż do tego czasu nie mogła być skończona, świadectwo o banderze może być na czas niezbędny przedłużone przez konsulów polskich. O wydaniu lub przedłużeniu świadectwa konsul zawiadamia urząd rejestracyjny.

Art. 16. Właściciel statku, nie mający zamieszkania w Rzeczypospolitej Polskiej, obowiązany jest ustanowić

w jej granicach pełnomocnika, upoważnionego do załatwiania czynności rejestracyjnych oraz wszelkich spraw mocodawcy, z tytułu własności statku płynących.

Art. 17. Po wciągnięciu do rejestru właściciel statku otrzymuje dokument rejestracyjny w postaci certyfikatu okrętowego. Certyfikat okrętowy i uwierzytelniony wyciąg z rejestru winien stale znajdować się na statku.

Art. 18. Certyfikat jest dowodem:

1. złożenia danych i dokumentów, wymaganych w myśl art. 12 i 13;
2. przynależności statku do polskiej floty handlowej;
3. prawa statku do podnoszenia polskiej bandery handlowej morskiej.

Art. 19. Na dziobie statku, wciągniętego do rejestru, winna być z każdej strony wypisana widocznemi zdaleka i trwałemi literami nazwa statku, na rufie zaś — nazwa statku i portu ojczystego.

Art. 20. Wszelkie późniejsze zmiany danych i szczegółów prawnych, zapisanych do rejestru, winny być zgłaszane i wciągane do rejestru, poczem w najkrótszym czasie wnoszone do certyfikatu okrętowego.

Zmiana nazwy statku, obranej przez właściciela przy pierwotnej rejestracji, może nastąpić jedynie za zezwoleniem władzy.

Art. 21. Statek wykreśla się z rejestru w razie:

1. zatonięcia;
2. uznania go za niezdatny do naprawy;
3. utraty praw polskiego statku handlowego morskiego.

W powyższych wypadkach certyfikat należy unieważnić i w miarę możności odebrać.

Art. 22. Dane, które w myśl art. 12, 13, 20 i 21 mają być wciągane do rejestru lub wykreślane z niego, winny być zgłaszane i udowodnione:

a) przez te osoby, które w myśl art. 12 ust. 6 podlegają wciągnięciu do rejestru statków handlowych;
b) w imieniu osób prawnych przez ich prawnych przedstawicieli;
c) w wypadkach, przewidzianych w art. 16, w zastępstwie właściciela przez jego pełnomocnika;

d) w razie zmiany właściciela lub współwłaściciela, pozbawiającej statek praw statku polskiego — również przez nabywcę statku lub udziału.

Art. 23. Zmiany i uzupełnienia rejestru winny być zgłaszane przez osoby, do tego obowiązane (art. 22), w ciągu sześciu tygodni od dnia, w którym dowiedziały się o fakcie, podlegającym wciągnięciu do rejestru. O ile osób obowiązanych jest kilka, wystarcza zgłoszenie wniosku przez jedną z tych osób. Do osób obowiązanych należy również kapitan, o ile statek jego w danym czasie znajduje się w porcie, w którym mieści się urząd rejestracyjny.

DZIAŁ III.

Postanowienia karne.

Art. 24. Za podniesienie polskiej bandery handlowej morskiej bez przedwstępnego wyrobienia statkowi certyfikatu lub zaświadczenia o banderze (art. 15 i 18), kapitan statku handlowego, mającego warunki przewidziane w art. 1—4, podlega karze grzywny do pięćdziesięciu złotych[1]) i aresztu do trzech miesięcy, lub jednej z tych kar.

Natomiast kapitan statku handlowego, nie posiadającego warunków, przewidzianych w art. 1—4, podlega za podniesienie bandery polskiej karze grzywny do pięciuset złotych[2]) i więzieniu do jednego roku, lub jednej z tych kar.

Art. 25. Kapitan statku handlowego, z wyjątkiem statków wolnych od rejestracji, winny nieposiadania na statku certyfikatu albo wyciągu uwierzytelnionego z rejestru lub świadectwa o banderze, oraz kapitan, winny nieumieszczenia na dziobie i rufie statku napisów, wymaganych w myśl art. 19, ulega karze grzywny do dwudziestu złotych[3]) i aresztu do jednego miesiąca, lub jednej z tych kar.

Art. 26. Kapitan statku handlowego, nie stosujący się do przepisów i zarządzeń, dotyczących okazania bandery wobec statków wojennych, wobec fortów nadbrzeżnych, lub przy wejściu do portów polskich — ulega karze grzywny do dwudziestu złotych[4]) i aresztu do jednego miesiąca, lub jednej z tych kar.

---

[1]), [2]), [3]), [4]), [5]), [6]), [7]) W oryginale 5000, 50 000, 2000, 2000, 5000, 50 000, 5000 marek — zmiana na podstawie § 19 Rozp. Rady Ministrów z 21. I. 1924 (D. U. R. P. Nr. 9, poz 89).

Art. 27. Karom, w art. 24—26 przewidzianym, podlega również ten, kto nie zastosuje się do odnośnych przepisów zagranicą lub na pełnem morzu.

Art. 28. Osoby, wymienione w art. 22, winne niezgłoszenia w urzędzie rejestracyjnym danych, ustawą niniejszą wymaganych, ulegają karze grzywny do pięćdziesięciu złotych[5]) i aresztu do trzech miesięcy lub jednej z tych kar.

Za niezgłoszenie danych, powodujących utratę prawa do podnoszenia bandery polskiej, kara może być podwyższona do pięciuset złotych[6]) i więzienia do jednego roku lub jednej z tych kar.

Art. 29. Właściciel statku, jego zastępca lub pełnomocnik oraz kapitan, winny niewykonania jednego z obowiązków, wskazanych w art. 6, ulega karze grzywny w wysokości pięćdziesięciu złotych[7]) i aresztu do trzech miesięcy lub jednej z tych kar.

DZIAŁ IV.

Przepisy przejściowe.

Art. 30. O ile osoby prawne, zarejestrowane lub zatwierdzone przed wydaniem ustawy niniejszej i uprawnione do żeglugi pod banderą polską, nie odpowiadają warunkom, ustanowionym w art. 1—4, to akta ich założenia lub statuty winny być na wniosek osób interesowanych w ciągu 12 miesięcy od ogłoszenia ustawy niniejszej, zgodnie z wymaganiami art. 1—4 uzupełnione, lub zmienione pod zagrożeniem utraty prawa do żeglugi morskiej pod banderą polską.

Art. 31. Z dniem ogłoszenia ustawy niniejszej tracą moc prawną sprzeczne z nią ustawy, zarządzenia i przepisy, jakie na obszarach Rzeczypospolitej w tym samym przedmiocie dotąd obowiązywały.

Art. 32. Wykonanie ustawy niniejszej porucza się Ministrowi Przemysłu i Handlu oraz Ministrowi Spraw Wojskowych w porozumieniu z interesowanymi Ministrami.

DODATEK II.

REJESTR STATKÓW HANDLOWYCH.

Rozporządzenie Ministra b. Dzielnicy Pruskiej z dnia 18-go stycznia 1921 roku, wydane w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu oraz z Ministrem Spraw Wojskowych w przedmiocie prowadzenia rejestru statków handlowych morskich. (D. U. R. P. Nr. 10, poz. 58, częściowo sprostowane obwieszczeniem z 10. VI. 1921 r. D. U. R. P. Nr. 50, poz. 313.)

Na podstawie punktu d. artykułu 6 ustawy z dnia 1 sierpnia 1919 r. (Dz. Ust. Rz. P. z 1919 r. Nr. 64 poz. 385) o tymczasowej organizacji zarządu b. dzielnicy pruskiej oraz na podstawie art. 32 ustawy z dnia 22 maja 1920 r. (Dz. Ust. Rz. P. z 1920 r. Nr. 47 poz. 285), o polskich statkach handlowych morskich w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu oraz z Ministrem Spraw Wojskowych zarządzam co następuje:

DZIAŁ I.

Przepisy ogólne.

§ 1. Prośby o wpisanie do rejestru okrętowego, zmiany danych i szczegółów prawnych zapisanych do rejestru, jak również wykreślenie statków z rejestru, uskutecznia się przez proste oświadczenie, zgłoszone do sądu rejestrowego.

§ 2. Czynności rejestracyjne, zwłaszcza wciągnięcie statku do rejestru, sporządzenie i wydanie certyfikatu lub uwierzytelnionego wyciągu z certyfikatu powinny być załatwione w najkrótszym czasie.

§ 3. Prowadzenie rejestru statków handlowych morskich, o ile ustawy obowiązujące nie stanowią inaczej, wykonywują sędzia i sekretarz sądowy według przepisów dotyczących prowadzenia rejestru handlowego na obszarze b. dzielnicy pruskiej.

Zaświadczenia przewidziane w § 8 niniejszego rozporządzenia oraz zaświadczenia, potrzebne dla wyjednania przymusowej sprzedaży statku, wydaje sędzia rejestrowy.

W tych wypadkach, gdy przed sądem rejestrującym należy złożyć oświadczenie, wymagające formy przepisanej w § 107 ustawy Rzeszy Niemieckiej o postępowaniu nie-

spornem, wówczas sędzia rejestrowy spisuje odpowiedni protokuł.

§ 4. Przyjęcie wniosku lub prośby o wpis, tudzież stwierdzenie daty ich wpływu do sądu rejestrowego należy do sędziego lub sekretarza sądowego.

§ 5. Wzmiankę na dokumencie co do sumy obciążenia, jakiej wymaga ustęp 2 § 120 ustawy Rzeszy Niemieckiej o postępowaniu niespornem, podpisuje sędzia i sekretarz sądu.

§ 6. O wpisach do rejestru, nawet niedotyczących praw zastawnych, należy zawiadamiać osoby wymienione w § 121 ustawy Rzeszy o sądownictwie niespornem.

Zawiadomienia tego może zainteresowany zrzec się.

Zawiadomienie zarządza sędzia, a dopełnia go za swoim podpisem sekretarz sądowy.

Sekretarz sądu powinien zaznaczyć w aktach sprawy, komu zawiadomienie doręczył i kiedy wręczenie nastąpiło.

§ 7. Postanowienie sędziego, oddalające żądanie co do uskutecznienia wpisu, powinno być umotywowane.

§ 8. Na żądanie sąd udziela zaświadczenia, że do rejestru nie zgłoszono pewnego oznaczonego wpisu lub, że oprócz dotychczasowych wpisów dalszych wpisów nie poczyniono.

W odpisach z rejestru zamieszcza się wpisy podkreślone czerwonym atramentem (§ 14) tylko na wniosek lub wtedy, gdy z okoliczności sprawy wywnioskować można, że jest to potrzebne.

Przy uwierzytelnionych odpisach, które dotyczyć mają tylko pewnego przedmiotu, należy przy poświadczeniu uwierzytelniającem przedmiot ten dokładnie wyszczególnić i poświadczyć, że dalszych wpisów, dotyczących tego przedmiotu, niema.

§ 9. Dla każdego statku prowadzi się osobne akta. Jeżeli dokument, na którego podstawie uskuteczniono wpis, został zwrócony, to do akt należy dołączyć poświadczony odpis tego dokumentu. W odpisie według uznania sędziego opuszcza się te części dokumentu, które dla rejestru okrętowego nie mają znaczenia. Gdy dokument znajduje się w innych aktach sądowych nie podlegających zniszczeniu, można bez dołączenia odpisu powoływać się na ów dokument.

§ 10. Dla każdego statku przeznacza się oddzielny, opatrzony numerem bieżącym, zeszyt. Zeszyty powinny być połączone w trwale oprawione księgi, które będą oznaczone rzymską cyfrą, według kolejności założenia. Stronice będą kolejno numerowane.

§ 11. Księgi rejestru znajdują się pod bezpośrednim nadzorem sekretarza, który odpowiada też za całość i porządek ksiąg. Wpisy do rejestru, przeglądanie ksiąg i aktów odbywa się pod nadzorem sekretarza.

§ 12. Księgi rejestru są wieczyste i nie będą niszczone. Nie mogą one być przenoszone poza miejsce ich stałego przechowania.

§ 13. Wpisy należy uskuteczniać pismem czytelnem, bez skróceń. Podskrobywania i przekreślania są wzbronione.

§ 14. Wpis, który na skutek późniejszego wpisu, utracił swoją moc, powinien być z rozporządzenia sędziego podkreślony czerwonym atramentem.

Omyłki pióra itp. oczywiste błędy we wpisach powinny być w tej samej rubryce z upoważnienia sędziego prostowane przez sekretarza. O dokonanem sprostowaniu należy zawiadomić osoby interesowane.

§ 15. Wpis powinien zawierać datę wciągnięcia go do rejestru, podpis sędziego i sekretarza, jak również stronicę akt, na której znajduje się odpowiednie postanowienie. W aktach rejestrowanych sekretarz czyni wzmiankę o wpisie z podaniem daty wciągnięcia wpisu do rejestru.

§ 16. Celem oznaczenia osób uprawnionych podaje się w rejestrze: 1. co do osób fizycznych — imię i nazwisko, zajęcie, miejsce zamieszkania oraz inne potrzebne szczegóły, dotyczące uprawnionych; 2. co do spółek handlowych, stowarzyszeń i innych osób prawnych — nazwę i siedzibę.

Ponadto przy zapisywaniu właścicieli statku do rejestru okrętowego obowiązuje p. 6 art. 12 ustawy o polskich statkach handlowych morskich (Dz. Ust. Rz. P. z 1920 r. Nr. 47, poz. 285).

§ 17. O wciągnięciu statku do rejestru okrętowego i wykreśleniu takowego należy obowiązkowo i bezzwłocznie ogłosić przez wydrukowanie wpisów w „Monitorze Polskim" oraz w jednej z gazet, wyznaczanej w tym celu corocznie przez sędziego rejestrowego. W wypadkach szczególnych

może sąd zarządzić ogłoszenie również w innych pismach. Prócz tego o wciągnięciu do rejestru należy zawiadomić Urząd Marynarki Handlowej.

DZIAŁ II.

Rejestr okrętowy.

§ 18. Rejestr statków handlowych morskich prowadzi wydział rejestracji statków handlowych morskich przy Sądzie Powiatowym w Wejherowie.

§ 19. Do rejestru powinny być wciągnięte wszystkie statki, wymienione w art. 10 ustawy o polskich statkach handlowych morskich.

§ 20. Zarejestrowanie następuje na wniosek osób wymienionych w art. 22 ustawy o polskich statkach handlowych morskich.

§ 21. Rejestr okrętowy morski prowadzić należy według załączonego wzoru. Składa się on z 13 rubryk.

§ 22. W rubryce pierwszej wymienia się nazwę, którą statek posiada w chwili wciągnięcia go do rejestru. O ile statek poprzednio wciągnięty był do rejestru polskiego pod inną nazwą, należy również zaznaczyć tę nazwę. To samo stosuje się do zmiany nazwy (art. 20 ustawy o polskich statkach handlowych morskich), obranej przy pierwotnej rejestracji.

Pod odpowiednim nagłówkiem umieszcza się złożony z 4 liter międzynarodowy sygnał odróżniający.

§ 23. W rubryce drugiej określa się rodzaj statku w wyrazach ogólnie używanych.

W tejże rubryce zaznacza się zmiany powstałe w rodzaju statku.

§ 24. W rubryce trzeciej podaje się wyniki wymierzenia na podstawie dokumentu wymiarowego, datę dokumentu oraz władzę, która go wydała.

Gdy późniejsze wymierzenie dało wynik odmienny od poprzedniego, to nowy wynik zapisuje się w kolumnie c rubryki 11, z odpowiedniem zaznaczeniem w rubryce 3.

§ 25. W rubryce czwartej wymienia się oprócz daty wybudowania statku również i stocznię, w której tenże został zbudowany. W razie, gdy dane te nie mogą być dokładnie stwierdzone, wówczas zapisuje się zgłoszone wiadomości z zaznaczeniem, że nie zostały udowodnione.

§ 26. W rubryce piątej podaje się port ojczysty, z którego statek uprawia żeglugę morską. O zmianie portu ojczystego zaznacza się w tejże rubryce.

§ 27. W rubryce szóstej zapisuje się przynależność państwową, imię i nazwisko oraz miejsce stałego zamieszkania pełnomocnika.

O ile pełnomocnik nie został wyznaczony, stawia się w górnej części rubryki — kreskę poziomą. Późniejsze wyznaczenie pełnomocnika zaznacza się w tejże rubryce.

§ 28. W rubryce siódmej podaje się datę zarejestrowania statku z powołaniem się na odnośne akta rejestrowe.

§ 29. W rubryce ósmej oznacza się właściciela w chwili wciągnięcia statku do rejestru.

W kolumnie „a" wpisuje się numery kolejne tylko wtedy, gdy są współwłaściciele. Każdy z nich otrzymuje oddzielny numer. Jeżeli między współwłaścicielami są spółki, to poszczególnych uczestników spółek nie umieszcza się pod oddzielnemi numerami.

W kolumnie „b" wpisuje się właścicieli statków wraz ze szczegółami wymienionemi w § 6 art. 12 ustawy o polskich statkach handlowych oraz umieszcza się podpisy sędziego i sekretarza.

W kolumnie „c" podaje się wysokość udziału we własności każdego współwłaściciela. W tejże kolumnie zamieszcza się zmiany wysokości udziału.

Kolumnę „d" przeznacza się do określenia wysokości udziału we własności kapitału polskiego (p. b. art. 1 ustawy o polskich statkach handlowych morskich).

W kolumnie „e" wyszczególnia się tytuł nabycia statku lub udziału we własności.

§ 30. W rubryce dziewiątej umieszcza się oświadczenie, że wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela, współwłaścicieli, udziałowców i akcjonarjuszy zostały wypełnione.

Oświadczenia te podpisuje sędzia i sekretarz.

Wpis ten może nastąpić dopiero po złożeniu odpowiedniego zaświadczenia urzędu marynarki handlowej, że wszystkie warunki zostały wypełnione.

Powyższe oświadczenie ponawia się przy każdorazowem przejściu udziału we własności do obcokrajowców w słowach:: „Warunki wypełniono" z powołaniem się na odpowiedni numer kolejny kolumny „a" rubryki 10.

§ 31. W rubryce dziesiątej zapisuje się zmiany we własności.

Każdy wpis otrzymuje kolejny numer umieszczony w kolumnie „a".

W kolumnie „b" zaznacza się rubrykę i kolejny numer wpisu, który uległ zmianie.

Wypełnienie kolumn „c" i „d", „e" uskutecznia się podług przepisów dla wypełnienia kolumn „b", „c", „e" rubryki 8 (§ 29).

W kolumnie „c" zamieszcza się również i inne zmiany danych zapisanych w rubryce 8.

§ 32. W rubryce jedenastej podaje się zmiany, dotyczące danych, wpisanych w rubrykach 1, 2, 3, 5, 6 i 9 również wtedy, gdy o zmianach tych zaznaczono w tych samych rubrykach.

Każdy wpis otrzymuje kolejny numer, umieszczany w kolumnie „a".

W kolumnie „b" oznacza się rubrykę wpisu, który uległ zmianie.

W kolumnie „c" wyszczególnia się treść zmiany.

§ 33. Do rubryki dwunastej należy zapisywać wykreślenie statku z rejestru wraz z podaniem przyczyn.

O ile do rejestru wnosi się obciążenia, to ci wierzyciele, których pobyt jest znany, o zamierzonem wykreśleniu powinni być powiadomieni i należy udzielić im terminu do wniesienia sprzeciwu.

Wykreślenie może nastąpić dopiero po upływie udzielonego terminu.

§ 34. W rubryce trzynastej zapisuje się obciążenie statku stosownie do przepisów obowiązujących przy wpisach w oddziale III księgi gruntowej.

Każdy wpis otrzyma kolejny numer, umieszczony w kolumnie „a".

W kolumnie „b" wymienia się sumę.

W kolumnie „c" zamieszcza się szczegóły, tyczące się obciążenia. W tejże kolumnie przy istnieniu współwłaścicieli należy zaznaczyć, czy obciążenie dotyczy całego statku, czy też tylko udziału poszczególnego współwłaściciela.

Zmiany, tyczące się obciążeń zapisanych w kolumnie „c", zaznacza się w kolumnie „d".

Przy każdorazowem zapisaniu w kolumnach „d" oraz „c" zaznacza się numer kolejny wpisu, którego wzmianka dotyczy.

Kolumna „c" służy również do zapisania wzmianki o naznaczonej sprzedaży przymusowej; kolumna „e" do wykreślenia tej wzmianki.

§ 35. Na wniosek właściciela statku można statek, o ile ma nastąpić zmiana w rubrykach 10 lub 11, przenieść do nowego zeszytu pod nowym numerem porządkowym. Przeniesienie dokonywa się z urzędu, gdy tego wymaga przejrzystość rejestru. Przeniesienie zaznacza się w rubryce 11, wskazaniem na numer kolejny, pod którym statek został na nowo zarejestrowany.

W rubryce 7 nowego zeszytu należy powołać się na dawniejszy zapis i poświadczyć, że treść nowego zeszytu zgadza się z treścią poprzedniego zeszytu.

Do nowego zeszytu przenosi się tylko te podkreślone wpisy, których przeniesienie okaże się niezbędne. Z rubryki 13 przenosi się tylko numer zapisania z zaznaczeniem „wykreślony", zaznacza się również poprzednią nazwę i poprzedni port ojczysty statków.

DZIAŁ III.

Dokumenty okrętowe.

§ 36. Wydanie certyfikatu okrętowego i uwierzytelnionego wyciągu z certyfikatu okrętowego uskuteczniać należy zgodnie z przepisami ustawy o polskich statkach handlowych morskich według załączonych wzorów. Dokumenty te zaopatruje się pieczęcią i stwierdza podpisem sędziego. O ile dokument składa się z kilku arkuszy, to zeszywa się go biało-czerwonym sznurkiem, przytwierdzonym pieczęcią. Do pieczęci nie wolno używać laku.

§ 37. Gdy po wydaniu certyfikatu okrętowego, nastąpił wpis do rubryki 10, 11 albo 13 rejestru okrętowego, wówczas zmiany należy wnosić do certyfikatu na odpowiednich stronach i uwierzytelniać przez podpis sędziego i pieczęć sądową. Zmiany zapisuje się jedne pod drugiemi w ten sposób, aby nie było pustych miejsc dających możność dopisania.

§ 38. Nowy certyfikat okrętowy lub nowy wyciąg z certyfikatu okrętowego może być wydany tylko wtedy,

gdy dawniejszy certyfikat lub dawniejszy wyciąg z certyfikatu okrętowego został zwrócony, o ile nie udowodniono ich utraty.

Zwrócone dokumenty unieważnia się, o ile zaś zostały utracone, to zaznacza się o tem w nowo wydanym dokumencie.

W nowo wydanych dokumentach zamieszcza się wyłącznie dane, istniejące w chwili sporządzenia dokumentu.

Jeżeli statek zostaje przeniesiony do nowego zeszytu pod nowym numerem porządkowym, to wystawia się nowy certyfikat lub nowy wyciąg z certyfikatu okrętowego. O wystawieniu nowego certyfikatu lub wyciągu zaznacza się na okładce aktów rejestrowanych ze wskazaniem na odnośne miejsce aktów.

W razie wykreślenia statku z rejestru, dokumenty okrętowe unieważnia się.

§ 39. Certyfikat okrętowy lub wyciąg z certyfikatu unieważnia się przez nadcięcie. Unieważnione w ten sposób dokumenty przechowuje się przy aktach rejestru.

§ 40. Rozporządzenie niniejsze uzyskuje moc obowiązującą z dniem ogłoszenia.

Niemiecka ustawa o postępowaniu niespornem.

§ 107. Wpis powinien tylko wtedy nastąpić, jeżeli zezwolenie na wpis albo wszystkie wymagane do wpisu oświadczenia będą złożone do protokołu przed władzą rejestrową albo też zostaną wykazane publicznemi lub publicznie uwierzytelnionemi dokumentami.

Inne dla dokonania wpisu potrzebne przesłanki wymagają, o ile nie są dla władzy rejestrowej notoryjne, wykazania za pomocą publicznych dokumentów. Przepisy §§ 33—38 ustawy o księgach wieczystych stosuje się odpowiednio.

§ 120. Każdy wpis ma być jaknajspieszniej uwidoczniony na certyfikacie okrętowym lub na liście okrętowym.

Jeżeli przedłożono dokument co do wierzytelności zastawowej, należy również na tym dokumencie uwidocznić wpis przy krótkiem określeniu osnowy wpisów, które prawo zastawu poprzedzają lub są z nim równoczesne. Zapisek należy zaopatrzyć podpisem i pieczęcią.

§ 121. O każdym wpisie powinno się zawiadomić wnioskodawcę i wpisanego właściciela jako też te wszystkie z rejestru okrętowego widoczne osoby, na których korzyść wpis nastąpił lub których praw wpis dotyczy. Można zrzec się zawiadomienia.

Ustawa o księgach wieczystych.

§ 33. Fakt, że zarząd spółki akcyjnej składa się z osób, wpisanych do rejestru handlowego, wykazuje się sądowem świadectwem o wpisie.

To samo obowiązuje co do wykazania uprawnienia do zastępstwa jawnej spółki handlowej, spółki komandytowej, spółki akcyjno-komandytowej, albo spółki z ograniczoną odpowiedzialnością.

§ 34. Fakt, że między małżonkami istnieje rozdział majątkowy, albo umowne prawo majątkowe, albo że pewien przedmiot należy do zastrzeżonego mienia małżonka, wykazuje się sądowem świadectwem o wpisaniu stosunku majątkowo-prawnego w rejestrze praw majątkowych.

§ 35. Jeżeli w wypadkach §§ 33, 34 Wydział hipoteczny jest zarazem sądem rejestrowym, wystarcza zamiast świadectwa powołanie się na rejestr.

§ 36. Dziedziczenie można wykazać tylko poświadczeniem dziedziczenia. Jeżeli jednak dziedziczenie opiera się na rozporządzeniu na wypadek śmierci, stwierdzonem publicznym dokumentem, wystarcza, jeżeli w miejsce poświadczenia dziedziczenia przedłoży się rozporządzenie i protokół otwarcia rozporządzenia; jeżeli Wydział hipoteczny uważa, że dokumentami temi dziedziczenie nie jest wykazane, może zażądać przedłożenia poświadczenia dziedziczenia.

Istnienie nadal trwającej wspólności majątkowej, jakoteż uprawnienie wykonawcy testamentu do rozporządzenia przedmiotem spadkowym należy przyjąć jako wykazane tylko na zasadzie świadectw, przepisanych w §§ 1507, 2368 Kodeksu cywilnego; co do wykazania upoważnienia wykonawcy testamentu stosują się jednak odpowiednio przepisy zd. 2 ust. 1.

§ 37. Jeżeli przy należącej do spadku hipotece, długu gruntowym, albo długu rentowym ma być wpisany jeden z kilku spadkobierców jako nowy wierzyciel, wystarcza w celu wykazania dziedziczenia i zezwolenia spadkobierców na wpis, zaświadczenie sądu spadkowego.

Zaświadczenie wolno wystawić tylko wtedy, jeżeli zachodzą podstawy do wydania poświadczenia dziedziczenia, a oświadczenia spadkobierców złożono do protokółu przed sądem spadkowym, albo wykazano przez publiczne lub publicznie uwierzytelnione dokumenty.

§ 38. Przepisy § 37 stosuje się odpowiednio, jeżeli przy hipotece, długu gruntowym albo długu rentowym, które należą do mienia łącznego małżeńskiej wspólności majątkowej, albo nadal trwającej wspólności majątkowej, ma być jako nowy wierzyciel wpisany interesowany, na którego to prawo przy rozliczeniu się przeniesiono.

Załącznik
do § 21 rozporządzenia z dnia 18 stycznia 1921 r. w przedmiocie prowadzenia rejestru statków handlowych morskich.

Wzór rejestru statków handlowych morskich.

Rubryka 1. Nazwa statku. Międzynarodowy sygnał odróżniający.

Rubryka 2. Rodzaj statku.

Rubryka 3. Wynik obliczenia wymiaru statku.

Rubryka 4. Data i miejsce wybudowania statku.

Rubryka 5. Port ojczysty statku.

Rubryka 6. Pełnomocnik (przynależność państwowa oraz miejsce stałego zamieszkania).

Rubryka 7. Data zarejestrowania statku.

Rubryka 8. Własność:

Nr. kol.	Nazwisko i bliższe oznaczenie właściciela	Wysokość udziału we własności	Wysokość udziału we własności kapitału polskiego	Tytuł nabycia
a.	b	c.	d.	e

Rubryka 9. Oświadczenie, że wszystkie warunki co do przynależności państwowej właścicieli zostały wypełnione (Dz. Ust. R. P. z 1920 r. Nr. 47 poz. 285, art. 12 p. 8)

Rubryka 10. Zmiany własności:

Nr. kol.	Do rubryki	Nazwisko i bliższe oznaczenie właściciela	Wysokość udziału we własności	Tytuł nabycia
a.	b.	c.	d.	e.

Rubryka 11. Zmiany zapisanych danych prócz zmian własności.

Nr. kol.	Do rubryki	Z m i a n a
a.	b.	c.

Rubryka 12. Wykreślenie statku.

Rubryka 13. Obciążenie.

Nr. kol.	Suma	Wpis	Zmiany	Wykreślenie
a.	b.	c.	d.	e.

DODATEK III.

Umowa z Gdańskiem, zawarta 24 października 1921 r., zawiera następujące postanowienia:

ŻEGLUGA.

(Artykuły 169—183.)

DZIAŁ I.

Żegluga morska.

(Artykuły 169—173.)

Art. 169. Wolne Miasto Gdańsk jest zobowiązane natychmiast po dokonaniu wpisu zawiadomić Rząd Polski o każdej rejestracji statków, noszących gdańską banderę, oraz donosić o wszelkich zmianach w rejestrze z wyszczególnieniem prawa własności oraz innych praw rzeczowych, ciążących na owych statkach.

Art. 170. (1) Rząd Polski jest uprawniony w przeciągu jednego miesiąca od dnia doręczenia zawiadomienia (artykuł 169) wnieść do Senatu Wolnego Miasta Gdańska sprzeciw przeciwko wpisowi.

(2) Przeciwko wydanemu na skutek tego sprzeciwu rozstrzygnięciu Senatu może Rząd Polski w przeciągu jednego miesiąca od dnia doręczenia jego dyplomatycznemu przedstawicielowi spowodować rozstrzygnięcie w myśl artykułu 39 Konwencji.

(3) Wolne Miasto Gdańsk wyda postanowienia celem zapewnienia wykonania rozstrzygnięć, wymienionych w ustępie drugim.

Art. 171. (1) Statkom morskim pod gdańską banderą Rzeczpospolita Polska zezwala na żeglugę przybrzeżną pod takiemi samemi warunkami jak statkom polskim.

(2) Gdyby wobec grożącej wojny, w razie stanu wojennego, mobilizacji lub z innych względów na bezpieczeństwo publiczne okazała się potrzeba wydania przejściowo zarządzeń, ograniczających w jakikolwiek sposób żeglugę polskich statków na wodach polskich, wówczas i statki gdańskie podlegają tym samym przepisom. W żadnym jednak razie nie wolno władzom polskim zajmować statków gdańskich lub zmuszać je do jakichkolwiek świadczeń. Nawet w razie zastosowania takich lub podobnych zarządzeń wobec statków polskich, należy zezwolić statkom gdańskim na powrót do Gdańska i na korzystanie

w tym celu z potrzebnych urządzeń i zakładów wszelkiego rodzaju.

(3) Statkami morskiemi lub statkami wogóle w znaczeniu niniejszego postanowienia są nietylko statki, które według prawa o banderze uważać należy jako statki gdańskie, lecz także wszelkie do Gdańszczan należące statki przybrzeżne, które służą do przewozu osób lub towarów.

Art. 172. Obywatelom gdańskim wolno wstępować w służbę na polskich statkach handlowych pod temi samemi warunkami, co obywatelom polskim.

Art. 173. (1) Rząd Polski jest według artykułu 8 ustępu 3 Konwencji z dnia 9 listopada 1920 r. uprawniony do utworzenia w Gdańsku urzędów dla rejestracji i nadzoru nad sprawnością morską polskich statków oraz dla najmu ich załóg.

(2) O środkach prawnych przeciwko decyzjom tych urzędów rozstrzygają właściwe sądy polskie, znajdujące się na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej.

(3) Wolne Miasto Gdańsk wykonuje na wezwanie Rządu Polskiego zarządzenia i rozporządzenia powyższych urzędów przez swoje władze, o ile Rada Portu nie jest do tego właściwą lub właściwą nie będzie. Wezwania skierowuje w tym wypadku przedstawiciel dyplomatyczny Rządu Polskiego w Gdańsku do właściwego urzędu (organy policyjne i inne organy wykonawcze), który oznaczy Senat.

DODATEK IV.

Ustawa z dnia 1-go sierpnia 1919 r. o godłach i barwach Rzeczypospolitej Polskiej. (D. U. R. P. Nr. 69, poz. 416.)

(W wyjątkach.)

Art. 1. Dopóki nie zostaną ustalone granice Państwa Polskiego i dopóki Konstytucja nie określi godeł, barw państwowych, jak i tytułów urzędów i instytucji państwowych, urzędy Rzeczypospolitej używać winny godeł i barw według załączonych wzorów:

1. Herbu Rzeczypospolitej:

   Za herb Rzeczypospolitej Polskiej uznaje się znak orła białego z głową zwróconą w prawo (dla patrzącego w lewo), ze skrzydłami wzniesionemi do góry, ze złotemi szponami, koroną i dziobem w czerwonem polu prostokątnem (wzór Nr. 1).

Szczegółowy rysunek orła państwowego ustali Rada Ministrów na wniosek Ministra Sztuki i Kultury.

. . . . . .

3. Barw narodowych:
Za barwy Rzeczypospolitej Polskiej uznaje się kolory biały i czerwony, w podłużnych pasach, równoległych, z których górny — biały, dolny zaś czerwony (wzór Nr. 5).

. . . . . .

5. Flag dla dyplomatycznych przedstawicieli Państwa: konsulów i wicekonsulów oraz handlowej bandery morskiej:
Za flagę poselstw i konsulatów oraz banderę handlową morską uznaje się chorągiew bez wycięcia o barwach państwowych, przytwierdzoną do ruchomego sznura na drzewcu, z herbem Rzeczypospolitej w pośrodku białego pasa (wzór Nr. 6 a). Stosunek długości do szerokości chorągwi stanowi 8:5.

. . . . . .

7. Flagi wojennej lądowej i bandery morskiej wojennej oraz proporca i znaku polskiej marynarki wojennej:
Za flagę wojenną lądową oraz za banderę wojenną morską uznaje się chorągiew z wycięciem o barwach narodowych, przytwierdzoną do ruchomego sznurka na drzewcu, z herbem Rzeczypospolitej w pośrodku białego pasa (wzór Nr. 7 a). Stosunek długości do szerokości chorągwi stanowi 8:5. Prócz bandery wojennej, która stanowi wojskowy sztandar na okręcie, ustanawia się następujące chorągwie okrętowe marynarki wojennej:
a) proporzec, który wywiesza się na dzióbie okrętu wojennego, o ile ten należy do pierwszych 2 klas okrętu, t. j. ma większą pojemność i artylerję. Proporzec przedstawia chorągiew prostokątną o barwach narodowych; na niej znajduje się polski krzyż kawalerski, w którego sercu umieszczona ręka z mieczem (wzór Nr. 8). Stosunek długości proporca do szerokości tegoż stanowi 6:5;

b) znak, który umieszcza się na szczycie wielkiego masztu okrętu wojennego, dla oznaczenia, że okręt jest w służbie czynnej pod dowództwem oficera polskiej marynarki wojennej. Znak przedstawia wstęgę o barwach narodowych z polskim krzyżem kawalerskim przy drzewcu (wzór Nr. 9). Stosunek długości znaku do szerokości tegoż stanowi 25:1.

8. Flagi i godła poszczególnych Ministerstw, projektowane w zgodności z niniejszą ustawą, ustala Rada Ministrów na odnośne przedstawienie.

Art. 2. Używanie przez instytucje niepaństwowe i osoby prywatne bez szczególnego zezwolenia Ministerstwa Spraw Wewnętrznych godeł, chorągwi i bander, w postaci ustawą przepisanej, oraz pieczęci z orłem, a także jakiekolwiek używanie godeł i barw państwowych w sposób, uchybiający czci, należnej Rzeczypospolitej, jest wzbronione i podlega w drodze sądowej karze pieniężnej od 10 do 10 000 złotych[1]), albo karze aresztu od trzech dni do sześciu miesięcy, albo obu tym karom razem, o ile inne ustawy cięższych kar nie przewidują.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 października 1922 roku o banderze i znakach rządowych statków morskich. (D. U. R. P. Nr. 112, poz. 1014, uzupełnione rozporządzeniem Rady Ministrów z 2. I. 1924 r. D. U. R. P. Nr. 9, poz. 87.)

Na mocy art. 1 punkt 8 ustawy z dnia 1-go sierpnia 1919 r. o godłach i barwach Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. Nr. 69, poz. 416) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wszelkie statki morskie oraz pogłębiarki i łodzie, stanowiące własność Rzeczypospolitej Polskiej, a znajdujące się w dyspozycji poszczególnych Ministerstw, z wyjątkiem statków wojennych, podnoszą banderę handlową morską.

§ 2. Wymienione w § 1 statki, pogłębiarki i łodzie wywieszają podczas pełnienia swych funkcji służbowych

[1]) W oryginale ta sama ilość marek; zmiana na podstawie rozp. Ministra Skarbu z 1. VIII. 1924 r. (D. U. R. P. Nr. 82, poz. 785). Rozp. to usprawiedliwia również przeliczenie marek na złote w §§ 68, 74 a, 75 c, 180. Rozporządzenia tego w uwagach do tych paragrafów nie uwzględniono, bo w czasie druku nie było jeszcze ogłoszone.

Wzór 6 a



Stosunek 8 : 5

Handlowa Bandera morska
(ust. z 1 sierpnia 1919 r. D. U. R. P. Nr. 69, poz. 416).

prócz bandery specjalną flagę, zwaną znakiem, posiadającą godło Ministerstwa, w którego dyspozycji one się znajdują, względnie którego funkcje wykonywują.

§ 3. Specjalna flaga, zwana znakiem (§ 2), przedstawia płachtę białego koloru wymiarów dowolnych (stosunek szerokości do długości 5:8) z odbiciem bandery polskich handlowych statków morskich w rogu górnym przy drzewcu i z odbiciem godła odnośnego Ministerstwa w rogu dolnym ze strony przeciwnej (wzór Nr. 1).

Godłem Ministerstwa Przemysłu i Handlu jest kotwica ze znakiem Merkurego barwy żółtej (wzór Nr. 2). Godłem Ministerstwa Skarbu — laska Merkurego barwy żółtej (wzór Nr. 3). Godłem Ministerstwa Poczt i Telegrafów — trąbka pocztowa ze strzałką błyskawicy barwy żółtej (wzór Nr. 4).

Godłem Ministerstwa Rolnictwa i Dóbr Państwowych — trójząb Neptuna, krzyżujący się z kotwicą i rybą w środku barwy żółtej (wzór Nr. 5).

§ 4. Banderę wywiesza się na rufie statku. W wypadkach, gdy bandera nie może być wywieszona na rufie, należy wywieszać ją na maszcie. Znak wywiesza się na głównym maszcie, w łodziach na dziobie.

Jeżeli jeden i ten sam statek na wodach terytorjalnych polskich wykonywa jednocześnie funkcje różnych Ministerstw — na maszcie względnie na dziobie wywiesza się dwa i więcej znaków.

§ 5. Wykonanie niniejszego rozporządzenia powierza się Ministrom: Przemysłu i Handlu, Skarbu, Rolnictwa i Dóbr Państwowych, Poczt i Telegrafów oraz Spraw Zagranicznych.

§ 6. Rozporządzenie niniejsze uzyskuje moc obowiązującą z dniem ogłoszenia.

DODATEK V.

Okrętowe prawo zastawu.

Niemiecki Kodeks cywilny.

§ 1259. Dla prawa zastawu na okręcie, wpisanym do rejestru okrętowego, stosują się szczególne przepisy §§ 1260 do 1271.

§ 1260. Do ustanowienia prawa zastawu potrzeba zgody właściciela okrętu i wierzyciela na to, że wierzycie-

lowi ma przysługiwać prawo zastawu, oraz wpisania tego prawa do rejestru okrętowego. Przepisy ust. 2 § 873 i § 878 stosują się odpowiednio.

Wpis musi obejmować wymienienie wierzyciela, kwotę pieniężnej wierzytelności, a gdy wierzytelność jest odsetkowana, także stopę odsetkową. Dla bliższego określenia wierzytelności można powołać się na zezwolenie na wpis.

§ 1261. Stosunek pierwszeństwa ustanowionych na okręcie praw zastawu oznacza się według przepisów §§ 879 do 881 i § 1151.

§ 1262. Dopóki prawo zastawu jest wpisane w rejestrze okrętowym, zachowuje ono moc w razie zbycia lub obciążenia okrętu także wtedy, gdy nabywca jest w dobrej wierze.

Jeżeli prawo zastawu wykreślono niesłusznie, przepisy zd. 1 ust. 1, ust. 2 § 936, w razie zbycia okrętu, obowiązują także wtedy, gdy nabywca uzyskuje własność bez oddania samego okrętu; przepis ust. 3 § 936 nie ma zastosowania. Jeżeli przenosi się na trzeciego prawo zastawu, mające późniejszy stopień pierwszeństwa, aniżeli niesłusznie wykreślone prawo zastawu, stosuje się przepis zd. 1 § 1208.

§ 1263. Jeżeli treść rejestru okrętowego pod względem prawa zastawu nie zgadza się z rzeczywistym stanem prawnym, można żądać sprostowania rejestru podług przepisów §§ 894, 895, 897, 898 o sprostowaniu księgi wieczystej.

Jeżeli prawo zastawu wykreślono niesłusznie, można według ust. 2 § 899 wpisać sprzeciw przeciwko prawdziwości rejestru. Dopóki sprzeciw jest wpisany, w razie zbycia lub obciążenia okrętu obowiązuje względem nabywcy to samo, jak gdyby prawo zastawu było wpisane.

§ 1264. Odpowiedzialność okrętu ogranicza się do wpisanej kwoty wierzytelności oraz do odsetek, wedle wpisanej stopy odsetkowej. Odpowiedzialność za odsetki ustawowe i za koszty określa się wedle przepisu § 1118 o hipotece.

Jeżeli wierzytelność jest bezodsetkowa, albo stopa odsetkowa jest niższa niż pięć od sta, można prawo zastawu, bez przyzwolenia tych osób, które są uprawnione w równym lub późniejszym stopniu pierwszeństwa, roz-

szerzyć w ten sposób, że okręt odpowiada za odsetki aż do pięciu od sta.

§ 1265. Prawo zastawu rozciąga się na przynależność okrętu z wyjątkiem tych przedmiotów przynależności, które nie przeszły na własność właściciela okrętu.

Do odpowiedzialności przedmiotów przynależności stosują się odpowiednio przepisy §§ 1121, 1122 o hipotece.

§ 1266. Przepisy §§ 1205 do 1257 nie mają zastosowania o tyle, o ile odchylenia od nich wypływają stąd, iż wierzyciel zastawny nie uzyskał posiadania okrętu. W przypadku § 1254 w miejsce roszczenia o zwrot zastawu wchodzi prawo żądania zniesienia prawa zastawu.

§ 1267. Równocześnie ze zaspokojeniem wierzyciela zastawnego może zastawca żądać wydania dokumentów, potrzebnych do wykreślenia prawa zastawu. Takie samo prawo przysługuje dłużnikowi osobistemu, gdy ma interes prawny w sprostowaniu rejestru okrętowego.

§ 1268. Wierzyciel zastawny może poszukiwać swego zaspokojenia z okrętu i z przynależności tylko na podstawie tytułu wykonalnego wedle przepisów o egzekucji.

§ 1269. Jeżeli wierzyciel jest nieznany, można jego prawo zastawu wykluczyć w drodze postępowania wywoławczego, skoro istnieją warunki wykluczenia wierzyciela hipotecznego, określone w § 1170 lub w § 1171. Z chwilą wydania wyroku wykluczającego prawo zastawu gaśnie. Stosuje się przepis ust. 3 § 1171.

§ 1270. Do prawa zastawu dla wierzytelności z zapisu długu na okaziciela, z wymianu (weksla) lub z innego papieru, który można przenieść przez indos, stosują się odpowiednio przepisy § 1189, a do prawa zastawu dla wierzytelności z zapisu długu na okaziciela także przepisy § 1188.

§ 1271. Prawo zastawu można ustanowić w ten sposób, że oznacza się tylko kwotę najwyższą, do wysokości której okręt ma odpowiadać, pozatem zaś zastrzega się ustalenie wierzytelności. Ta najwyższa kwota musi być wpisana do rejestru okrętowego.

Gdy wierzytelność jest odsetkowana, do kwoty najwyższej wlicza się odsetki.

§ 1272. Przepisy § 1260 do 1271 obowiązują także pod względem prawa zastawu na udziale okrętowym.

Niemiecka ustawa o postępowaniu niespornem.

§ 100. O ile ustawa nie przepisuje nic innego, wpis co do prawa zastawu[1]) na okręcie, wpisanym do rejestru okrętowego[2]), powinien nastąpić jedynie na wniosek. Chwilę, w której wniosek wpływa do władzy rejestrującej, powinno się oznaczyć na wniosku dokładnie.

Uprawnionym do podania wniosku jest każdy, którego prawa wpis dotyczy albo też na czyją korzyść wpis ma nastąpić. Przepisy §§ 14—18 ustawy o księgach wieczystych stosuje się odpowiednio.

[1]) Por. §§ 1259—1272 K. c.

[2]) Sąd powiatowy w Wejherowie (jest to jedyny sąd) prowadzi na podstawie rozporządzenia z 18 stycznia 1921 r. (Dz. U. R. P. Nr. 10, poz. 58 i Nr. 50, poz. 313) rejestr statków handlowych morskich.

§ 101. Wpis nastąpi, jeżeli nań zezwala ten, którego prawa wpis[1]) dotyczy.

[1]) Treść wpisu § 1260 K. c.

§ 102. Do sprostowania rejestru okrętowego nie potrzeba zezwolenia tego, którego prawa sprostowanie dotyczy, jeżeli wykazano niezgodność ze stanem prawnym[1]). To się odnosi w szczególności do wpisu lub wykreślenia ograniczeń w możności rozporządzenia.

[1]) § 1263 K. c. — por. § 22 ust. 1 ust. o Ks. wiecz.

§ 103. Jeżeli na podstawie tymczasowego zarządzenia[1]) wpisano ostrzeżenie[2]) lub opozycję[3]), to do ich wykreślenia nie potrzeba zezwolenia uprawnionego, jeżeli tymczasowe zarządzenie zostało uchylone przez wykonalne rozstrzygnięcie. Przepis ten stosuje się odpowiednio, jeżeli na mocy tymczasowo wykonalnego wyroku wpisano ostrzeżenie lub opozycję wedle przepisów ustawy o postępowaniu cywilnem[4]).

[1]) § 942 ust. 2 p. c.

[2]) § 835 K. c.

[3]) § 899, 1263 ust. 2 K. c.

[4]) § 895 p. c

§ 104. Jeżeli ma się wpisać przeniesienie wierzytelności[1]), na rzecz której wpisane jest na okręcie prawo zastawu, albo za którą jako zastaw odpowiada takież prawo

zastawu, wystarczy, jeżeli w miejsce zezwolenia na wpis przedłożono oświadczenie przelewu od dotychczasowego wierzyciela.

Przepis ten stosuje się odpowiednio, jeżeli chodzi o wpis obciążenia wierzytelności.

[1]) §§ 398, 401, 1273 K. c.

§ 105. Prawo zastawu na okręcie można wykreślić tylko za przyzwoleniem wpisanego właściciela, prawo obciążające prawo zastawu tylko za przyzwoleniem wpisanego wierzyciela zastawnego. Do wykreślenia, które następuje w celu sprostowania[1]) rejestru okrętowego, nie potrzeba przyzwolenia, jeżeli wykazano niezgodność rejestru ze stanem prawnym.

[1]) § 102.

§ 106. W zezwoleniu na wpis, albo, jeżeli ono nie jest potrzebne[1]), we wniosku o wpis należy podać imię i liczbę porządkową, pod jaką okręt jest wpisany do rejestru okrętowego jak również kwoty, które mają być wpisane w walucie państwowej[2]).

[1]) O ile zezwolenie jest niepotrzebne patrz §§ 102—104.

[2]) a więc w markach polskich, lecz zarazem rozporządzenie Prezydenta R. P. z 20 stycznia 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 7, poz. 64) stanowi w art. 1:

„Wartość przedmiotów majątkowych i zobowiązań we wszelkiego rodzaju dokumentach i aktach prawnych, nie wyłączając weksli, papierów wartościowych, może być wyrażona w złotych, jak również opiewać mogą na złote wpisy do ksiąg hipotecznych i innych rejestrów publicznych."

Nadto:

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej
z dnia 27 kwietnia 1924 r.
o wierzytelnościach w walutach obcych i w złotych w złocie, hipotecznie zabezpieczonych.
(Dz. U. R. P. Nr. 36, poz. 385.)

§ 1. Umowy zawierane z zastrzeżeniem zabezpieczenia hipotecznego mogą opiewać na waluty obce lub złote w złocie oraz mogą być zabezpieczane hipotecznie przy zachowaniu następnych postanowień.

§ 2. Wierzytelność, opiewająca na walutę obcą, zabezpieczona hipotecznie, płatna jest w walucie polskiej według kursu z dnia po-

przedzającego zapłatę. Można również zastrzec, aby wierzytelność ta płatną była efektywnie w walucie, w jakiej została wyrażoną.

§ 3. Wierzytelność, opiewająca na złote w złocie, zabezpieczona hipotecznie, płatną jest według równowartości dziewięciu trzydziestych pierwszych grama czystego złota za jednego złotego w złocie.

Równowartość ta obliczaną będzie na dzień poprzedzający zapłatę według wartości złota, ogłaszanej w Monitorze Polskim przez Ministra Skarbu, na podstawie cen czystego złota na giełdzie w Londynie i przeciętnego kursu funta szterlinga w postaci czeków na Londyn i na giełdzie w Warszawie.

Można również zastrzec, aby wierzytelność hipoteczna, opiewająca na złote w złocie, płatną była efektywnie złotemi monetami polskiemi.

§ 4. W razie sprzedaży z licytacji nieruchomości, obciążonej wierzytelnością hipoteczną w walucie obcej lub w złotych w złocie — opis i obwieszczenie o licytacji winny podawać te wierzytelności bez przerachowania.

§ 5. W dalszem postępowaniu licytacyjnem należy wartość wierzytelności hipotecznych w walutach obcych i w złotych w złocie obliczać według kursów z dnia poprzedzającego licytację.

Rozporządzenie powyższe weszło w życie z dniem 29 kwietnia 1924 r., zarazem zwraca się uwagę na **rozporządzenie z dnia 14 maja 1924 r. o przerachowaniu zobowiązań prywatno-prawnych (Dz. U. R. P. Nr. 42, poz. 441),** waloryzujące należności prywatno-prawne, powstałe przed dniem 23 kwietnia 1924 r. bez względu na to, czy te należności w chwili powstania tytułu były wyrażone lub płatne w markach polskich, czy też w rublach carskich, koronach austro-węgierskich lub markach niemieckich, a stały się płatnemi w markach polskich dopiero na skutek przepisów, które wprowadziły markę polską, jako prawny środek płatniczy.

§ 107. Wpis powinien tylko wtedy nastąpić, jeżeli zezwolenie na wpis albo wszystkie wymagane do wpisu oświadczenia będą złożone do protokołu przed władzą rejestrową, albo też zostaną wykazane publicznemi[1]) lub publicznie uwierzytelnionemi dokumentami[2]).

Inne dla dokonania wpisu potrzebne przesłanki wymagają, o ile nie są dla władzy rejestrowej notoryjne, wykazania za pomocą publicznych dokumentów. Przepisy § 33 do 38 ustawy o księgach wieczystych stosuje się odpowiednio.

[1]) Publiczne dokumenty § 415 p. c.

[2]) Publicznie uwierzytelnione dokumenty § 129 ust. 1 K. c.

§ 108. Co do wniosku o wpis jak również co do pełnomocnictwa do wystąpienia z wnioskiem stosuje się przepisy ust. 1 § 107 tylko wtedy, jeżeli wniosek ma zastąpić także oświadczenie do wpisu wymagane[1]).

[1]) Por. § 30 ust. o Ks. wiecz.

§ 109. Do oświadczeń, któremi cofa się wniosek o wpis, albo też odwołuje się pełnomocnictwo udzielone do podania wniosku o wpis, potrzebna jest forma przepisana w ust. 1 § 107[1]).

[1]) Por. § 32 ust. o Ks. wiecz.

§ 110. W wypadkach, w których wedle ustawowego przepisu władza jest upoważniona wezwać władzę rejestrową o wpis, nastąpi wpis na podstawie żądań władzy[1]).

[1]) Por. § 39 ust. o Ks. wiecz.

§ 111. Wpisu powinno się dokonać tylko wtedy, gdy ten, którego praw wpis dotyczy, jest wpisany jako uprawniony[1]).

Jeżeli ten, którego praw wpis dotyczy, jest spadkobiercą wpisanego uprawnionego, natenczas przepisu ust. 1 nie stosuje się, jeżeli ma być wpisane przeniesienie lub uchylenie prawa albo jeżeli wniosek o wpis opiera się na zezwoleniu spadkodawcy lub kuratora spadku[2]) albo na tytule wykonalnym[3]), wydanym przeciw spadkodawcy lub kuratorowi spadku. To samo stosuje się do wpisu na podstawie zezwolenia wykonawcy testamentu[4]) albo na zasadzie wykonalnego przeciw niemu wydanego tytułu, o ile zezwolenie albo tytuł mają skutek przeciw spadkobiercy[5]).

[1]) Por. § 40 ust. o Ks. wiecz.
[2]) § 1960 i nast., 1975 K. c.
[3]) § 894 p. c.
[4]) §§ 2205—2209, 2213 K. c.
[5]) Por. też § 41 ust. o Ks. wiecz.

§ 112. Przy prawie zastawu dla wierzytelności z zapisu długu na okaziciela[1]), z wymianu lub z innego papieru, który można przenieść przez indos, wpis tylko wtedy może nastąpić, gdy zostanie przedłożony ów dokument[2]).

Tego przepisu nie stosuje się, jeżeli wpis ma być dokonany na podstawie zezwolenia zastępcy ustanowionego

według §§ 1189, 1270 kodeksu cywilnego albo też na podstawie wydanego przeciw niemu sądowego rozstrzygnięcia.

[1]) §§ 793 i nast. K. c.

[2]) Por. §§ 1270, 1185, 1187 K. c.; § 44 ust. o Ks. wiecz.

§ 113. Każdy wpis powinien podawać dzień, w którym go dokonano i być zaopatrzony w podpis właściwego urzędnika[1]).

[1]) Por. § 45 ust. o Ks. wiecz. — §§ 879—881, 1261 K. c.

§ 114. Wpisy otrzymują takie następstwo, jakie odpowiada kolejności czasowej wniosków; jeżeli wnioski podano równocześnie, natenczas, jeżeli między wpisami zachodzi stosunek pierwszeństwa[1]), należy w rejestrze okrętowym zaznaczyć, że wpisy mają równe pierwszeństwo[2]).

Przepisów tych nie stosuje się o tyle, o ile wnioskodawcy w przedmiocie pierwszeństwa odmienne powzięli postanowienia.

[1]) Por. § 1261 K. c.

[2]) Por. § 46 ust. o Ks. wiecz.

§ 115. Wykreślenie prawa albo ograniczenia w możności rozporządzania dokonuje się przez wpis zapisku o wykreślenie[1]).

[1]) Por. § 47 ust. 1 ust. o Ks. wiecz.

§ 116. Jeżeli prawo zastawu ma obciążać kilka okrętów, należy z urzędu we wykazie każdego okrętu uwidocznić wspólne obciążenie reszty okrętów. To samo obowiązuje, jeżeli istniejącem już na jednym okręcie prawem zastawu zostanie obciążony dodatkowo jeszcze inny okręt. O ile wspólne obciążenie wygaśnie, należy to z urzędu uwidocznić[1]).

[1]) Por. § 1222 K. c. — § 49 ust. o Ks. wiecz.

§ 117. Przy wpisie prawa zastawu dla częściowych zapisów długu na okaziciela[1]) wystarcza, że się wpisze łączną sumę wierzytelności z podaniem ilości, kwoty i oznaczeniem części[2]).

[1]) §§ 793, 1270 K. c.

[2]) Por. § 51 ust. o Ks. wiecz.

§ 118. Jeżeli jest zamianowany wykonawca testamentu[1]), należy to także wpisać z urzędu przy wpisie

spadkobiercy wierzyciela, chyba że wpisane prawo nie podlega zarządowi wykonawcy testamentu[2]).

[1]) §§ 2197 i nast., 2211, 2212, 2208 K. c.

[2]) Por. § 53 ust. o Ks. wiecz.

§ 119. Jeżeli się okaże, że władza rejestrowa dokonała wpisu z naruszeniem ustawowych przepisów, przez co rejestr okrętowy stał się niezgodnym z stanem prawnym[1]), należy wpisać z urzędu sprzeciw. Jeżeli jaki wpis okaże się niedopuszczalnym co do swej osnowy, należy go z urzędu wykreślić.

[1]) § 1263 K. c. — por. § 54 ust. o Ks. wiecz.

§ 120. Każdy wpis ma być jak najśpieszniej uwidoczniony na certyfikacie okrętowym lub na liście okrętowym.

Jeżeli przedłożono dokument co do wierzytelności zastawowej, należy również na tym dokumencie uwidocznić wpis przy krótkiem określeniu osnowy wpisów, które prawo zastawu poprzedzają lub są z niem równoczesne. Zapisek należy zaopatrzyć podpisem i pieczęcią[1]).

[1]) Por. § 57 ust. 2 l. 4, § 62 ust. o Ks. wiecz.

§ 121. O każdym wpisie powinno się zawiadomić[1]) wnioskodawcę i wpisanego właściciela jako też te wszystkie z rejestru okrętowego widoczne osoby, na których korzyść wpis nastąpił lub których praw wpis dotyczy[2]). Można zrzec się zawiadomienia.

[1]) § 16.

[2]) Por. § 55 ust. o Ks. wiecz.

§ 122. Przeciw wpisowi zażalenie jest niedopuszczalne[1]). Można wszakże w drodze zażalenia żądać, by władzy rejestrowej polecono wpisać według § 119 sprzeciw albo też uskutecznić wykreślenie.

[1]) inaczej § 19 ust. 1 — por. § 71 ust. 2 ust. o Ks. wiecz.

§ 123. Sąd rozpatrujący zażalenie[1]) może przed rozstrzygnięciem polecić w drodze tymczasowego zarządzenia[2]) władzy rejestrowej wpisanie ostrzeżenia albo sprzeciwu[3]).

Ostrzeżenie lub sprzeciw wykreśla się z urzędu, jeżeli zażalenie zostanie cofnięte lub odrzucone.

[1]) § 30.

[2]) § 572 p. c.

[3]) Por. § 76 ust. o Ks. wiecz.

§ 124. Przy założeniu dalszego zażalenia przez wniesienie pisma zawierającego zażalenie nie potrzeba przybierać adwokata, jeżeli zażalenie założył notarjusz, który stwierdził dokumentem albo uwierzytelnił potrzebne do wpisu oświadczenie i w imieniu uprawnionego do wniosku podał wniosek o wpis. Przepis ust. 1 zd. 3 § 29 pozostaje nienaruszony[1]).

[1]) Por. § 30 ust. o Ks. wiecz. Dalsze zażalenie §§ 28, 29.

DODATEK VI.

Właściwość sądów, plan rozdziału.

Niemiecka ustawa o postępowaniu niespornem.

§ 145. Sądy powiatowe są właściwe dla spraw, które wedle ust. 2 § 146, § 147, ust. 2 § 157, ust. 3 § 166, ust. 3 § 192, ust. 3 § 254, ust. 2 § 266, ust. 2 § 268, ust. 2, 3 § 295, ust. 2—4 § 302, ust. 3 § 338, ust. 1, 2 § 524, ust. 1 § 530, §§ 590, 685, ust. 1 § 729, l. 4 § 884 kodeksu handlowego ma załatwiać sąd.

Jeżeli prowadzenie rejestru handlowego dla kilku sądów powiatowych przekazano jednemu sądowi powiatowemu[1]), to do właściwości tego sądu powiatowego należą także sprawy oznaczone w ust. 1 z wyjątkiem tych czynności, których załatwianie po myśli ust. 1, 2 § 524, ust. 1 § 530, §§ 590, 685, ust. 1 § 729, l. 4 § 884 kodeksu handlowego jest obowiązkiem sądów.

[1]) § 125.

§ 146. O ile w sprawach oznaczonych w § 145 jest i przeciwnik wnioskodawcy, sąd, o ile to da się wykonać, ma przeciwnika wysłuchać.

Przeciw zarządzeniu rozstrzygającemu wniosek przysługuje natychmiastowe zażalenie.

Zaskarżenie zarządzenia, którem uczyniono zadość jednemu z wniosków postawionych po myśli ust. 1, 2 § 524, ust. 1 § 530, § 685, ust. 1 § 729, l. 4 § 884 kodeksu handlowego, jest niedopuszczalne.

§ 149. Do zarządzeń w przedmiocie planu rozdziału[1]), mającego się sporządzić stosownie do kodeksu handlowego lub stosownie do ustawy dotyczącej prywatno-prawnych stosunków żeglugi na wodach śródziemnych, których wy-

danie jest obowiązkiem sądów, właściwym jest sąd powiatowy tego miejsca, gdzie ma nastąpić rozdział szkód awaryjnych[2]).

[1]) §§ 706 l. 7 ust. 3, 728, 729 Kod. handl.; §§ 84, 87 ust. 2 ust. o żegludze na wodach śródziemnych.

[2]) § 727 Kod. handl.; § 85 ust. o żegludze na wodach śródziemnych.

§ 150. Jeżeli dyspaszer[1]) wniosek zainteresowanego[2]) o sporządzenie planu rozdziału odrzuci z tej przyczyny, że nie zachodzi wypadek wielkiej awarji[3]), to na wniosek zainteresowanego sąd rozstrzyga o obowiązku dyspaszera. Przeciw zarządzeniu przysługuje natychmiastowe zażalenie.

[1]) Patrz uwaga 2 przy § 148.

[2]) § 716 Kod. handl.; § 87 ust. o żegludze na wodach śródziemnych.

[3]) § 700 Kod. handl.; § 78 ust. o żegludze na wodach śródziemnych.

§ 151. Na wniosek dyspaszera[1]) może sąd polecić zainteresowanemu pod zagrożeniem kary porządkowej, ażeby wydał dyspaszerowi znajdujące się w jego posiadaniu pisma, do których udzielenia jest ustawowo obowiązanym. Poszczególna kara nie może przekraczać kwoty **trzystu złotych**[2]).

[1]) Patrz uwaga 2 przy § 148.

[2]) W orygin.: „dreihundert Mark" zmiana na podstawie rozp. Rady Min. z 21. I. 1924 r. (D. U. R. P. Nr. 9, poz. 89).

§ 152. Dyspaszer jest obowiązany dozwolić każdemu zainteresowanemu wglądu do planu rozdziału i na żądanie udzielić mu za zwrotem kosztów odpis. To samo obowiązuje kierownika okrętu, jeżeli stosownie do przepisów ustawy o prywatno-prawnych stosunkach żeglugi na wodach śródziemnych, on sporządził plan rozdziału.

§ 153. Każdy z zainteresowanych jest uprawniony wystąpić wobec sądu z wnioskiem o wyznaczenie rozprawy nad sporządzonym przez dyspaszera planem rozdziału. We wniosku należy wymienić tych zainteresowanych, którzy mają być przywołani do postępowania.

Gdy uczyniono wniosek o przeprowadzenie rozprawy sądowej, sąd ma zażądać od dyspaszera planu rozdziału i tegoż załączników i — jeżeli nie zachodzi widoczny brak

przesłanek wielkiej awarji, — wezwać na termin[1]) wnioskodawcę jako też wymienionych przez niego zainteresowanych. Sąd może kilka wniosków połączyć do równoczesnej rozprawy.

Wezwanie musi zawierać wskazówkę, że w razie, gdyby wezwany ani nie stawił się na terminie ani też przedtem nie zgłosił w sądzie opozycji przeciw planowi rozdziału, uzna się, że on na plan podziału się godzi. W wezwaniu należy zaznaczyć, że w sekretarjacie sądowym można przeglądnąć plan rozdziału i jego załączniki[2]).

Wezwanie musi przegradzać od terminu czasokres[3]) najmniej dwóch tygodni.

[1]) § 16 ust. 2.

[2]) Por. §§ 875, 877 i nast. p. c.

[3]) § 17.

§ 154. Jeżeli sąd uzna za potrzebne uzupełnienie załączników planu rozdziału, ma zarządzić dołączenie koniecznych dowodów. Przepisy § 151 stosuje się odpowiednio.

§ 155. Na terminie należy rozprawiać nad planem rozdziału z tymi, którzy się stawili.

Jeżeli przeciw planowi rozdziału nie wniesiono opozycji ani też jej przedtem nie zgłoszono, sąd ma zatwierdzić plan rozdziału w stosunku do wszystkich w postępowaniu zainteresowanych.

Jeżeli wniesiono opozycję, mają się oświadczyć zainteresowani, których praw ona dotyczy. Jeżeli opozycję uznano za uzasadnioną, albo też gdy w inny sposób doszło do porozumienia, należy odpowiednio do tego plan rozdziału sprostować. Jeżeli opozycja nie da się w ten sposób załatwić, należy zatwierdzić plan rozdziału o tyle, o ile nie został zaskarżony przez opozycję.

Jeżeli opozycja dotyczy praw jednego z zainteresowanych, który na terminie się nie stawił, przyjmuje się, że on nie uznał opozycji za uzasadnioną.

§ 156. O ile opozycja nie została załatwioną stosownie do ust. 3 § 155, wnoszący opozycję ma jej dochodzić przez wytoczenie skargi przeciw tym zainteresowanym w postępowaniu, których praw opozycja dotyczy. Przepisy §§ 878, 879 ustawy o postępowaniu cywilnem, dotyczące postępowania działowego, mają odpowiednie zastosowanie z tem, że sąd może, jeżeli będą uwiarogodnione

ważne powody, przedłużyć zainteresowanemu na jego wniosek czasokres do wytoczenia skargi, oraz, że w miejsce wykonania planu rozdziału wchodzi zatwierdzenie planu rozdziału dyspaszera.

Jeżeli opozycja została załatwioną prawomocnym wyrokiem[1]) lub w inny sposób, następuje zatwierdzenie planu rozdziału dyspaszera, po poprzedniem w razie potrzeby sprostowaniu go przez sąd powiatowy stosownie do załatwionych zarzutów.

[1]) § 705 p. c.

§ 157. Przeciw zarządzeniu, którem odrzuca się wniosek podany po myśli § 153 o wyznaczenie sądowej rozprawy, albo którem rozstrzyga się o zatwierdzeniu planu rozdziału dyspaszera, ma miejsce natychmiastowe zażalenie.

Z zarzutami przeciw planowi rozdziału dyspaszera, których należy dochodzić zapomocą opozycji, nie można wystąpić w drodze zażalenia.

§ 158. Zatwierdzenie planu rozdziału dyspaszera ma skutek tylko co do wzajemnego stosunku osób zainteresowanych w postępowaniu.

Z prawomocnie zatwierdzonego planu rozdziału dyspaszera ma miejsce egzekucja wedle przepisów ustawy o postępowaniu cywilnem[1]).

Dla skarg o udzielenie klauzuli wykonawczej jako też dla skarg, zapomocą których występuje się z zarzutami przeciw roszczeniom ustalonym w planie rozdziału dyspaszera albo też dla skarg, zapomocą których zwalcza się następstwo prawne, uznane jako istniejące przy udzieleniu klauzuli wykonawczej, właściwym jest sąd powiatowy, który zatwierdził plan rozdziału dyspaszera. Jeżeli roszczenie nie należy do sądów powiatowych,, należy skargę wnieść przed właściwy sąd okręgowy[2]).

[1]) §§ 704 i nast., 794 p. c.

[2]) Por. §§ 731, 767 ust. 3, 797 ust. 5 p. c.

DODATEK VII.

Egzekucja.

Niemiecka ustawa o postępowaniu cywilnem.

§ 857. Do egzekucji z innych praw majątkowych, których przedmiotem nie jest egzekucja z majątku nieruchomego, mają odpowiednie zastosowanie poprzednio podane postanowienia.

Jeżeli niema dłużnika, należy uważać zajęcie za uskutecznione z tą chwilą, w której doręczono dłużnikowi nakaz, aby się wstrzymał od jakiegokolwiek rozporządzania prawem.

Prawo, które nie ulega zbyciu, w braku osobnych przepisów może być zajęte o tyle, o ile jego wykonywanie może być pozostawione innej osobie.

Przy egzekucji z praw, które nie ulegają zbyciu, a których wykonanie może być pozostawione innej osobie, sąd może wydać szczególne zarządzenie. W szczególności przy egzekucji z prawa pobierania użytków sąd może ustanowić zarząd; w tym wypadku zajęcie uskutecznia się przez oddanie zarządcy rzeczy, ulegającej pobieraniu użytków, o ile tego nie uskuteczniono już przedtem przez doręczenie uchwały.

Jeżeli zbycie prawa, jako takiego, jest dopuszczalne, sąd może je również nakazać.

Do egzekucji z ciężaru realnego, długu gruntowego lub długu rentowego mają odpowiednie zastosowanie przepisy o egzekucji z wierzytelności, dla której ustanowiono hipotekę.

§ 858. Do egzekucji z udziału do okrętu, zapisanego do rejestru okrętowego (udział okrętowy), mają odpowiednie zastosowanie postanowienia § 857 z następującemi zmianami.

Jako sąd wykonawczy właściwym jest ten sąd powiatowy, w którego okręgu znajduje się port ojczysty lub miejsce przynależności okrętu.

Do wniosku o zarządzenie sprzedaży udziału należy dołączyć wyciąg z rejestru okrętowego, zawierający wszystkie wpisy dotyczące udziału; wyciąg nie może być dawniejszy, niż z przed tygodnia.

Uchwałę o zajęciu należy doręczyć pełnomocnikowi spółki okrętowej[1]); zajęcie staje się skutecznem również od chwili tego doręczenia.

Sąd wykonawczy powinien zawiadomić bezzwłocznie władzę rejestrową o wydaniu uchwały o zajęciu.

Jeżeli z wyciągu rejestru okrętowego okaże się, że udział jest obciążony prawem zastawu, przysługującem komu innemu, a nie wierzycielowi prowadzącemu egzekucję, należy nakazać zdeponowanie ceny kupna. W tym wypadku rozdział uzyskanej kwoty uskutecznia się według postanowień §§ 873—882; wierzytelności, dla których zostało zapisane prawo zastawu na udziale, należy przyjąć do planu podziału według treści rejestru okrętowego.

§ 864. Egzekucji z majątku nieruchomego ulegają, oprócz gruntów, uprawnienia, do których stosują się przepisy odnoszące się do gruntów, oraz okręty wpisane do rejestru okrętowego.

Egzekucja z części ułamkowej gruntu lub uprawnienia jest wtedy tylko dopuszczalną, gdy część ułamkowa stanowi udział współwłaściciela lub gdy roszczenie wierzyciela opiera się na prawie, obciążającem część ułamkową jako taką.

§ 865. Egzekucja z majątku nieruchomego obejmuje także te przedmioty, na które rozciąga się przy gruntach i uprawnieniach — hipoteka, a przy okrętach — wpisane prawo zastawu.

Przedmiotów tych, o ile stanowią przynależność, nie można zajmować. Pozatem podlegają one egzekucji z majątku ruchomego, dopóki nie obłożono ich aresztem w drodze egzekucji z majątku nieruchomego.

§ 870. Przepisy o egzekucji z gruntów mają odpowiednie zastosowanie do egzekucji z uprawnienia, do którego stosują się przepisy dotyczące gruntów.

Egzekucja z okrętu zarejestrowanego uskutecznia się tylko przez przetarg przymusowy.

§ 904. Areszt nie ma być stosowany:

1. względem członków Sejmu i Senatu w czasie trwania sesji, o ile Sejm lub Senat nie zatwierdzi wykonania[2]);

[1]) W orygin.: „Korrespondentreeder".

[2]) W orygin.: „gegen Mitglieder einer deutschen gesetzgebenden Versammlung während der Sitzungsperiode, sofern nicht die Versammlung die Vollstreckung genehmigt".

2. względem osób wojskowych, należących do zmobilizowanej części wojska lub do załogi powołanego do służby statku wojennego;
3. względem kierownika okrętu, marynarzy, służby okrętowej i wszystkich osób zatrudnionych na okręcie, gdy okręt gotów jest do odpłynięcia (gotów do żeglugi).

§ 930. Wykonanie aresztu na majątku ruchomym uskutecznia się przez zajęcie. Zajęcie dokonywa się wedle tych samych zasad, jak każde inne zajęcie, i ustanawia ono prawo zastawu ze skutkami w § 804 wymienionemi. Dla zajęcia wierzytelności właściwym jest sąd aresztu jako sąd egzekucyjny.

Pieniądze zajęte oraz suma, przypadająca wierzycielowi z uzyskanej kwoty na podstawie postępowania działowego, będą zdeponowane.

Sąd wykonawczy na wniosek może nakazać, aby zmysłową rzecz ruchomą sprzedano w drodze przetargu, a uzyskaną kwotę zdeponowano, jeżeli grozi jej niebezpieczeństwo znacznego obniżenia wartości lub jeżeli jej przechowanie spowodowałoby niewspółmiernie wysokie koszty.

§ 931. Przepisy § 930 stosują się także przy wykonaniu aresztu na okręcie, wpisanym do rejestru okrętowego.

Jeżeli w czasie wykonania aresztu wdrożono przetarg przymusowy okrętu, dokonane w tem postępowaniu obłożenie okrętu aresztem uważa się za pierwsze zajęcie w rozumieniu § 826; odpis protokołu zajęcia należy wręczyć sądowi egzekucyjnemu.

Prawo zastawu z aresztu wpisuje się na wniosek wierzyciela do rejestru okrętowego; ustaloną według § 923 kwotę pieniężną należy oznaczyć jako najwyższą kwotę, za którą okręt odpowiada. Pozatem mają zastosowanie przepisy kodeksu cywilnego o prawie zastawu na okręcie, ustanowionem na mocy czynności prawnej.

§ 933. Wykonanie zabezpieczenia przez osobisty areszt uskutecznia się według przepisów §§ 904—913, gdy ma być dokonane przez zaaresztowanie, a gdy ma być dokonane zapomocą innego ograniczenia wolności osobistej, według osobnych przez sąd wydać się mających zarządzeń, dla których miarodajnemi są ograniczenia aresztowania. W nakazie zaaresztowania należy wymienić ustaloną według § 923 kwotę.

§ 941. Jeżeli na podstawie tymczasowego zarządzenia ma nastąpić wpis do księgi wieczystej lub do rejestru okrętowego, sąd ma prawo wezwać wydział hipoteczny lub władzę rejestrową do uskutecznienia wpisu.

§ 942. Sąd powiatowy, w którego okręgu znajduje się przedmiot sporu, może w nagłych wypadkach wydać tymczasowe zarządzenie, wraz z wyznaczeniem czasokresu, w ciągu którego należy wezwać przeciwnika przed sąd sprawy głównej do ustnej rozprawy co do słuszności tymczasowego zarządzenia.

Sąd powiatowy, w którego okręgu leży grunt lub znajduje się port ojczysty lub też miejsce przynależności okrętu, może wydać tymczasowe zarządzenie, na podstawie którego ma być wpisane ostrzeżenie lub opozycja przeciwko prawidłowości księgi wieczystej lub rejestru okrętowego, nawet gdy sprawa nie jest uważana za nagłą. Ustanowienie czasokresu, określonego w ust. 1, winno nastąpić tylko na wniosek przeciwnika.

Po bezskutecznym upływie czasokresu sąd powiatowy na wniosek winien uchylić wydane zarządzenie.

Rozstrzygnięcia sądu powiatowego, wskazane w niniejszym paragrafie, mogą nastąpić bez poprzedniej rozprawy ustnej.

§ 983. Właściwym jest ten sąd, w którego okręgu leży grunt obciążony.

§ 984. Uprawnionym do podania wniosku jest właściciel obciążonego gruntu.

W przypadku, podanym w § 1170 kodeksu cywilnego, uprawnionym do podania wniosku jest również wierzyciel, mający co do stopnia pierwszeństwa równe lub dalsze z kolei prawo, na korzyść którego wpisane zostało ostrzeżenie według § 1179 kodeksu cywilnego, a przy hipotece łącznej, przy łącznym długu gruntowym lub łącznym długu rentowym oprócz niego ma prawo podać wniosek także ten, kto na podstawie przysługującego mu co do stopnia pierwszeństwa równego lub dalszego z kolei prawa, może żądać zaspokojenia z obciążonego gruntu, o ile wierzyciel lub inny uprawniony uzyskali dla swego roszczenia wykonalny tytuł długu.

§ 985. Przed wdrożeniem postępowania wnioskodawca winien uwiarogodnić, że wierzyciel jest nieznany.

§ 986. W przypadku wymienionym w § 1170 kodeksu cywilnego wnioskodawca przed wdrożeniem postępowania winien również uwiarogodnić, że nie nastąpiło uznanie prawa wierzyciela, wykluczające wywołanie.

Gdy ustanowiono hipotekę dla wierzytelności z zapisu długu na okaziciela lub z listu gruntowego lub listu rentowego na okaziciela, wnioskodawca winien uwiarogodnić, że od upływu czasokresu, oznaczonego w § 801 kodeksu cywilnego, nie przedłożono zapisu długu albo listu oraz że roszczenia sądownie nie dochodzono. Jeżeli nastąpiło przedłożenie lub sądowne dochodzenie, wymagane jest uwiarogodnienie przepisane w ust. 1.

Celem uwiarogodnienia, w wypadkach wymienionych w ustępie 1 i 2 wystarcza zastępujące przysięgę zapewnienie wnioskodawcy, co jednak nie uchybia prawu sądu do zarządzenia innych dochodzeń.

W wywołaniu należy zagrozić, że ujemnym skutkiem prawnym będzie wykluczenie wierzyciela z jego prawem.

Jeżeli wywołanie wydaje się na wniosek jednej z osób uprawnionych według ust. 2 § 984, należy z rzędu zawiadomić o niem wierzyciela.

§ 987. W przypadku, wymienionym w § 1171 kodeksu cywilnego, wnioskodawca przed wdrożeniem postępowania winien oświadczyć gotowość zdeponowania kwoty należnej wierzycielowi.

W wywołaniu należy zagrozić, że ujemnym skutkiem prawnym będzie, iż wierzyciel po zdeponowaniu należnej mu kwoty będzie mógł żądać swego zaspokojenia tylko ze zdeponowanej kwoty zamiast z gruntu i że to prawo wygaśnie, jeżeli w przeciągu trzydziestu lat po wydaniu wyroku wykluczającego nie zgłosi się w urzędzie depozytowym.

Jeżeli wymagalność wierzytelności zależy od wypowiedzenia, czasokres wywoławczy przedłuża się o czasokres wypowiedzenia.

Wyrok wykluczający można wydać dopiero wówczas, gdy nastąpiło zdeponowanie.

§ 988. Przepisy § 983, ust. 1 § 984, § 985, ust. 1—4 § 986 i § 987 mają odpowiednie zastosowanie do postępowania wywoławczego, mającego na celu wymienione w §§ 887, 1104, 1112, 1269 kodeksu cywilnego wykluczenie

osoby uprawnionej do ostrzeżenia, do pierwokupu, ciężaru realnego i prawa zastawu na okrętach.

W wypadkach, podanych w §§ 887, 1104, 1112 kodeksu cywilnego, uprawnionym do podania wniosku jest również ten, kto na podstawie przysługującego mu co do stopnia pierwszeństwa równego lub dalszego z kolei prawa może żądać zaspokojenia z gruntu, o ile uzyskał dla swego roszczenia wykonawczy tytuł długu. O wywołaniu należy z urzędu zawiadomić właściciela gruntu.

§ 1002. Względem postępowania wywoławczego, mającego na celu wykluczenie wierzycieli okrętu na podstawie § 765 kodeksu handlowego i § 110 ustawy dotyczącej prywatno-prawnych stosunków żeglugi wewnętrznej, obowiązują niżej podane przepisy szczególne.

Właściwym jest sąd, w którego okręgu znajduje się port ojczysty lub miejsce przynależności okrętu.

Jeżeli okręt podlega wpisowi do rejestru okrętowego, wniosek można podać dopiero po dokonaniu wpisu zbycia okrętu.

Wnioskodawca winien podać znane sobie wierzytelności wierzycieli okrętu.

Czasokres wywoławczy musi wynosić najmniej trzy miesiące.

Niezgłaszającym się wierzycielom okrętu należy w wywołaniu zagrozić ujemnym skutkiem prawnym, że ich prawa zastawu wygasną, o ile ich wierzytelności nie są znane wnioskodawcy.

Niemiecka ustawa o przetargu przymusowym.

§ 162. Do przymusowego przetargu okrętu, zapisanego w rejestrze okrętowym stosuje się odpowiednio przepisy pierwszego rozdziału, jeżeli z § 163 do 170 nic innego nie wynika.

§ 163. Sądem egzekucyjnym jest sąd powiatowy, w którego okręgu okręt się znajduje.

Dla postępowania wstępuje w miejsce księgi wieczystej rejestr okrętowy.

Spółdzielnie dla ubezpieczenia od wypadków w zawodzie i zakłady ubezpieczeń z powodu choroby lub starości uważa się za interesowanych nawet, gdyby nie zgłosiły wierzytelności.

§ 164. Jeżeli z przepisów kodeksu handlowego, albo ustawy dotyczącej prywatno-prawnych stosunków żeglugi śródziemnej nic innego nie wynika, można przymusowy przetarg tylko wtedy zarządzić, jeżeli dłużnik ma okręt w samoistnem posiadaniu. Fakta potrzebne celem uzasadnienia pod tym względem wniosku o przymusowy przetarg winno się uwiarogodnić dokumentami, jeżeli one nie są w sądzie powszechnie znane. Do wniosku o przymusowy przetarg winno się dołączyć świadectwo władzy rejestrującej o wpisaniu okrętu do rejestru okrętowego.

§ 165. W razie zarządzenia przymusowego przetargu zarządzić ma sąd zarazem strzeżenie i przechowanie okrętu. Zajęcie jest skuteczne również z chwilą wykonania tego zarządzenia.

§ 166. Jeżeli przeciw kierownikowi okrętu zarządzono postępowanie na podstawie wykonalnego tytułu, który jest również skuteczny przeciw uczestnikowi spółki okrętowej albo właścicielowi okrętu, to zajęcie działa zarazem przeciw uczestnikowi spółki okrętowej lub właścicielowi okrętu.

W tym wypadku uważa się kierownika okrętu za interesowanego tylko tak długo, dopóki prowadzi okręt; nowego kierownika okrętu uważa się za interesowanego, jeśli się w sądzie zgłosi i swoje oświadczenie na żądanie sądu albo interesowanego uwiarogodni.

§ 167. Określenie okrętu w wyznaczeniu terminu przetargu nastąpić powinno wedle rejestru okrętowego.

Wyznaczenie terminu zawierać musi wezwanie do wierzycieli okrętu i innych uprawnionych, aby swoje prawa, jeżeli one w chwili wpisania uwagi o przetargu nie były z rejestru okrętowego widoczne, zgłosili najpóźniej **na** terminie podziału, w przeciwnym bowiem razie prawa te przy podziale ceny przetargu nie byłyby uwzględnione.

§ 168. Jeżeli port ojczysty albo ojczysta miejscowość okrętu znajdują się w okręgu innego sądu, powinno się wyznaczenie terminu ogłosić także w dzienniku przeznaczonym do ogłoszeń tego sądu.

Zarządzenie przewidziane w ust. 2 § 39 jest niedopuszczalne.

§ 169. Przepisy o najniższej ofercie nie mają zastosowania. Najwyższą ofertę winno się uiścić przez zapłatę całej kwoty.

Jeżeli uiszczenie nie następuje w terminie podziału, winno się dla wierzytelności przeciw nabywcy wpisać w rejestrze okrętowym prawo zastawu na okręcie. Prawo zastawu powstaje z chwilą wpisania, nawet gdyby nabywca w międzyczasie zbył okręt. Zresztą stosuje się przepisy kodeksu cywilnego o prawie zastawu na okręcie, ustanowionem przez czynność prawną.

§ 170. W miejsce dopuszczalnego wedle ust. 1 § 94 zarządu wstępuje strzeżenie i przechowanie zlicytowanego okrętu.

Wydane zarządzenia ma sąd uchylić, jeżeli nie zaliczono kwoty potrzebnej do dalszego ich utrzymania.

§ 171. Do przymusowego przetargu okrętu zagranicznego, który, gdyby był okrętem polskim[1]), musiałby być do rejestru okrętowego wpisany, stosuje się przepisy §§ 162 do 167, 169, 170 o tyle, o ile one nie zastrzegają wpisania do rejestru okrętowego.

O ile to bez znacznego opóźnienia postępowania jest wykonalne, powinno się wyznaczenie terminu doręczyć także wierzycielom okrętowym i innym interesowanym, widocznym z papierów okrętowych i o terminie zawiadomić władzę rejestrową, jeżeli okręt jest wpisany do rejestru okrętowego państwa obcego.

Uchylenie zarządzonego przez sąd strzeżenia i przechowania okrętu, tudzież wydanie go nabywcy, może dopiero wtenczas nastąpić, gdy wykazano uiszczenie najwyższej oferty albo zezwolenie interesowanych.

§ 172. Jeżeli zarządca upadłości postawił wniosek o przymusowy przetarg albo przymusowy zarząd, stosuje się odpowiednio przepisy pierwszego i drugiego rozdziału, o ile z §§ 173 i 174 nic innego nie wynika.

§ 173. Uchwały zarządzającej postępowanie nie uważa się za zajęcie. Mimo to winno się po myśli §§ 13 i 55 uważać za zajęcie doręczenie uchwały zarządu upadłości.

§ 174. Jeżeli wierzyciel ma dla swej wierzytelności przeciw upadłemu dłużnikowi uznane przez zarządcę przymusowego prawo do zaspokojenia z gruntu, żądać może aż do zamknięcia rozprawy w terminie przetargowym, aby przy ustalaniu uwzględniano tylko prawa jego roszczenie wyprzedzające; w tym wypadku winno się grunt wystawić na przetarg także z tym żądanym wyjątkiem.

[1]) W orygin: „deutsches".

§ 175. Jeżeli wierzyciel spadkowy ma dla swej wierzytelności prawo do zaspokojenia z gruntu należącego do spadku, może spadkobierca po przyjęciu spadku podać wniosek o przymusowy przetarg gruntu. Do podania wniosku jest też uprawniony każdy, kto może postawić wniosek o wywołanie wierzycieli spadkowych.

Przepisy te nie mają zastosowania, jeżeli spadkobierca odpowiada za zobowiązania spadku bez ograniczenia, albo jeśli wierzyciel spadkowy jest w postępowaniu wywoławczem wykluczony lub też wedle §§ 1974 i 1989 kodeksu cywilnego stoi narówni z wykluczonym wierzycielem.

§ 176. Jeżeli podano wniosek o przymusowy przetarg wedle § 175, stosuje się odpowiednio przepisy pierwszego i drugiego rozdziału tudzież §§ 173 i 174, o ile nic innego nie wynika z §§ 177 i 178.

§ 177. Wnioskodawca ma fakta uzasadniające prawo jego do podania wniosku uwiarogodnić dokumentami, jeżeli one nie są dla sądu notorycznemi.

§ 178. Nie powinno się zarządzać przymusowego przetargu, jeśli podano wniosek o otwarcie upadłości spadku. Wskutek otwarcia upadłości spadku, przymusowy przetarg się nie kończy; zarządcę upadłości uważa się za wnioskodawcę co do dalszego postępowania.

§ 179. Jeżeli przy ustalaniu najwyższej oferty uwzględniono wierzyciela spadkowego, który mógł żądać, aby najniższą ofertę ustalono wedle § 172 bez uwzględnienia jego roszczenia, wtedy można mu odmówić zaspokojenia z reszty spadku.

§ 180. Jeżeli przymusowy przetarg ma nastąpić w celu zniesienia spólności, stosuje się odpowiednio przepisy pierwszego i drugiego rozdziału, o ile nic innego nie wynika z §§ 181 do 184.

§ 181. Wykonalny tytuł nie jest wymagany.

Przymusowy przetarg gruntu może tylko wtenczas nastąpić, jeśli wnioskodawca jest w księdze wieczystej wpisany jako właściciel, albo jest spadkobiercą wpisanego właściciela, albo też jeśli wykonuje prawo właściciela lub spadkobiercy do zniesienia spólności. Opiekun współwłaściciela podać może wniosek tylko za zatwierdzeniem sądu opiekuńczego.

Jeżeli wniosek dotyczy okrętu, winno się dokumentami uwiarogodnić, że wnioskodawca i ten, przeciw któremu

wniosek jest skierowany, są współwłaścicielami i że jeden z nich jest w posiadaniu okrętu.

Przepis ust. 3 § 17 stosuje się także do następstwa w dziedziczeniu wnioskodawcy.

§ 182. Przy ustalaniu najniższej oferty winno się uwzględniać prawa obciążające udział wnioskodawcy albo prawa na gruncie wspólnie obciążające tudzież wszystkie prawa jedno z tych praw wyprzedzające albo narówni z niemi stojące.

Jeżeli następnie przy jednym udziale winno się uwzględniać większą kwotę niż przy udziale innym, wówczas podwyższa się najniższą ofertę o kwotę potrzebną celem wyrównania pomiędzy współwłaścicielami.

Do przetargu okrętu stosuje się odpowiednio przepisy o najniższej ofercie.

Niemiecka ustawa o upadłościach.

§ 47. Przedmioty, które podlegają egzekucji z majątku nieruchomego, są przeznaczone do odrębnego zaspokojenia tych, którym przysługują prawa do zaspokojenia się z nich.

§ 48. Wierzyciele, dla których na mocy jakiej czynności prawnej ustanowiono prawo zastawu na przedmiocie należącym do masy upadłościowej, mogą żądać z zajętych na ich rzecz przedmiotów odrębnego zaspokojenia swojej wierzytelności zastawnej przedewszystkiem dla kosztów, potem dla odsetek, a na końcu dla kapitału.

§ 49. Z wierzycielami zastawnymi, wymienionymi w § 48, stoją narówni:

1. Skarb państwa i gminy tudzież związki powiatowe, obwodowe i krajowe z powodu opłat publicznych w odniesieniu do zatrzymanych lub zajętych przedmiotów, na których ciąży obowiązek cłowy lub podatkowy....

4. Ci, którym wedle ustawy handlowej przysługuje prawo zatrzymania pewnych przedmiotów.

Prawa oznaczone w ust. 1 l. 1 mają pierwszeństwo przed prawami oznaczonemi w ust. 1 l. 2—4 i przed prawami oznaczonemi w § 48.

DODATEK VIII.

Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu z dnia 18 grudnia 1924 r. w sprawie opłat za dozór kotłów parowych na statkach handlowych morskich oraz w urządzeniach portowych.

(Dz. U. R. P. Nr. 112, poz. 1000).

Na mocy art. 4 ustawy z dnia 31 maja 1921 r. o nadzorze nad kotłami parowemi (Dz. U. R. P. Nr. 50, poz. 303) zarządza się co następuje:

§ 1. Opłaty za dozór kotłów na statkach handlowych morskich i w urządzeniach portowych, należących do właścicieli prywatnych lub dzierżawionych przez nich od władz państwowych, wykonywany przez właściwy Urząd Marynarki Handlowej w myśl § 1 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 13 lutego 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 16, poz.173), ustala się w wysokości:

A. Za dozór wykonywany według przepisów zawartych w rozporządzeniu Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 29 października 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 119, poz. 958) coroczna opłata wynosi od kotła o powierzchni ogrzewalnej:

do	2	metr.	kw.				13.50	zł
ponad	2	„	„	do	20	m. kw.	20.00	„
„	20	„	„	„	50	„ „	26.50	„
„	50	„	„	„	100	„ „	33.00	„
„	100	„	„	„	200	„ „	39.50	„
„	200	„	„				46.00	„

Opłaty za dozór pobiera się zgóry za rok kalendarzowy niezależnie od tego, czy kocioł będzie czynny cały rok lub krócej.

B. Za odbiór techniczny kotłów nowych lub przeniesionych, dokonany w myśl § 16 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 29 października 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 119, poz. 958), oprócz kwoty przypadającej według punktu A., opłaca się jednorazowo od kotła o powierzchni ogrzewalnej:

do	2	metr.	kw.				6.50	zł
ponad	2	„	„	do	20	m. kw.	10.00	„
„	20	„	„	„	50	„ „	13.00	„
„	50	„	„	„	100	„ „	16.00	„
„	100	„	„	„	200	„ „	19.00	„
„	200	„	„				22.00	„

C. Za każdorazową rewizję i próbę nadzwyczajną kotłów, wynikłą bądź na żądanie właściciela kotła w terminie przez niego wskazanym, bądź z potrzeby wykonywania ponownych rewizyj i prób z powodu złych wyników rewizyj wykonywanych w ustanowionym przepisowo terminie, bądź z powodu uszkodzenia kotła przez pożar kotłowni lub inny wypadek, bądź za stracony czas i przejazdy funkcjonarjusza rewidującego z powodu nieprzygotowania do rewizji i próby w ustanowionym terminie, opłata wynosi od kotła o powierzchni ogrzewalnej:

do	2	metr.	kw.				11 00	zł
ponad	2	„	„	do	20	m. kw.	15.50	„
„	20	„	„	„	50	„ „	20.00	„
„	50	„	„	„	100	„ „	24.00	„
„	100	„	„	„	200	„ „	29.00	„
„	200	„	„				33.50	„

§ 2. Opłaty od kotłów na statkach handlowych morskich oraz w urządzeniach portowych wnosi się zgóry do Kasy Skarbowej, wymienionej w wezwaniu płatniczem, na rachunek właściwego Urzędu Marynarki Handlowej.

§ 3. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1925 r.

SŁOWNICZEK NIEMIECKO-POLSKI.

A.

Abandon — porzucenie (abandon).
Abandonerklärung — oświadczenie o porzuceniu.
Abandonfrist — czasokres porzucenia.
Abandonrevers — rewers abandonowy.
Abbringung des Schiffes — zepchnięcie okrętu.
Auf den Strand setzen — osadzić na mieliźnie.
Aufenthalt — postój.
Aufenthaltskosten — koszty postoju.
Auseisungskosten — koszty wydobycia z lodu.

B.

Bergelohn — wynagrodzenie za schronienie.
Bergung — schronienie.
Bergungskosten — koszty schronienia.
Besondere Haverei — awarja szczególna.
Bodmereigeber — udzielający bodmerji.
Bodmereigelder — pieniądze bodmeryjne.
Bodmereigläubiger — wierzyciel bodmeryjny.
Bodmereiprämie — premja bodmeryjna.
Bodmereireise — podróż bodmeryjna.

C.

Chartepartie — certepartja.

D.

Dispache — plan rozdziału.
Dispacher — dyspaszer (rozlicznik).
Distanzfracht — przewoźne stosunkowe.

F.

Fracht — przewoźne, fracht.

H.

Hafengeld — portowe.
Haverei — awarja.
Heimatshafen — port ojczysty.
Heuer — płace.
Hilfeleistung — niesienie pomocy.
Hilfslohn — wynagrodzenie za niesienie pomocy, za pomoc.

K.

Kaplaken — kapłaki.
Korrespondentrheder — pełnomocnik spółki okrętowej.

L.

Ladezeit — czas trwania ładowania.
Ladung — ładunek.
Ladungsbeteiligt — zainteresowany ładunkiem.
Leckage — wyciek.
Leichterfeuerzeug — lichtuga.
Leihtfeuergeld — opłata za światła morskie.
Liegegeld — postojowe.
Löschung — wyładowanie.
Löschungshafen — port wyładowania.
Löschzeit — czas na wyładowanie.
Loth — sonda.
Lothsengeld — należność pilota.

M.

Mitrheder — członek spółki okrętowej.
Mundvorrath — prowiant.

N.

Nothafen — port ratunkowy.

P.

Prangen — nadmierne napięcie żagli.
Primage — prymaże.

Q.

Quarantanekosten — koszty kwarantanny.

R.

Reisegut — bagaż.
Reklamekosten — koszty reklamacyjne.
Reklameprocess — proces reklamacyjny.
Rheder — przedsiębiorca okrętowy.
Ristorno — ristorno.

S.

Schiffer — kierownik okrętu, kapitan, kierowniczy
Schiffsabgaben — daniny okrętowe.
Schiffsbesatzung — załoga okrętowa.
Schiffsboot — łódź okrętowa.
Schiffsgläubiger — wierzyciel okrętu.
Schiffsinventar — inwentarz okrętowy.
Schiffsport — udział okrętowy.
Schiffmann — majtek.
Schiffsrath — rada okrętowa.
Schiffsregister — rejestr okrętowy.
Schlepplohn — opłata za holowanie.
Seenoth — niebezpieczeństwo morskie.
Seeräuber — korsarz.
Seeschiff — okręt morski.
Seeuntüchtigkeit — niezdatność do żeglugi.
Strandung — osadzenie na mieliźnie.
Stückgüter — towary w sztukach.

U.

Ueberfahrtsgeld — opłata za przewiezienie.
Ueberfahrtsvertrag — umowa przewozu.
Ueberliegezeit — dłuższe leżenie.

V.

Verbodmung — danie w bodmeryjny zastaw.
Verdeck — pokład.
Verklärung — pamiętnik.
Versicherer — ubezpieczający.
Versicherungsnehmer — ubezpieczyciel.
Versicherungsvertrag — umowa ubezpieczenia.

W.

Wartezeit — czas wyczekiwania.
Wechsel — wymian. (Wyraz weksel należy do prawa handlowego i jest jednym z nielicznych germanizmów, który psuje piękną jednolitość naszej mowy prawniczej. Wbrew zdaniom znawców języka wyraz weksel dotychczas uporczywie się utrzymuje.)

SKOROWIDZ.

(Liczby oznaczają paragrafy Kodeksu handlowego, liczby rzymskie liczbę porządkową dodatku i paragrafu względnie artykułu ogłoszonej w nim ustawy.)

A.

Abandon (porzucenie) 861—871.
Akta rejestru statków II 8.
Awarja 539, 540, 700—739.

B.

Bagaż podróżnych 672 i n., 723, 754, 768, 903.
Balast 514, 622, 640.
Bandera 563 I 6, gdańska III 169, 171.
Barwy narodowe IV 1.
Blokada 547, 629, 848, 849.
Bodmerja 679 i n., wierzyciela 690 i n.
Budowa okrętu 509.

C.

Certepartja 557.
Certyfikat okrętowy I 17—18, 20, 21, 36—39.
Choroba kierownika okrętu 516, 553.
Cło 611, 613, zwrot 614.
Czasu obliczenie 622, 637, 830, 900.
Czerwony atrament II 8, 14.
Czyny karygodne 520.

D.

Dłuższe leżenie 567 i n., 595 i n.
Dobra wiara wierzyciela 510, nabywcy 697, 725.
Dokumenty okrętowe II 36—39, wymiarowe II 24, do wykreślenia prawa zastawu V 1267.
Dyrektor okrętu 492—499 II 1.
Dyskontowy fracht 630, 631, 640, 868.
Dyspasza, p. plan rozdziału.
Dysponent okrętu 492—499.
Dziennik okrętowy 519—520, 884.

E.

Egzekucja dla wierzycieli bod. i okr. 696, 761, VII 157.
Eksplozja na okręcie 820.
Embargo, p. obłożenie aresztem.
Europejskie porty 483, 861.

G.

Garnirunek okrętu 514.
Gdańsk III 137.
Gotowość okrętu do żeglugi 482.
Głosowanie członków spółki okrętowej 491.
Grzywny I 24—29, IV 2.

H.

Handel morski 474—905.
Herb R. P. IV 1.
Holowanie okrętów 1, 621.

J.

Jachty spacerowe I 9.

K.

Kobotaż I 5.
Kadłub okrętu 851.
Kajuty 558.
Kapłaki 543, 621.
Kapry 558.

Kargador 821.
Karne postanowienia I 24—29.
Karty umowne 511—555.
Klejnoty 462.
Konosament 614, 642—661, 708, 884.
Korsarze 706.
Kosztowności 607, 723.
Kotły VIII.
Kradzież na okręcie 820.
Kwarantanna 621, 754.

L.

Listy bodmeryjne 682.

Ł.

Ładowanie towarów w handlu morskim, pora ładowania 567 do 570, 573; ładowanie na pokładzie okrętu 566, 708, 723; ładowanie towarów w kajutach 558; do okrętu powracającego 583; z okrętu do innego okrętu 565.
Ładunek, powinność kierownika okrętu, dbania o ładunek 535; 632; ładunek, jako przedmiot bodmerji 538—541; opakowanie ładunku 514; nieodstawienie lub uszkodzenie ładunku 576, 577, 754, 768.
Ładowanie, ładunek 567 i n., 573, 566, 708, 723, 558, 565.

M.

Miara 620, 655.
Miejscowe zwyczaje 560, 561, 568, 575, 577, 592—594, 599, 604, 824.
Monitor Polski II 17.
Morski handel 474—905.
Morskie ubezpieczenie 778—900.

N.

Nadbrzeżne statki 521.
Nadbrzeżna żegluga 566, 708.
Naprawa okrętu 500 i nast., 638, 671, 827, 872, 874; naprawa okrętu z powodu wielkiej awarji 706—709.
Narodziny, zachodzące na okrętach wśród podróży 520.
Nazwa statku I 19, II 22.
Niedziele i święta, uwzględnianie 573, 597.
Nierzetelność załogi okrętowej 820.
Niesienie pomocy w wypadku morskim 615, 632, 740 i nast., 754, 768, 777, 904.
Nieszczęśliwe morskie wypadki 520, 522, 617, 628.
Nietykalność statków I 5.
Niewypłacalność 898.
Niezdatność do naprawy I 21.
Niknięcie towarów ładowanych 610; towarów ubezpieczonych 824.

O.

Obcokrajowcy I 1, Polacy I 4.
Obliczanie czasu 597.
Obłożenie aresztem 629, 861, okrętu 691, 820.
Obrona okrętu przeciw nieprzyjacielowi 706.
Obywatelstwo polskie I 1.
Ochrona polskich władz I 5.
Odbiorca 601 i nast., 614.
Odpowiedzialność przedsiębiorcy okrętowego 485, 533, 632, 662, 702, 734; członków spółki okrętowej 494, 504, 507; kierownika okrętu 511 i nast.; najemcy okrętowego 563; wy-

najemcy okrętu 606, 616, 652; ubezpieczającego 813, 840.
Odsetki 681, 684.
Odstąpienie od umowy przewozu 579 i nast., 589, 629, 634, 636, 641, 667, 669; od umowy ubezpieczenia 898.
Oficerowie okrętowi 518, 685.
Okręt, tegoż sprzedaż 474, 494, 530, 900; sprzedaż zapasów i przynależytości okrętowych 534; okrętu naprawa 496, 500 i nast., 534, 638, 671, 827, 872, 874; okręty niezdolne, albo naprawy niewarte 479, 506, 628, 706, 850 i nast.; okrętu przechowanie 754, 756; okrętów holowanie 621.
Okrętowy przedsiębiorca 484, 488, 510.
Okrętowe spółki 489—491, 505, 506, 763; członkowie spółki okrętowej 505, prawo zastawu V 1259 i n.
Okrętowa rada 518, 520.
Okrętowa załoga 481, 486, 487, 488.
Okrętowi wierzyciele 754—777; okrętowe udziały 474—477, 493, 501, 503, 900.
Omyłki pióra II 14.
Opłaty portowe 621, 639, 754; opłaty za oświetlające ognie 621, 754, za dozór kotłów VIII.
Osadzenie okrętu na mieliźnie 706, 820, 851—853.

P.

Pamiętnik 522, 525, 555, 884.
Pełnomocnik do rejestracji I 16, II 27.
Pełnomocnik spółki okrętowej 492—499, 509 I 2.
Pierwszeństwo praw zastawu V 1261.
Piloci 520, 738; opłaty pilotowe 621, 754, 768.
Plan rozdziału dyspaszera (Dyspache) 727—729, 834, 837, VI 150 i n.
Płynne towary 616.
Pobory, które uiścić należy w razie wielkiej awarji 716 do 726.
Podróż morska 578, 580, 622, 637, 638, 813, złożona 584.
Podróżni morscy 664—676.
Pojemność I 10.
Polski język I 6.
Pomoc ekonomiczna I 5.
Port ojczysty II 24, opłaty 621, 639, 754 l. 2, 768 l. 1.
Port swojski (ojczysty) okrętu 480, 488, 502, 506, 508, 526, 551, 680, 761 II 24, port pośredni 827; port ratunkowy 635, 706, 827; portowe opłaty 621, 639, 754.
Postój okrętu z przyczyny nieprzewidzianych wypadków 629, 635, 637.
Postojowe 567, 572, 581, 586, 594, 604, 614, 622.
Powet wynajmującego okręt 625.
Pożar na okręcie 820, 851.
Pożyczki, o ile zaciągać może pełnomocnik spółki okrętowej 493; kierownik okrętu 528.
Protest morski, p. pamiętnik.
Prymaże, pobierane przez kierownika okrętu 543.
Przedawnienie 901—904, 905.

Przedsiębiorca okrętowy, patrz okrętowy przedsiębiorca.
Przejęcie towarów zamiast zapłaty 616.
Przeładowanie towarów z okrętu na inny okręt 565.
Przetarg VII 870, 162 i n.
Przetarg przymusowy II 3.
Przewóz (morzem), celem przewożenia towarów 556—663; frachtowe przedsiębiorstwo (morskie) celem przewożenia podróżnych 664—678.
Przybrzeżne statki III 171.
Przyjęcie towarów morzem wysłanych 614.
Przymusowy przetarg 754, VII str. 162.
Przynależności okrętu 478, 534, państwowa II 27, 30.

R.

Rada okrętowa 518, 520, portu III 173.
Reasekuracja 779, 864.
Rejestracja statków I 10—23, zagranicznych I 15.
Rejestr statków I 11, II 18—35, wpis do I 12, II str. 127, wykreślenie II 21, 23, Gdańsk: III 169.
Regres patrz powet.
Ristorno 894 i nast.
Rozbicie się okrętu 820.
Rozdział szkody w razie wielkiej awarji 716 i nast.; wynagrodzenia za schronienie i niesienie pomocy 748 i nast.
Ryzyko ubezpieczającego 820 do 853.

S.

Sąd utrzymujący rejestr II 3, 3, 6, 18.
Schronienie w razie wypadku morskiego 740—753; wynagrodzenie kosztów stąd powstałych 615, 621, 632; prawa zastawu 754, 768, 777; przedawnienie 904.
Sędzia rejestrowy II 3, 6, 18.
Skład, oddanie na skład towarów morzem przewiezionych 601, 602.
Spółki handlowe okrętowe 489 491, 505, 506, 673 firmowo-komandytowe I 3.
Sprzeciw III, 170.
Sprzedaż p. zbycie przymusowe II 34.
Staranność przedsiębiorcy okrętowego 497; kierownika okrętu 511, 653; wynajmującego okręt 559, 606.
Statki handlowe polskie str. 119 i n., utrata praw I 8, 21.
Sternik 517, 519.
Stoczenie od robaków 821, 884.
Stocznia II 25.
Strata całkowita w razie ubezpieczenia morskiego 854 do 860.
Sygnał odróżniający II 22.
Szczątki okrętu 854, 873.
Szkoda, jej sprawdzanie w razie ubezpieczenia morskiego 873—881; wypłata szkody 882—893.

Ś.

Śmierć członka spółki okrętowej 505; kierownika okrętu 522, 554; osób podróżujących morzem 667, 675.
Śródziemne morze 483, 861, 864.

Świadectwo z zaginięcia okrętu 869.
Święta i niedziela 597, 573.

T.

Taksa w handlu morskim 793, 878.
Targowa cena 711.
Towary w sztukach jako przedmiot przewozu morskiego 556, 558, 588—590, 604, 605, 641.
Tymczasowe zarządzenie V 103, VII 941.

U.

Ubezpieczenie od wypadków żeglugi morskiej 778—805; ubezpieczenie ponad wartość 786, 787, 895; ubezpieczenie podwójne 787—789; uwiadomienia przy zawieraniu umowy 806—811 b; obowiązki ubezpieczonego wypływające z umowy ubezpieczenia 812 do 819; zakres ryzyka 820 do 853; rozmiar szkody 854 do 881; wypłata szkody 882 do 893; zerwanie ubezpieczenia i zwrot premji 894—900.
Ubytek przesyłki 618; towarów ubezpieczonych 821.
Udziały okrętowe 374—477, 493, 501, 900 II 29, sprzedaż i porzucenie udziału okrętowego 504, 507, 501.
Ulżenie ciężaru okrętowego 706.
Upadłość co do majątku członka spółki okrętowej 505; ubezpieczonego 888 i nast.
Upakowanie ładunku okrętowego 514.
Uszkodzenie towaru wśród przewozu morskiego 606, 613, 657; w razie awarji 712; uszkodzenie okrętu z przyczyny lodu 820.
Utknięcie okrętu na mieliźnie 706, 820, 851—853.
Utrata towarów w żegludze morskiej 606, 618.

W.

Wartość asekuracyjna 786—802; wartość handlowa 611, 613.
Wejherów jako sąd rejestru II, 18.
Wierzytelności załogi okrętowej 487, 754, 762, 767, 768, 901.
Wina załogi okrętowej 485, 486, 754, 820.
Władowanie towarów do okrętu 561, 581.
Właściwość sądu VII 145, VII 983.
Wojna, jako przeszkoda w żeglarstwie 547, 629, 636, 669, 820, 848, I 5, III 171.
Wpisy w dzienniku okrętowym 519—521; prawa zastawu V 106 i n.
Wręczenie konosamentu 645.
Wyciek towarów płynnych 618, 657, 821.
Wyczekiwanie, w żegludze morskiej 579, 585.
Wydanie towarów 614, 615, 624—626, 645, 646, 694, 731, 752.
Wydobycie okrętu z lodu 621.
Wyładowanie towarów z okrętu 514, 517, 592, 593, 595, 596, 600; czas wyładowywania 594 do 599; koszta 593, 639; wyładowanie towarów z powrotem 581, 582, 587, 589, 637.
Wyłączenie nieznanych wierzycieli okrętowych 765.

Wymiany, czynności z w. 493, 529, V 1270, 112.
Wynagrodzenie szkody w razie awarji 711—716.
Wynajmowanie okrętów morskich 556 i nast., 623, 625, 674, 714; obowiązek wynajmującego okręt do odszkodowania 559, 606.
Wypadek morski, schronienie i niesienie pomocy 740—783.
Wypłata szkody w razie ubezpieczenia morskiego 882—893.
Wypowiedzenie kontraktu służbowego 551.
Wywoławcze postępowanie celem wyłączenia nieznanych wierzycieli okrętowych 765.
Wyższa władza, jej rozporządzenia w żegludze morskiej 629, 636, 637, 669, 820, 861.

Z.

Zachowanie okrętu 493, 527; ładunku okrętowego 621; rzeczy danych w bodmeryjny zastaw 692; rzeczy ubezpieczonych 841.
Zaginięcie okrętu 831—863, 869, 884.
Zakaz wprowadzenia towarów 547, 563, 629, 636; wywożenia towarów 547, 564, 629, 636.
Zaliczki, członka spółki okrętowej 500; kier. okr. 532; ubezpieczającego 870, 893.
Załoga okrętowa, jej umowy służbowe 487; płaca 487; jej wierzytelności 487, 754, 762, 901; wierzytelności powstałe z przyczyny jej zawinienia 485, 486, 754, 820.
Zaopatrzenie okrętu w żywność 513, 527.
Zaspokojenie wierzycieli bodmeryjnych 696; wierzycieli okrętowych 761.
Zastawu prawo wynajmującego okręt 623, 674, 717; wierzycieli okrętowych 755, 756, 771, 777; osób niosących pomoc w wypadku morskim 751, 777, okrętowe V 1259 n.
Zastrzeżenie pomyślnego przybycia 850.
Zaświadczenia sądu rej. II 8, 30, 3.
Zatonięcie I 21.
Zatrzymanie (prawo z.) z powodu schronienia i niesienia pomocy w wypadku morskim 751.
Zażalenie przeciw wpisowi V 122 i n., przeciw zarządzeniu VI 146.
Zbycie wspólników 126; okrętu 474.
Zdeponowanie przedmiotów danych w bodmeryjny zastaw 689.
Zderzenie okrętów 734—739.
Zdolność okrętu do żeglugi morskiej 479, 513, 559.
Zmiana podróży bodmeryjnej 693; podróży ubezpieczonej 813; własności II 34.
Znaki statków rządowych IV, str. 140.
Zrzeczenie się praw z umowy ubezpieczenia 791.
Zwłoka członka spółki okrętowej 500; w razie morskiej umowy przewozu 601, 602, 814.
Zwyczaje miejscowe 560, 568, 575, 577, 592, 594, 599, 604, 824.

Biblioteka Główna
Komisji Kodyfikacyjnej
Nr 161.
Sala IV. Półka 4.