DR. ALEKSY MAJEWSKI

PRAWO MORSKIE



Zakład Prawa Cywilnego
i Prawa Międzynarodowego Prywatnego
Uniwersytetu Jagiellońskiego
IV / 137

TCZEW 1930 GDYNIA
INSTYTUT WYDAWNICZY SZKOŁY MORSKIEJ

Księgozbiór Zakładów Cywilistycznych U. J.
w Krakowie
L. inw. 199
Dział IV
Nr. działowy 137

PRAWO MORSKIE

Zakład Prawa Cywilnego
i Prawa Międzynarodowego Prywatnego
Uniwersytetu Jagiellońskiego
w Krakowie
IV / 137

Biblioteka Cywilistyczna U. J
Dz. VII L. 106 Nr inw. 1424

DR. ALEKSY MAJEWSKI

PRAWO MORSKIE

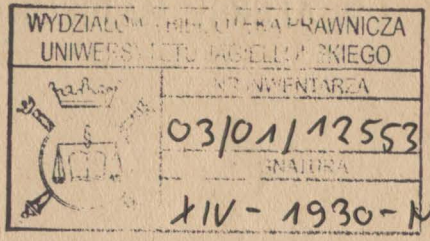


Zakład Prawa Cywil
i Prawa Międzynarodowego Pr
Uniwersytetu Jagiellońskieg
w Krakowie

Wydz. Bibl. Prawnicza
1806179083

IV/137

TCZEW 1930 GDYNIA
INSTYTUT WYDAWNICZY SZKOŁY MORSKIEJ



№ 000375

Czcionkami Instytutu Wydawniczego Szkoły Morskiej w Tczewie.

PRZEDMOWA.

Praca niniejsza jest próbą ujęcia w formie podręcznika przepisów, regulujących stosunki w dziedzinie morskiej; dlatego porusza nieraz kwestje, które w rozprawie czysto naukowej należałoby pominąć.

Próbę tę podjęto w warunkach szczególnych wobec tego, że nie posiadamy własnego i zupełnego ustawodawstwa morskiego, a przyswojone przepisy niemieckie niezawsze są zgodne z duchem ogólnych norm polskich, nadto niejednokrotnie nie są jeszcze stosowane, albo wreszcie wykazują rozbieżność z życiem. Dlatego trzeba było nieraz decydować się na postanowienie, które może być błędne. Dotyczy to w pewnej mierze także niektórych przepisów polskich.

Również nieustalona dotychczas terminologja morsko-prawnicza nastręczała wiele trudności. Terminy te przeważnie należało tworzyć. Obok takich podaje się często oznaczenia, używane w praktyce.

Przykłady dokumentów okrętowych (w Dodatku) podano w języku, w jakim zostały wystawione — celem utrzymania ich cechy właściwej. Dla nieznających języka angielskiego lub niemieckiego wydane zostanie w osobnej broszurze tłumaczenie tych przykładów.

W uzupełnieniu do str. 52 dodać należy, że postępowanie celne uregulowane zostało nowem rozporządzeniem Ministra Skarbu z dnia 14 marca 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr. 33, poz. 276).

Gdynia, w czerwcu 1930 r.

Al. M.

Treść.

Str.

Przedmowa V
Treść VII

Wstęp.

1. Pojęcie prawa morskiego i podział przedmiotu . . 1
2. Z dziejów rozwoju stosunków prawnych w żegludze morskiej 2
3. Źródła prawa morskiego 4
4. Zastosowanie prawa prywatnego w stosunkach międzynarodowych 5
5. Określenia zasadnicze 6
6. Literatura 8

Część I.

Prawo publiczne.

Rozdział I. Polskie państwowe prawo morskie.

1. Polskie statki handlowe 9
   - I. Uznanie statków morskich za polskie statki handlowe (Prawo o banderze) 9
   - II. Rejestracja statków handlowych . . . 12
   - III. Prowadzenie rejestru 15
2. Stanowiska oficerskie w marynarce handlowej . . 16
3. Przepisy o pomiarze statków, o kotłach, opłatach morskich i t. p. 21
   Pomiary statków 21 — Przepisy o kotłach 23 — Opłaty morskie 23 — Obciążenia hipoteczne, rybołówstwo i t. p. 26
4. Urzędy i izby morskie 27
   - I. Władza naczelna: Ministerstwo Przem. i Handlu 27
   - II. Inne władze marynarki handlowej . . . 28
     Urząd Morski 29 — Kapitanaty portów 30 — Urząd Marynarki Handlowej w Gdańsku 31 — Morski Urząd Rybacki 32
   - III. Izby Morskie 32
     Cel i zadania 32 — Ustrój 33 — Tryb postępowania 34 — Izba Morska Odwoławcza 36

Rozdział II. Służba dyplomatyczna i konsularna.
1. Stosunki międzynarodowe. Przedstawiciele państw. 37
Organizacja służby dyplomatycznej 37 — Zakres działania 38 — Eksterytorjalność 38
2. Konsulowie 39
Organizacja służby konsularnej 39 — Zakres działania 42 — Stosunek statku do konsulatu 44 — Taryfy konsularne 45
Rozdział III. Służba celna portowa.
Wejście statków do portu 48 — Odprawa podróżnych 49 — Rewizja statku 49 — Wyładowanie towarów 50 — Odprawa wywozowa 51 — Ostateczna rewizja 51 — Ustawodawstwo celne 51
Rozdział IV. Stosunki polsko-gdańskie . . 53
Rozdział V. Prawo morskie międzynarodowe.
1. Pojęcia wstępne 57
I. Przedmiot i źródła 57
II. Określenia 58
Morze nadbrzeżne 58 — Morze pełne, wewnętrzne, śródkrajowe 60 — Cieśniny morskie 60 — Kanały morskie 60 — Rzeki międzynarodowe 61
2. Stosunki międzynarodowe w zakresie żeglugi morskiej podczas pokoju 62
I. Przynależność państwowa statków morskich . 62
II. Prawa i obowiązki statków na wodach obcych 62
Statki handlowe 62 — Okręty wojenne 63 — Okręty państwowe niewojenne 64
III. Prawa i obowiązki statków na pełnem morzu 64
3. Stosunki międzynarodowe w zakresie żeglugi morskiej podczas wojny 65
I. Postępowanie dla uniknięcia starcia zbrojnego 65
Dobre usługi. Pośrednictwo 66 — Arbitraż i koncyljacja 67 — Retorsja. Represalja. Blokada pokojowa 67
II. Postępowanie wojenne. Wojna morska . . 68
Strony wojujące. Użycie statków 68 — Środki wojny morskiej 69
III. Stosunek do neutralnych 70
IV. Prawo łupu 72

Część II.

Prawo prywatne.

Dział I.

Podmioty.

Rozdział I. Przedsiębiorca okrętowy (armator). Spółka okrętowa 75
Przedsiębiorca okrętowy 75 — Odpowiedzialność armatora 76 — Spółka okrętowa 77 — Spółka budowy statku 82
Rozdział II. Kapitan statku.
I. Wiadomości ogólne 82

II. Kapitan jako kierownik nawigacyjny . . 84
III. Prawa i obowiązki kapitana w stosunku do statku i armatora 85
IV. Prawa i obowiązki kapitana w odniesieniu do ładunku 93
V. Prawa i obowiązki kapitana w stosunku do załogi i pasażerów 95
Rozdział III. Oficerowie i załoga statku.
I. Wiadomości ogólne 99
II. Umowa oraz zaciąg i zwolnienie z zaciągu . 100
III. Obowiązki 103
IV. Płaca 106
V. Wyżywienie i pomieszczenie 110
VI. Choroba i śmierć 111
VII. Zakończenie stosunku służbowego . . . 114
VIII. Przepisy dyscyplinarne 119
IX. Postanowienia karne 120
X. Postanowienia ogólne 127
XI. Repatrjacja marynarzy 129
Rozdział IV. Maklerzy okrętowi, przedsiębiorcy ładunkowi, załadowcy, piloci . . 131
Dział II.
Czynności prawne.
Rozdział V. Przewóz towarów.
1. Osoby, zainteresowane w przewozie ładunku . . 135
2. Certepartja 136
I. Istota i treść 136
II. Postanowienia ogólne 139
III. Odstąpienie od umowy i fracht martwy . . 142
IV. Wykonanie umowy przewozowej. Dostawienie statku i ładowanie 144
V. Odnajęcie części statku i przewóz ładunków drobnych 147
3. Konosament 148
I. Istota, treść i znaczenie 148
II. Przepisy o wyładowaniu 150
III. Stosunek wzajemny wynajmującego i odbiorcy 152
IV. Reguły haskie 156
4. Przewóz bezpośredni 158
Rozdział VI. Przewóz podróżnych.
I. Umowa o przewiezienie podróżnych . . 160
II. Stosunek armatora do emigrantów . . . 162
Rozdział VII. Bodmerja 167
Rozdział VIII. Awarja.
I. Określenia 171

II. Awarja wspólna 171
III. Awarja poszczególna 173
IV. Ustalenie szkody w awarji wspólnej . . 174
A. Oszacowanie szkód i kosztów 174 — B. Ustalenie wartości statku, ładunku i frachtu 175 — C. Rozliczenie awarji wspólnej (dyspasz) 176
V. Reguły Yorku i Antwerpji 179
VI. Szkody wskutek zderzenia statków . . . 183

Rozdział IX. Ocalenie i udzielenie pomocy w niebezpieczeństwie morskiem.

I. Pojęcia 187
II. Wynagrodzenie 188

Rozdział X. Prawo zastawu na statkach i wierzyciele okrętowi.

I. Uwagi ogólne 194
II. Rejestrowe prawo zastawu na statkach . . 194
III. Ustawowe prawo zastawu. Wierzyciele okrętowi 196

Rozdział XI. Ubezpieczenie od wypadków w żegludze morskiej.

1. Pojęcia zasadnicze 202
2. Przepisy ogólne 203
I. Cel, przedmiot i rodzaje ubezpieczenia morskiego 203
II. Forma ubezpieczenia 206
III. Ustalenie wartości ubezpieczeniowej . . 207
3. Obowiązek lojalności przy zawieraniu umowy . . 208
4. Zobowiązania ubezpieczonego z umowy ubezpieczenia 209
5. Zakres ryzyka 210
I. Czas trwania ubezpieczenia 210
II. Zakres odpowiedzialności ubezpieczającego . 212
6. Zakres szkody 215
I. Abandon czyli porzucenie 215
II. Uszkodzenie statku, naprawa i potrącenia . 217
7. Wypłata odszkodowania 219

Dodatek.

I. Dokumenty okrętowe.

1. Dokumenty dla legitymowania statku

I. Certyfikat okrętowy 223
II. Swiadectwo pomiarowe 230
III. Certyfikat klasyfikacyjny 233
IV. Swiadectwo badania latarń 237
V. Swiadectwa badania kotwic, łańcuchów kotwicznych i lin 237

VI. Świadectwo wolnej burty 239
VII. Spis inwentarza 241

2. Dokumenty dla legitymowania załogi.

I. Spis załogi 241
II. Swiadectwo sanitarne 244

3. Dokumenty, dotyczące ładunku.

I. Certepartja 245
II. Nakaz załadowania i poświadczenie odbioru ładunku 253
III. List gwarancyjny 254
IV. Konosament 255
V. Manifest 256
VI. Formalności przy wejściu i wyjściu z portu . 257
A. Zameldowanie 257 — B. Zgłoszenie do urzędu celnego 258 — C. Wymeldowanie 259
VII. Świadectwo pochodzenia towarów . . . 260
VIII. Dowody odprawy 260

4. Protest morski 260

5. Rozliczenie awarji wspólnej czyli dyspasz 263

6. Polisa na ubezpieczenie morskie . . 283

II. Ubezpieczenia społeczne marynarzy

1. Wstęp 285

2. Ubezpieczenie na wypadek choroby . 286

3. Ubezpieczenie pracowników umysłowych w marynarce handlowej.

I. Pojęcie pracownika umysłowego . . . 289
II. Obowiązek ubezpieczenia 289
III. Składki na ubezpieczenie 290
IV. Czas ubezpieczenia 292
V. Swiadczenia na wypadek braku pracy . . 293
VI. Swiadczenia emerytalne 294
A. Uwagi ogólne 294 — B. Renta inwalidzka 294 — C. Renta starcza 295 — D. Pomoc lecznicza 295 — E. Renta wdowia 295 — F. Renta sieroca 296 — G. Odprawa jednorazowa 296
VII. Rozstrzyganie sporów. Kary 297

4. Ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków.

I. Uwagi ogólne 297
II. Obowiązek ubezpieczenia 297
III. Zakres ubezpieczenia 299

IV. Składki na ubezpieczenie 299
V. Swiadczenia 302
VI. Spory. Orzecznictwo 304

5. Ubezpieczenie pracowników fizycznych od inwalidztwa, na starość i na wypadek śmierci.

I. Uwagi ogólne 305
II. Obowiązek ubezpieczenia 305
III. Składki na ubezpieczenie 305
IV. Swiadczenia 306
V. Wnioski o renty oraz orzecznictwo . . . 308

6. Ubezpieczenie pracowników fizycznych na wypadek braku pracy . . . 309

7. Czas pracy. Urlopy. Sądy pracy . . 310

III. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej o prawie wekslowem 313

Wstęp.

1. Pojęcie prawa morskiego i podział przedmiotu.

Prawem morskiem w najszerszem znaczeniu nazywamy ogół norm prawnych, dotyczących żeglugi morskiej. W tem ujęciu mówi się zarówno o prywatnem, jak i o publicznem, a również o państwowem i międzynarodowem prawie morskiem.

Granica pomiędzy dziedzinami prawa morskiego publicznego i prywatnego jest dość płynna, o tyle, że istnieje wiele przepisów, które — będąc przepisami prawa publicznego — wkraczają w dziedzinę prywatnego prawa morskiego, jak np. przepisy o banderze, o rejestracji i o pomiarze statków, o dokumentach okrętowych, o oddawaniu sygnałów, o załodze statku, emigracji, rybołówstwie, przepisy zdrowotne i t. p.

Przez prywatne prawo morskie należy rozumieć ogół norm prawnych, które regulują wzajemne stosunki prywatno-prawne pomiędzy jednostkami w dziedzinie żeglugi morskiej. Częścią najobszerniejszą tak pojętego prawa morskiego jest prywatne prawo morskie handlowe, t. j. ogół tych norm, które dotyczą handlowej żeglugi morskiej, uprawianej dla zarobkowania przez przewóz osób, towarów i t. p.

Przepisy, które normują stosunki pomiędzy obywatelami różnych państw, wynikające z ich interesów prywatno-prawnych, stanowią treść międzynarodowego prywatnego prawa morskiego.

Natomiast publiczne prawo morskie odnosi się bądź do stosunków prawnych pomiędzy państwem a temi osobami, które w dziedzinie żeglugi morskiej są mu podporządkowane trwale lub przejściowo (państwowe prawo morskie), bądź też — do stosunków prawnych pomiędzy kilku lub wszystkiemi państwami z punktu widzenia ich interesów na morzu (międzynarodowe prawo morskie).

Inaczej mówiąc, w prawie morskiem prywatnem chodzi głównie o interes prywatny jednostek w zakresie żeglugi morskiej, w publicznem zaś przedewszystkiem o interes ogólny.

Zadaniem niniejszego podręcznika jest omówienie w głównej mierze prywatnego prawa morskiego, obowiązującego w Polsce, ze szczególnym naciskiem na przepisy handlowego prawa morskiego. Niemniej uwzględnione być muszą i będą te normy polskiego publicznego prawa morskiego, które splotły się ściśle z prawem prywatnem, oraz te normy prywatnego prawa morskiego międzynarodowego, które obecnie coraz skuteczniej wypierają przepisy krajowe (np. Reguły Yorku i Antwerpji o awarji wspólnej).

Nadto uwzględnione będą najogólniej te przepisy prawa międzynarodowego publicznego, które regulują prawa i obowiązki statków handlowych na obcych wodach nadbrzeżnych i na pełnem morzu, podczas pokoju i w okresie wojny.

Prócz tego ze względów praktycznych omawia się przepisy, normujące organizację i postępowanie służby konsularnej i celnej, oraz stosunki polsko-gdańskie.

Dodatek uzupełnia pracę informacjami praktycznemi o dokumentach okrętowych, o postępowaniu awaryjnem i t. p., a nadto przepisami o ubezpieczeniach społecznych marynarzy i polską ustawą wekslową.

2. Z dziejów rozwoju stosunków prawnych w żegludze morskiej.

W ciągu długich wieków żegluga morska uprawiana była w ten sposób, że właściciel statku był zarazem kupcem, który własny (później także obcy) towar przewoził do innych krajów, posługując się przytem niewolnikami, jako załogą statku. Dopiero w średniowieczu zaczęto organizować spółki (kompanje) dla uprawiania żeglugi morskiej i przewozu towarów, w skład których wchodzili właściciele statków i towarów, a często także członkowie załogi. Stosunki te wyrobiły się szczególnie w okresie rozwoju potężnych republik morskich, jak Wenecja, Genua, Piza i Amalfi. Na statku znajduje się wciąż jeszcze właściciel ładunku, ale prowadzi go fachowiec, kierownik statku (*nauclerus*), którym zresztą często bywa sam właściciel statku; załoga bierze udział czynny w życiu statku, w ważnych wypadkach powoływana jest jako rada okrętowa, pobiera za swą pracę wynagrodzenie, coprawda często uzależnione od tego, czy statek wiózł ładunek,

a zatem zarabiał. Właściciel statku (*patronus*) zaczyna być przedsiębiorcą w większej mierze. Wynajem statku przybierać zaczyna formy umowy przewozowej. Równocześnie coraz lepiej rozwija się dziedzina prawa awaryjnego, pożyczkowego i t. p.

W początkach w. XVI. kupiec przestaje osobiście odbywać podróż ze swym towarem, wyznacza w tym celu „kargadora" czyli zastępcę swego (*cargadeur* lub *supercargo*). Z chwilą wprowadzenia ubezpieczeń morskich kierownik statku zaczyna zyskiwać coraz samodzielniejsze stanowisko, staje się jakby pełnomocnikiem kupca. Odpowiedzialność jego wzrasta pod koniec w. XVII. z wprowadzeniem konosamentu, jako dokumentu, stwierdzającego przyjęcie ładunku do przewozu.

Z biegiem czasu wyrabiają się formy odpowiedzialności przedsiębiorcy okrętowego (armatora), najmowania załogi za pensją miesięczną i t. p.

W ciągu w. XIX. w związku z olbrzymim rozwojem żeglugi morskiej udoskonalają się stosunki prawne coraz więcej. Znika „kargador", powstają faktorje i oddziały firmy, które ładunek przyjmują lub wysyłają, występują komisjonerzy, a potem agenci, wreszcie wielkie firmy maklerskie, które załatwiają wszelkie sprawy, związane z ładunkiem i statkiem. Powstają towarzystwa okrętowe, rozporządzające wielkiemi kapitałami i stosunkami. Żegluga dzika zmienia się coraz bardziej w regularną, powstają stałe linje. Organizuje się przewóz tranzytowy. Stosunki finansowe w transakcjach przewozowych stają się coraz łatwiejsze, kredyt coraz jest dostępniejszy.

Czasy najnowsze wprowadzają coraz więcej zmian, ułatwiających do maximum stosunki prawne w dziedzinie żeglugi morskiej (wystarczy wymienić coraz częstsze wynajmowanie statków na całą serję podróży — na czas). Zmiany te dokonują się w tak szybkiem tempie, że często wyrastają ponad istniejące przepisy prawne w poszczególnych państwach (por. rozdziały o tranzycie, ładowaniu towarów).

Zaznaczyć też należy, że do dziś w żegludze morskiej poważną rolę odgrywa zwyczaj, choć wszystkie państwa dokładały starań, aby dokładnie unormować tę dziedzinę życia.

Już w prawie rzymskiem znaleźć można zaczątki prawa o awarji w t. zw. *lex Rhodia de iactu* i o pożyczce morskiej (*foenus nauticum*). W ciągu wieków prawodawstwo morskie rozwijało się coraz więcej, że wymienimy (por. Dr. O. Brandis: Das deutsche Seerecht. Leipzig 1908. str. 12. n.) *Rules de d'Oléron* z XII. w., które to prze-

pisy obowiązywały w niektórych portach atlantyckich, *Consolado del Mare* z 1370 r. (stosowane w portach morza Śródziemnego), prawo Hanzy z XV. i późniejszych wieków, francuskie *Ordonnance de la Marine* z 1681 r., duńskie *Danskelow* z 1683 r., prawo rosyjskie z 1781 r. następnie wielokrotnie zmieniane, kodeks handlowy napoleoński z 1808 r., przyjęty w wielu państwach, kodeks hiszpański z 1829 r., angielski *Merchant Shipping Act* z 1854 r., który był nową redakcją szeregu oddawna obowiązujących przepisów prawnych, amerykańskie *Revised statutes* z 1875 r., prawo morskie norweskie i szwedzkie z 1860 i 1864 r., wreszcie pruskie prawo morskie z 1861 r., zawarte w piątej księdze kodeksu handlowego, które w związku z wypadkami historycznemi stało się prawem ogólno-niemieckiem, a następnie zostało zmienione i weszło do niemieckiego kodeksu handlowego z 1897 r. jako księga czwarta (por. nadto niżej).

3. Źródła prawa morskiego.

Polska nie posiada dotychczas własnego prywatnego prawa morskiego, lecz zaczerpnęła je łącznie z przepisami prawnemi dla Ziem Zachodnich z ustawodawstwa niemieckiego.

Źródłem prywatnego prawa morskiego jest czwarta księga niemieckiego kodeksu handlowego (*Handelsgesetzbuch*, skrót *H. G. B.*) z 10. maja 1897 r. wraz z uzupełnieniami, wprowadzonemi ustawami z dnia 2. czerwca 1902 r., 30. maja 1908 r. i 7. stycznia 1913 r.; nadto inne ustawy niemieckie, np. Ustawa o służbie marynarza (Seemannsordnung) z dnia 2. czerwca 1902. Ważniejsze z tych ustaw omówione zostaną w dalszym ciągu.

Czwarta księga niemieckiego kodeksu handlowego pod tytułem: Handel morski — dzieli się na następujące rozdziały:

I. Przepisy ogólne §§ 474 — 483.
II. Przedsiębiorca okrętowy (armator) i spółki okrętowe §§ 484 — 510.
III. Kapitan statku §§ 511 — 555.
IV. Przewóz towarów §§ 556 — 663.
V. Przewóz podróżnych §§ 664 — 678.
VI. Umowa bodmeryjna §§ 679 — 699.
VII. Awarja §§ 700 — 739.
VIII. Ocalenie i udzielenie pomocy §§ 740 — 753.
IX. Wierzyciele statku §§ 754 — 777.
X. Ubezpieczenie od wypadków żeglugi morskiej §§ 778 — 900.
XI. Przedawnienie §§ 901 — 905.

Uzupełniają prywatne prawo morskie przepisy ogólnego niemieckiego prawa handlowego i cywilnego.

Niektóre przepisy prawa morskiego (np. o zderzeniu statków, odpowiedzialności przedsiębiorcy okrętowego (armatora) za przewinienia załogi, o licytacji) odnoszą się wogóle do żeglugi morskiej, inne wyłącznie do statków handlowych.

W zakresie prawa morskiego publicznego istnieją już także polskie ustawy i rozporządzenia, o których niżej.

Źródłami prawa morskiego międzynarodowego są zwyczaje i umowy międzynarodowe, do których Polska zgłosiła przystąpienie, lub które zawarła (por. niżej).

4. Zastosowanie prawa prywatnego w stosunkach międzynarodowych.

Jedną z najtrudniejszych do rozstrzygnięcia jest kwestja zastosowania przepisów prywatnego prawa morskiego w razie sporu między właścicielem statku a jego kontrahentami, względnie przeciwnikami. Jest to zrozumiałe wobec okoliczności, że statek już na zasadzie swego przeznaczenia wkracza niejako na różne „obszary prawne", znajdując się w coraz to innych portach zagranicznych.

Nie leży w ramach niniejszej książki szczegółowe rozpatrywanie tego problemu, wszelako wydaje się konieczne choćby najogólniejsze poruszenie tak ważnego zagadnienia.

W pierwszym rzędzie rozróżnić trzeba w wypadku spornym, czy chodzi o następstwa umowy, czy też o skutki działania lub zaniechania poza-umownego. W sprawach spornych z powodu np. niedotrzymania warunków umowy przez polskiego armatora wobec kontrahenta — obywatela polskiego — obowiązują przepisy krajowego prawa morskiego. Jednak trudniejsza do rozstrzygnięcia będzie sprawa, gdy statek znajdzie się na obcym obszarze prawnym i tam popadnie w spór prawny. Wyłoni się mianowicie pytanie, czy chodzi o zobowiązania, jakie miały być wykonane w porcie załadowania, czy też w porcie przeznaczenia. W pierwszym wypadku miarodajne powinno być (i zazwyczaj jest) prawo portu załadowania, w drugim — portu przeznaczenia.

Przy wystawianiu konosamentu prawo portu ojczystego rozstrzyga, kto może konosament wystawiać, natomiast prawo portu załadowania obowiązuje w kwestji formy, treści i ważności tego konosamentu.

O uprawnieniach kapitana statku, wypływających z jego stanowiska, decyduje prawo bandery; tak samo w kwestji, czy i o ile odpowiada przedsiębiorca okrętowy (armator) za działania kapitana.

Kwestję uczestniczenia w pokryciu awarji wspólnej rozstrzyga prawo portu przeznaczenia, a gdy tego nie osiągnięto — prawo miejsca rozłączenia się statku i ładunku; obecnie w umowach przewozowych naogół ustala się tę kwestję według Reguł Yorku i Antwerpji.

Przy umowie ubezpieczeniowej miarodajne jest prawo miejsca jej zawarcia.

Przykłady te możnaby mnożyć, gdyż praktyka dostarcza ich bardzo wiele. Dlatego wskazane jest — celem uniknięcia wątpliwości w tym względzie — wyraźne wymienienie w umowie, jakie prawo winno rozstrzygać w kwestjach spornych, z tej umowy płynących.

Wypadki zawinienia pozaumownego są jeszcze trudniejsze do rozwiązania, wchodzą tu bowiem w rachubę trzy możliwości: 1. decyduje prawo miejsca popełnienia czynu; 2. prawo bandery; 3. prawo sądu powołanego (ius fori).

Tak np. przy zderzeniu statków rozstrzygnięcie przypadnie jednemu z wymienionych trzech praw, w zależności od tego, czy zderzenie nastąpiło między dwoma statkami polskiemi, czy obcemi, czy też między polskim i obcym, następnie — czy zderzyły się one na wodach własnych, obcych, czy wreszcie na pełnem morzu, gdzie nie może być zastosowane prawo miejsca popełnienia czynu i gdzie dlatego musi rozstrzygać prawo bandery statku, który zawinił.

Zaznaczyć też należy, że w tych wypadkach dużą rolę odgrywa zwyczaj, oraz, że coraz powszechniejsze jest dążenie do unormowania tych spraw w drodze jednolitych przepisów międzynarodowych.

Pracują nad zbliżeniem narodów pod tym względem dwa towarzystwa międzynarodowe, założone w 1873 r., mianowicie: Instytut prawa międzynarodowego (L'Institut de droit international) i Towarzystwo prawa międzynarodowego (International Law Association), a w ostatnich latach bardzo wydatnie — Liga Narodów.

5. Określenia zasadnicze.

Rozdział I czwartej księgi kodeksu handlowego z 1897 r. podaje przepisy ogólne, które częściowo zostaną omówione w dalszym ciągu, częściowo zaś muszą być podane już obecnie ze względu na to, że zawierają pojęcia zasadnicze. Chodzi tu o prawne ujęcie takich ter-

minów, jak: statek, przynależności statku, port ojczysty, żegluga morska.

S t a t k i e m handlowym morskim nazywa się w sensie kodeksu handlowego każdy statek, przeznaczony do uprawiania żeglugi morskiej w celach zarobkowych. Odróżnia się więc statki morskie od statków rzecznych, przyczem decydujące jest tu, czy statek stale służy do uprawiania żeglugi na morzu. Specjalnie mówi się tu o statkach morskich handlowych, t. j. przeznaczonych do zarobkowania żeglugą morską, przez przewóz towarów albo pasażerów. Niemniej muszą tu być zaliczone także statki holownicze, ratunkowe, pilotowe, większe rybackie, a nawet statki do bagrowania.

Za p r z y n a l e ż n o ś c i s t a t k u uważać należy łodzie okrętowe, a w razie wątpliwości — wszystkie przedmioty, wpisane do inwentarza statku. W pierwszym rzędzie należą tu te przedmioty, które służą do spełnienia zadania każdego statku morskiego: żeglugi.

P o r t o j c z y s t y — jest to port, z którego statek uprawia żeglugę. Obranie portu ojczystego zależne jest od woli właściciela statku, dla niego bowiem przedewszystkiem ustalenie portu ojczystego jest ważne ze względu na właściwość sądu w porcie ojczystym dla wszelkich spraw, związanych z posiadaniem statku i uprawianiem żeglugi. To też zazwyczaj port ojczysty jest siedzibą przedsiębiorcy okrętowego (armatora), względnie spółki okrętowej. Nie jest to jednak konieczne.

Określenie pojęcia portu ojczystego nie może być brane dosłownie, może bowiem statek stale uprawiać żeglugę np. z Gdańska do Londynu, a mieć port ojczysty w Gdyni. Chodzi tu raczej o prawny punkt wyjścia dla ruchu transportowego morskiego, a więc o port, z którego statek otrzymuje dyrektywy co do żeglugi i gdzie załatwia się najważniejsze dla statku czynności, np. zaangażowanie kapitana statku, ubezpieczenie statku i t. p. (por. Schaps, op. cit., str. 87.). Port ojczysty statku może się znajdować również zagranicą.

Z reguły port ojczysty jest identyczny z p o r t e m r e j e s t r a c j i, nie jest to jednak konieczne. Portem rejestracji nazywamy ten port, w którym statek zostaje wciągnięty do rejestru okrętowego.

Ż e g l u g a m o r s k a wreszcie — to żegluga na pełnem morzu i na wodach nadbrzeżnych, a nawet na wodach śródlądowych, o ile ich przebycie należy do podróży statku, uprawiającego stale żeglugę morską.

6. Literatura.

a) Polskie.

Z. Cybichowski: Prawo międzynarodowe publiczne i prywatne, 1928.
Z. Gawroński: Polityka handlowa i traktaty handlowe, 1927—28.
J. Klejnot: Dokumenty okrętowe, 1922.
Wł. Namysłowski: Polskie prawo konsularne, 1926.
K. Petyniak-Sanecki: Technika handlu światowego, 1925.
Sarna: Zarys prawa konsularnego, 1928.
Zbiór dokumentów urzędowych, dotyczących stosunku W. M. Gdańska do Rzplitej Polskiej, 1923.
Zbiór ustaw Ziem Zach., t. XVIII: Handlowe i prywatne prawo morskie, 1925.
Dziennik Ustaw Rzplitej Polskiej 1920 — 1929.

b) Obce.

Basdevant: Droit maritime international, 1922.
O. Brandis: Das deutsche Seerecht, 2 t., 1908.
A. Budde: Der Kapitän, 1922.
Despagnet-Boeck: Cours de droit international public, 1921.
Hoeniger- Cahn-Grisebach: Schiffahrtsrechtliche Gesetze, 1925.
Knitschky-Rudorff: Die Seegesetzgebung des Deutschen Reiches, wyd. 5., 1913.
Lyon-Caen i Renault: Traité du droit commercial, wyd. 4., t: 5, 1911 i 6, 1912.
G. Schaps-Mittelstein-Sebba: Das deutsche Seerecht, 1921.
Scrutton: Charterparties and Bills of Ladings, wyd. 6, 1910.
A. Sieveking: Das deutsche Seerecht, 1907.

Część I.

PRAWO PUBLICZNE.

ROZDZIAŁ I.

Polskie państwowe prawo morskie.

Stwierdzić należy, że ustawodawstwo polskie nie pozostawiło odłogiem ważnej dla Państwa dziedziny morskiej i unormowało najbardziej zasadnicze kwestje, jak prawo do bandery (ustawa ta ukazała się w niespełna cztery miesiące po objęciu w posiadanie wybrzeża morskiego!), rejestrację statków, stanowiska oficerskie w marynarce handlowej, organizację urzędów i izb morskich, stosunek konsulów do marynarki handlowej i t. p.

Niemniej są jeszcze znaczne luki do wypełnienia — tem bardziej, że uregulowano dotychczas tylko takie kwestje, które stanowią podstawę istnienia i rozwoju marynarki handlowej.

Zaznaczyć przytem trzeba, że w ostatnich latach poważnie ożywiła się ta dziedzina, co zresztą podyktowane jest przez życie i przez piękny rozwój polskiej marynarki handlowej.

1. Polskie statki handlowe.

Kwestję uznania statków morskich za polskie statki handlowe reguluje ustawa z dnia 28. maja 1920 r. o polskich statkach handlowych morskich (Dz. U. R. P. Nr. 47., poz. 285). Definicja pojęcia statku handlowego morskiego jest identyczna z podaną we wstępie.

I. Uznanie statków morskich za polskie statki handlowe. (Prawo o banderze).

Uznaje się za polskie statki handlowe morskie:

1) Statki, które uprawiają żeglugę morską w celu zarobkowania i stanowią własność Państwa, obywateli polskich, względnie

także osób, należących do narodowości polskiej, ale nieposiadających obywatelstwa polskiego (por. niżej) oraz osób prawnych, mających siedzibę na obszarze Rzeczypospolitej; ponadto osoby prawne muszą być tak zorganizowane, że:

a) wszystkie udziały lub akcje są imienne,
b) udział obcokrajowców w kapitale zakładowym nie przewyższa 49% (według brzmienia rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 6. marca 1928 r. — Dz. U. R. P., Nr. 29., poz. 269. — Ustawa z 28. maja 1920 r. wymieniała tylko 40%),
c) udział obcokrajowców we władzach: kierowniczej, nadzorczej i kontrolującej nie może przewyższać w stosunku udziału w kapitale zakładowym; nadto w spółkach akcyjno-komandytowych cudzoziemcy nie są osobiście odpowiedzialni;
d) główny kierownik (dyrektor zarządzający) jest obywatelem polskim;

2) statki spółek dla żeglugi transoceanicznej, które Minister Przemysłu i Handlu zwolnił od warunków co do kapitału zakładowego i osoby dyrektora zarządzającego, jednak to ostatnie zwolnienie może być udzielone najdłużej do końca 1938 r. (cytowane rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 6. marca 1928 r.);
3) statki, których udziały conajmniej w trzech piątych należą do Państwa polskiego, obywateli polskich (względnie osób narodowości polskiej) i osób prawnych, o ile pełnomocnik współwłaścicieli jest obywatelem polskim.

Spółkom firmowo-komandytowym, których wspólnicy, odpowiedzialni osobiście, nie są obcokrajowcami, przysługują takie same prawa, jak obywatelom polskim; natomiast spółki firmowe i firmowo-komandytowe, które temu wymaganiu nie czynią zadość, są traktowane na równi z obcokrajowcami. Nie dotyczy to jednak spółek dla żeglugi transoceanicznej, które powstaną do 1938 roku włącznie (cyt. wyżej rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej).

Jak już wspomniano, narówni z obywatelami polskimi mogą być traktowane osoby, które należą do narodowości polskiej, a tylko nie posiadają obywatelstwa polskiego; uznanie przynależności musi nastąpić za zgodą Ministra Spraw Zagranicznych.

Omawiana ustawa przyznaje polskim statkom handlowym szereg uprawnień (prócz uprawnień, wypływających z innych ustaw), mianowicie:

1) wyłączne prawo uprawiania żeglugi przybrzeżnej (kabotażu) na polskiem morzu nadbrzeżnem;
2) nietykalność wobec statków obcych na pełnem morzu, a nadto prawa, wypływające z eksterytorjalności na wodach i w portach obcokrajowych w granicach traktatów, konwencyj i zwyczajów międzynarodowych (por. tu i następnie rozdział o prawie międzynarodowem);
3) prawo do ochrony przez polskie okręty wojenne na pełnem morzu, oraz przez polskie urzędy dyplomatyczne i konsularne;
4) w czasie wojny prawa, wypływające z neutralności, gdyby ją Rząd polski ogłosił;
5) prawo do pomocy ekonomicznej państwa.

Kwestję ostatnią normuje ustawa z dnia 25. listopada 1925 r. o popieraniu polskiej żeglugi morskiej (Dz. U. R. P. Nr. 125., poz. 891); przewiduje ona pomoc państwa dla polskich przedsiębiorstw budowy statków w granicach Rzeczypospolitej i na obszarze Wolnego Miasta Gdańska (udzielanie kredytu i gwarancyj celem uzyskania kredytu, premje za wykonanie statków, ulgi w opłatach portowych, taryfowych, celnych i tym podobne ułatwienia, wreszcie częściowe lub całkowite zwolnienie od podatków, danin i t. p. — najdłużej na przeciąg 15 lat); dla polskich przedsiębiorstw żeglugowych — w zakresie taniego kredytu na inwestycje, zakup, remont statków i t. p., przez premje od długości przebytej drogi, od ilości ładunków, przewożonych w interesie przemysłu i handlu polskiego, za odwiedzanie wskazanych przez Rząd portów, za przewożenie poczty, za utrzymywanie regularnych rejsów, następnie przez częściowy zwrot opłat kanałowych, przez przyznawanie ulg przewozowych, wreszcie przez ulgi podatkowe (do lat 15); polskim towarzystwom, ubezpieczającym statki, świadczy państwo pomoc przez gwarancje finansowe. Taka sama pomoc może być udzielana również krajowym morskim statkom rybackim.

Na polskie statki handlowe morskie nakłada ustawa następujące (poza przewidzianemi w innych ustawach) obowiązki:

1) podnoszenia na rufie wyłącznie polskiej handlowej bandery morskiej;

Wygląd i rozmiary polskiej bandery morskiej ustala ostatecznie rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 13. grudnia 1927 r. o godłach i barwach państwowych oraz znakach, chorągwiach i pieczęciach (Dz. U. R. P. Nr. 115., poz. 980). Jest to mianowicie „płachta o barwach państwowych" (bez wycięcia). „W środku białego pasa umieszczony jest herb państwowy. Stosunek szerokości do długości wynosi 5:8, wysokość herbu państwowego w stosunku do szerokości bandery 2:5". Wszelkie niewojenne statki rządowe używają takiej samej bandery, a nadto osobnej białej flagi, zakładanej podczas pełnienia służby, z godłem ministerstwa, w którego dyspozycji statek się znajduje. Godła te ustanawia Rada Ministrów.

Ustawa ta zniosła wszystkie poprzednio obowiązujące przepisy, w szczególności ustawę z dnia 1-go sierpnia 1919 r. i rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2. października 1922 r. i 2. stycznia 1924 r.

2) utrzymywania na statkach załogi polskiej, t. j. takiej, której przynajmniej trzy czwarte oficerów i marynarzy jest obywatelami państwa polskiego, — a nadto używania języka polskiego przy prowadzeniu ksiąg okrętowych i kierownictwie statku.

Utratę praw polskiego statku handlowego powoduje zarówno przejście własności statku na osoby fizyczne lub prawne, które nie odpowiadają wymaganiom ustawy, jako też niezgodna z ustawą zmiana współwłasności; wyjątkowo tylko — gdy zmiana nastąpiła niezależnie od woli reszty współwłaścicieli — statek może korzystać nadal z praw statku polskiego najdłużej w przeciągu roku; w czasie udzielonym powinien nastąpić wykup współwłasności od obcokrajowca; decyzja w tej sprawie przysługuje urzędowi rejestracyjnemu.

Przepisy powyższe mają zastosowanie również do jachtów spacerowych, o ile wychodzą na pełne morze, do statków pilotowych, rybackich ponad 50 metrów sześciennych, holowniczych, ratunkowych, szkolnych; należą tu jeszcze statki, które wybudowano w kraju na zamówienie zagranicy, do chwili zarejestrowania przez właściwego konsula obcokrajowego.

II. Rejestracja statków handlowych.

W celu stwierdzenia praw, przysługujących polskim statkom handlowym morskim, istnieje przymus rejestracji statków (od

50 metrów sześciennych brutto -- czyli od 17,6 ton rej. brutto), zaprowadzony wspomnianą ustawą z dnia 28. maja 1920 r.

Wpis do rejestru powinien zawierać:

1) datę i kolejny numer zarejestrowania statku;
2) nazwę i rodzaj statku oraz międzynarodowy sygnał odróżniający;
3) wynik pomiarów statku (pomiary statku wykonać musi Urząd Morski);
4) datę i miejsce wybudowania statku (o ile są znane);
5) oznaczenie portu ojczystego statku;
6) bliższe oznaczenie właściciela statku — zarówno osób fizycznych jak i prawnych, w szczególności zaś nazwiska i imiona, przynależność państwową, miejsce stałego zamieszkania i t. p.;
7) dane, dotyczące pełnomocnika okrętowego, o ile go wyznaczono;
8) oświadczenie, że wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela, współwłaścicieli, udziałowców i akcjonarjuszów zostały wypełnione;
9) oznaczenie tytułu nabycia statku lub udziałów.

Wpis może być dokonany po udowodnieniu, że wypełnione zostały wszystkie warunki, od których zależy przyznanie praw polskiego statku handlowego morskiego, a nadto po złożeniu dowodów na dane, stanowiące treść wpisu.

Niezależnie od tego Rząd ma prawo przeprowadzania w każdym czasie kontroli, czy statek nie utracił prawa do bandery polskiej, a więc przejrzenia korespondencji, ksiąg, dokumentów i t. p.

Statek, wniesiony do rejestru zagranicą, nie może być rejestrowany w Polsce, dopóki nie zostanie wykreślony z rejestru zagranicznego, co udowodnić ma właściciel statku.

Po wciągnięciu do rejestru właściciel statku otrzymuje t. zw. certyfikat okrętowy, czyli dokument rejestracyjny, oraz uwierzytelniony wyciąg z rejestru. Certyfikat jest dowodem złożenia w urzędzie rejestracyjnym danych i dokumentów, a przedewszystkiem — dowodem przynależności statku do polskiej marynarki handlowej oraz prawa do polskiej bandery handlowej morskiej.

Jeżeli statek zakupiono zagranicą, certyfikat może być zastąpiony przez tymczasowe zaświadczenie konsula polskiego, urzędującego w okręgu, w którym znajduje się statek w chwili zmiany właściciela, jest to t. zw. tymczasowe świadectwo rejestracji, które może być wydane najdłużej na jeden rok, a w razie nieskończenia podróży — przedłużone przez konsulów polskich na czas nie-

zbędny. Konsul zawiadamia właściwy urząd rejestracyjny o wydaniu lub przedłużeniu tymczasowego świadectwa rejestracji.

Wspomniane wyżej zaświadczenia (certyfikat, wyciąg z rejestru, tymczasowe świadectwo rejestracji) należą do najważniejszych dokumentów okrętowych i powinny stale znajdować się na statku. (Przykłady tych i wszelkich innych dokumentów okrętowych — na końcu niniejszej książki).

Nadto na dziobie statku powinna być wypisana na każdej stronie widocznemi zdaleka i trwałemi literami nazwa statku, na rufie zaś nazwa statku i portu ojczystego.

Do zgłaszania statku w urzędzie rejestracyjnym, jak również zgłaszania wszelkich zmian i uzupełnień danych zarejestrowanych obowiązani są:

a) właściciel względnie właściciele statku, albo ich wyznaczeni w tym celu pełnomocnicy, gdy właściciel statku nie mieszka w Polsce;
b) prawni przedstawiciele osób prawnych;
c) nabywcy statku lub udziału, gdy zmiana właściciela lub współwłaściciela pozbawia statek praw statku polskiego;
d) kapitan, o ile znajduje się ze statkiem w porcie, w którym mieści się urząd rejestracyjny.

Wszelkie zmiany i uzupełnienia rejestru należy zgłaszać jak najrychlej (najdłużej w przeciągu 6 tygodni) od dowiedzenia się o fakcie, który ma być wciągnięty do rejestru. Zmiana nazwy statku może nastąpić jedynie za zezwoleniem władz.

Statek wykreśla się z rejestru w razie:

1) zatonięcia;
2) uznania go za niezdatny do naprawy;
3) utraty praw polskiego statku handlowego morskiego.

Za niestosowanie się do tych przepisów nakładane są dość wysokie kary.

I tak kapitan statku handlowego, który podnosi banderę polską, choć nie posiada jeszcze certyfikatu, względnie tymczasowego świadectwa rejestracji (ale statek ma do tego prawo), podlega karze grzywny do 154 franków złotych[1]) i aresztu do trzech miesięcy, lub jednej z tych kar (odnosi się to również do kar, wyszczególnionych w dalszym ciągu); jeśli statek nie ma prawa do uznania za polski — do 1542 franków złotych i więzienia do jednego roku.

---

[1]) Grzywny, ustanowione w oryginale w markach polskich, zmienione są na podstawie rozporządzenia Ministra Skarbu w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu z dnia 25. lutego 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 20., poz. 220).

Karze grzywny do 62 franków złotych i aresztu do jednego miesiąca podlega kapitan za nieposiadanie certyfikatu, wyciągu z rejestru lub świadectwa rejestracji, oraz za nieumieszczenie na dziobie i rufie napisów, a nadto za nieokazanie bandery wobec statków wojennych, portów nadbrzeżnych lub przy wejściu do portów polskich.

Karom tym podlega również ten, kto nie zastosuje się do odpowiednich przepisów zagranicą lub na pełnem morzu.

Również osoby, obowiązane do zgłaszania danych o statku (por. wyżej), za zaniedbanie tego obowiązku podlegają karze do 154 franków złotych i aresztu do trzech miesięcy. Kara może być podwyższona do 1542 franków złotych i więzienia do jednego roku za niezgłoszenie danych, które powodują utratę prawa do bandery polskiej.

Wreszcie właściciel statku, jego zastępca lub pełnomocnik oraz kapitan ulegają karze grzywny w wysokości 154 franków złotych i aresztu do trzech miesięcy za zaniedbanie obowiązków, jakie nakłada ustawa na polskie statki handlowe morskie (podnoszenie bandery, utrzymywanie załogi polskiej — przynajmniej w trzech czwartych i używanie języka polskiego w prowadzeniu ksiąg i kierowaniu statkiem).

III. Prowadzenie rejestru.

Prowadzenie rejestru statków handlowych morskich reguluje rozporządzenie Ministra b. Dzielnicy Pruskiej z dnia 18. stycznia 1921 r., wydane w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu oraz z Ministrem Spraw Wojskowych (Dz. U. R. P. Nr. 10., poz. 58, częściowo sprostowane obwieszczeniem z dnia 10. czerwca 1921 r. Dz. U. R. P. Nr. 50, poz. 313 i rozporządzeniem Ministrów Przemysłu i Handlu oraz Spraw Wojskowych w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości z dnia 26. czerwca 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57., poz. 450).

Ustala ono, że prośby o wpisy i wykreślenie z rejestru okrętowego uskutecznia się przez zwykłe oświadczenie, zgłoszone do sądu rejestrowego, t. j. do Sądu Powiatowego w Gdyni, w szczególności do oddziału rejestracji statków handlowych morskich tego sądu. Oddział ten prowadzi sędzia z pomocą sekretarza sądowego. Czynności, związane z rejestracją, powinny być załatwione w najkrótszym czasie.

Sędzia rejestrowy wydaje wszelkie zaświadczenia, także potrzebne do wyjednania przymusowej sprzedaży statku, spisuje protokół w wypadku, gdy strony składają wymagane do wpisu oświadczenia i załatwia lub zarządza załatwienie wszelkich innych formalności (przyjęcie wniosku o wpis, zawiadomienie o wpisie i t. p.). Odmowa dokonania wpisu powinna być umotywowana.

Dla każdego statku prowadzi się osobne akta i przeznacza się oddzielny zeszyt. Zeszyty połączone są w trwale oprawione księgi, które są księgami wieczystemi, t. j. nie będą niszczone. Nie wolno ich przenosić poza miejsce stałego przechowania.

O wciągnięciu statku do rejestru okrętowego i wykreśleniu zeń należy obowiązkowo i bezzwłocznie ogłosić w „Monitorze Polskim" oraz w jednej z gazet, wyznaczanej w tym celu corocznie przez sędziego rejestrowego, ewentualnie także w innych — w wypadkach szczególnych. Prócz tego o wciągnięciu należy zawiadomić Urząd Morski.

Certyfikat okrętowy oraz uwierzytelniony wyciąg z rejestru zaopatrzone są w pieczęć, a stwierdza je swym podpisem sędzia. Do tych dokumentów muszą być wniesione zmiany własności, zapisanych danych oraz obciążenie; muszą one być uwierzytelnione przez podpis sędziego i pieczęć sądową.

Nowy certyfikat lub wyciąg mogą być wydane po zwrocie dawniejszych lub po udowodnieniu ich utraty.

W razie wykreślenia statku z rejestru dokumenty okrętowe unieważnia się; czyni się to przez nadcięcie. Unieważnione dokumenty okrętowe pozostają w przechowaniu przy aktach rejestru.

2. Stanowiska oficerskie w marynarce handlowej.

Sprawę stanowisk oficerskich w marynarce handlowej reguluje ustawa z dnia 6. lipca 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 75, poz. 588) oraz rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24. lutego 1928 r. o zmianie i uzupełnieniu ustawy powyżej wymienionej (Dz. U. R. P. Nr. 22, poz. 200).

Stanowiska oficerskie na polskich statkach handlowych morskich zajmować mogą tylko obywatele polscy, którzy ukończyli 21 lat życia i posiadają dyplomy polskie. Wyjątki dopuszczalne są za zezwoleniem Ministra Przemysłu i Handlu.

Ustanowione są następujące stopnie oficerów nawigacyjnych:

1) kapitan żeglugi wielkiej;
2) kapitan żeglugi małej;
3) porucznik żeglugi wielkiej;
4) porucznik żeglugi małej;
5) szyper I klasy;
6) szyper II klasy;

oraz oficerów-mechaników:

1) mechanik I klasy;

2) mechanik II klasy;
3) mechanik III klasy;
4) maszynista okrętowy I klasy;
5) maszynista okrętowy II klasy.

Dla określenia cenzusu praktyki oficerów nawigacyjnych wprowadzony został — jak wynika z nazw stopni — podział żeglugi na żeglugę przybrzeżną, małą i wielką, dla oficerów-mechaników zaś — podział statków parowych na trzy kategorje podług siły maszyny.

Za żeglugę przybrzeżną uważa się żeglugę morską najdalej 50 mil morskich od morskiej linji granicznej Rzeczypospolitej oraz żeglugę na wodach portowych. Za żeglugę małą uważa się żeglugę na morzu Bałtyckiem oraz Północnem w granicach od 60° szerokości geograficznej do linji Dover-Calais. Za wielką uważana jest żegluga, przekraczająca granice powyższe.

Do I kategorji należą statki z maszynami parowemi od największych do 1000 IHP (t. j. indykowanych koni parowych), względnie z silnikami spalinowemi ponad 500 EHP (t. j. efektywnych koni). Do II kategorji — statki niżej 1000 do 200 IHP, względnie niżej 500 do 100 EHP. Do III kategorji — statki poniżej 200 IHP, względnie poniżej 100 EHP.

Uprawnienia oficerów zależą ściśle od posiadanych dyplomów, tak więc mają prawo:

Kapitan żeglugi wielkiej — dowodzić wszelkiemi statkami handlowemi w każdej żegludze;

Kapitan żeglugi małej — dowodzić wszelkiemi statkami w małej żegludze, lub być pomocnikiem kapitana na wszelkich statkach w każdej żegludze; nie może tylko być starszym pomocnikiem kapitana w żegludze wielkiej;

Porucznik żeglugi wielkiej — dowodzić statkami do brutto 1000 ton rejestrowych w żegludze małej (z wyjątkiem osobowych), lub być pomocnikiem kapitana na wszelkich statkach handlowych w każdej żegludze, jedynie nie starszym pomocnikiem kapitana w żegludze wielkiej;

Porucznik żeglugi małej — być młodszym pomocnikiem kapitana na wszelkich statkach handlowych w każdej żegludze;

Szyper I klasy — dowodzić wszelkiemi statkami handlowemi w żegludze przybrzeżnej i statkami rybackiemi i holownikami w żegludze małej oraz być młodszym pomocnikiem kapitana na statkach handlowych nieosobowych w każdej żegludze;

Szyper II klasy -- dowodzić statkami handlowemi do 200 brutto ton rejestrowych w żegludze przybrzeżnej (z wyjątkiem osobowych) i lichterami morskiemi w każdej żegludze, oraz być pomocnikiem szypra I klasy na statkach rybackich i holownikach;

Mechanik I klasy — kierować maszynami statków handlowych wszystkich kategoryj;

Mechanik II klasy — kierować maszynami statków II i III kategorji, z wyjątkiem statków osobowych II kategorji w żegludze wielkiej i małej, oraz być młodszym mechanikiem na wszystkich statkach handlowych i osobowych I kategorji;

Mechanik III klasy — kierować maszynami statków handlowych III kategorji (z wyjątkiem osobowych), być drugim mechanikiem na statkach handlowych II kategorji (z wyjątkiem osobowych) oraz być trzecim mechanikiem na wszelkich statkach handlowych;

Maszynista okrętowy I klasy — kierować maszynami statków rybackich i holowników do 700 IHP i silnikami spalinowemi do 375 EHP oraz maszynami wszelkich statków handlowych III kategorji, a nadto być trzecim mechanikiem na wszelkich statkach handlowych;

Maszynista okrętowy II klasy — kierować maszynami statków rybackich i holowników do 200 IHP i silnikami spalinowemi do 100 EHP, oraz być pomocnikiem maszynisty okrętowego I klasy;

Uzyskanie dyplomu oficera marynarki handlowej zależne jest od zadośćuczynienia trzem warunkom, na które składają się:

1) ukończenie określonych studjów, względnie złożenie egzaminu teoretycznego i praktycznego według programu, ustalonego przez Ministra Przemysłu i Handlu;

2) odbycie określonej praktyki;

nadto dla kandydatów na oficerów wyższych stopni (od porucznika żeglugi wielkiej i mechanika II klasy wgórę) —

3) posiadanie dyplomu bezpośrednio niższego stopnia. (Przy wyliczaniu warunków, koniecznych dla otrzymania poszczególnych dyplomów opuszcza się w dalszym ciągu ten zasadniczy, jako obowiązujący dla wszystkich wyższych stopni).

Tak więc należy dla otrzymania dyplomu:

szypra II klasy — złożyć egzamin i posiadać 72-miesięczną praktykę w charakterze marynarza na statkach morskich;

szypra I klasy — złożyć egzamin i posiadać 72-miesięczną praktykę w charakterze marynarza lub szypra II klasy;

porucznika żeglugi małej — *a)* ukończyć wydział nawigacyjny polskiej szkoły marynarki handlowej, lub po uzyskaniu świadectwa maturalnego szkoły średniej złożyć egzamin, *b)* posiadać 24-miesięczną praktykę w charakterze marynarza pokładowego na statkach morskich, a w tem conajmniej 6 miesięcy na statkach żaglowych;

porucznika żeglugi wielkiej — posiadać w stopniu porucznika żeglugi małej 24-miesięczną praktykę, a w tem conajmniej 12 miesięcy w charakterze pomocnika kapitana w żegludze wielkiej lub małej;

kapitana żeglugi małej — posiadać w stopniu porucznika żeglugi wielkiej 12-miesięczną praktykę w charakterze pomocnika kapitana w żegludze małej lub wielkiej;

kapitana żeglugi wielkiej — posiadać w stopniu kapitana żeglugi małej 12-miesięczną praktykę w charakterze pomocnika kapitana w żegludze wielkiej;

maszynisty okrętowego II klasy — złożyć egzamin i posiadać 60-miesięczną praktykę maszynową, w tem conajmniej 24 miesiące w charakterze obsługującego maszyny na statkach morskich;

maszynisty okrętowego I klasy — złożyć egzamin i posiadać 72-miesięczną praktykę maszynową, z czego conajmniej 24 miesiące w charakterze obsługującego maszyny lub motory na statkach morskich, w tem 12 miesięcy w charakterze pomocnika maszynisty;

mechanika III klasy — *a)* ukończyć wydział mechaniczny polskiej szkoły marynarki handlowej, lub po uzyskaniu świadectwa maturalnego szkoły średniej złożyć egzamin, *b)* posiadać 30-miesięczną praktykę, a w tem conajmniej 12 miesięcy w warsztatach budowy lub naprawy maszyn i conajmniej 12 miesięcy praktyki na statkach morskich w składzie załogi maszynowej, przyczem dwa miesiące żeglugi rzecznej zalicza się jako jeden miesiąc żeglugi morskiej;

mechanika II klasy — posiadać w stopniu mechanika III klasy 24-miesięczną praktykę w żegludze morskiej przy obsłudze maszyn, a w tem conajmniej 12 miesięcy w charakterze odpowiedzialnego odwachowego mechanika na statkach I lub II kategorji;

mechanika I klasy — posiadać w stopniu mechanika II klasy 24-miesięczną praktykę w żegludze morskiej przy obsłudze maszyn w charakterze odpowiedzialnego odwachowego mechanika, a w tem conajmniej 12 miesięcy na statkach I kategorji.

Odpowiednie dyplomy oficerów nawigacyjnych i mechaników mogą otrzymać bez składania egzaminów oficerowie korpusu morskiego, względnie technicznego, polskiej marynarki wojennej na podstawie cenzusu, który został ustalony rozporządzeniem Ministrów: Spraw Wojskowych oraz Przemysłu i Handlu z dnia 16. grudnia 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 17 z 1930 r., poz. 131), oraz osoby, posiadające dyplomy, uzyskane w innych państwach, a uznane przez Ministra Przemysłu i Handlu za równoznaczne z polskiemi.

Rozporządzenie to ustala jako cenzus — praktykę pływania, względnie przy obsłudze maszyn okrętowych, w kampanji czynnej morskiej, odbytą po otrzymaniu stopnia podporucznika. W szczególności otrzymać mogą oficerowie korpusu morskiego, względnie technicznego, polskiej marynarki wojennej następujące dyplomy oficerów nawigacyjnych, względnie oficerów-mechaników, polskiej marynarki handlowej:

a) dyplom kapitana żeglugi wielkiej — po 48 miesiącach pływania,
b) dyplom kapitana żeglugi małej — po 36 miesiącach pływania,
c) dyplom porucznika żeglugi wielkiej — po 24 miesiącach pływania,
d) dyplom porucznika żeglugi małej — bez praktyki pływania;

względnie:

a) dyplom mechanika I klasy — po 48 miesiącach praktyki,
b) dyplom mechanika II klasy — po 36 miesiącach praktyki,
c) dyplom mechanika III klasy — po 12 miesiącach praktyki.

Połowa wymaganej dla oficerów-mechaników praktyki może być odbyta w warsztatach okrętowych, przyczem dwa miesiące praktyki w warsztatach będą zaliczone za jeden miesiąc praktyki przy obsłudze maszyn.

Nadto podoficerowie zawodowi marynarki wojennej specjalności pokładowej, względnie maszynowej, są uprawnieni do otrzymania dyplomu szypra II klasy, względnie maszynisty okrętowego I lub II klasy. Wymagane są tylko zaświadczenia właściwych władz wojskowych, że są wykwalifikowani pod każdym względem do dowodzenia statkami, względnie do samodzielnego kierowania maszynami, a nadto

dla dyplomu szypra II klasy — że odbyli conajmniej 60 miesięcy pływania w kampanji czynnej, w tem conajmniej 18 miesięcy dowodzenia statkami pomocniczemi, lub 36 miesięcy pełnili obowiązki bosmana okrętowego;

dla dyplomu maszynisty okrętowego I klasy — że odbyli conajmniej 60 miesięcy pływania w kampanji czynnej, a w tem conajmniej 18

miesięcy pełnili obowiązki samodzielnych kierowników maszyn okrętowych o sile conajmniej 1000 IHP;

dla dyplomu maszynisty okrętowego II klasy — że odbyli conajmniej 40 miesięcy pływania w kampanji czynnej, a w tem conajmniej 10 miesięcy pełnili obowiązki samodzielnych kierowników maszyn okrętowych o sile conajmniej 1000 IHP.

Dyplomy oficerów marynarki handlowej wydaje Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

Przy obliczaniu cenzusu praktyki dla otrzymania dyplomu oficerów nawigacyjnych może być uwzględnione tylko 12 miesięcy praktyki w żegludze przybrzeżnej.

3. Przepisy o pomiarze statków, o kotłach, opłatach morskich i t. p.

Oprócz omówionych normuje jeszcze ustawodawstwo polskie szereg innych spraw, jak pomiary morskich statków handlowych, budowa, ustawienie kotłów na statkach i dozór nad niemi, morskie opłaty portowe i inne, rybołówstwo i t. p. Wydaje się koniecznem najogólniejsze choćby ich omówienie.

Pomiary statków. — W myśl rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 23. listopada 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr. 115, poz. 1040) dokonywanie pomiarów morskich statków handlowych i wystawianie dokumentów pomiarowych zostało przekazane Urzędowi Marynarki Handlowej na wybrzeżu pomorskiem[1]), a miało się odbywać w myśl niemieckiej ustawy o pomierzaniu statków (Schiffsvermessungsordnung). Ustawa niemiecka zniesiona i zastąpiona została przez rozporządzenie Prezydenta Rzplitej z dnia 17. maja 1927 r. o pomiarze morskich statków handlowych (Dz. U. R. P. Nr. 47, poz. 422).

Rozporządzenie to ustala cel, zasady i sposoby pomiaru statków, postępowanie i opłaty za pomiar.

Celem jest ustalenie nośności statków w mierze sześciennej, co dokonywane jest przez wymierzenie pojemności pomieszczeń statków według zasad systemu Moorsom'a. Rozporządzenie definjuje

---

[1]) To samo rozporządzenie rozszerzało zakres działania Urzędu Marynarki Handlowej na wybrzeżu pomorskiem przez włączenie doń również czynności Urzędu Żeglarskiego (Seemannsamt), wynikających z ustawy o służbie marynarza z dnia 2. czerwca 1902 r. (Dz. Ust. Rzeszy Niem. Nr. 27, str. 175) oraz wykonywanie policji żeglugowej i portowej w myśl §§ 137 i 140 pruskiej ustawy o ogólnym zarządzie kraju z dnia 30. lipca 1883 r.

pojęcia pojemności brutto i pojemności netto oraz wprowadza system pomiaru statków zwykły i skrócony (gdy pomieszczenia są zajęte przez ładunek i t. p.).

Pojemność statku brutto jest to pojemność łączna pomieszczeń statku z wyłączeniem nadbudówek, jak kuchnie, ustępy, pomieszczenia maszyn pomocniczych i t. p.

Pojemność statku netto stanowi pojemność, otrzymana po potrąceniu od pojemności brutto — pojemności pomieszczeń, przeznaczonych i służących dla obsługi statku (więc kajut, kubryku, składów żagli i t. p., pomieszczeń balastu wodnego, a także pomieszczeń dla maszyn).

Właściciel lub kapitan statku otrzymuje świadectwo pomiarowe, które jest sporządzone w języku polskim i angielskim i zawiera wszystkie dane o statku oraz wyniki czynności pomiarowych, nadewszystko zaś pojemność brutto i netto zarówno w metrach sześciennych jak i w angielskich tonach rejestrowych.

Obowiązkowi poddania się pomiarowi podlegają polskie statki, przeznaczone do żeglugi morskiej i obowiązane do zarejestrowania się oraz obce statki handlowe, które zawinęły do portów polskich i należą do państw, niepozostających z Polską w stosunku wzajemności co do uznawania świadectw pomiarowych; mogą poddać się pomiarowi również inne statki. Statki nowobudowane pomierzane są w dwóch okresach, t. j. po ukończeniu budowy dolnych pomieszczeń i po ukończeniu robót kadłubowych i wszystkich wewnętrznych urządzeń statku; obowiązkowe jest uprzednie złożenie właściwemu urzędowi marynarki handlowej odpowiednich rysunków.

Dla pomiaru statku właściwy jest urząd marynarki handlowej (U. Morski), w którego okręgu statek ma swój port ojczysty. Dla statków obcych właściwy jest urząd marynarki handlowej, w którego okręgu statek do portu zawija (nie dotyczy to statków gdańskich i obcych, zachodzących do Gdańska). Z postępowania pomiarowego sporządza się protokół, który następnie przesyła się Ministerstwu Przemysłu i Handlu dla zatwierdzenia, o ile dokonano pomiaru zwykłego statków polskich zarejestrowanych i statków obcych, obowiązanych do poddania się pomiarowi; w innych wypadkach urząd marynarki handlowej wystawia świadectwo pomiarowe bez zatwierdzenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Urząd marynarki handlowej może dokonać pomiaru również dla kontroli. Jest on bezpłatny, jeśli wynik jego jest zgodny ze świadectwem pomiarowem.

Opłata na pomiar i wystawienie świadectwa pomiarowego wynosi:

1) przy pomiarze sposobem zwykłym: 7 groszy za metr sześcienny pojemności brutto — jednak najmniej 5 zł, a najwięcej 300 zł;
2) przy pomiarze sposobem skróconym oraz statków bezpokładowych: $3^1/_2$ gr;
3) przy pomiarze dodatkowym oddzielnych pomieszczeń: 7 groszy za metr sześcienny przestrzeni pomierzonej, najmniej 5 zł.

Za wystawienie następnego świadectwa pomiarowego w miejsce zagubionego należy się opłata 10 zł dla statków bezpokładowych lub pomierzonych sposobem skróconym, dla innych — 20 zł.

W razie przekroczenia przepisów o przedstawianiu statków do pomiaru należy się opłata podwójna. W razie przymusowego odebrania świadectwa pomiarowego (np. wskutek niezgłoszenia przebudowy, zmiany użycia lub przeznaczenia pomieszczeń statku i przy niezwróceniu równoczesnem świadectwa pomiarowego) wymierza się opłaty w wysokości dziesięciokrotnej.

Regulamin przeprowadzania pomiaru statków pod względem technicznym, jak również wzory protokółu, świadectwa pomiarowego i dziennika pomiarowego zawiera rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 24. listopada 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 105, poz. 906).

Przepisy o kotłach zawarte są w ustawie z dnia 31. maja 1921. r. o nadzorze nad kotłami parowemi (Dz. U. R. P. Nr. 50, poz. 303), zmienionej ustawą z dnia 6. grudnia 1921 r. (Dz. U. R. P. Nr. 108, poz. 786), a nadto w rozporządzeniu Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 29. października 1923. r. w przedmiocie budowy, ustawiania i dozoru kotłów parowych na statkach (Dz. U. R. P. Nr. 119, poz. 958).

Wydawanie pozwoleń na ustawianie i sprawowanie bezpośredniego dozoru kotłów parowych na statkach żeglugi morskiej i przeznaczonych do obsługi portów morskich oraz znajdujących się w urządzeniach portowych morskich (nie wyłączając latarni morskich) — należy do właściwego urzędu marynarki handlowej (rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 13. lutego 1924. r. — Dz. U. R. P. Nr. 16, poz. 173).

Opłaty morskie. — Kwestję tę reguluje ustawa z dn. 25. lipca 1924. r. o morskich opłatach portowych (Dz. U. R. P. Nr. 79, poz. 764) oraz szereg rozporządzeń Ministra Przemysłu i Handlu, które bądź zawierają przepisy wykonawcze, bądź też wprowadzają zmiany w kategorjach opłat i ich wysokościach.

W szczególności ustawa ustala opłaty: portowe (za zawinięcie do portu i wyjście); od ładunku (wyładowanego lub naładowanego); pasażerskie (za wylądowanie lub przyjęcie pasażerów); ryczałtowe

(roczne i sezonowe od parowców osobowych i holowników, łodzi motorowych, kutrów i łodzi rybackich motorowych i żaglowych, od łodzi spacerowych i jachtów); postojowe (od wszelkich statków, przebywających w porcie dłużej niż dwa tygodnie, o ile nie uiszczają opłat rocznych); przystaniowe (za korzystanie z przystani); pilotowe; za światła i boje; nadto rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu z dnia 27. marca 1925 r. (Dz. U. R. P. Nr. 36, poz. 251) wprowadza opłaty za łamanie lodu, a takież rozporządzenie z dnia 27. lutego 1926 r. (Dz. U. R. P. Nr. 22, poz.137) nadto opłaty na stacje ratownicze od statków, przychodzących z morza, o pojemności ponad 500 metrów sześciennych.

Omawiana ustawa ustala nadto podstawy wymiaru opłat (za każde niepełne 1000 kg ładunku pobiera się, jak za pełne, ładunki o wadze mniejszej niż 1000 kg na jednym statku zwolnione są od opłat, tak samo przywóz ryb z połowu) i warunki zwolnienia od opłat; tak więc zwolnione są od wszelkich opłat okręty wojenne i wszystkie statki, będące własnością Państwa Polskiego i Wolnego Miasta Gdańska, o ile nie są użyte dla celów zarobkowych i statki nie dłuższe niż 6 m. Tylko od opłat portowych zwolnione są statki, które nie wykonują żadnych czynności handlowych, a przychodzą dla otrzymania informacyj lub dyspozycyj najdłużej na 48 godzin, albo celem remontu lub uzupełnienia zapasu paliwa, żywności, niezbędnych przedmiotów wyekwipowania, na czas niezbędnie konieczny; albo wreszcie takie, które przychodzą dla schronienia przed niepogodą. Zwolnione są od opłat ładunki, przeznaczone dla budowy i remontu portów i wybrzeża. Od opłat ryczałtowych zwolnione są statki, odbywające wycieczki morskie, urządzane staraniem organizacyj akademickich, szkolnych, kulturalno-oświatowych, sportowych i dobroczynnych. Od opłat postojowych zwolnione są statki, będące w remoncie.

Przepisy wykonawcze, zawarte w rozporządzeniu Ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu z dnia 27. marca 1925 r. (Dz. U. R. P. Nr. 38, poz. 268), stanowią, że wszelkie opłaty portowe (w znaczeniu ogólnem) ściągają właściwe kapitanaty portów od właściciela statku lub osoby, upełnomocnionej przez niego (kapitana statku, agenta), a opłaty ładunkowe — od pełnomocnego przedstawiciela, względnie od odbiorcy lub nadawcy (najemcy czyli zafrachtowującego, względnie ładującego).

W tym celu osoby te przedkładają w kapitanacie portu w dniu przyjścia statku należycie wypełniony kwestjonarjusz „zameldowania", świadectwo pomiarowe, listę pasażerów, a na żądanie także spis za-

łogi, ewentualnie również manifest (statki przybywające z zagranicy) lub spis ładunku (statki, przybywające z portów polskich i z Gdańska). Przed wyjściem z portu przedłożone być mają takie same dokumenty i kwestjonarjusz wymeldowania. Zresztą dokumenty te przechowuje kapitanat portu do czasu wyjścia statku z portu; wówczas zwraca je. Pozwolenia na wyjście z portu udziela kapitanat po uiszczeniu należnych opłat portowych i po przedłożeniu przepustki celnej na prawo wyjścia.

Jeśli zostały złożone gwarancje uiszczenia opłat portowych, statki mogą wyjść bez uprzedniego ich uiszczenia, jednak armator obowiązany jest w przeciągu następnych dwóch dni powszednich wpłacić należną kwotę i przedłożyć kwestjonarjusz wymeldowania oraz odpowiednie dane i dokumenty. Pod gwarancjami rozumieć należy złożenie w Urzędzie Morskim odpowiedniej kwoty w gotówce, w akcjach Banku Polskiego, Banku Gospodarstwa Krajowego i innych polskich papierach wartościowych, posiadających prawa pupilarne. Urząd Morski oznacza wysokość gwarancji i ustala wartość składanego depozytu, zastrzegając sobie prawo pobrania z gwarancji należnej kwoty, o ileby one nie została uiszczona w ciągu miesiąca po terminie płatności.

Statki towarzystw okrętowych lub osób prywatnych, mających stałą siedzibę lub pełnomocnika w porcie polskim i utrzymujących stałą regularną komunikację między portami polskiemi lub polskiemi i zagranicznemi (o ile złożą pisemne zobowiązanie w Urzędzie Morskim), jak również wszystkie inne statki (o ile złożą gwarancje — por. wyżej), mogą otrzymać karty miesięczne, które uprawniają do płacenia należnych opłat w końcu każdego miesiąca kalendarzowego.

Opłaty roczne w portach polskich mogą uiszczać wyłącznie statki, przynależne do portów polskich. Należy takie statki zgłosić do odnośnego kapitanatu dla oględzin i przedłożyć certyfikat okrętowy, świadectwo pomiarowe i ewentualnie książkę kotłową. Karta opłaty rocznej powinna stale znajdować się na statku celem przedkładania władzom policyjno-portowym. Opłata roczna nie zwalnia statku od uiszczania innych opłat portowych.

Dopuszczalne jest również perjodyczne uiszczanie innych opłat portowych za zezwoleniem Urzędu Morskiego.

W dalszym ciągu rozporządzenie wykonawcze reguluje kwestję obliczania opłat portowych na podstawie wspomnianych wyżej pozycyj ustawy o morskich opłatach portowych. Stawki opłat zostały uzupełnione i zmienione (podwyższone) rozporządzeniami Ministra Prze-

mysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu z dnia 27. lutego 1926 r. (Dz. U. R. P. Nr. 22, poz. 137), z dnia 29. lutego 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 28, poz. 264)[1]) z dnia 12. maja 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 56, poz. 535), z dnia 21. sierpnia 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 81, poz. 716); nakoniec rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu z dnia 1. marca 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 15, poz. 128) ustala wysokość opłat za złożenie przesyłek i ładunków w państwowych hangarach portowych w Gdyni.

Obciążenia hipoteczne, rybołówstwo i t. p. — Oprócz wyżej omówionych reguluje nadto ustawodawstwo polskie szereg spraw, związanych mniej lub więcej ściśle z marynarką handlową.

Ustawa z dnia 4. października 1921 r. w przedmiocie obciążeń hipotecznych w walucie zagranicznej polskich statków handlowych morskich (Dz. U. R. P. Nr. 84, poz. 594) dopuszcza udzielanie osobom fizycznym i prawnym zezwoleń na obciążanie hipoteczne polskich statków handlowych morskich w walucie zagranicznej w celu ułatwienia nabywania drogą kredytu statków dla polskiej marynarki handlowej. Zezwoleń udziela Minister Skarbu w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu i Ministrem Spraw Wojskowych. Zobowiązania mogą być zaciągane najdłużej na lat 15.

Rozporządzenie Ministra b. Dzielnicy Pruskiej z dnia 17. marca 1922 r. w przedmiocie odbywania połowów na morskich wodach przybrzeżnych (Dz. U. R. P. Nr. 30, poz. 246), reguluje na podstawie ustaw pruskich[2]) kwestję rybołówstwa, t. j. wielkości ryb, jakie wolno łowić, zezwoleń na połów ryb morskich, przyrządów do łowienia, ochrony ryb, oznaczania statków rybackich, kontroli i t. p. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21. grudnia 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 5. z 1928 r., poz. 33) przekazuje sprawy rybołówstwa morskiego (przybrzeżnego i dalekomorskiego) Ministrowi Przemysłu i Handlu (do tego czasu należały do kompetencji Ministra Rolnictwa po zniesieniu Ministerstwa b. Dzielnicy pruskiej, co nastąpiło na zasadzie ustawy z dnia 7. kwietnia 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr. 30, poz. 247). Dla spraw, związanych z rybołówstwem morskiem, stworzony został Morski Urząd Rybacki (por. niżej).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3. kwietnia 1922 r. o marynarce wojennej (Dz. U. R. P. Nr. 30, poz. 243) m. in. dopuszcza

---

[1]) Rozporządzenie to wprowadza najistotniejsze zmiany co do wysokości opłat portowych.

[2]) Ustawa o rybołówstwie z dnia 11. maja 1916 r. (Zbiór ustaw pruskich, str. 55) oraz pruska ustawa z dnia 30. lipca 1883 r. (Zbiór ustaw pruskich, str. 195).

wspólne korzystanie z portów morskich przez marynarkę wojenną i handlową[1]).

Rozporządzenie Prezydenta Ministrów z dnia 12. maja 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr. 41, poz. 348), wydane w porozumieniu z Ministrami Przemysłu i Handlu, Skarbu i Spraw Wojskowych ustala kwestję umundurowania funkcjonarjuszów polskiej marynarki handlowej.

Inne ustawy i rozporządzenia polskie omówione będą w dalszym ciągu pracy niniejszej w toku roztrząsania kwestyj specjalnych.

4. Urzędy i izby morskie.

I. Władza naczelna: Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

W myśl rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1. grudnia 1921 r. (Dz. U. R. P. Nr. 103, poz. 742) wszelkie sprawy, związane z polską marynarką handlową, przekazane zostały od Ministerstwa Spraw Wojskowych Ministrowi Przemysłu i Handlu. Dla ogólnego kierownictwa sprawami marynarki handlowej utworzony został przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu Departament Marynarki Handlowej (obecnie Departament Morski).

W szczególności do zakresu działania Ministra Przemysłu i Handlu należą następujące sprawy, dotyczące polskiej marynarki handlowej:

1) prowadzenie polityki marynarki handlowej;
2) opieka nad tworzeniem i rozwojem polskiej marynarki handlowej;
3) tworzenie i regulowanie komunikacyj morskich;
4) organizacja przewozu morskiego dla potrzeb państwa i współdziałanie z inicjatywą społeczną i prywatną w zakresie organizowania żeglugi morskiej, jak również nadzór i opieka nad działalnością stowarzyszeń i przedsiębiorstw żeglugowych;
5) prace przygotowawcze do traktatów, umów i konwencyj międzynarodowych, dotyczących morskich stosunków handlowych, oraz wszelkie koncesje w sprawach żeglugi morskiej;

---

[1]) Nadto rozporządzenie to określa zadanie marynarki wojennej (zbrojna obrona Rzeczypospolitej na wodach wewnętrznych i na morzu włącznie z ochroną dostępu ze strony morza do wybrzeża), następnie części składowe marynarki wojennej oraz ustala, że Kierownictwo Marynarki Wojennej przy Ministerstwie Spraw Wojskowych jest centralnym organem marynarki wojennej.

6) wydawanie premij (por. wyżej: str. 10);
7) sprawy prawodawstwa żeglugi handlowej i legalizacja wszelkich statutów, dotyczących żeglugi morskiej handlowej;
8) rejestracja statków handlowych i organizacja hipoteki morskiej;
9) wyszkolenie zawodowe marynarzy handlowych;
10) organizacja służby pilotowej, morsko-sanitarnej, ratowniczej i administracyjno-policyjnej na polskich wodach terytorjalnych;
11) organizacja i kierownictwo urzędów portowych oraz nadzór nad ich działalnością, z wyjątkiem kontroli sanitarnej;
12) zarząd, konserwacja, eksploatacja portów morskich handlowych i ich urządzeń, oraz budowa takich portów (ze współudziałem Ministerstwa Robót Publicznych);
13) nadzór nad morskiemi konstrukcjami nadbrzeżnemi, jak również utrzymywanie i ochrona sygnałów brzegowych i latarni morskich;
14) ustalenie warunków technicznych i konstrukcyjnych dla polskich statków handlowych, ich budowa, nadzór nad stoczniami prywatnemi;
15) nadzór nad kotłami okrętowemi i bezpieczeństwem przewozu pasażerów;
16) pomierzanie statków handlowych morskich;
17) sprawy awaryjne;
18) rejestracja marynarzy i oficerów marynarki handlowej, jako też nadzór nad stosunkami służbowemi;
19) współudział w urządzaniu i ochronie kabli morskich, w regulowaniu spraw emigracji i imigracji drogą morską, ceł i opłat morskich, taryf komunikacyjnych, rybołówstwa, zbioru bursztynów i t. p., organizacji ubezpieczeń morskich;
20) orzecznictwo administracyjne w najwyższej instancji;
21) prowadzenie statystyki w zakresie żeglugi morskiej;
22) załatwianie spraw, przekazanych ustawami władzom marynarki handlowej.

II. Inne władze marynarki handlowej.

Organizację i zakres działania władz marynarki handlowej oraz portów morskich handlowych reguluje ostatecznie rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22. marca 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 38, poz. 366).

Na obszarze Rzeczypospolitej władzami I. instancji są kapitanaty portów, władzą II. instancji — Urząd Morski, który podlega Ministrowi Przemysłu i Handlu.

Urząd Morski. — Do zakresu działania Urzędu Morskiego należą według brzmienia cyt. rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej następujące sprawy:

1) policji portowej i żeglugowej;
2) pilotażu;
3) budowy oraz zarządu latarniami moskiemi, pławami i innemi znakami nawigacyjnemi;
4) inspekcji technicznej statków morskich handlowych pod względem zdatności do żeglugi morskiej;
5) budowy oraz utrzymania państwowych portów morskich, urządzeń portowych i umocnień brzegowych;
6) eksploatacji państwowych portów morskich, przystani i urządzeń portowych;
7) nadzoru nad budową, utrzymaniem i eksploatacją portów, przystani i urządzeń portowych, będących własnością komunalną lub prywatną;
8) budowy i utrzymania wydm nadbrzeżnych;
9) pogłębiania i utrzymania morskich dróg wodnych;
10) dozoru nad kotłami parowemi morskich statków handlowych;
11) pomiaru statków morskich;
12) służby żeglarskiej morskiej;
13) ratownictwa morskiego;
14) zbierania materjałów, dotyczących ruchu portowego;
15) współdziałania z innemi władzami w sprawach, należących do kompetencji tych władz, a dotyczących marynarki handlowej i morskich portów handlowych;
16) odwołań od decyzji podległych urzędów;
17) inne, zlecone poszczególnemi przepisami prawnemi.

Zaznaczyć należy, że Urząd Morski sprawuje też czynności t. zw. Urzędu Żeglarskiego (Seemannsamt) oraz Urzędu Rozbitków (Strandamt), por. zresztą wyżej — str. 21 oraz rozdziały 3. i 9. cz. II.

Na czele Urzędu Morskiego stoi Dyrektor, który jest zwierzchnikiem podległych mu urzędów i służbowym przełożonym funkcjonarjuszów tych urzędów. Jego zastępcę wyznacza Minister Przemysłu i Handlu z pośród urzędników Urzędu Morskiego.

Dyrektor Urzędu Morskiego wydaje zgodnie z obowiązującemi przepisami rozporządzenia porządkowe w zakresie policji portowej

i żeglugowej w wypadkach, nieunormowanych osobnemi przepisami. Rozporządzenia te są ogłaszane w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego. Przekroczenia rozporządzeń Dyrektora Urzędu Morskiego są karane grzywną do 200 zł lub aresztem do 7 dni. W postępowaniu karno-administracyjnem stosuje się odpowiednie przepisy rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22. marca 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 38, poz. 365). Orzecznictwo należy do Urzędu Morskiego. Urząd Morski może nakładać kary zgodnie z przepisami cyt. rozp. i za upoważnieniem Ministra Przemysłu i Handlu także bez przeprowadzenia zwyczajnego postępowania, w formie nakazów karnych, jednak wysokość kary nie może przekraczać trzech dni aresztu i 50 zł grzywny; Minister Przemysłu i Handlu może wyrazić zgodę na upoważnienie przez Dyrektora Urzędu Morskiego funkcjonarjuszów władz marynarki handlowej do nakładania w drodze doraźnych nakazów karnych grzywien do 10 zł (bliższe szczegóły patrz cyt. rozp. Prezydenta Rzeczypospolitej z 22. marca 1928 r.).

Urząd Morski ustanowiony został w miejsce dawniejszego Urzędu Marynarki Handlowej w Gdyni i przejął wszystkie agendy tegoż.

Kapitanaty portów. — Do zakresu działania kapitanatu portu należy:

1) wykonywanie policji portowej i żeglugowej, w szczególności,
   a) czuwanie nad bezpieczeństwem statków, załóg, pasażerów i ładunków podczas postoju, wyładowania i załadowania towarów oraz ruchu statków w obrębie portu i jego redy,
   b) regulowanie ruchu i postoju statków w obrębie portu i jego redy,
   c) kontrolowanie dokumentów okrętowych i prowadzenie rejestrów statków, wchodzących i wychodzących z portu,
   d) czuwanie nad bezpieczeństwem ogniowem w obrębie portu i jego redy,
   e) współdziałanie w porcie i na redzie z innemi organami bezpieczeństwa publicznego;
2) pilotaż portowy;
3) zarząd pławami i innemi znakami nawigacyjnemi w obrębie portu i redy;
4) współdziałanie z władzami celnemi, emigracyjnemi i kolejowemi.

Prócz spraw wymienionych Minister Przemysłu i Handlu może w drodze rozporządzenia powierzyć kapitanatom portów pełnienie również czynności, wchodzących w zakres działania Urzędu Morskiego.

Na czele kapitanatu portu stoi kapitan portu.

W obrębie granic Rzeczypospolitej istnieją kapitanaty portu w Gdyni, Helu oraz w Tczewie. Ten ostatni podlega również Urzędowi Morskiemu w Gdyni (por. rozp. Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 6. marca 1928 r. — Dz. U. R. P. Nr. 26, poz. 233). Do zakresu działania Kapitanatu Portu Morskiego w Tczewie należą wszystkie sprawy, związane z bezpieczeństwem statków morskich, przychodzących i wychodzących z portu, oraz pobieranie opłat portowych. Wysokość tych opłat ustalona jest rozporządzeniami Ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

Urząd Marynarki Handlowej w Gdańsku. — Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej nie dotyczy osobnego Urzędu Marynarki Handlowej w Wolnem Mieście Gdańsku, utworzonego na zasadzie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 3. kwietnia 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr. 32, poz. 258).

Utworzenie Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku wynikło z całokształtu stosunków polsko-gdańskich w zakresie żeglugi morskiej (por. rozdz. 4. cz. I.).

Urząd Marynarki Handlowej wchodzi w skład Komisarjatu Generalnego Rzeczypospolitej Polskiej, jednak jest organem Ministerstwa Przemysłu i Handlu i zależy od niego fachowo i budżetowo.

Do zakresu działania Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku należy wykonywanie praw Państwa Polskiego w stosunku do rejestracji statków, noszących banderę gdańską, tudzież rejestracja i nadzór nad sprawnością morską polskich statków handlowych oraz nad najmem załóg. Należy tu więc rejestracja i pomierzanie polskich statków handlowych, inspekcja techniczna statków, urządzeń mechanicznych i kotłów, kontrola dyplomów personelu okrętowego, dzienników okrętowych, ewidencja statków, załóg i ruchu, wykonywanie obowiązków, wypływających z ustawy o służbie marynarza, t. j. niemieckiej Seemannsordnung (por. niżej: rozdz. 3. cz. II), kontrola nad rejestrem gdańskich statków handlowych, utrzymywanie łączności z Radą Portu w Gdańsku, badanie wypadków morskich, współdziałanie ze stacją meteorologiczną i radjotelegraficzną i t. p.

Rejestracja statków polskich, kontrola nad rejestracją statków gdańskich, sprawy awaryjne i wypadków morskich należą do Wydziału rejestracyjnego Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku, którego kierownikiem jest sędzia rejestracyjny Sądu Powiatowego w Gdyni.

Morski Urząd Rybacki — utworzony został na zasadzie rozporządzenia Ministra b. Dzielnicy Pruskiej z dnia 18. czerwca 1921 r. z siedzibą w Pucku. Na mocy rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24. lutego 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 21, poz. 184) Morski Urząd Rybacki przeniesiony został do Gdyni i poddany bezpośrednio Ministrowi Przemysłu i Handlu. Do jego kompetencji należą wszystkie sprawy, związane z rybołówstwem i t. p.

III. Izby morskie.

Ustawą z dnia 18. marca 1925 r. o izbach morskich (Dz. U. R. P. Nr. 36, poz. 243) zmienioną przez ustawę z dnia 21. marca 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr. 17, poz. 126), ustanowione zostały Izby Morskie przy Sądzie Powiatowym w Gdyni i przy Urzędzie Marynarki Handlowej w Gdańsku oraz Morska Izba Odwoławcza przy Sądzie Okręgowym w Starogardzie. Ustawa ta zniosła niemiecką ustawę z dnia 27. lipca 1877 r. w przedmiocie dochodzenia wypadków morskich (Dz. Ust. Rzeszy Niem. str 549) oraz inne z tą ustawą niezgodne.

Cel i zadania. — Izby Morskie prowadzą dochodzenia w sprawie wypadków morskich. Dochodzenie ma miejsce, gdy wypadkowi morskiemu ulega lub go spowoduje:

1) polski statek handlowy, lub
2) cudzoziemski statek handlowy, o ile wypadek zaszedł na polskich wodach terytorjalnych, albo jeżeli dochodzenie zarządzi Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

Wszczęcie dochodzenia zależy od uznania Izby Morskiej, ta jednak obowiązana jest wszcząć dochodzenie:

1) w razie spowodowania przez wypadek morski śmierci człowieka, zatonięcia statku lub jego porzucenia;
2) w razie zarządzenia dochodzenia przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

Celem dochodzenia jest ustalenie przyczyn wypadku i wszystkich okoliczności, jakie mu towarzyszyły, w szczególności chodzi o stwierdzenie:

1) czy przyczynę wypadku względnie jego następstw ponosi kapitan lub jego pomocnik z powodu swych działań albo zaniedbania działań;

czy też przyczyną były:

2) braki i wady budowy, wyekwipowania, załadowania statku, obsadzenia go załogą oraz braki, wypływające z właściwości statku;

3) zły stan drogi wodnej, braki i wady w urządzeniach pomocniczych, służących żegludze (znaki sygnalizacyjne, urządzenia hydrograficzne, stacje ratownicze, organizacja pilotowa i t. d.) albo też — działania (względnie zaniedbanie działań) osób, wyznaczonych do pilnowania tych urządzeń;
4) czy zachowane zostały przepisy, mające na celu zapobieżenie zderzeniu się statków na morzu oraz przepisy o postępowaniu w razie zderzenia (por. niżej).

Do kompetencji Izby Morskiej w Gdańsku należy prowadzenie dochodzeń w sprawie wypadków morskich, które zaszły w obrębie portu gdańskiego i gdańskich wód terytorjalnych; natomiast do Izby Morskiej w Gdyni należy prowadzenie dochodzeń we wszystkich innych wypadkach morskich.

W razie sporu o kompetencję rozstrzyga Morska Izba Odwoławcza.

Nadzór służbowy nad Izbami Morskiemi wykonywa Ministerstwo Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministerstwem Sprawiedliwości.

Ustrój. — Izby Morskie urzędują kolegjalnie i składają się z przewodniczącego i czterech ławników.

Przewodniczącym może być tylko sędzia państwowy, wyznaczony przez Ministra Sprawiedliwości.

Ławnikami mogą być osoby, których kwalifikacje pod tym względem ustala Ministerstwo Przemysłu i Handlu po zasięgnięciu opinji związków kapitanów, właścicieli statków, względnie zrzeszeń kupieckich; nadto Ministerstwo Przemysłu i Handlu porozumiewa się z Kierownictwem Marynarki Wojennej, które wskazuje swoich kandydatów na ławników.

Następnie Ministerstwo Przemysłu i Handlu sporządza na każdy rok naprzód listę kandydatów na ławników i komunikuje ją przewodniczącemu Izby Morskiej. Ten wybiera z listy dla każdej sprawy 4 ławników i w razie potrzeby jednego zastępcę, powołuje ich i odbiera od nich przysięgę na sumienne wykonywanie obowiązków. Conajmniej dwóch ławników musi posiadać patent kapitana i mieć praktykę morską w charakterze kapitanów na statkach żeglugi wielkiej.

Urząd ławnika jest honorowy[1]); pełnić go może tylko obywatel polski. Nie mogą być ławnikami osoby: *a)* niewłasnowolne, *b)* które

[1]) Ławnikom przysługują jednak diety i zwrot kosztów podróży; wypłaca je kancelarja odpowiedniego sądu na zasadzie rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości oraz Ministra Pracy i Opieki Społecznej w porozumieniu z Ministrem Skarbu z dnia 30. listopada 1926 r. (Dz. U. R. P. Nr. 98, poz. 869). Diety wynoszą 12 zł. za każde posiedzenie w razie udowodnionej utraty zarobku. Koszty podróży rozumieją się najtańszym środkiem przewozowym, najwyżej — równowartość przejazdu II klasą.

pozbawiono zdolności do piastowania urzędów publicznych, *c)* przeciw którym jest wniesiony akt oskarżenia o zbrodnię lub występek, mogące pociągnąć za sobą pozbawienie obywatelskich praw honorowych lub zdolności do sprawowania urzędów publicznych, *d)* umysłowo lub fizycznie ułomne, któreby wskutek swej ułomności uniemożliwiały lub utrudniały bieg postępowania.

Prawo odmówienia powołaniu na ławnika przysługuje członkom Sejmu i Senatu Rzeczypospolitej Polskiej, osobom wiekowym (ponad 65 lat) i osobom, ktore w ostatnim roku pełniły obowiązki sędziego przysięgłego lub przynajmniej przez 5 posiedzeń obowiązki ławnika.

Ostateczne rozstrzygnięcie w sprawach wniosków o wyłączenie i usprawiedliwień ławników przysługuje przewodniczącemu. On też ma prawo nakładać grzywny za spóźnienia z przyczyn niedostatecznie uzasadnionych lub za niewypełnianie obowiązków, w wysokości, przewidzianej za niestawiennictwo świadków w sądzie. W razie późniejszego usprawiedliwienia kara może być zmniejszona lub uchylona. Od orzeczenia w sprawie kary ławnik może się odwołać do Ministra Przemysłu i Handlu.

Minister Przemysłu i Handlu ustanawia przy każdej Izbie Morskiej d e l e g a t a, który jest uprawniony zgłaszać wnioski do Izby Morskiej lub składać je przewodniczącemu, uczestniczyć w rozprawach Izby Morskiej i przeglądać akty. Prócz tego delegat ma prawo występować do Ministra Przemysłu i Handlu z wnioskiem o zarządzenie dochodzenia, o ile przewodniczący Izby Morskiej odmawia wszczęcia dochodzenia.

Urzędy, uprawnione do przyjmowania doniesień o awarjach i wypadkach morskich, obowiązane są bezzwłocznie zawiadomić o nich Izby Morskie, jak również o wszystkich innych, które doszły do ich wiadomości. O ile tym urzędem jest władza konsularna, obowiązana jest natychmiast po otrzymaniu wiadomości o wypadku na morzu przedsięwziąć zarządzenia dla ustalenia jego okoliczności i zawiadomić o tem Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

T r y b p o s t ę p o w a n i a. — Wszczęcie dochodzeń zarządza przewodniczący Izby Morskiej; on też przygotowuje materjały dowodowe i rozprawę główną, wyznacza termin, wzywa świadków i biegłych. W razie potrzeby, zwłaszcza kiedy jest obawa o utratę dowodu, może przewodniczący zarządzić przesłuchanie, a także zaprzysiężenie świadków nawet przed zebraniem Izby Morskiej. Przewodniczący może też zawiesić postępowanie w Izbie Morskiej do ukoń-

czenia dochodzenia sądowego, jeżeli wszczęto je z powodu wypadku morskiego. Prawo zawieszenia przysługuje Izbie Morskiej, o ile się już zebrała.

Izba Morska jest uprawniona dokonywać oględzin na miejscu, wzywać świadków i biegłych i przesłuchiwać ich pod przysięgą. Wogóle do urzędowania Izby Morskiej stosują się odpowiednio przepisy ustawy o postępowaniu karnem, o ile ustawa o Izbach Morskich nie stanowi inaczej. Kary na świadków i rzeczoznawców nakłada i ściąga odpowiedni sąd na wniosek Izby Morskiej (sądy jak również urzędy, uprawnione do przyjmowania doniesień o awarjach i t. p., powinny też załatwiać w granicach swych kompetencyj wnioski Izb Morskich). Nie wolno jednak stosować aresztu celem zmuszenia do zeznań.

Rozprawy Izby Morskiej odbywają się publicznie i ustnie; spisuje się z nich protokół w myśl przepisów o postępowaniu karnem. Na wstępie rozprawy przedstawia przewodniczący stan sprawy według wyników dochodzenia; on też prowadzi rozprawy. Za zezwoleniem przewodniczącego mogą ławnicy i delegat Ministerstwa Przemysłu i Handlu stawiać pytania bezpośrednio osobom przesłuchiwanym. Jednakowoż zaprzysiężenie kapitana i pomocników kapitana statku, którego wypadek jest przedmiotem dochodzenia, może nastąpić tylko na zasadzie uchwały Izby Morskiej (zgodnie z zasadą kolegjalności uchwały zapadają większością głosów).

Kapitan i jego pomocnicy mają prawo przybrać sobie obrońców oraz za zezwoleniem Izby stawiać bezpośrednio pytania wezwanym na rozprawę; w razie uchylenia przez przewodniczącego służy osobie, która je zadaje, prawo odwołania się do Izby Morskiej.

Po ukończeniu rozpraw orzeka Izba Morska o przyczynach wypadku morskiego.

Na wniosek delegata Ministerstwa Przemysłu i Handlu może Izba Morska w orzeczeniu pozbawić kapitana lub pomocnika kapitana polskiego statku handlowego prawa wykonywania zawodu, jeśli się okaże, że wypadek lub jego następstwa wynikły z niezdolności do wykonywania zawodu (prawa te może przywrócić Minister Przemysłu i Handlu po upływie dwóch lat). Nadto Izba Morska może pozbawić takiego kapitana prawa pełnienia nadal służby pomocnika kapitana.

Orzeczenie powinno być sporządzone na piśmie, zawierać motywy, przedewszystkiem zaś ustalony materjał dowodowy, a nadto powinno być ogłoszone na posiedzeniu publicznem w ciągu 14 dni. Odpis orzeczenia otrzymuje delegat Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz na żądanie — kapitan i jego pomocnicy.

Zagranicą orzeczenie doręcza władza konsularna.

Osobom, pozbawionym prawa wykonywania zawodu, jak również delegatowi Ministerstwa Przemysłu i Handlu przysługuje prawo odwołania się do Izby Morskiej Odwoławczej. Odwołanie należy wnieść do protokółu Izby Morskiej lub złożyć na piśmie najpóźniej do 14 dni po ogłoszeniu orzeczenia względnie po doręczeniu orzeczenia, jeśli odwołujący się nie był obecny na rozprawie. Jeżeli odwołujący się nie otrzymał jeszcze orzeczenia, powinien otrzymać je po wniesieniu odwołania. Odwołanie powinno być umotywowane najpóźniej w ciągu 14 dni po otrzymaniu odpisu orzeczenia Izby Morskiej.

Odwołanie nie zawiesza wykonania orzeczenia.

Zagranicą można podać odwołanie z motywami do konsulatu polskiego, który może odroczyć termin umotywowania najpóźniej do czasu przybycia odwołującego się do portu polskiego.

Izba Morska Odwoławcza. — Jak wyżej wspomniano, przy Sądzie Okręgowym w Starogardzie ustanowiona jest Izba Morska Odwoławcza, która również urzęduje kolegjalnie, a składa się z przewodniczącego i z 6 ławników, z których przynajmniej trzej powinni posiadać dyplomy kapitana żeglugi wielkiej i odpowiednią praktykę morską.

Przewodniczącego i jego zastępcę mianuje Minister Sprawiedliwości z pośród sędziów państwowych na przeciąg trzech lat.

Przepisy, dotyczące wyznaczania ławników, delegata Ministerstwa Przemysłu i Handlu, prowadzenia dochodzeń, rozprawy i t. p., są analogiczne, jak dla Izb Morskich. Przewodniczący wydaje wszelkie zarządzenia — prócz postanowień, zapadłych na rozprawie głównej. Przewodniczący może polecić członkowi Izby Morskiej Odwoławczej zreferować wyniki dotychczasowych rozpraw i dochodzeń.

Izba Morska Odwoławcza może zarządzić dopełnienie lub wznowienie dochodzenia; może też sama je wykonać.

Orzeczenia Izb Morskich nie wiążą sądów karnych ani cywilnych.

ROZDZIAŁ II.

Służba dyplomatyczna i konsularna.

1. Stosunki międzynarodowe. Przedstawiciele państw.

Organizacja służby dyplomatycznej. — Nie wdając się bliżej w rozważanie stosunków międzynarodowych, należy jednak dla orjentacji podać nieco wiadomości z tego zakresu, a szczegółowiej omówić organizację służby konsularnej, gdyż osoby, związane z żeglugą morską, często mają do czynienia z konsulatami.

Przedstawicielem państwa w stosunkach międzynarodowych jest głowa państwa, t. j. monarcha, prezydent państwa, względnie zespół rządzący.

Pośrednikiem między głową państwa a władzami zagranicznemi jest minister spraw zagranicznych, który kieruje służbą dyplomatyczną i zasadniczo załatwia wszelkie sprawy, związane ze stosunkami międzynarodowemi, podlegając w swym zakresie działania odpowiednim ustawom.

Pomocnikami ministra spraw zagranicznych w utrzymywaniu stosunków międzynarodowych są przedstawiciele państwa (agenci dyplomatyczni), czyli utrzymywani w obcych krajach stali urzędnicy, zwani posłami. Reprezentują oni państwo w obcych krajach i pośredniczą między ministrami spraw zagranicznych swego i obcego państwa. Ich czynności, spełnione w imieniu państwa, są dla tegoż państwa wiążące.

Rozróżnia się cztery kategorje posłów:

1) ambasadorów;
2) posłów w ścisłem znaczeniu, zwanych posłami nadzwyczajnymi i ministrami upełnomocnionymi;
3) ministrów-rezydentów;
4) t. zw. *chargés d'affaires*, t. j. uwierzytelnionych u ministrów spraw zagranicznych stałych przedstawicieli państwa

w obcym kraju; należy jednak pamiętać, że t. zw. chargés d'affaires tymczasowi są to urzędnicy, którzy z polecenia szefa misji dyplomatycznej zastępują go; funkcje te obejmuje zazwyczaj radca poselstwa, względnie sekretarz poselstwa.

Zakres działania tych przedstawicieli jest mniejwięcej jednakowy, różnica dotyczy raczej praw honorowych i ma na celu uwydatnienie znaczenia państwa reprezentowanego i tego, w którem poseł przebywa. Ambasadorów wysyłają państwa wielkie do państw, uznawanych za wielkie. Decyduje tu zresztą porozumienie państw i stosowana jest zwykle zasada wzajemności. Dodać też należy, że ambasador reprezentuje głowę państwa i dlatego przysługują mu specjalne honory.

W państwach katolickich legaci i nuncjusze Papieża mają rangę wyższą od ambasadorów.

W wypadkach wyjątkowych, np. dla załatwienia pewnej sprawy, może państwo wysłać posłów nadzwyczajnych.

Nominację posła poprzedza zasięgnięcie zgody obcego państwa na jego osobę. Misję swoją może poseł rozpocząć po wręczeniu pisma uwierzytelniającego *(lettre de créance)*, a kończy ją z chwilą wręczenia mu pisma odwołującego *(lettre de rappel)* względnie otrzymania paszportów od obcego rządu.

W skład placówki dyplomatycznej wchodzą oprócz posła, jako zwierzchnika, urzędnicy, zwani radcami, sekretarzami, attachés (także wojskowi) i t. p. Nadto poseł rozporządza personelem pomocniczym, do którego należą: kanclerz, tłumacze, kurjerzy, kanceliści i t. p.

Eksterytorjalność. — Głowa państwa (wraz z towarzyszącemi osobami) podczas pobytu zagranicą i poseł w kraju, w którym jest akredytowany, a w pewnej mierze i konsulowie korzystają z prawa t. zw. eksterytorjalności czyli zakrajowości. Znaczy to, że osoby takie uważa się jakby za znajdujące się na terytorjum własnego państwa, wobec czego nie podlegają one władzy ani prawom państwa, w którem przebywają.

Z przywileju zakrajowości korzysta również rodzina posła, o ile z nim mieszka, urzędnicy poselstwa i służba posła, nieprzynależna do danego państwa obcego.

Nadto korzystają z zakrajowości niektóre nieruchomości, związane z działalnością przedstawicieli obcych państw, np. gmachy poselstw, archiwa, a często i lokal konsulatów; są one dla władz obcego kraju niedostępne. Jednak poseł nie ma prawa udzielania przytułku osobom, ściganym przez władze.

Należy jeszcze zaznaczyć, że posłowie są osobiście nietykalni, zwolnieni od ciężarów osobistych, a często i od ciężarów rzeczowych, mają zapewnioną nienaruszalność i tajemnicę korespondencji. Jako zakrajowi — posłowie podlegają prawu ojczystemu, za wyjątkiem przepisów policyjnych i sanitarnych.

Wszyscy posłowie, uwierzytelnieni w obcem państwie, stanowią t. zw. ciało dyplomatyczne *(corps diplomatique)*, które występuje wspólnie podczas uroczystości i t. p. Przewodniczącym ciała dyplomatycznego jest dziekan, t. j. poseł, posiadający najwyższą rangę.

2. Konsulowie.

Organizacja służby konsularnej. — Konsulaty są, jak i poselstwa, organami zewnętrznej administracji państwowej; różnią się jednak konsulowie od posłów zakresem działania. Dla konsulów polskich ustala zakres działania ustawa z dnia 11. listopada 1924 r. o organizacji konsulatów i o czynnościach konsulów (Dz. U. R. P. Nr. 103, poz. 944).

Należy przeto do konsulów przedewszystkiem obrona interesów gospodarczych Rzeczypospolitej Polskiej, opieka nad obywatelami polskimi zagranicą i czuwanie nad wykonaniem umów międzynarodowych.

Konsulaty dzielą się na etatowe i honorowe.

Konsulatami etatowemi nazywamy takie konsulaty, na których czele stoją konsulowie zawodowi, czyli etatowi *(consuls de carrière, Berufskonsuln)*, t. j. urzędnicy państwowi, którzy pobierają stałe pensje i nie mogą zajmować się zarobkowaniem ubocznem.

Natomiast konsulowie honorowi albo wybrani *(consuls honoraires, Wahlkonsuln)*, stojący na czele konsulatów honorowych, nie są urzędnikami w ścisłem tego słowa znaczeniu, nie otrzymują stałej pensji (mogą tylko korzystać z przyznanych im opłat konsularnych), nie muszą być obywatelami polskimi, a są wybierani zwykle z pośród wybitniejszych kupców lub przemysłowców danej miejscowości.

Konsulaty etatowe zależą zawsze bezpośrednio od przedstawicielstwa dyplomatycznego, zaś konsulaty honorowe podlegają konsulatom etatowym, a za ich pośrednictwem dopiero przedstawicielstwu dyplomatycznemu.

Konsulaty mają prawo żądać od przedstawicielstw dyplomatycznych wszelkiej pomocy, poparcia i obrony praw i przywilejów, przy-

sługujących im na zasadzie umów i zwyczajów międzynarodowych, pozostają bowiem pod urzędową opieką właściwych przedstawicielstw dyplomatycznych.

Rozróżnia się w kategorji konsulatów etatowych:

1) konsulaty generalne I i II klasy;
2) konsulaty I i II klasy;
3) wice-konsulaty I i II klasy.

W kategorji konsulatów honorowych rozróżnia się konsulaty i wice-konsulaty.

Konsulaty generalne istnieją zwykle w dużych ośrodkach, inne — w mniejszych, konsulaty honorowe tworzy się w ośrodkach mniej ważnych. Terytorjum, objęte władzą konsula, stanowi t. zw. okręg konsularny.

Prócz tego istnieją też przy poselstwach wydziały konsularne, które stanowią część składową przedstawicielstwa dyplomatycznego i są tworzone zamiast osobnych konsulatów.

W skład konsulatów wchodzą prócz kierowników (konsulów generalnych, konsulów i wicekonsulów) attachés konsularni, praktykanci, urzędnicy kancelaryjni, tłumacze i niższa służba.

Nadto konsulowie mogą w swoich okręgach powoływać do pomocy agentów konsularnych etatowych lub honorowych. Działalność ich jest ograniczona przez instrukcję; podlegają odnośnemu konsulowi.

Kierownictwo służby konsularnej należy do Ministerstwa Spraw Zagranicznych. W szczególności podlegają konsulaty Departamentowi III. Konsularnemu Ministerstwa Spraw Zagranicznych, złożonemu z trzech wydziałów. Sprawy marynarki handlowej należą m. in. do wydziału I. ogólnego.

Mianowanie konsulów etatowych następuje w myśl przepisów ustawy o państwowej służbie cywilnej. Konsulów honorowych mianuje Minister Spraw Zagranicznych. Gdy jednak chodzi o mianowanie kierownika konsulatu, zasięga się wprzód zgody państwa obcego na osobę kandydata *(agrement)*, poczem dopiero otrzymuje konsul wraz z nominacją dokument, zwany patentem lub listami komisyjnemi *(lettres de commission, lettres de provision, brevet)*; patent podpisany jest przez Prezydenta Rzeczypospolitej i Ministra Spraw Zagranicznych oraz zaopatrzony w pieczęć państwową. Obce państwo daje wówczas pozwolenie na sprawowanie obowiązków konsula *(exequatur)*.

Działalność konsula ustaje z chwilą: *a)* odwołania, *b)* cofnięcia exequatur, *c)* utraty przez państwo wysyłające suwerenności, *d)* wybuchu wojny.

Wszystkie konsulaty razem wzięte stanowią t. zw. sieć konsularną. Ze względów praktycznych podany jest niżej wykaz placówek konsularnych w państwach, posiadających dostęp do morza:

Europa.

Belgja:	Bruksela, Antwerpja.
Bułgarja:	Sofja, Warna.
Danja:	Kopenhaga, Aarhus, Hadersler, Hasle, Odense.
Estonja:	Tallin.
Finlandja:	Helsingfors.
Francja:	Paryż, Alger, Bordeaux, Le Havre, Lille, Lyon, Marsylja, Nicea, Strasburg.
Grecja:	Ateny, Saloniki.
Hiszpanja:	Madryt, Barcelona.
Holandja:	Rotterdam, Amsterdam, Dordrecht, Heerlen — w kolonjach: Batawja.
Jugosławja:	Belgrad, Zagrzeb.
Łotwa:	Ryga, Libawa i Dyneburg.
Niemcy:	Berlin, Bytom, Ełk, Essen, Frankfurt, Hamburg, Kolonja, Królewiec, Kwidzyń, Lipsk, Monachjum, Olsztyn, Piła, Szczecin i Wrocław.
Norwegja:	Oslo, Bergen i Tönsberg.
Portugalja:	Lizbona, Porto.
Rumunja:	Bukareszt, Czerniowce, Galac, Kiszyniów, Braila.
Szwecja:	Sztokholm, Malmö, Göteborg.
Turcja:	Konstantynopol, Trebizonda.
Wielka Brytanja:	Londyn, Kapstadt, Bombaj.
Włochy:	Rzym, Florencja, Medjolan, Katanja, Triest.
Z. S. R. R.:	Moskwa, Charków, Kijów, Leningrad, Mińsk, Tyflis.

Azja.

Japonja:	Tokio, Ossaka.
Chiny:	Charbin.
Persja:	Tabryz.
Palestyna:	Jerozolima.

Ameryka.

Argentyna:	Buenos Aires.
Brazylja:	Rio de Janeiro, Kurytyba, Sao Paulo.
Chile:	Santiago de Chile.
Kanada:	Montreal, Winnipeg.
Meksyk:	Meksyk (Mexico-City).
Paragwaj:	Asuncion.

Peru: Lima.
Stany Zj. A. P.: Nowy York, Chicago, Buffalo, Detroit, Pittsburg.

A f r y k a.

Egipt: Kair.

A u s t r a l j a.

Sydney.

Zakres działania konsulów jest nader obszerny. Należą tu:

1) obrona mienia i praw obywateli polskich;
2) prowadzenie rejestru obywateli polskich w swym okręgu;
3) udzielanie w razie potrzeby zapomóg i pożyczek;
4) legalizowanie dokumentów;
5) pośredniczenie w zawieraniu ugód w sprawach obywateli polskich między sobą lub z cudzoziemcami;
6) pełnienie funkcyj urzędników stanu cywilnego (o ile są do tego upoważnieni);
7) przesłuchiwanie świadków z polecenia sądów polskich;
8) pełnienie czynności notarjusza w swym okręgu w stosunku do obywateli polskich, oraz gdy tylko jedna strona ma obywatelstwo polskie. Akty ich mają moc prawną; jednak potrzebne jest do tego specjalne upoważnienie imienne od Ministra;
9) funkcje sądownictwa niespornego w sprawach spadkowych i pieczy (opieki, kurateli i t. d.) nad obywatelami polskimi, jak również zastępowanie osób, uprawnionych do spadku;
10) opieka nad emigracją stałą i sezonową;
11) wydawanie i wizowanie paszportów, wysyłka i przekazywanie pieniędzy;
12) zaznajamianie się ze stanem gospodarczym okręgu swojego, składanie sprawozdań z tej dziedziny, współdziałanie w nawiązaniu stosunków gospodarczych, udzielanie informacyj gospodarczych;
13) obrona interesów marynarki handlowej (polskiej i W. M. Gdańska) — co do wojennej rola konsulów ogranicza się do porozumiewania się z władzami danego portu w sprawach, związanych z zawijaniem oraz postojem w nim okrętów wojennych.

Pomijając wszystkie inne, szerzej zająć się należy uprawnieniami konsula w sprawach marynarki handlowej. Konsul ma prawo i obo-

wiązek pomagać statkom handlowym we wszystkich sprawach, związanych z ich przybyciem, postojem i podróżą. Również ma prawo interwenjować w zatargach między załogą a kapitanem. Czynności może sprawować zarówno na pokładzie statku, jak i w biurze konsularnem.

Bez porozumienia z konsulem władze państwa obcego nie mają prawa dokonywać w stosunku do statku żadnych funkcyj sądowych, administracyjnych, czy policyjnych. Nie dotyczy to jednak czynności zwykłych, jak załadowanie i wyładowanie, oraz czynności policji portowej, władz sanitarnych, celnych i. t. p., co do tych czynności bowiem statek podlega prawom kraju pobytu (por. niżej rozdział o prawie międzynarodowem).

We wszystkich zatargach wewnętrznych kapitan powinien zwracać się do konsula, który załatwia je bez zwracania się do władz miejscowych.

Władzom państwa obcego nie wolno wkraczać:

1) jeśli konsul nie żąda pomocy;
2) jeśli wypadki na statku nie zagrażają spokojowi na lądzie; gdy zaś to zachodzi, policja może wkroczyć na statek bez poprzedniego porozumienia się z konsulem.

Konsulowie mają prawo żądać wkroczenia policji, gdy uważają to za konieczne, albo gdy ich władza nie jest dostateczna; może to zajść np. w razie dezercji członka załogi, konsul bowiem nie ma prawa wydać rozkazu ścigania na obcem terytorjum. W wypadku dezercji konsul musi donieść, że zbieg podlega jego władzy i zwrócić się do władz miejscowych o pomoc. Prośbę konsula obowiązana jest spełnić władza lokalna, która też aresztuje dezertera. Po ujęciu odstawia się zbiega na statek celem ukarania go; jeśli statek już odszedł, konsul może zażądać odstawienia dezertera na inny statek swego państwa. Gdyby jednak w przeciągu dwóch miesięcy taki statek nie nadszedł, władza miejscowa może dezertera wypuścić na wolność, zawiadamiając konsula na trzy dni przedtem.

Nadto konsul obowiązany jest nieść pomoc w razie awarji i zaopiekować się poszkodowanymi, oraz spełniać czynności, wypływające dla konsulatów, jako Urzędów Żeglarskich, z ustawy o służbie marynarza, a nadto z innych przepisów prawa publicznego i prywatnego (tymczasowe świadectwo rejestracji, współudział w kondemnacji statku i t. p., por. zresztą odpowiednie rozdziały niniejszej pracy).

Prócz tego konsulowie obowiązani są sporządzać perjodycznie raporty morskie, które dotyczą takich spraw, jak ustawodawstwa

morskiego, ustanowienia nowych latarni morskich i t. p. Raporty te składają konsulaty w Marsylji — dla Francji, w Trieście — dla Włoch, w Londynie — dla Anglji, w Hamburgu — dla Niemiec, w Nowym Yorku — dla Stanów Zjednoczonych.

Stosunek statku polskiego lub gdańskiego do konsulatu polskiego zawiązuje się z chwilą opuszczenia portu ojczystego i wejścia na obce wody terytorjalne lub na pełne morze, bezpośrednio zaś z chwilą wejścia do portu, znajdującego się w jakimś okręgu konsularnym.

Stosunek kapitana statku do konsula uregulowany został rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 19. listopada 1924 r. (Monitor Polski Nr. 271, poz. 868). Tekst tego rozporządzenia jest następujący:

„§ 1. Niezwłocznie po wpłynięciu statku do portu w okręgu konsularnym kapitan statku winien ustnie lub na piśmie zawiadomić Konsula o wpłynięciu statku.

§ 2. Zawiadomienie powinno zawierać:

1) rodzaj, nazwę, sygnał poznawczy, pojemność netto i port ojczysty statku;
2) nazwisko i miejsce zamieszkania przedsiębiorcy żeglugowego i właściciela statku,
3) dzień i godzinę wpłynięcia,
4) liczbę oficerów i marynarzy,
5) liczbę pasażerów, którzy mają wylądować,
6) rodzaj ładunku, który statek ma wyładować i załadować,
7) ostatni port, do którego statek zawinął,
8) jak długo statek stać będzie w porcie,
9) następny port, do którego ma statek zawinąć po odpłynięciu,
10) adres osoby, załatwiającej na miejscu wszystkie sprawy, łączące się z odprawą statku.

§ 3. Jeżeli statek pozostaje dłużej niż 48 godzin w porcie z siedzibą konsulatu, kapitan winien niezwłocznie zameldować o tem Konsulowi ustnie lub na piśmie. Jeżeli nie pociągnie to za sobą zwłoki w podróży, kapitan winien równocześnie przedstawić rolę zaciągową (spis załogi), oraz certyfikat okrętowy.

Jeżeli kapitan z góry liczy się z dłuższym pobytem w porcie, niż przez 48 godzin, winien przy pierwszym meldunku, zgodnie z § 1., przedstawić rolę zaciągową (spis załogi), oraz certyfikat okrętowy.

Rola zaciągowa (spis załogi) aż do odpłynięcia statku pozostaje w konsulacie.

§ 4. Postanowienia § 3. nie stosują się do statków, które zawijają do portu tylko z balastem albo korzystają z portu tylko dla schronienia się przed burzą, niebezpieczeństwem wojny lub awarji, lub też dla uzupełnienia zapasów paliwa, materjałów lub prowiantu.

§ 5. Jeżeli meldunek nie odpowiada postanowieniom § 2. lub wbrew przepisom § 3. złożenie roli zaciągowej nie nastąpiło, wtedy kapitan na żądanie Konsula winien meldunek uzupełnić względnie dostarczyć rolę zaciągową (spis załogi).

§ 6. Kapitan, który postępuje wbrew postanowieniom niniejszego rozporządzenia, będzie pociągnięty do odpowiedzialności w myśl obowiązujących przepisów".

Konsul zatrzymuje spis załogi i certyfikat do odejścia statku i przed zwrotem poświadcza fakt zameldowania i wymeldowania statku.

Jak wyżej wspomniano, kapitan obowiązany jest zgłosić w konsulacie wszelkie wypadki awarji, zarazy, jeśli wybuchła na statku, sporów z załogą i t. p.

Taryfy konsularne. — Taryfą konsularną nazywa się zestawienie opłat, które klient uiszcza za każdą czynność konsulatu. Opłaty ustalone są albo w sumie stałej, albo w procentach od wartości przedmiotu. W zasadzie każda czynność w konsulacie podlega opłacie konsularnej, a wyjątki są nieliczne.

Opłaty przyjmuje się w złotych w złocie lub w walucie zagranicznej. W tym ostatnim wypadku musi być ustalony kurs waluty, według którego należałoby dokonywać przerachowań. Kurs taki określa się w ten sposób, że bierze się za podstawę przeciętny (średni) kurs zeszłego tygodnia według notowań głównej giełdy danego kraju. Gdy złoty nie jest notowany na danej giełdzie, to przy przeliczaniu należy posługiwać się dolarem.

Opłaty należy uskuteczniać razem z czynnościami konsularnemi. Przeciw wymierzeniu opłaty, względnie jej wysokości klient ma prawo sprzeciwu w ciągu dni 14. Składa się go w konsulacie, który podanie to przedkłada Ministerstwu Spraw Zagranicznych do ostatecznego rozstrzygnięcia.

Opłaty konsularne przypisane, a nieściągnięte, obciążają klienta bez przedawnienia aż do chwili ściągnięcia, względnie umorzenia.

Ogólna taryfa opłat konsularnych ustalona została rozporządzeniem Ministra Spraw Zagranicznych z dnia 1. kwietnia 1928 r. w porozumieniu z Ministrami Skarbu, Przemysłu i Handlu, Spraw Wewnętrznych, Sprawiedliwości oraz Pracy i Opieki Społecznej (Dz. U. R. P. Nr. 49, poz. 474).

Opłacie podlegają: 1) czynności handlowe, 2) sądowe, 3) notarjalne, 4) administracyjne i akty stanu cywilnego, 5) dotyczące żeglugi handlowej.

Nas interesują opłaty za czynności handlowe i dotyczące żeglugi handlowej.

Do czynności handlowych należy:

a) wystawianie świadectw pochodzenia *(certificat d'origine)*, przewidziane w naszych traktatach handlowych w celu udowodnienia, iż dany towar pochodzi rzeczywiście z kraju, z którym została zawarta konwencja handlowa, a nie z innego. Certyfikat wystawia władza lokalna (n. p. Izba Handlowa), konsulat potwierdza go i za to pobiera opłatę procentową od wartości przesyłki w wysokości 1 proc., w każdym razie nie więcej niż 86 zł. i nie mniej niż 3,50 zł.;

b) wizowanie świadectw o zdrowotności przysyłek handlowych, które podlegają konwencjom sanitarnym, n. p. żywych roślin, skór i t. p. Tu opłata jest stała i wynosi 15 zł.;

c) inkasowanie i przekazywanie należności na rzecz kupców polskich (w wypadkach niepłacenia), którzy się o to zwrócą do konsulatu; stawka wynosi 2 proc. od sumy zainkasowanej;

d) przesyłanie próbek, wzorów i t. p. Opłata jest stała i wynosi 10 zł.; prócz tego konsulat może żądać zwrotu kosztów;

e) ekspertyzy towarów przy obrocie towarowym. Opłata wynosi 80 zł.; należy się też zwrot wydatków rzeczywistych.

Natomiast nie podlegają opłacie czynności handlowe, wynikające z zadań konsulatu, jako informatora handlowego, np. wywiady handlowe.

Opłaty konsularne za czynności, dotyczące marynarki handlowej, są tak wymierzone, aby nie obciążać zbytnio handlu morskiego, i wynoszą:

1) Za przyjęcie zameldowania i wymeldowania statku — 4 gr. od zarejestrowanej tony netto, nie więcej jednak niż 200 zł.

Uwaga: Wolne są od opłat statki rybackie. Konsulat nie pobiera opłat za poświadczenie przyjścia i wyjścia, legalizowanie i przechowanie dokumentów, dotyczących statku, wydanie dokumentów, niezbędnych przy odprawie statku, a wystawianych dla kapitana, oficerów i załogi (chyba że taryfa ustanawia osobne opłaty).

Jeżeli statek w jednej i tej samej podróży zawija do kilku portów, to pełna opłata pobierana jest w pierwszym porcie, a w każdym następnym należy opłacać połowę tej opłaty.

Jeżeli statek odbywa podróże perjodycznie, według stałego rozkładu, to w pierwszym porcie pobiera się 50 proc., a w każdym następnym 25 proc. opłaty.

Jeżeli statek nie dokonywa w porcie transakcyj handlowych ani też nie zabiera ani nie wysadza na ląd pasażerów, w szczególności jeżeli statek zawinął w celu zaopatrzenia się w żywność lub w węgiel, albo też z powodu wypadku, wywołanego siłą wyższą, wówczas nie jest obowiązany do opłaty, o ile opuści port nie później niż w ciągu 48 godzin. Opłata nie będzie wymagana nawet po upływie 48 godzin, o ile dłuższy pobyt w porcie będzie wywołany siłą wyższą.

2) Za zawieszenie w czynnościach kapitana statku i ustanowienie nowego kapitana — 35 zł. (ustanowienie zastępcy w razie śmierci lub choroby kapitana jest wolne od opłat).
3) Za wydanie nowego spisu załogi statku — 15 zł.
4) Za wpisanie do spisu załogi lub wykreślenie z niego — 2 zł.
5) Za wydanie arkusza dodatkowego do spisu załogi, od arkusza — 8 zł.
6) Za wystawienie lub przedłużenie tymczasowego świadectwa rejestracji od statku wartości 100 000 zł. — 220 zł., a za każde następne 10 000 zł. wartości — 15 zł.
7) Za każdorazową zmianę tymczasowego świadectwa rejestracji — 130 zł.
8) Za wizowanie listy towarowej (manifest-konosament), jednorazowo, w porcie nadawczym lub odbiorczym — 10 gr. od każdej tony rzeczywiście przywiezionego ładunku.
9) Za pomoc przy ściganiu dezerterów ze statków handlowych wraz ze stawiennictwem w sądzie, za każdego dezertera — 15 zł.
10) Za sporządzenie protokółu o dezercji — 15 zł.
11) Za orzeczenie w sporze między kapitanem a załogą — 25 zł.
12) Za współudział w akcji ratowniczej, wynikłej z powodu uszkodzenia morskiego (awarja) — 45 zł.
13) Za przyjęcie zameldowania o wypadkach, grożących szkodą — 15 zł.
14) Za sporządzenie protestu morskiego o wynikłych stratach włącznie z przesłuchaniem świadków, stosownie do zużytego czasu, za każde pół dnia — 20 zł. (dla statków rybackich opłata winna być zniżona o połowę).
15) Za sporządzenie protokółu na podstawie oględzin na miejscu, za każde pół dnia — 20 zł.
16) Za ustalenie i podział szkód, wynikłych z powodu awarji wspólnej (dispache) — 0,2 proc. od wysokości ustalonej szkody, nie mniej jednak niż 35 zł.
17) Za zaświadczenie o konieczności obciążenia pożyczką statku i jego zawartości (bodmerja) — 30 zł.
19) Za zaświadczenie o konieczności sprzedaży statku — 45 zł.
19) Za wydanie zaświadczenia o stanie sanitarnym portu, z którego statek wychodzi — 15 zł.

Wolne od opłaty jest przesłanie przez konsulat pensyj i dokumentów osobistych marynarzy, przechowywanie takich dokumentów i depozyty marynarzy.

ROZDZIAŁ III.

Służba celna portowa.

Zadaniem niniejszego rozdziału jest wyłącznie danie najogólniejszego obrazu organizacji i techniki służby celnej portowej w Polsce. Dlatego też nie uwzględnia się ani ustaw ani rozporządzeń, które regulują to rozległe zagadnienie dla całego państwa polskiego.

Jedynie na końcu rozdziału podaje się wykaz najważniejszych przepisów o postępowaniu celnem i o taryfie celnej dla zorjentowania pragnących wejść w szczegóły tej kwestji.

Organizacja i technika służby celnej w odniesieniu do statków handlowych[1]), przybywających i odchodzących z portów polskich, oparta jest na „Tymczasowej instrukcji dla morskiego Urzędu Celnego w Gdyni", wydanej przez Dyrekcję Ceł w Poznaniu dnia 25. marca 1925 r.[2]).

Wejście statków do portu. — Kapitanat portu obowiązany jest zawiadomić Urząd Celny conajmniej na 24 godziny naprzód o nadchodzeniu statku. Wejście do portu i odprawa pod względem celnym może nastąpić wyłącznie w porze dziennej.

Po przybiciu statku, zarzuceniu kotwicy i po opuszczeniu pomostu, zjawia się na pokładzie urzędnik celny, któremu kapitan statku składa pisemne oświadczenie, czy zamierza wyładować wszystkie towary, czy tylko część, jak również czy niektóre towary będą przewiezione do innych portów albo też pozostaną na statku bez wyładowania.

Oświadczenie to powinno zawierać dane, dotyczące statku (rodzaj, nazwa i przynależność), imię i nazwisko kapitana, porty zała-

---

[1]) Okręty wojenne, zarówno polskie, jak i zagraniczne, nie podlegają rewizji celnej. Wobec udających się na ląd oficerów i marynarzy stosuje się ogólnie obowiązujące przepisy celne.

[2]) Jak się dowiadujemy, przygotowywane jest rozporządzenie Ministra Skarbu, regulujące tę sprawę definitywnie.

dowania i wyładowania, spis towarów, niewpisanych do konosamentów (a zatem do manifestu) z wskazaniem adresatów i dokładnych szczegółów o towarach według przepisów, obowiązujących dla konosamentów, wreszcie — wykaz przedłożonych dokumentów. Oświadczenie powinno być podpisane przez kapitana statku.

Oprócz oświadczenia składa kapitan statku w ręce urzędnika celnego, a najpóźniej w ciągu 24 godzin od chwili przybicia statku do portu, jednak bezwzględnie przed rozpoczęciem wyładowania — następujące dokumenty okrętowe:

1) manifest;
2) wykaz luków i skrytek;
3) wykaz prowizji i inwentarza statku.

Manifest powinien zawierać dokładne wyszczególnienie towarów, na które wystawiono konosamenty, oddzielnie według każdego konosamentu. Manifest powinien być podpisany przez kapitana.

Nadto należy wręczyć urzędnikowi celnemu podpisaną przez kapitana listę sztuk dużego bagażu podróżnych. Na liście tej umieszcza urzędnik celny adnotację o wynikach rewizji oraz numery kwitów celnych, jeśli je wystawiono.

Odprawa podróżnych. — Dopiero po załatwieniu wspomnianych formalności następuje wypuszczenie podróżnych i ich bagażu na ląd. Odbywa się to pod ścisłą kontrolą celną. Kapitan statku powinien wydać zarządzenie w celu uniemożliwienia uchylenia się podróżnych od rewizji celnej, względnie w celu ułatwienia czynności przedstawicielom władz celnych.

Rewizja statku. — Po opuszczeniu statku przez podróżnych i wyładowaniu ich bagażu przeprowadzają władze celne przedwstępną rewizję statku dla stwierdzenia, czy zgodne są z prawdą dane, zawarte w deklaracji oraz w przedłożonych dokumentach okrętowych i wykazach. Nadto odbywa się rewizja prowiantu okrętowego, bagażu załogi i inwentarza statku.

Prowiant statku, którego ilość nie przekracza zapotrzebowania załogi na czas pobytu statku w porcie, jest wolny od cła i nie podlega dalszej kontroli. Ilości prowiantu, które przekraczają tę normę, poddaje się ocleniu albo zamyka się w osobnem pomieszczeniu, które zabezpiecza się przez zaplombowanie. Szczegóły te notuje się w liście prowizji. Również prowiant, przeznaczony do wyładowania i sprzedaży, podlega ocleniu.

W razie dłuższego postoju statku wydaje się z wiedzą Urzędu Celnego prowizję dodatkową (wolną od cła), co notuje się w liście prowizji.

Ponadto wolny jest od cła inwentarz statku, dopóki jest na statku, i apteka okrętowa, jednak środków leczniczych nie wolno wprowadzać do wolnego obiegu.

Jeśli statek nie przystępuje do wyładowywania, władze celne obowiązane są oplombować wszystkie luki z towarami i towary, znajdujące się na pokładzie. Gdyby to nie było możliwe, należy wziąć statek pod dozór urzędowy. Plombowanie luków ma być stosowane również podczas wyładowywania, na noc, lub przed każdą dłuższą przerwą.

Dopiero po oplombowaniu prowizji i luków wolno załodze statku udawać się na ląd, jednak za wiedzą urzędnika celnego.

Przedstawiciel towarzystwa żeglugowego, do którego należy statek, ma prawo wejść na statek tylko w towarzystwie urzędnika celnego.

Wyładowanie towarów może nastąpić tylko w miejscu, wyznaczonem przez władzę celną i kolejno. Kolejność ustala się według porządku wręczenia dokumentów okrętowych władzom celnym przez poszczególnych kapitanów. Gdy to nastąpiło jednocześnie, pierwszeństwo ma statek, który najpierw zawinął do portu. Pierwszeństwo przed innemi mają statki uszkodzone.

Wyładowywanie może się odbywać tylko w porze dziennej, t. j. po wschodzie i przed zachodem słońca. Kwestja ta jest uregulowana w rozporządzeniu Ministra Przemysłu i Handlu oraz Skarbu z dnia 11. czerwca 1920 r. (Dz. U. R. P. Nr. 51, poz. 314). Wyjątkowo, w razie konieczności, może nastąpić w porze nocnej za zezwoleniem Dyrekcji Ceł; w razie nagłej konieczności prawo to przysługuje Urzędowi Celnemu. Jednak koszty czynności urzędowych ponosi statek, który też obowiązany jest postarać się o należyte oświetlenie statku.

Towary wyładowane przenosi się do składnicy celnej, gdzie bada się je pod względem wagi, zawartości i t. p. Odprawa celna i przekazywanie towarów do wewnętrznych urzędów celnych odbywa się na zasadzie ogólnych przepisów w tej dziedzinie.

Po wyładowaniu towarów władze celne przeprowadzają ponowną, szczegółową rewizję statku, której wyniki odnotowuje się w wykazie luków. Po tej rewizji załoga statku uzyskuje pełną swobodę komunikowania się z lądem.

Towary, które nadeszły bez podania nazwiska odbiorcy, przechowuje Urząd Celny, jednak najdłużej 3 miesiące, poczem wystawia je na sprzedaż przez licytację publiczną, zgodnie z przepisami rozporządzeń o postępowaniu celnem. Przepisy te obowiązują również w sprawach wezwania stron do odbioru przesyłki, sprzedaży towarów łatwo psujących się i t. p.

Bezwzględnie niedopuszczalne jest równoczesne wyładowywanie i załadowywanie towarów na statek.

Odprawa wywozowa towarów, przeznaczonych do wywozu i towarów tranzytowych, jak również podróżnych i ich bagażu, odbywa się na zasadzie ogólnych przepisów dla ruchu kolejowego. Mogą tu wchodzić w rachubę towary, które pochodzą z wolnego obrotu celnego i nie podlegają cłu wywozowemu, albo też takie, które podlegają ocleniu, albo wreszcie takie, których wywóz zagranicę powinien być stwierdzony ze względu na to, że od tego stwierdzenia zależy zwrot cła, zabezpieczenia celnego lub podatku spożywczego, albo też zwolnienie od cła po powrotnym przywozie (dotyczy to towarów, które wywozi się zagranicę z zamiarem ich powrotnego przywozu do kraju).

Załadowanie towarów odbywa się, jak wyładowanie, pod analogiczną kontrolą władz celnych i w porze dziennej.

Ostateczna rewizja statku odbywa się przed jego odejściem. Władze celne stwierdzają całość nałożonych zamknięć na luki i zdejmują je, poczem zawiadamiają Kapitanat Portu pisemnie, że statek może wyjść z portu. Warunkiem udzielenia takiego zezwolenia jest między innemi uregulowanie należności celnych. Odchodzącemu statkowi towarzyszy łódź celna do granicy morza nadbrzeżnego.

W razie naruszenia przepisów celnych, niestosowania się do instrukcji i t. p., władze celne mają prawo i obowiązek spisać protokół z agentem Towarzystwa żeglugowego lub kapitanem statku i postąpić w myśl obowiązujących przepisów karnych. Aż do wydania jednolitych przepisów karnych stosuje się przepisy niemieckiego *Reichszollgesetz* z lipca 1869 r. (§§ 134 - 165). Również dla innych zagadnień celnych mają moc obowiązującą przepisy przytoczonego prawa niemieckiego, jakoteż normy, zawarte w pruskim Dzienniku Urzędowym z roku 1889 *(Zentralblatt der Abgabengesetzgebung und Verwaltung in den königlich preussischen Staaten* Nr. 13. z 1889 r., dodatek 2).

Ustawodawstwo celne polskie zawiera się w szeregu ustaw i rozporządzeń, z których najważniejsze podaje się niżej w porządku chronologicznym:

1) Rozporządzenie Ministra Skarbu oraz Przemysłu i Handlu z dnia 11. czerwca 1920 r. o taryfie celnej (Dz. U. R. P. Nr. 51, poz. 314), ze zmianami niektórych artykułów w rozporządzeniu Ministra Skarbu oraz Przemysłu i Handlu z dnia 27. lipca 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 68, poz. 663), uzupełnieniami w rozporządzeniu Ministra Skarbu z dnia 11. września 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 82, poz. 788) w sprawie tabeli towarów, dopuszczonych do odprawy celnej w urzędach celnych

II kl. i w sprawie wykazu z oznaczeniem dopuszczalnego braku niektórych bliższych określeń w fakturze przy pisemnem zgłoszeniu przesyłek towarowych, ze zmianą normy stawki celnej (Dz. U. R. P. Nr 75 z 1925 r., poz. 531), ze zmianą art. 11. (Dz. U. R. P. Nr. 76 z 1926 r., poz. 435) i art. 15. (Dz. U. R. P. Nr. 124 z 1926 r., poz. 716, Dz. U. R. P. Nr. 31 z 1927 r., poz. 279, oraz Dz. U. R. P. Nr. 74 z 1929 r., poz. 562).

2) Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 13. grudnia 1920 r. o postępowaniu celnem (Dz. U. R. P. Nr. 11, poz. 64), regulujące m. in. kwestję ograniczenia przywozu i wywozu, treści deklaracyj celnych, rewizji towarów, potwierdzenia odprawy, zażaleń, przewozu i przekazywania towarów, ruchu podróżnych, odprawy warunkowej, składów celnych i t. p. Do tego rozporządzenia najważniejsze uzupełnienia zawarte są w następujących rozporządzeniach Ministra Skarbu: *a)* z dnia 26. kwietnia 1926 r. (Dz. U. R. P. Nr. 44, poz. 274) — zmiana § 12.; *b)* z dnia 7. września 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr. 78, poz. 716) — uzupełnienie § 13. i z dnia 24. lipca 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 68, poz. 662) — zmiana § 13. (o zgłoszeniach towarów do oclenia); *c)* z dnia 1. października 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 100, poz. 789) — sprzedaż z licytacji w ciągu 6 dni towaru, jeśli strona po dokonaniu odprawy w ciągu 6 dni nie zapłaci albo zapłaciwszy nie odbierze towaru; niezwłoczna sprzedaż żywych zwierząt, świeżych roślin i towarów łatwo się psujących; *d)* z dnia 20. listopada 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 124, poz. 1005), z dnia 18. grudnia 1925 r. (Dz. U. R. P. Nr. 131, poz 943) i z dnia 26. stycznia 1926 r. (Dz. U. R. P. Nr. 10, poz. 68) — wzory formularzy, związanych z postępowaniem celnem (deklaracji celnej, wyniku rewizji, kwitu celnego, oznajmienia statystycznego); *e)* z dnia 7. grudnia 1925 r. (Dz. U. R. P. Nr. 130, poz. 937) — częściowa zmiana rozporządzenia z dnia 13. grudnia 1920 r., *f)* z dnia 16. kwietnia 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 52, poz. 502).

3) Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 26. czerwca 1924 r. w sprawie taryfy celnej (Dz. U. R. P. Nr. 54, poz. 540) — zawierające ogólną taryfę celną, z najistotniejszemi zmianami w rozporządzeniu Ministrów: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Dóbr Państwowych z dnia 30. października 1925 r. (Dz. U. R. P. Nr. 113, poz. 800)*) oraz w rozporządzeniach z dnia 29. i 30. lipca 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 74, poz. 647 i 648), dotyczących statków, i w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 13. lutego 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 15, poz. 112).

4) Ustawa z dnia 31. lipca 1924 r. w przedmiocie uregulowania stosunków celnych (Dz. U. R. P. Nr. 80, poz. 777), ze zmianami w rozporządzeniu Ministra Skarbu z dnia 12. lutego 1926 r. (Dz. U. R. P. Nr. 51, poz. 304).

---

*) Poprawki w obwieszczeniu z dnia 18. listopada 1925 r. (Dz. U. R. P. Nr. 118, poz. 857), zmiany w rozporządzeniach z dnia 27. grudnia 1926 r. (Dz. U. R. P. Nr. 1 z 1927 r., poz. 6) i z dnia 11. lipca 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 64, poz. 570).

ROZDZIAŁ IV.

Stosunki polsko-gdańskie*).

Podstawą prawną stosunków polsko-gdańskich jest przedewszystkiem traktat wersalski z 28. czerwca 1919 r. (art. 100 — 108); na zasadzie art. 104 tego traktatu zawarła Polska z Wolnem Miastem Gdańskiem w Paryżu dnia 9. listopada 1920 r. konwencję (Dz. U. R. P. Nr. 13 z 1921 r., poz. 116), a w jej następstwie dnia 24. października 1921 r. w Warszawie — umowę (Dz. U. R. P. Nr. 16, poz. 139).

W szczególności traktat wersalski stanowi ramowo (w art. 104), że

1) W. M. Gdańsk włączone zostanie do polskiego obszaru celnego, a w porcie ustanowiona zostanie strefa wolna;
2) Polska będzie bez żadnych zastrzeżeń swobodnie używała i korzystała z dróg wodnych, basenów, nabrzeży i innych budowli na terytorjum Wolnego Miasta, koniecznych dla wwozu i wywozu z Polski;
3) Polsce przyznaje się nadzór i zarząd Wisły i całej sieci kolejowej w granicach Wolnego Miasta, oraz nadzór i zarząd komunikacyj: pocztowej, telegraficznej i telefonicznej między Polską i portem gdańskim;
4) Polska będzie miała prawo rozwijania i ulepszania dróg wodnych, doków, basenów, nabrzeży, kolei żelaznych i innych budowli i środków, związanych z komunikacją wodną lub lądową, oraz prawo wydzierżawiania lub nabywania w tym celu na odpowiednich warunkach koniecznych terenów i wszelkiej własności;
5) W Wolnem Mieście nie będą czynione żadne różnice na niekorzyść Polaków;
6) Rząd polski będzie prowadził sprawy zagraniczne Wolnego Miasta i ochronę obywateli gdańskich zagranicą.

---

*) Rozdział ten ma na celu wyłącznie zobrazowanie praw morskich Polski w Gdańsku i wzajemnych praw i obowiązków w zakresie żeglugi morskiej.

W konwencji polsko-gdańskiej z dnia 9. listopada 1920 r. sprawy żeglugi regulują artykuły 8—10, stanowiąc, że:

1) prawo wywieszania bandery gdańskiej będzie przysługiwało jedynie statkom, które są własnością wyłącznie obywateli gdańskich; zaliczone tu są również spółki i stowarzyszenia, zarejestrowane w Wolnem Mieście, w których interesy obywateli Wolnego Miasta przeważają;
2) każda rejestracja statków pod banderą gdańską będzie notyfikowana Rządowi polskiemu, z wyszczególnieniem praw własności i innych praw rzeczowych, ciążących na tych statkach;
3) Polska ma prawo zorganizować przy swem przedstawicielstwie w Gdańsku (t. j. w Komisarjacie Generalnym Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku) polską służbę administracyjną, potrzebną do rejestrowania i sprawdzania sprawności morskiej statków polskich oraz do werbowania załogi polskiej (na zasadzie tego przepisu zorganizowany został Urząd Marynarki Handlowej w Gdańsku — por. str. 31);
4) w braku zgody w wymienionych sprawach obu stronom przysługuje odwołanie do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów;
5) obydwie strony mają w miarę możności i z uwzględnieniem swych odrębnych interesów gospodarczych uzgodnić ustawodawstwo, dotyczące prawa o banderze;
6) statki pod banderą polską mają być w porcie gdańskim tak samo traktowane, jak statki pod banderą gdańską.

Nadto konwencja stanowi, że Polska prowadzić ma sprawy zagraniczne Wolnego Miasta i zapewnić obywatelom gdańskim zagranicą taką samą opiekę, co i obywatelom polskim. W związku z tem ustala, że w razie potrzeby w skład konsulatów polskich wejdzie jeden lub więcej obywateli gdańskich, zależnych od Rządu polskiego i zajmujących się pod kierunkiem i władzą konsula polskiego sprawami, dotyczącemi interesów obywateleli gdańskich (por. rozdział o służbie dyplomatycznej i konsularnej).

Rozdział II konwencji (art. 13—18) omawia sprawy celne, zgodnie z traktatem wersalskim.

Rozdział III (art. 19—28) ustanawia Radę Portu i Dróg Wodnych Gdańska, złożoną z komisarzy polskich i gdańskich (najwyżej po 5), wybranych przez Rząd polski i przez Wolne Miasto; na jej czele ma stać prezes Rady, wybierany za wspólnem porozumieniem obu stron.

Do zakresu działania Rady należy kontrola, zarząd i eksploatacja portu gdańskiego, dróg wodnych, kolei, obsługujących port i t. p. Rada pobiera wszystkie opłaty, taksy i dochody, pochodzące z administracji portu, dróg wodnych i kolei, ponosząc wszystkie koszty utrzymania, zarządu, eksploatacji, ulepszeń i rozwoju. Zyski i straty mają być dzielone między Polskę i Gdańsk według ustalonego stosunku. Do Rady należy też zabezpieczenie (w porozumieniu z Rządem polskim) wolnego ruchu emigrantów i imigrantów z Polski i do Polski; bez pozwolenia Rządu polskiego nikomu nie wolno zajmować się przedsiębiorstwem emigracyjnem lub imigracyjnem z Polski i do Polski.

Rada Portu uzyskała prawo własności na wszystkie dobra, stanowiące część portu i związane z zarządem i eksploatacją portu, dróg wodnych i kolei, a będących dawniej własnością państwową.

Do obowiązku Rady należy m. in. zabezpieczenie Polsce całkowicie swobodnej używalności portu i dróg komunikacyjnych, a w szczególności przywozu i wywozu towarów wszelkiego rodzaju, o ile nie są zabronione przez ustawy polskie.

Celem wykonania i uzupełnienia konwencji zawarto w Warszawie dnia 24. października 1921 r. umowę polsko-gdańską, która dzieli się na dziewięć części; z tych część IV omawia sprawy żeglugi, V — celne, VI — przywozu i wywozu, a dział 6 części IX — sprawy rybołówstwa.

Żegludze morskiej poświęcone są artykuły 169 — 173, które regulują kwestję rejestracji statków, noszących banderę gdańską (art. 169 — 170); zezwalają morskim statkom gdańskim na żeglugę przybrzeżną pod takiemi samemi warunkami, jak polskim; dają Polsce prawo w razie grożącej wojny, stanu wojennego i t. p. podporządkowania statków gdańskich przepisom dla statków polskich o żegludze na wodach polskich[1]) (nie wolno jednak władzom polskim zajmować statków gdańskich lub zmuszać do jakichkolwiek świadczeń)[2]) — art. 171; pozwalają obywatelom gdańskim wstępować w służbę na polskich statkach handlowych pod temi samemi warunkami, co obywa-

---

[1]) Polska musi jednak udzielić pozwolenia statkom gdańskim na powrót do Gdańska.

[2]) Pod statkami należy tu rozumieć statki, które według prawa o banderze należy uważać za statki gdańskie, a także przybrzeżne, służące do przewozu osób lub towarów.

telom polskim (art. 172); wreszcie regulują sprawę polskiej administracji morskiej w Gdańsku (art. 173).

Sprawy rybołówstwa nie zostały unormowane ostatecznie, pozostawiono je komisji rzeczoznawców dla spraw rybołówstwa dla opracowania zasad ustawy rybackiej, tymczasem zaś zezwolono rybakom gdańskim i polskim na połów na wodach terytorjalnych polskich i gdańskich.

Dodać należy, że prawo bandery dla gdańskich statków handlowych reguluje rozporządzenie Wysokiego Komisarza Ligi Narodów w Gdańsku z dnia 18. marca 1920 r. (por. Zbiór dokumentów urzędowych dotyczących stosunku Wolnego Miasta Gdańska do Rzeczypospolitej Polskiej, część I., 1918 — 1920, Gdańsk 1920, str. 18 — 19)

ROZDZIAŁ V.

Prawo morskie międzynarodowe.

1. Pojęcia wstępne.

I. Przedmiot i źródła.

Już we wstępie ogólnie wspomniano, że na prawo morskie międzynarodowe składają się przepisy, normujące stosunki wzajemne państw z punktu widzenia ich interesów na morzu; dotyczy to stosunków zarówno w okresie pokoju, jak i podczas wojny.

Przypomnieć też należy, że państwem w prawie międzynarodowem nazywamy terytorjum, zamieszkałe stale przez zespół ludzi, którzy pozostają pod władzą najwyższą. Do terytorjum należy powierzchnia ziemi oraz przestrzeń nad nią i pod nią; należą więc także morza, względnie ich części (por. niżej) i rzeki. Zespół ludzi musi być na tyle liczny, aby mógł pozostawać w odrębności. Wreszcie musi ludność państwa być pod władzą najwyższą. Nie jest więc państwem w znaczeniu prawa międzynarodowego kraj, który posiada władzę krajową, ale należąc do państwa, podporządkowany jest jego władzy, np. Saksonja w Rzeszy Niemieckiej.

Prawo morskie międzynarodowe nie jest skodyfikowane, a przynajmniej nie jest skodyfikowane w ten sposób, aby złożone było z norm zupełnych, t. j. składających się z dyspozycji i sankcji.

Dwa są źródła międzynarodowego prawa morskiego: zwyczaj i umowa, przyczem zwyczaj odgrywa dość znaczną rolę wobec tego, że umowy wciąż jeszcze nie regulują całokształtu stosunków międzynarodowych.

Umowy międzynarodowe nazywamy albo traktatami albo konwencjami, zależnie od ich treści i formy. Utarło się, że traktat jest to umowa między dwoma (lub więcej) państwami, która ma na celu uregulowanie pewnych ściśle określonych stosunków tylko między państwami, zawierającemi traktat (np. traktat pokoju, przymierza,

albo traktat handlowy, nawigacyjny i t. p.). Natomiast konwencja jest to umowa między większą ilością państw, która ma na celu uregulowanie pewnego stosunku międzynarodowego wogóle; przytem liczy się na to, że do takiej umowy przyłączą się wszystkie państwa lub ich większość (np. konwencja o zwalczaniu handlu niewolnikami). Przyznać jednak należy, że jest to rozgraniczenie dość teoretyczne; w praktyce pojęcia te są często mieszane, a umowy międzynarodowe coraz częściej oznaczane są terminem: umowa. Posiada też umowa inne nazwy, np. układ, deklaracja, akt, protokół.

Umowy są owocem obrad przedstawicieli państw, zebranych na t. zw. konferencjach lub (w sprawach ważniejszych) kongresach.

W związku z umowami międzynarodowemi tworzy się też czasem stałe instytucje, które mają na celu realizowanie postanowień umownych.

Poważną wadą prawa międzynarodowego jest niedostateczność, a często i niemożliwość egzekutywy. Wprawdzie państwa są związane umowami i zwyczajami, niema jednak takiej władzy wspólnej, którąby zmusiła je do ścisłego przestrzegania postanowień umownych. Dopiero Liga Narodów ma być taką władzą najwyższą, ale i ona, przynajmniej narazie, nie rozporządza siłą, którąby zapewniała egzekutywę. Sankcje w prawie międzynarodowem ograniczają się do gróźb i konsekwencyj złamania umowy (np. wypowiedzenie wojny, nałożenie kontrybucyj po wojnie zwycięskiej, konfiskata)[1]).

II. Określenia.

Ze względu na to, że zadaniem rozdziału jest omówienie przepisów, obowiązujących statki z chwilą opuszczenia morza nadbrzeżnego, a więc podczas znajdowania się na pełnem morzu albo na morzu nadbrzeżnem obcego państwa, należy wyjaśnić te określenia.

Morze nadbrzeżne, zwane także (niezupełnie trafnie) morzem terytorjalnem[2]), jest to część morza, która przylega do wybrzeży jakiegoś państwa. Szerokość morza nadbrzeżnego bywa różna;

---

[1]) Tak np. konfiskata floty niemieckiej po wojnie 1914—1918 była karą za prowadzenie wojny podwodnej w sposób, sprzeczny z umowami międzynarodowemi.

[2]) Nazwa ta przyjęła się także w ustawodawstwie polskiem, choć — jak stwierdza Prof. Cybichowski (por. literatura) — „nazwa: wody terytorjalne czyli krajowe powinna oznaczać to, co nazywamy wodami państwa" (str. 158), a co Niemcy nazywają *Eigengewässer*, t. j. obszar wodny państwa (rzeki, jeziora i t. p.) z wyjątkiem morza nadbrzeżnego.

naogół przyjęto, że morze to sięga tak daleko od brzegu, by mogło być bronione z brzegu, czyli na odległość strzału armatniego. Większość państw przyjmuje 3 mile morskie (t. j. 5556 metrów, gdyż 1 mila morska = 1852 m.), licząc od linji odpływu, ale np. w państwach skandynawskich przyjęto 4 mile, we Francji — 3-6 mil, zależnie od tego, czy ma to być strefa dla policji portowej, czy np. dla dostępu obcych okrętów wojennych, w państwach trzech południowych półwyspów Europy — 6 mil morskich. Różne państwa rozmaicie określają też strefę dla kontroli celnej (nawet do 12 mil morskich). Polska, jak wiadomo, przyjmuje zwyczajową normę 3 mil morskich na t. zw. wielkiem morzu i 10 mil w zatoce gdańskiej.

Do morza nadbrzeżnego należą również zatoki i odnogi morskie, a zatem porty i redy; jedynie przy zatokach bardzo wielkich stosowane są odmienne obliczenia.

Morze nadbrzeżne jest jakby dalszym ciągiem terytorjum państwa, do którego należy. Państwo to powinnoby więc mieć pełną suwerenność na morzu nadbrzeżnem. Tak jednak nie jest.

Przedewszystkiem według zwyczaju międzynarodowego statkom handlowym przysługuje prawo swobodnego, ale „nieszkodliwego", przechodzenia przez morze nadbrzeżne i zawijania do portów każdego państwa; jedynie okręty wojenne muszą uzyskać uprzednio pozwolenie.

Ponadto w traktatach międzynarodowych przeważnie ustalona jest zasada, że nie podlega sądownictwu państwa nadbrzeżnego przestępstwo, popełnione na obcym statku handlowym przez członka załogi przeciw innemu członkowi załogi; wyjątek stanowi wypadek, gdy wskutek przestępstwa zakłócono spokój i porządek na wybrzeżu albo w porcie, albo też gdy zażądano pomocy od władz miejscowych.

Inaczej jest np. w Anglji, gdzie sądownictwu miejscowemu podlegają wszelkie przestępstwa, popełnione na angielskiem morzu nadbrzeżnem (t. j. na obszarze do 3 mil morskich od lądu), z tem zastrzeżeniem, że wdrożenie postępowania karnego przeciw cudzoziemcowi może nastąpić za zgodą rządu angielskiego.

Poza temi ograniczeniami państwo posiada na morzu nadbrzeżnem pełną władzę zwierzchnią, może więc np. zabronić obcym statkom handlowym żeglugi przybrzeżnej, t. j. transportu towarów krajowych między portami krajowemi, zastrzec prawo wykonywania rybołówstwa wyłącznie dla swych obywateli; pomija się to, co jest samo przez

się zrozumiałe, że państwo ma pełne prawo normować kwestje, związane z pobytem i ruchem obcych statków handlowych (kontrolę sanitarną, celną, przepisy żeglugowe i t. p.).

Morze pełne jest to morze, rozpoczynające się na granicy morza nadbrzeżnego. Wszystkie państwa bez różnicy i bez ograniczeń mają prawo korzystać z pełnego morza, jako drogi międzynarodowej, t. j. niepodlegającej żadnemu państwu. Statki handlowe na pełnem morzu są nietykalne i przestrzegać muszą tylko ogólnych przepisów międzynarodowych w kwestji bezpieczeństwa i t. p. Zasada ta, nazywana zasadą wolności mórz, stała się od dłuższego czasu powszechnie obowiązującą, a wyjątki od niej (o których niżej) są ustalone w umowach międzynarodowych.

Prócz swobody uprawiania żeglugi zasada wolności mórz daje wszystkim państwom prawo zakładania kabli podmorskich, swobodnego wykonywania rybołówstwa, pod warunkiem podporządkowania się przepisom międzynarodowym o ochronie terenów łowieckich i t. p. Tak np. rybołówstwo na morzu Północnem podporządkowano władzy policyjnej, którą sprawują okręty wojenne albo statki państwowe państw nadbrzeżnych (umowa z dnia 6. maja 1882 r.).

Morze wewnętrzne jest to morze, otoczone ze wszystkich stron lądem, czyli nieposiadające połączenia z pełnem morzem. Stanowi ono własność tego państwa, na którego terytorjum się znajduje, albo wspólną własność dwóch lub więcej państw, które nad niem leżą.

Morze śródkrajowe jest to jakby morze wewnętrzne, które jest połączone np. cieśniną z morzem pełnem. Jeżeli cieśnina i wybrzeża tego morza należą do jednego państwa, należy też do niego morze. Natomiast co do morza śródkrajowego obowiązuje zasada wolności żeglugi, jeśli jest otoczone przez kilka państw i o ile nie zostaną wprowadzone ograniczenia przez umowy międzynarodowe. Np. morze Czarne zneutralizowano po wojnie krymskiej w pokoju paryskim w 1856 r., a po upadku Napoleona III, w roku 1871, przepis ten zniesiono.

Cieśniny morskie. Zasadą jest, że cieśniny morskie, łączące morza otwarte, są wolne dla żeglugi, chociażby obydwa brzegi należały do jednego państwa. Nie może więc państwo nadbrzeżne zamknąć cieśnin lub utrudnić żeglugi przez nałożenie opłat. Ale również tutaj mogą być wprowadzone przez państwa wyjątki od tej zasady. Tak np. wielokrotnie zmieniano postanowienia w sprawie cieśnin Bosforu i Dardaneli. Uregulowano ją ostatecznie w traktacie pokoju z Turcją w Lozannie w 1923 r. i w umowie z dnia 6. sierpnia 1924 r.

w ten sposób, że statki handlowe, szpitalne, rybackie i t. p. mają swobodę korzystania z cieśnin tych w czasie pokoju i wojny, o ile Turcja nie należy do wojujących, w przeciwnym razie swoboda żeglugi przysługuje tylko statkom neutralnym; okręty wojenne, pomocnicze i t. p. mają prawo swobodnej żeglugi (z zastrzeżeniami co do ilości i tonażu), w czasie pokoju, a także w czasie wojny, o ile Turcja jest neutralna, w przeciwnym zaś razie prawo to przysługuje tylko okrętom neutralnym.

Kanały morskie, jako drogi sztuczne, znakomicie skracające podróż, mają wielkie znaczenie dla handlu morskiego, to też państwa dążą do uregulowania w umowach międzynarodowych kwestji swobodnego korzystania z nich. Tak więc w umowie konstantynopolitańskiej z 29. października 1888 r. ustalono, że kanał Sueski będzie otwarty zarówno w czasie pokoju, jak i wojny, dla statków handlowych i okrętów wojennych wszystkich państw; nie wolno jednak przeprowadzać na jego wodach działań wojennych ani wznosić na brzegach urządzeń wojennych. W sprawie kanału Kilońskiego ustala traktat wersalski w art. 380, że jest on otwarty dla wszystkich statków handlowych i okrętów wojennych bez różnicy bandery, pod warunkiem, że państwa, do których statki należą, pozostają na stopie pokojowej z Niemcami.

Za przejście przez kanały pobierana bywa opłata.

Rzeki międzynarodowe są to większe rzeki spławne (żeglowne), które przepływają przez terytorja conajmniej dwóch państw, lub je rozgraniczają, i z tego powodu żegluga po nich jest wolna od morza do miejsca spławności. Państwom przysługuje jedynie prawo wydawania przepisów policyjno-żeglugowych, do których statki muszą się stosować, oraz nakładania opłat. Takiemi rzekami międzynarodowemi były w Europie już przed ostatnią wojną Dunaj i Ren, a od zawarcia traktatu wersalskiego według art. 331 nadto Łaba do ujścia Wełtawy, Wełtawa do Pragi, Odra do ujścia Opawy, Niemen do Grodna. Nadto poddano przepisom traktatu wersalskiego, zawartym w art. 332—337, również system rzeczny Wisły łącznie z Bugiem i Narwią. Za rzeki międzynarodowe traktat wersalski uważa te rzeki i ich dopływy żeglowne, które dają więcej niż jednemu państwu naturalny dostęp do morza.

Sprawą urządzenia dróg żeglownych o znaczeniu międzynarodowem i wolności tranzytu zajął się międzynarodowy kongres barceloński, który uchwalił t. zw. statut barceloński z dnia 20. kwietnia 1921 r. Uchwały kongresu barcelońskiego zostały zatwier-

dzone przez Sejm polski (Dz. U. R. P. z 1922. r. Nr. 71, poz. 640 i 641 oraz z 1925 r. Nr. 34, poz. 236).

2. Stosunki międzynarodowe w zakresie żeglugi morskiej podczas pokoju.

I. Przynależność państwowa statków morskich.

Ustawodawstwa poszczególnych państw regulują kwestję przynależności statków. Jak wiadomo już z odnośnych przepisów polskich (por. str. 9 n.), każde państwo ustala warunki, od których zależy uznanie przynależności statku. Warunki te dotyczą przedewszystkiem własności statku oraz składu załogi i są nader rozmaite w różnych państwach.

Ponadto ustawodawstwa krajowe ustalają dokumenty, któremi statek musi się legitymować.

Widomą oznaką przynależności statku jest bandera. To też każdy większy statek posiadać musi banderę. Jeśli zaś państwo nie ma własnej bandery, statek musi przyjąć banderę obcego państwa. Jednak deklaracja barcelońska z kwietnia 1921 r. (por. Dz. U. R. P. z 1925 r., Nr. 47, poz. 328) dopuszcza uznanie bandery państwa, które nie ma wybrzeża morskiego; uznanie zależy od zarejestrowania statku w oznaczonej miejscowości tego państwa.

Uregulowanie przynależności państwowej jest ważne również z tego powodu, że statek uważany jest niejako za cząstkę terytorjum państwa, do którego przynależy i z tego powodu w ogromnej większości wypadków podlega prawu krajowemu, czyli tak zwanemu prawu bandery. Bandera ma dla statku znaczenie podczas pokoju i w czasie wojny, na pełnem morzu i na obcych wodach nadbrzeżnych.

Dowodem przynależności państwowej są dla statków handlowych dokumenty takie, jak certyfikat i tymczasowe świadectwo rejestracji, zaś dla okrętów wojennych — rozkaz objęcia dowództwa okrętu, wydany przez czynniki rządowe. Okręty wojenne są zresztą w łatwiejszem położeniu, gdyż istnieją osobne spisy wszystkich okrętów wojennych, np. *Navy List, Liste de la Flotte* i t. p.

II. Prawa i obowiązki statków na wodach obcych.

Statki handlowe. — Wedle zwyczaju międzynarodowego statki handlowe korzystają swobodnie z dostępu do portów i na wody

nadbrzeżne każdego państwa, a nadto przeważnie podlegają prawu bandery, jak to zaznaczono przy omawianiu pojęcia morza nadbrzeżnego (str. 58 n.).

Statki handlowe podlegają prawu państwa nadbrzeżnego w kwestjach bezpieczeństwa, porządku publicznego, juryzdykcji karnej, żeglugi, kontroli sanitarnej i celnej, oraz uiszczania ustanowionych opłat i innych należytości.

W związku z temi sprawami władze państwa nadbrzeżnego mają prawo przedsiębrać wszelkie czynności (np. wstęp na statek, rewizję i t. p.) dla zmuszenia do poddania się przepisom, a ich przekraczanie lub niestosowanie się do nich może być karane grzywną lub karą wolnościową. Władzom miejscowym przysługuje też prawo wkroczenia na statek, gdy wypadki na statku zagrażają porządkowi publicznemu, gdy na statek schroni się przestępca lub dezerter, gdy członek załogi popełni przestępstwo na statku w stosunku do osoby, nienależącej do załogi lub na brzegu, a wogóle zawsze na prośbę konsula, pośredniczącego w imieniu kapitana statku.

Nadto kapitana statku handlowego można pozywać przed sądy miejscowe o zobowiązania, zaciągnięte zagranicą, a członków załogi za zobowiązania wobec osób, nienależących do załogi. Na żądanie wierzycieli statki mogą być zajęte lub zasekwestrowane, a nawet sprzedane.

Prawu bandery czyli prawu ojczystemu podlegają statki handlowe we wszystkich innych sprawach, np. przy przestępstwach, dokonanych na statku przez członka załogi wobec innego członka załogi tego lub innego statku o tej samej przynależności; w zatargach między załogą i kapitanem, buntach, w regulowaniu pracy, dyscypliny, w zmianach w składzie załogi, umowach służbowych i t. p. (por. też rozdział o służbie dyplomatycznej i konsularnej).

W razie awarji na wybrzeżu lub wodach nadbrzeżnych państwa obcego obowiązuje prawo tego państwa w kwestji uprawnień osób ratujących; w razie sporu rozstrzygają sądy miejscowe. Ale w kwestji oddania statku uszkodzonego wierzycielom (abandonu) decydują przepisy prawa ojczystego (por. też rozdziały o ratowaniu statków i zderzeniu statków).

Okręty wojenne. — Inne zupełnie jest położenie prawne okrętów wojennych. Przedewszystkiem korzystają one w całej pełni z przywileju eksterytorjalności, co wynika z fikcji, że są „oddzieloną i pływającą cząstką terytorjum swego państwa". Z eksterytorjalności korzysta załoga okrętu wojennego także na brzegu, o ile znajduje

się tam służbowo. Jednak za przestępstwa, popełnione na lądzie, odpowiadają członkowie załogi przed sądami miejscowemi.

Podlegają więc okręty wojenne wyłącznie prawu ojczystemu, z wyjątkiem miejscowych przepisów żeglugowych, portowych, sanitarnych i celnych.

Kapitan okrętu wojennego ma prawo udzielenia schronienia (azylu) osobie ściganej, o ile nie zabrania mu tego prawo ojczyste.

Władze obce nie mają prawa wstępu na okręt wojenny, nie mogą przeto aresztować tam osób ściganych. Kapitana okrętu wojennego nie wolno pozywać przed sąd miejscowy o zobowiązania, zaciągnięte w związku z postojem okrętu w porcie obcym, np. o opłaty portowe; roszczenia takie przekazuje się drogą dyplomatyczną.

Weście do obcych portów uzależnione jest od pozwolenia władz państwa obcego.

Okręty państwowe niewojenne. — Należą tu statki, które stanowią własność państwa i uprawiają żeglugę morską w celach służby publicznej, np. dla rozmieszczenia znaków nawigacyjnych, albo nawet w celach handlowych na rzecz swego państwa. Korzystają one zwyczajowo z praw okrętów wojennych, o ile pełnią służbę publiczną. Norm prawnych co do takich statków brak.

III. Prawa i obowiązki statków na pełnem morzu.

Z zasady międzynarodowości morza pełnego wynika, że wszystkie statki handlowe (okręty wojenne tem bardziej) jako eksterytorjalne podlegają wyłącznie prawu ojczystemu. Okręty wojenne na pełnem morzu są wogóle nietykalne, a statki handlowe mogą być kontrolowane tylko przez okręty wojenne własnego państwa. Zasada ta może być złamana przez obce okręty wojenne w stosunku do statków, podejrzanych o uprawianie piractwa (czyli rozboju morskiego) i handlu niewolnikami[1]), lub łamiących ogólnie obowiązujące przepisy, np. w sprawie ochrony kabli podmorskich. Albowiem na okrętach wojennych wszystkich państw ciąży obowiązek ścigania piratów i zapobiegania handlowi niewolnikami.

Za piractwo uważa się akt gwałtu, podjęty na pełnem morzu w celu grabieży przez jeden statek przeciw drugiemu bez upoważnie-

[1]) Kwestję zwalczania handlu niewolnikami regulowano kilkakrotnie w ciągu XIX stulecia, począwszy od kongresu wiedeńskiego, a skończywszy na konwencji brukselskiej z lipca 1890 r. W nowszych czasach dąży się też do takiego samego zwalczania handlu kobietami.

nia ze strony władzy państwowej. Ten ostatni czynnik jest bardzo ważny, gdyż ściganie statków handlowych przez statki niewojenne z upoważnienia państwa, które prowadzi wojnę, jest kwalifikowane jako korsarstwo (z francuskiego *la course*); statek korsarski uważa się więc za posiłkowy marynarki wojennej podczas wojny (por. też str. 68).

Okręt wojenny, napotkawszy statek, podejrzany o uprawianie piractwa, powinien zatrzymać go celem wylegitymowania, t. j. sprawdzenia dokumentów okrętowych. Odbywa się to w sposób utarty: okręt wojenny podnosi banderę i ewentualnie oddaje ślepy strzał armatni, a następnie w razie potrzeby oddaje wystrzał ostrzegawczy; gdyby bandera, wywieszona w odpowiedzi przez statek podejrzany, budziła wątpliwości, wysyła komendant okrętu wojennego oficera z kilku marynarzami dla sprawdzenia dokumentów statku i ewentualnie zarządza zajęcie statku, poczem odprowadza go do portu swego kraju, w którym piraci zostają oddani specjalnym sądom.

W razie ujęcia statku na gorącym uczynku piractwa sprawdzanie bandery nie jest obowiązkowe. W razie oporu statek piracki może być zniszczony.

Uprawianie procederu pirackiego karane jest śmiercią lub ciężkiem więzieniem, wedle ustaw państwa, do którego należy okręt wojenny. Statek może być skonfiskowany. Pochodzące z rabunku towary zwraca się właścicielom.

Wyłom w zasadzie wolności morza pełnego stanowi przepis, że państwo może ścigać na pełne morze i tam ująć statek, który popełnił przestępstwo na morzu nadbrzeżnem i uchyla się przed odpowiedzialnością.

W razie ratowania statku czy ładunku na pełnem morzu uprawnienia ratującego reguluje jego prawo ojczyste, a nie prawo ratowanego ani prawo portu ratunkowego (por. też rozdziały o ratowaniu statków i zderzeniu statków).

3. Stosunki międzynarodowe w zakresie żeglugi morskiej podczas wojny.

I. Postępowanie dla uniknięcia starcia zbrojnego.

W wieku XIX., a zwłaszcza w drugiej jego połowie, gdy powszechna niemal militaryzacja Europy wytworzyła atmosferę ciągle grożących konfliktów wojennych, stało się konieczne przedewszystkiem unormowanie postępowania wojennego, a następnie obmyślenie sposobów zapobiegania starciu zbrojnemu.

Kwestję pokojowego załatwiania zatargów międzynarodowych próbowano uregulować w umowie haskiej, będącej owocem pierwszej konferencji w roku 1899. Normy tam uchwalone rozszerzono i ulepszono na drugiej konferencji w Hadze w 1907 r.

W myśl postanowień haskich państwa powinny w miarę możliwości starać się załatwić spór drogą pokojową przez odwołanie się do dobrych usług lub pośrednictwa mocarstwa zaprzyjaźnionego (jednego lub kilku), względnie użyć innych środków w tym celu.

Jak wiadomo, sprecyzowanie sporu między państwami następuje w drodze not dyplomatycznych, które mogą być ustne (werbalne) lub pisemne. Notą nazywamy przedstawienie obcemu Ministrowi Spraw Zagranicznych przez przedstawiciela dyplomatycznego zapatrywań własnego rządu w kwestji spornej. Noty ustne dotyczą zazwyczaj spraw mniejszej wagi. Notę, ujmującą ostateczne warunki państwa, które uważa się za pokrzywdzone lub obrażone, nazywamy ultimatum. Niewypełnienie postawionych warunków powoduje zazwyczaj zerwanie stosunków dyplomatycznych i (ewentualnie) wypowiedzenie wojny. Zanim dojdzie do tej ostateczności, mogą być podjęte próby załatwienia sporu przez rokowania dyplomatyczne z pomocą państwa trzeciego. Pomoc ta może być okazana przez t. zw. dobre usługi lub pośrednictwo. Prawo haskie daje wyraz życzeniu, aby państwa, w sporze niezainteresowane, same ofiarowywały pomoc w załatwieniu sporu.

Dobre usługi *(bons offices)* mają na celu niejako załagodzenie sporu i nakłonienie państw poróżnionych do rokowań bezpośrednich. W meritum sporu państwo to nie wchodzi, lecz udziela jednej lub obu stronom rad czy wskazówek.

Pośrednictwo *(médiation)* różni się od dobrych usług dążeniem do wniknięcia w istotę sporu celem wyrównania różnicy zdań (Cybichowski, op. cit. str. 280.). Jest to więc wystąpienie czynne, pośrednik bowiem przedkłada stronom wniosek kompromisowy, albo nawet kieruje rokowaniami.

Gdy rokowania dyplomatyczne zawiodą, albo też nie wdając się w rokowania, państwa zwaśnione mogą oddać sprawę komisji śledczej, która rozpatruje ją i stwierdza stan faktyczny w sprawozdaniu, względnie sądowi polubownemu. Oddanie sprawy takiemu sądowi poprzedza tak zwany kompromis, czyli umowa stron, w której ustala się wszystkie kwestje, związane z załatwieniem polubownem, więc przedmiot sporu, sposób utworzenia sądu i t. p.

Na konferencjach haskich w roku 1899. i 1907. ustanowiono stały międzynarodowy Trybunał Rozjemczy z siedzibą w Hadze, przed który każde państwo mogło wytoczyć spór z innem państwem. Po wojnie ostatniej utworzono stały trybunał Ligi Narodów (t. zw. Trybunał Sprawiedliwości Międzynarodowej) również z siedzibą w Hadze. Państwa obowiązane są przedkładać temu trybunałowi sprawy sporne.

Prócz tego państwa zawarły po ostatniej wojnie szereg umów o rozjemczem załatwianiu sporów, czyli tak zwanych konwencyj arbitrażowych, które zawierają również przepisy o postępowaniu pojednawczem czyli koncyljacyjnem. Stąd do środków, mających na celu zlikwidowanie zatargu, zaliczyć należy także arbitraż i koncyljację. Polska zawarła takie konwencje z wielu państwami europejskiemi.

Prócz powyższych środków państwo może użyć sposobów przymusu, choć jeszcze niezbrojnych. Należą tu: retorsja, represalja i blokada pokojowa.

Retorsja jest to działanie odwetowe w odpowiedzi na niesłuszne postąpienie innego państwa. Np. w razie wydania przez drugie państwo zarządzeń, utrudniających statkom wolny obrót, państwo dotknięte wydaje takie same zarządzenia w stosunku do statków tego drugiego państwa. Działanie tych państw jest jednak zasadniczo legalne, t. j. nie łamie przepisów czy umów.

Represalja są to akty bezprawne w odpowiedzi na bezprawie państwa innego. Tu należy np. embargo (z hiszpańskiego *embargar* — przytrzymać) czyli zajęcie statków, należących do innego państwa, celem zmuszenia go do uległości[1]).

Blokada pokojowa polega na zamknięciu zapomocą okrętów wojennych dostępu do obcych wybrzeży lub portów celem zmuszenia państwa obcego do wypełnienia zobowiązań lub do uległości. Blokady pokojowej używały dotychczas mocarstwa przeciw państwom mniejszym.

---

[1] Inaczej mówiąc, embargo jest to zarządzenie, mocą którego władza państwowa zmusza statki do pozostania w porcie lub nie pozwala im zawinąć do portu. Celem embarga może być np. ochrona przed szpiegostwem podczas wojny, albo egzekucja zakazu handlu. Z tego powodu zarządzenie takie może się odnosić również do statków własnej bandery.

II. Postępowanie wojenne. Wojna morska.

Wojna podważa najbardziej zasadnicze pojęcia i przepisy prawne. O ile chodzi o wojnę na morzu, powoduje ona zawieszenie przedewszystkiem zasady wolności mórz i jest źródłem wielu utrudnień dla handlu tak państw wojujących, jak i neutralnych.

Mimo to państwa starały się i wciąż dążą do ujęcia wojny w karby przepisów prawnych.

Stan wojenny rozpoczyna się przez wypowiedzenie wojny, czyli przez doręczenie oświadczenia, iż postanowiono uciec się do rozprawy orężnej. Oświadczenie takie może też być zawarte w formie warunkowej w ultimatum (por. wyżej). Trzecia umowa haska z 1907 r., regulując kwestję wypowiedzenia wojny, ustala też obowiązek natychmiastowego zawiadomienia państw neutralnych o stanie wojennym.

Strony wojujące. Użycie statków. — Z chwilą rozpoczęcia działań wojennych obydwie strony uzyskują cechę wojujących *(belligérants)*, co ma znaczenie dla ich stanowiska wobec innych państw, dla traktowania ich obywateli i t. p.

W wojnie morskiej używa się przedewszystkiem okrętów wojennych, które stanowią część sił zbrojnych państw wojujących.

Jednak często posiłkują się państwa także statkami handlowemi, które wcielają do sił morskich przez nadanie im cech okrętów wojennych. W myśl siódmej umowy haskiej dokonywa się takiego wcielenia przez poddanie statków handlowych bezpośredniej władzy i nadzorowi państwa, uzewnętrznienie cech okrętu wojennego przez odpowiednie znaki, przyjęcie kapitana statku do służby państwowej i zaprowadzenie dyscypliny wojskowej wśród załogi. Statki takie mogą bronić się i atakować, pełniąc służbę krążowników pomocniczych, niszczycieli łodzi podwodnych i t. p.

Statki takie zastępują w czasach nowszych dawniejsze statki korsarskie, których używanie zostało zabronione na paryskiej konferencji pokojowej w roku 1856.

Natomiast nie należą do sił morskich zwykłe statki handlowe, chociażby były uzbrojone, np. dla odpierania napadów łodzi podwodnych; mogą one występować wyłącznie w obronie własnej. W praktyce jednak nadaje się także takim statkom cechy jednostek bojowych.

Odmienne jest położenie statków szpitalnych, tak wojskowych jak i prywatnych. Statki te są nietykalne w myśl dziesiątej umowy haskiej z 1907 r., która wprowadza do wojny morskiej zasady konwencji genewskiej z 1906 r. o ochronie chorych i rannych, zrównując

z nimi także rozbitków[1]). Zewnętrznie odróżniają się statki szpitalne od innych tem, że są pomalowane na biało i mają szeroki na półtora metra poziomy pas barwy zielonej (na statkach wojskowych) lub czerwonej (na prywatnych). Nazwy tych statków powinny być podane do wiadomości przeciwnikowi. Nie wolno też używać ich do innej służby.

Terenem wojny morskiej jest pełne morze oraz morza nadbrzeżne wojujących.

Środki wojny morskiej.

Poza normalnemi bitwami morskiemi, t. j. starciami okrętów wojennych, państwa rozporządzają nadto wielu innemi środkami wojennemi, które pokrótce należy tu omówić.

a) Blokada wojenna. — Ma ona na celu, podobnie jak pokojowa, zamknięcie dostępu do wybrzeża nieprzyjacielskiego lub zajmowanego przez wroga. Początek blokady i granice obszaru zamkniętego należy — w myśl deklaracji londyńskiej z dnia 26. lutego 1909 r. — ogłosić władzom tego obszaru i państwom neutralnym (prawa i obowiązki państw neutralnych wobec blokady zostaną omówione niżej). Prócz tego należy osobno zawiadamiać o blokadzie statki, które chcą opuścić obszar blokowany, lub do niego się zbliżyć, a o blokadzie nie wiedziały. Wejście lub usiłowanie wejścia na obszar blokowany wbrew zakazowi jest naruszeniem blokady.

Blokada musi być stale utrzymywana, czyli okrętom wojennym, zamykającym jakiś obszar, nie wolno zejść z granic blokady, chyba na skutek i na czas burzy. W przeciwnym razie blokadę należy na nowo ogłosić.

Nadto ogłoszone być musi rozszerzenie i zaniechanie blokady.

b) Miny. — Mowa tu o minach automatycznych. Mogą one być stałe, t. j. przytwierdzone do gruntu, albo wolne, t. j. pływające. W myśl ósmej umowy haskiej z 1907 r. zabronione jest zablokowanie wybrzeży lub portów nieprzyjacielskich dla uniemożliwienia żeglugi handlowej. Tam też zawarte są przepisy w sprawie unieszkodliwienia min po upływie wojny, po zniesieniu nadzoru nad niemi i t. p., jak również w sprawie używania torped, któreby wybuchały nawet w razie ominięcia torpedowanego okrętu.

c) Łodzie podwodne. — Używane były w ostatniej wojnie na wielką skalę. Umowa waszyngtońska z dnia 6. lutego 1922 r. zakazała stósowania tego środka w walce z handlem.

---

[1]) W przytoczonej umowie ustala się też nietykalność duchownych, lekarzy i służby sanitarnej, wprowadza się obowiązek informowania nieprzyjaciela o losie rannych, chorych i rozbitków, traktowania ich jako jeńców wojennych i t. p.

d) Ostrzeliwanie (bombardowanie). — Dziewiąta umowa haska z 1907 r. zabrania ostrzeliwania z okrętów wojennych nieobronnych i niebroniących się portów, miast, wsi, osiedli i budynków. Wolno ostrzeliwać budynki i zakłady wojskowe. O ile to jest możliwe, należy ostrzeliwanie zapowiedzieć.

e) Kable. — Dozwolone jest zajęcie lub niszczenie na obszarze wojny kabli morskich, należących do państwa nieprzyjacielskiego, natomiast zabronione jest niszczenie kabli, łączących państwa neutralne lub państwo neutralne z państwem wrogiem, o ile istnieje zabezpieczenie, że nie będą służyły nieprzyjacielowi.

III. Stosunek do neutralnych.

Sprawę tę reguluje trzynasta umowa haska z 1907 r. — Państwa wojujące obowiązane są przestrzegać neutralności państw, które nie biorą udziału w wojnie. Morze nadbrzeżne neutralnych jest dla okrętów wojennych stron walczących niedostępne z wyjątkiem wypadku, gdy jest to konieczne ze względu na bezpieczeństwo okrętów lub z powodu awarji[1]). Jednakowoż okręty nie mają prawa dokonywania takich napraw, któreby powiększyły ich moc bojową; nie mają też prawa werbowania załogi ani powiększania ilości sprzętu wojennego.

W porcie neutralnym wolno okrętowi wojennemu pozostać najdłużej 24 godziny, chyba, że z powodu niepogody, awarji lub innych warunków miejscowych konieczny jest dłuższy pobyt. Razem mogą przebywać w porcie neutralnym najwyżej trzy okręty jednej strony wojującej. Gdyby w porcie neutralnym lub na redzie znalazły się okręty wojenne obu stron wojujących, obowiązuje 24-godzinna przerwa między wyjściem okrętów jednej i drugiej strony. Taki sam termin obowiązuje okręty wojenne w razie wyjścia na pełne morze nieprzyjacielskiego statku handlowego.

Państwu neutralnemu przysługuje celem zmuszenia okrętów wojennych do posłuszeństwa prawo użycia także przemocy, a więc nawet zatrzymania (internowania) na cały przeciąg wojny okrętu, oficerów i załogi.

Handel państw neutralnych nie doznaje w zasadzie żadnych utrudnień pod warunkiem, że nie przewożą one kontrabandy wojennej,

---

[1]) Okręty wojenne mogą doprowadzić do portu neutralnego z powodu burzy, awarji, braku żywności i t. p. także statki zajęte; muszą jednak po ustaniu przyczyny opuścić port neutralny. W przeciwnym bowiem razie władze państwa neutralnego mogą uwolnić statek, oficerów i załogę, a internować załogę okrętu wojennego.

nie naruszają blokady wojennej, nie udzielają walczącym pomocy o cechach działania wojennego (deklaracja londyńska z 1909 r.).

Kontrabandą wojenną nazywamy ładunek, który przewozi się stronie wojującej wbrew zakazowi (*contra bannum* lub *bandum* — por. Cybichowski, op. cit. str. 352). Rozróżnia się kontrabandę bezwzględną, czyli przedmioty, przeznaczone wyłącznie do prowadzenia wojny, np. broń, oraz kotrabandę względną, czyli warunkową, do której należą przedmioty, mogące służyć zarówno w wojnie jak i w pokoju, lecz przeznaczone dla nieprzyjaciela, np. żywność. Kontrabanda, ujęta podczas przewożenia, oraz towary, należące do jej właściciela, ulegają konfiskacie. Zajęciu ulega również statek, przewożący kontrabandę, o ile ona stanowi więcej niż połowę ładunku w stosunku do jego wartości, objętości, wagi lub przewoźnego (frachtu). Statek należy odstawić do portu państwa wojującego; gdyby jednak ze względu na operacje wojenne i t. p. zachodziła konieczność, można taki statek zniszczyć, zabezpieczywszy wprzód ludzi i dokumenty okrętowe. Statek, który nie podlega zajęciu, powinien pozwolić zniszczyć kontrabandę albo ją wydać. Zajęcie powinno być zatwierdzone przez trybunał morski państwa, którego organ dokonał zajęcia (por. niżej).

Również za naruszenie blokady wojennej karą jest konfiskata statku, a także i ładunku, ale tylko w tym wypadku, gdy ładujący znał lub musiał znać zamiar złamania blokady. Wolno ująć statek na miejscu lub w pościgu, podjętym bezpośrednio po naruszeniu blokady. Przepisy, dotyczące zniszczenia statków, które przewożą kontrabandę, oraz zatwierdzenia konfiskaty przez trybunał morski, mają zastosowanie również wobec statków, które naruszyły blokadę. Nie uważa się za naruszenie blokady, jeżeli statki z powodu burzy, awarji, braku żywności, paliwa i t. p. zmuszone są zawinąć do portu blokowanego; statki takie mogą również bez przeszkód port opuścić.

Za wrogie działanie statków neutralnych uważa się bezpośredni udział w działaniach wojennych lub pozostawanie na usługach nieprzyjaciela przez rozmyślne przewożenie ajentów państwa wrogiego i osób, które podczas podróży biorą bezpośredni udział w działaniach wojennych, względnie należą lub są powołane do armji, i t. p.; za wrogie działanie uważa się też podróżowanie w celu dostarczenia wrogowi informacyj, oraz używanie telegrafu iskrowego w takim celu.

Celem umożliwienia stwierdzenia, czy statek neutralny dopuszcza się omówionych wyżej działań, wyposażono okręty wojenne państw

wojujących w prawo kontrolowania statków neutralnych. Kontrola odbywa się w ten sposób, że okręt wojenny zatrzymuje statek handlowy (przez oddanie wystrzału armatniego i podniesienie bandery), następnie „odwiedza" go, czyli wysyła oficera z kilku marynarzami celem zbadania dokumentów statku, wreszcie przeprowadza rewizję. Rewizja następuje wówczas, gdy dokumenty nie są wiarogodne, a przeprowadza ją w zasadzie kapitan statku rewidowanego pod nadzorem oficera okrętu wojennego.

Gdyby statek handlowy nie podniósł bandery na hasło zatrzymania i szedł dalej, okręt wojenny może go ścigać i zatrzymać. Statek uciekający wolno zająć tylko w razie stawiania oporu zbrojnego. Wyniki rewizji dokumentów, względnie ładunku, powinny być zanotowane przez oficera rewidującego w dzienniku statku rewidowanego.

Dalsze postępowanie ze statkiem, nadużywającym praw bandery neutralnej, omówiono wyżej.

Okręt wojenny nie ma prawa przeprowadzać rewizji na statku neutralnym, który idzie pod konwojem, czyli pod opieką ojczystego okrętu wojennego. Dowódca konwoju udziela wszelkich wyjaśnień, a na żądanie obcego okrętu wojennego przeprowadza sam rewizję konwojowanego a podejrzanego statku.

Oprócz powyższych ograniczeń państwo wojujące miało dawniej prawo tymczasowego zatrzymania w swoich portach statków neutralnych *(arrêt de prince,* czyli areszt książęcy*)*. Miało to na celu przeszkodzenie w rozgłoszeniu jakiej wiadomości. Dziś nie miałoby to znaczenia. Podobnie nie jest dziś stosowane prawo angarji, czyli rekwizycji statków neutralnych i używania ich za wynagrodzeniem do celów wojskowych.

IV. Prawo łupu.

W wojnie morskiej konfiskuje się własność prywatną nieprzyjaciela. W szczególności konfiskuje się statki oraz ładunki nieprzyjacielskie. Obowiązują tu jednak postanowienia deklaracji paryskiej z 1856 r., wedle których nie ulegają konfiskacie ładunki neutralne na statkach nieprzyjacielskich, jak również ładunki wroga na statkach neutralnych (o ile nie są kontrabandą). O przynależności statku decyduje jego bandera, przynależność ładunku zaś ustala się według poddaństwa lub nawet miejsca zamieszkania właściciela.

Z powyższego wynika, że okręty państwa wojującego muszą mieć prawo kontroli nad żeglugą, które wykonują przez zatrzymanie,

zwiedzenie i przeszukanie statków podejrzanych. W wyniku rewizji nastąpić może wzięcie do niewoli lub zajęcie statku, względnie ładunku. Konfiskata właściwa następuje dopiero po wyroku trybunału morskiego.

Umowy haskie z 1907 r. (szczególnie szósta) ustanawiają przepisy, ograniczające prawo łupu. W myśl tych przepisów statek handlowy, który należy do państwa wojującego i na początku wojny znajduje się w porcie wroga, powinien otrzymać pozwolenie na swobodne opuszczenie tego portu i udanie się do portu ojczystego lub innego, wskazanego mu przez władze państwa wojującego. To samo dotyczy statku, który przed wybuchem wojny opuścił ostatni port i — nie wiedząc o rozpoczęciu działań wojennych — zawija do portu nieprzyjacielskiego.

Nie należy też brać do niewoli statków handlowych wroga, które przed wybuchem wojny opuściły ostatni port i znajdują się na pełnem morzu, nie wiedząc o rozpoczęciu wojny. Gdyby jednak okoliczności tego wymagały, statki takie wraz z ładunkiem mogą być zajęte na czas trwania wojny z obowiązkiem zwrotu po wojnie bez odszkodowania; mogą też być skonfiskowane, a nawet zniszczone, jednak tylko za odszkodowaniem.

Nie wolno konfiskować statków, uprawiających rybołówstwo i drobną żeglugę na wodach nadbrzeżnych, oraz statków, służących celom religijnym, naukowym i dobroczynnym, wreszcie statków szpitalnych i przewożących parlamentarza.

Nie dotyczy to statków, których budowa wskazuje, że mają być przemienione na okręty wojenne albo też są wykazane jako takie.

K o r e s p o n d e n c j a nie może być skonfiskowana bez względu na to, do kogo należy i jakim statkiem jest przewożona. W razie konfiskaty statku, korespondencja powinna być dalej przesłana w inny sposób.

Z a ł o g a s t a t k u nieprzyjacielskiego z poddaństwem neutralnem powinna być — w myśl jedenastej umowy haskiej z 1907 r. — uwolniona; nie dotyczy to jednak kapitana i oficerów z poddaństwem neutralnem, którzy mogą być uwolnieni dopiero po złożeniu pisemnego zobowiązania, że podczas wojny nie zaangażują się na statek nieprzyjacielski; również kapitan, oficerowie i marynarze z poddaństwem wroga mogą być uwolnieni, jeśli złożą przyrzeczenie, że nie będą pełnili służby, mającej związek z operacjami wojennemi.

P a s a ż e r o w i e statku nie mogą być brani do niewoli i mają prawo wylądować w najbliższym porcie, do którego statek zawija.

Jeńcami wojennymi stają się tylko osoby, które udają się do państwa nieprzyjacielskiego celem wstąpienia do armji wroga.

Wzięcie do niewoli statku nie może nastąpić na wodach neutralnych, a może być dokonane wyłącznie przez okręty wojenne w czasie trwania wojny. Biorący do niewoli powinien zabezpieczyć dokumenty okrętowe, spisać inwentarz statku i protokół wzięcia do niewoli.

Statek, zajęty i obsadzony przez członków załogi okrętu wojennego, odprowadza się do najbliższego portu krajowego lub sprzymierzonego, gdzie zostaje oddany władzy morskiej; ta ustala okoliczności wzięcia statku do niewoli, zajmuje go i zarządza mieniem statku aż do wyroku trybunału morskiego.

Zajęcie statku lub ładunku musi być zatwierdzone przez trybunał morski, który składa się z samych sędziów lub także z przedstawicieli władz morskich, marynarki wojennej i t. p. Właściciele statku lub ładunku są dopuszczani na rozprawę i muszą udowodnić, że zabranie było nieprawne. Gdy taki dowód przeprowadzą, odzyskują swoją własność, lecz bez odszkodowania, jeśli nie — przedmiot skonfiskowany staje się łupem zdobywcy. Zazwyczaj sprawa bywa sądzona w dwóch instancjach.

W myśl trzynastej umowy haskiej z 1907 r. ma być stworzony trybunał międzynarodowy, któryby był najwyższą instancją dla badania spraw tego rodzaju.

Gdyby statek skonfiskowany, nawet po zatwierdzeniu zabrania przez trybunał morski, został odbity przez siły nieprzyjacielskie, przechodzi wraz z ładunkiem z powrotem do właściciela. Ponowne odebranie statku odbitego jest nową konfiskatą.

Część II.

PRAWO PRYWATNE.

DZIAŁ I.

Podmioty.

ROZDZIAŁ I.

Przedsiębiorca okrętowy (armator). Spółka okrętowa.

Przedsiębiorcą okrętowym albo armatorem (A: *owner* lub *shipowner*; F: *armateur* lub *fréteur*; N: *Reeder*) w ujęciu kodeksu handlowego jest właściciel statku handlowego morskiego, który służy mu do zarobkowania żeglugą morską (§ 484).

Na jego oznaczenie przyjął się powszechnie w praktyce termin: armator, który też będzie używany w dalszym ciągu dla krótkości. Za armatora w stosunku do osób trzecich ma być wedle prawa (§ 510) uważany również ten, kto używa statku, niebędącego jego własnością, do zarobkowania żeglugą morską na swój rachunek i albo sam go prowadzi, albo prowadzenie powierza kapitanowi statku[1]). Takiemu przedsiębiorcy przysługują wszystkie korzyści, wynikające z uprawiania żeglugi morskiej (np. fracht, wynagrodzenie za ratowanie innego statku), a obciążają go wszelkie ciężary z tego tytułu. Właściciel statku nie może przeszkodzić przeprowadzeniu procesu temu, kto jako wierzyciel okrętowy opiera swoje roszczenie na użyciu statku. Wyjątek od tej zasady stanowi wypadek, gdy użycie statku było bezprawne względem właściciela i wierzyciel był w złej wierze (a więc wiedział o tem lub wiedzieć musiał).

---

[1]) Inaczej mówiąc — jest to osoba, która najmuje niezaopatrzony, czyli niewyekwipowany statek od właściciela i wyposaża go na swój koszt i ryzyko w załogę i materjały, niezbędne do żeglugi. Niemcy nazywają go: *Ausrüster*, w języku polskim termin ten nie jest jeszcze ustalony; dlatego tego rodzaju przedsiębiorcę żeglugowego nazywać będziemy również armatorem.

Odpowiedzialność armatora. — Ze względu na to, że żegluga morska z natury rzeczy jest związana z niebezpieczeństwem dla kontrahentów, t. j. dla tych, którzy powierzają towary do przewiezienia albo też sami na statku podróżują, prawo reguluje szczegółowo kwestję odpowiedzialności armatora.

Jednak z warunków handlu morskiego wynika, że armator nie może ponosić we wszystkich okolicznościach pełnej odpowiedzialności. Wszak z chwilą opuszczenia przez statek portu ojczystego armator nie ma możności kierowania i kontrolowania czynności kapitana statku lub załogi, a musi odpowiadać także za przewinienia personelu okrętowego, w szczególności za wszelką szkodę, wyrządzoną trzeciemu przez osobę, należącą do obsady statku, przy wykonywaniu obowiązków służbowych (§ 485).

Z tego powodu prawo wprowadza odpowiedzialność ograniczoną i nieograniczoną.

Odpowiedzialność ograniczona polega na tem, że armator odpowiada tylko statkiem i frachtem, czyli niejako „majątkiem morskim" (*fortune de mer*); odpowiedzialność nieograniczona zaś obejmuje odpowiedzialność także osobistą, t. j. nietylko statkiem i frachtem, ale również „majątkiem lądowym" (*fortune de terre*).

Ta zasada prawna w różnych krajach przybrała rozmaite kształty. W krajach skandynawskich i w Niemczech wierzyciel okrętowy może dochodzić swoich praw z reguły na statku i frachcie (t. zw. system egzekucyjny); w Anglji istnieje odpowiedzialność osobista, jednak z pewnemi ograniczeniami, bo przy wierzytelnościach pozaumownych do ośmiu ft. ang. od tony rejestrowej, a do piętnastu ft. ang. przy wierzytelnościach, wynikających z uszkodzenia cielesnego osób; we Francji, krajach romańskich i w Holandji armator odpowiada wprawdzie osobiście, ale może się uwolnić przez oddanie statku i frachtu (t. zw. porzucenie lub oddanie — abandon); w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej istnieje odpowiedzialność ograniczona, mianowicie do wartości statku i frachtu, jednak armator może się od niej uwolnić przez abandon (wolny wybór).

Prawo u nas obowiązujące ustala tę sprawę w sposób następujący:

I. Tylko statkiem i frachtem odpowiada armator (§486):

1) za zobowiązania własne z umowy, której wypełnienie należało do służbowych obowiązków kapitana statku (kierownika statku); nie ma przytem znaczenia okoliczność, że niewypełnienie umowy względnie niezupełne lub wadliwe wypełnienie umowy nastąpiło bez winy członka załogi;

2) za zobowiązania z czynności prawnych, dokonanych przez kapitana statku, jako takiego, na podstawie uprawnień ustawowych, a nie na zasadzie szczególnego pełnomocnictwa;
3) za zawiniony czyn osoby, należącej do załogi statku (np. zderzenie statków);
4) za koszty, powstałe wskutek ocalenia lub udzielenia pomocy w wypadku morskim;
5) za udział w pokryciu awarji wspólnej, przypadający na statek i fracht.

II. Statkiem i frachtem oraz osobiście odpowiada armator:

1) przy roszczeniach osób, należących do załogi, z zawartych z armatorem umów najmu służby oraz najmu służby marynarskiej (§ 487);
2) gdy sam ponosi winę niewypełnienia umów, wymienionych wyżej: pod I. 1) i 2), lub gdy dał szczególną porękę co do ich wypełnienia, a więc jakby zrezygnował z ograniczenia swej odpowiedzialności (§ 486).

Z powyższych przepisów wyłania się wniosek[1]), że tylko pozostałym swoim majątkiem odpowiada armator przy roszczeniach, wynikających:

1) z własnych czynności prawnych, dokonanych w odniesieniu do statku w porcie ojczystym lub poza nim, a nienależących do ustawowych uprawnień kapitana statku;
2) z umów, zawartych przez kapitana statku nie jako takiego, lecz na mocy osobnego pełnomocnictwa armatora;
3) z umów ubezpieczeniowych.

O każde roszczenie, bez względu na to, czy wchodzi w grę odpowiedzialność tylko statkiem i frachtem, czy także osobista — można armatora, jako takiego, pozwać przed sąd portu ojczystego.

Spółka okrętowa. — Spółka okrętowa albo kompanja okrętowa albo spółka armatorów (A: *shipping company*; F: *armément*; N: *Reederei*) istnieje wówczas, gdy statek należy do kilku osób, które używają go do zarobkowania żeglugą morską na własny rachunek (§ 489).

Należy odróżnić spółkę okrętową od spółki handlowej, której własnością jest statek, ponieważ spółka okrętowa istnieje i działa na zasadzie specjalnych przepisów prawa morskiego, podczas gdy spółka

[1] Por. Dr. O. Brandis, op. cit. I. 31.

handlowa, posiadająca statek, istnieje i działa na zasadzie ogólnego prawa handlowego.

Wzajemne stosunki prawne członków spółki okrętowej, czyli wspólników, zależą przedewszystkiem od układu, o ile taki został zawarty (§ 490). Układ może być pisemny albo ustny. Osoby, należące do spółki okrętowej, nazywają się wspólnikami, współarmatorami lub członkami spółki okrętowej (N: *Mitreeder*). Każdy z nich posiada udział w statku (N: *Schiffspart*), wedle którego określa się jego stosunek do pozostałych wspólników.

Jeżeli układu nie zawarto, obowiązują następujące przepisy (§§ 491, 500 — 508):

1) Spółka okrętowa istnieje i działa na zasadzie kolegjalności, t. j. wszelkie sprawy decydowane są przez uchwały wspólników. Uchwały zapadają większością głosów, a jednomyślnie tylko w wypadkach ad 3).
2) Głosy oblicza się według wielkości udziałów w statku, przyczem większość głosów istnieje wówczas, gdy do głosujących za jakąś uchwałą należy razem więcej, niż połowa statku. A więc gdyby np. na kilku wspólników jeden z nich miał $^3/_5$ udziałów w statku, to zawsze przegłosuje resztę.
3) Jednomyślność wymagana jest wówczas, gdyby uchwała zmierzała do zmiany układu spółki albo gdyby była sprzeczna z postanowieniami tej umowy lub obca celowi spółki; w pewnych wypadkach także przy mianowaniu pełnomocnika spółki okrętowej (p. niżej).
4) Wydatki spółki, w szczególności zaś koszty zaopatrzenia oraz naprawy statku ponoszą wszyscy wspólnicy stosunkowo do posiadanych udziałów.
5) Gdyby jeden z wspólników zalegał z uiszczeniem składki, a inni wspólnicy wyłożyli ją za niego, mają prawo żądać odsetek od dnia wpłacenia pieniędzy, a nadto mają prawo uczestniczyć w udziale okrętowym niepłacącego; powstały w ten sposób interes może być ubezpieczony, przyczem wspólnik zalegający musi zwrócić koszty ubezpieczenia.
6) Podział zysków i strat dokonuje się według wysokości udziałów w statku i to po każdej podróży statku (a więc gdy statek wraca do portu ojczystego albo ukończył podróż w innym porcie i odprawił załogę).

Wogóle zasadą jest, że wszystkie pieniądze, jakie wpływają, winny być natychmiast dzielone stosunkowo pomiędzy wspólników i wypłacane, chyba że są potrzebne na późniejsze wypłaty.

7) Każdy wspólnik ma prawo uchylenia się od świadczeń przez bezpłatne zrzeczenie się udziału (abandon). Odnośny paragraf (501) orzeka w tym względzie, co następuje: Gdyby uchwalono nową podróż, albo naprawę statku po ukończeniu podróży, albo zaspokojenie wierzyciela, wobec którego spółka odpowiada tylko statkiem i frachtem, ma prawo każdy wspólnik, który za uchwałą nie głosował, zrzec się (bez prawa do zapłaty) swego udziału, a tem samem zwolnić się od ponoszenia uchwalonych wydatków. Musi jednak zawiadomić o tem sądownie lub notarjalnie pozostałych wspólników lub pełnomocnika spółki okrętowej w ciągu trzech dni od dnia powzięcia uchwały lub w ciągu trzech dni od zawiadomienia o uchwale, o ile nie był obecny ani zastąpiony, kiedy ona zapadała.

Udział, pozostający w ten sposób bez właściciela, dzieli się między resztę wspólników stosunkowo do posiadanych przez nich udziałów w statku.

8) Każdy członek spółki może każdego czasu i bez zezwolenia pozostałych wspólników zbyć swój udział w całości lub częściowo. Zezwolenie wszystkich wspólników jest wymagane tylko w tym wypadku, gdyby zbycie udziału powodowało utratę prawa używania przez statek bandery państwowej.

O sprzedaży winien zbywca lub nabywca donieść wspólnikom lub pełnomocnikowi spółki natychmiast, albowiem dopóki nie nastąpi zgłoszenie zbycia udziału, zbywca jest odpowiedzialny względem pozostałych wspólników za wszystkie zobowiązania, powstałe przed tem zgłoszeniem.

Jednak nabywca udziału jest zobowiązany względem reszty wspólników jako członek spółki już od chwili nanabycia udziału. Obowiązuje go więc układ wspólników, uchwały powzięte i t. p. Ponadto wspólnicy mogą potrącać z nabytego przezeń udziału wszelkie zobowiązania zbywcy. Za zobowiązania, jakieby obciążyły udział w czasie między zbyciem a doniesieniem, odpowiada zarówno zbywca, jak i nabywca.

9) Jeżeli jeden z wspólników jest równocześnie kapitanem tego statku i zostaje zwolniony z tego stanowiska wbrew swej woli, muszą pozostali wspólnicy na żądanie przejąć jego udział za wypłatą wartości szacunkowej, którą ustalają biegli. Prawo to wygasa, jeżeli kapitan statku bez ważnej przyczyny nie wyrazi w tym kierunku swej woli (§ 552).

10) Ani zmiana wspólników, ani śmierć jednego lub kilku z nich, ani otwarcie upadłości względem majątku wspólnika nie powoduje rozwiązania spółki. W tem tkwi zasadnicza różnica między spółką okrętową i zwykłą.

Rozwiązać spółkę można tylko uchwałą większości, postanawiającą rozwiązanie lub zbycie statku, co jest jednoznaczne.

W razie uchwały o rozwiązaniu spółki statek musi być sprzedany publicznie.

Są tu jednak pewne warunki, które muszą być spełnione. Sprzedaż może nastąpić tylko wówczas, jeśli statek nie został już wynajęty do podróży i znajduje się w porcie ojczystym lub innym krajowym.

W jednym tylko wypadku wolno statek sprzedać, chociaż został wynajęty do podróży i jest zagranicą, a mianowicie, gdy statek uznano (zgodnie z § 479) za niezdatny lub niewart naprawy (kondemnacja).

Niezdatny do naprawy jest statek, gdy

a) naprawa jest wogóle niemożliwa;

b) nie da się wykonać w miejscu, w którem statek się znajduje, a nie można przeprowadzić go do portu, gdzie możnaby naprawę uskutecznić.

Niewart naprawy jest statek, gdyby koszty naprawy wyniosły więcej, niż $^3/_4$ wartości, jaką miał statek przy rozpoczęciu podróży.

Do uchylenia się od tych przepisów wymagana jest uchwała jednomyślna.

11) Wspólnik nie może wypowiedzieć swego udziału (może go tylko zrzec się lub sprzedać). Nie wolno też wykluczać wspólnika.

12) Odpowiedzialność wspólników tako takich wobec osób trzecich jest analogiczna do odpowiedzialności armatora (por. str. 76 n.). Znaczy to, że tam, gdzie armator od-

powiada tylko statkiem i frachtem, — wspólnik odpowiada swoim udziałem w statku i frachcie; natomiast tam, gdzie armator odpowiada także osobiście, — wspólnicy odpowiadają osobiście w stosunku do wielkości udziałów. Zarówno wszystkich wspólników, jak też kilku z nich, a nawet każdego zosobna, można pozywać przed sąd portu ojczystego — bez względu na to, czy powodem jest wspólnik lub osoba trzecia, oraz czy pozwanym jest jeden lub kilku wspólników.

Wspólnicy mogą sprawować czynności spółki okrętowej osobiście, ale również mogą wyznaczyć do tego t. zw. p e ł n o m o c n i k a czyli dyrektora statku, dysponenta statku (A: *managing owner*; F: *armateur gérant*; N: *Korrespondentreeder*). Jeśli pełnomocnikiem zostaje wspólnik, wystarcza uchwała większości wspólników, w przeciwnym wypadku wymagana jest jednomyślność. Odwołać można pełnomocnika w każdej chwili większością głosów.

Pełnomocnik jest obowiązany załatwiać wszystkie sprawy spółki okrętowej z taką starannością, jak gdyby on był armatorem (przedsiębiorcą okrętowym) i działał na własny rachunek. Jest to zrozumiałe, gdyż zakres jego działania jest bardzo obszerny. W stosunku do osób trzecich jest pełnomocnik mocą swego ustanowienia u p r a w n i o n y przedsiębrać wszelkie interesy i czynności prawne, związane z prowadzeniem spółki okrętowej. W szczególności należy do niego;

1) zaopatrywanie, utrzymywanie i wynajmowanie statku;
2) ubezpieczanie frachtu, kosztów zaopatrzenia i sum awaryjnych;
3) pobieranie gotówki, związane ze zwykłem prowadzeniem interesów;
4) zastępowanie spółki przed sądem, co obowiązuje nawet po zatonięciu statku;
5) przyjmowanie i zwalnianie kapitana za zgodą wspólników. Jednak kapitan ma się stosować w y ł ą c z n i e do wskazówek pełnomocnika (a nie wspólników).

Zgoda wspólników wymagana jest również na nowe podróże i przedsięwzięcia, oraz na nadzwyczajne naprawy statku.

Natomiast pełnomocnik n i e j e s t u p r a w n i o n y bez specjalnego pełnomocnictwa do zaciągania zobowiązań wekslowych ani do zaciągania pożyczek w imieniu spółki okrętowej lub poszczególnych wspólników; nie wolno mu sprzedać ani zastawić statku względnie

udziału w nim, wreszcie nie wolno mu także ubezpieczać statku względnie udziału w nim.

Wogóle pełnomocnik sprawuje swe funkcje na zasadzie szczegółowego pełnomocnictwa, udzielonego przez spółkę okrętową. To też czynności prawne, wykonane przez pełnomocnika, a nieprzekraczające jego uprawnień, zobowiązują całą spółkę okrętową, choćby pełnomocnik przy takiej czynności prawnej nie wymieniał poszczególnych wspólników. Wspólnicy odpowiadają w takim wypadku tak samo, jak gdyby sami daną czynność prawną wykonali.

Rzecz prosta, że pełnomocnik musi ściśle przestrzegać udzielonych mu uprawnień, a nadto stosować się do powziętych przez spółkę uchwał i wykonywać je ze „starannością porządnego kupca".

Nadto pełnomocnik prowadzi księgę, w której notuje wszystkie dokonane przez siebie czynności, i przechowuje dowody, odnoszące się do tych czynności; jest też obowiązany udzielać wspólnikom wszelkich informacyj w zakresie spraw spółki i zezwalać im na przeglądanie w każdym czasie ksiąg, listów i papierów, dotyczących spółki.

Wreszcie pełnomocnik obowiązany jest na każde żądanie spółki, wyrażone uchwałą, składać rachunek. Gdyby rachunków, względnie zarządzenia pełnomocnika nie zatwierdzono jednomyślnie, a wyłaniała się np. konieczność zwrotu strat, wspólnicy, będący w mniejszości, mogą dochodzić swoich praw względem pełnomocnika.

Spółka budowy statku powstaje wówczas, gdy dwie osoby (lub więcej) połączą się umową celem wybudowania na wspólny rachunek statku z postanowieniem przeznaczenia go do żeglugi morskiej (§ 509). Nie wszystkie przepisy o spółkach okrętowych odnoszą się do takich spółek. W szczególności istnieją następujące różnice:

1) zbycie udziału i rozwiązanie spółki budowy statku może nastąpić tylko po wykończeniu statku i wydaniu go przez budującego;
2) odpadają przepisy o bezpłatnem oddaniu udziału i o podziale zysków i strat;
3) pełnomocnik może być ustanowiony, ale tylko dla przyszłego prowadzenia spółki okrętowej.

ROZDZIAŁ II.

Kapitan statku.

I. Wiadomości ogólne.

Kapitan statku (A: *master;* F: *capitaine;* N; *Kapitän, Schiffsführer*) jest to kierownik statku, przeznaczonego do zarobkowania żeglugą morską. Kapitana (jak w skróceniu będzie nazywany w dalszym ciągu kapitan statku) ustanawia armator przez umowę. Jedynie wyjątkowo może chory kapitan statku sam ustanowić podczas podróży innego kierownika statku (§ 516); prawo takie przysługuje także konsulowi polskiemu (por. str. 47).

Kapitanem może pozostać ten, kto ma dyplom kapitana żeglugi wielkiej (por. str. 16 n.). Należy jednak podkreślić[1]), że dyplom można stosunkowo łatwo utracić, obowiązujące bowiem u nas przepisy stanowią w tym względzie, że jeśli kapitan ponosi winę wypadku morskiego albo jego skutków, może być na stałe pozbawiony prawa dowodzenia statkami. Wystarczy, jeżeli wskutek tego zginie człowiek, a więc choćby statek pozostał nienaruszony. Niezależnie od utraty dyplomu może przeciw kapitanowi być wytoczone także dochodzenie karnosądowe, jeśli on np. rozmyślnie wyrzuca statek na mieliznę, nie trzyma się przepisów o żegludze morskiej, bez wiedzy armatora zabiera na statek towary, z powodu których statek może być skonfiskowany (por. § 544), zaniedbał statek należycie zaprowiantować, albo gdy przekroczył swoją władzę dyscyplinarną (por. nadto niżej, rodz. 3.).

Stanowisko kapitana jest bardzo złożone. W pierwszym rzędzie jest on technicznym (nawigacyjnym) kierownikiem statku, a równocześnie w większości wypadków jest zastępcą armatora, więc też kie-

[1]) Są to wprawdzie przepisy prawa morskiego publicznego, ale dla przejrzystości podaje się je tutaj. Dotyczy to również innych przepisów prawa publicznego, ściśle związanych z kwestjami, omawianemi w części, traktującej o prawie prywatnem.

rownikiem handlowym, w niektórych zaś wypadkach także przedstawicielem osób związanych z ładunkiem, a więc najemcy, ładowcy i odbiorcy. Może on nawet znaleźć się w położeniu, że jest przedstawicielem wierzycieli, np. przy umowie bodmeryjnej (por. niżej). Poza tem ważne jest stanowisko prawne kapitana w stosunku do załogi i pasażerów.

Jak z tego widać, zakres obowiązków kapitana jest bardzo obszerny nietylko w dziedzinie prawa prywatnego, lecz i publicznego. Jest też rozmaity, bo inny w porcie ojczystym, inny zaś zagranicą.

We wszystkich czynnościach służbowych, szczególnie przy wypełnianiu umów, których wykonanie należy do niego, winien kapitan wykazać staranność porządnego kierownika statku. Odpowiada kapitan osobiście za wszelką szkodę, powstałą z jego winy (§ 511). Ta odpowiedzialność kapitana statku istnieje względem armatora, osób związanych z ładunkiem, podróżnych, załogi i tych wierzycieli, których roszczenie powstało z czynności kredytowej. Nie uwalnia go od odpowiedzialności okoliczność, że działał z polecenia właściciela statku (§ 512), prawo bowiem wychodzi z założenia, że kapitan jest jakgdyby rzeczoznawcą i dlatego powinien przewidzieć skutki każdego działania.

Niżej rozpatrzymy kolejno obowiązki i prawa kapitana.

II. Kapitan jako kierownik nawigacyjny.

Przepisy prawne nie wyczerpują zakresu obowiązków kapitana, jako kierownika nawigacyjnego. Wymieniają je tylko przykładowo, przyjmując, że dyplom jest dowodem wykształcenia nawigacyjnego. W szczególności prawo wymienia takie obowiązki, które są związane z czynnościami prawnemi (por. niżej, ust. o obowiązkach kapitana wobec statku).

Kapitan oznacza termin gotowości statku do ładowania, wyładowania i do odejścia. Jeśli potrzeba, przyjmuje pilotów. Do niego należy określanie drogi i kursów; musi on określać lub kazać określać każdorazowo pozycję statku przez obserwacje astronomiczne lub lądowe. Powinien też starać się o dokładne przestrzeganie przepisów o żegludze morskiej.

Do pomocy w tych czynnościach ma kapitan oficerów statku, którym musi użyczyć nieograniczonego wglądu w mapy, locje i t. p. oraz używania wszelkich potrzebnych do nawigacji przyrządów. Oficerów statku może kapitan w obliczu niebezpieczeństwa zebrać na naradę. Powziętemi na naradzie uchwałami nie jest wprawdzie kapi-

tan związany, ale pozostaje odpowiedzialny za przedsięwzięte środki (§ 518).

III. Prawa i obowiązki kapitana w stosunku do statku i armatora.

Podstawą stosunku prawnego kapitana do armatora jest umowa, która może rozszerzyć albo ścieśnić uprawnienia kapitana. Dlatego też pierwszy oficer statku (a w razie jego braku — dalsi), który zastępuje kapitana na wypadek jego śmierci lub utracenia zdolności do służby, — nie wchodzi w prawa osobiste kapitana, nie otrzymuje więc już z samego prawa np. pensji kapitana statku.

Umowa może opiewać na czas oznaczony lub nieoznaczony, względnie na określoną podróż.

Stosunek służbowy kapitana rozpoczyna się z chwilą zawarcia umowy, a kończy się (pomijając upływ czasu) w razie:

a) jego śmierci lub trwałej niezdolności do służby;
b) zwolnienia przez armatora;
c) wypowiedzenia umowy przez kapitana;
d) utraty dyplomu;
e) złożenia ze stanowiska przez konsula;
f) zatonięcia statku.

Nie kończy się więc stosunek służbowy wskutek śmierci armatora lub zwinięcia spółki okrętowej.

Umowa między armatorem i kapitanem jest umową najmu usług. Oprócz praw i obowiązków ustala ona także normy wynagrodzenia, które może być określone jako pensja, procenty od frachtu, względnie zysków i t. p.

Obowiązki „porządnego" kapitana są bardzo rozległe. Najważniejsze z nich, to: staranie o zdatność statku do żeglugi, należyte jego urządzenie i zaopatrzenie, obsadzenie (załogą), zaprowiantowanie, troska o wszystkie dokumenty, dotyczące statku, załogi i ładunku (§ 513). Prócz tego musi kapitan dbać o należyte załadowanie, rozmieszczenie ładunku i wyładowanie, o dobre urządzenia do załadowania i wyładowania, o zabezpieczenie ładunku przez podkłady *(dunnage)*, o potrzebny balast i nieprzeładowywanie statku (§ 514). Do niego należy też jak najrychlejsze rozpoczęcie podróży[1]) i doprowadzenie statku do portu przeznaczenia w czasie możliwie najkrótszym (§ 516).

[1]) Gdy jest np. chory i wskutek tego podróż zbytnio przeciągałaby się, powinien porozumieć się z armatorem i ewentualnie dać zastępcę, za którego odpowiada, o ile zawinił przy wyborze (§ 516).

Od rozpoczęcia ładowania aż do zakończenia wyładowania nie wolno kapitanowi wraz z pierwszym oficerem opuszczać statku, chyba w wypadkach nagłych, wówczas jednak musi ustanowić zastępcę z pozostałych oficerów lub nawet z załogi. Ten sam przepis ma zastosowanie przed i po wymienionych terminach, o ile statek znajduje się w niepewnym porcie lub na niepewnej redzie. Gdy grozi niebezpieczeństwo albo gdy statek znajduje się na morzu, kapitan musi znajdować się na statku, chyba, że zachodzi nieodparta konieczność (§ 517).

Obok zasad nawigacji i przepisów sygnałowych — winien kapitan przestrzegać przepisów żeglugi na wodach obcych, przepisów prawa międzynarodowego, oraz przepisów sanitarnych, policyjnych, celnych i podatkowych. Bardzo ważnym obowiązkiem kapitana jest zapobieganie przemytnictwu przez załogę, gdyż prawie we wszystkich krajach przekroczenia celne spadają na statek, a kary są nieraz bardzo wysokie. Tak samo przyjmowanie na statek towarów, o których kapitan wiedział lub wiedzieć musiał, że są kontrabandą wojenną, jest zaniedbaniem obowiązku, za które kapitan ponosi odpowiedzialność, t. j. musi wynagrodzić szkodę (§ 515).

Wreszcie do obowiązków kapitana w stosunku do statku należy nadzór nad prowadzeniem dziennika okrętowego i czynności, związane ze sporządzeniem protestu morskiego.

Dziennik okrętowy jest to księga, którą prowadzi pod nadzorem kapitana pierwszy oficer (w kodeksie handlowym zwany sternikiem — *Steuermann*), a gdy ten nie może wskutek przeszkody — sam kapitan lub ustanowiony przezeń członek załogi. W dzienniku okrętowym należy zapisywać codziennie (o ile nie zachodzą przeszkody) wszystkie ważne zdarzenia z każdej podróży od chwili rozpoczęcia przyjmowania ładunku lub balastu (§ 519), a w szczególności (§ 520):

1) stan wiatru i pogody;
2) kursy i przebyte odległości;
3) stwierdzoną szerokość i długość geograficzną;
4) stan wody w zenzach;
5) głębokość wody, stwierdzoną przez sondę;
6) dokładne dane co do przybycia i odejścia pilota;
7) zmiany w składzie załogi statku;
8) uchwały oficerów, powzięte na wspólnej naradzie;
9) dokładny opis wypadków, którym uległ statek lub ładunek;
10) wszystkie popełnione na statku przestępstwa i wymierzone kary dyscyplinarne oraz wypadki urodzenia i śmierci.

Dziennik ma podpisywać kapitan i prowadzący dziennik.

Jeżeli podczas podróży zajdą wypadki, które spowodowały utratę lub uszkodzenie statku albo ładunku, względnie zawinięcie do portu ratunkowego, albo jakąkolwiek inną szkodę, powinien kapitan (por. §§ 522 i 523) za przybraniem wszystkich albo „wystarczającej ilości" członków załogi statku rozpocząć bezzwłocznie starania o sporządzenie t. zw. p r o t e s t u m o r s k i e g o czyli pamiętnika[1]) (A: *sea-protest;* F: *rapport* lub *protêt;* N: *Verklarung*).

Protest morski powinien być sporządzony:

1) w p o r c i e p r z e z n a c z e n i a, a jeśli było ich kilka, to w tym, do którego statek zawinął po wypadku;
2) w porcie r a t u n k o w y m (schronienia), o ile w nim odbywa się naprawa lub wyładowanie;
3) w n a j p i e r w s z e m o d p o w i e d n i e m m i e j s c u, jeżeli podróż kończy się bez osiągnięcia portu przeznaczenia.

Gdyby kapitan zmarł albo nie był w stanie wykonać tych czynności, obowiązek ten (i prawo) spada na najbliższego rangą oficera statku.

W celu sporządzenia protestu morskiego kapitan statku zgłasza się zgodnie z § 524 w sądzie właściwym[2]) (zagranicą w konsulacie) w towarzystwie kilku członków załogi, przedkłada dziennik okrętowy lub wyciąg z niego oraz spis załogi, poczem składa oświadczenie, w którem podaje, że statek przy odejściu był zdatny do żeglugi i dobrze zaopatrzony, oraz w sposób wyczerpujący i dokładny zdaje sprawę z doznanych[3]) wypadków i zastosowanych środków zaradczych, a nakoniec wnosi o sporządzenie protestu morskiego (por. też przykład protestu morskiego w Dodatku).

Relacja o wypadkach powinna być zgodna z zapisami w dzienniku okrętowym.

---

[1]) Ten termin używany jest w tłumaczeniu IV księgi kod. handl. (Poznań, 1925) i w praktyce sądowej. Wyrażenie *Verklarung* znaczy tyle co *Reinigung* (Schaps, 225), a więc oznacza uniewinnienie się kapitana, oczyszczenie się, czyli zrzucenie z siebie odpowiedzialności za ewentualne uszkodzenia. Zgodnie z duchem czynności właściwsza jest nazwa „protest morski" tem bardziej, że popiera ją autorytet terminologji obcej (por. termin angielski i francuski w tekście; także w języku włoskim spotykamy nazwę: *protesto di marina*).

[2]) T. j. w Sądzie Powiatowym w Gdyni. Inne ustawodawstwa nakazują sporządzanie protestów morskich także przez notarjusza.

[3]) Ostrożny kapitan zabezpiecza się przed odpowiedzialnością po każdej podróży nawet wówczas, gdy tylko przypuszcza, że uszkodzenie mogło powstać.

Władza, przed którą kapitan składa oświadczenie, sprawdza podane fakty, zgodność z dziennikiem okrętowym i t. p., tak szybko, jak to tylko jest możliwe. O ile okoliczności pozwalają na zwłokę, wyznacza się „publicznie w sposób odpowiedni" termin rozpatrzenia zgłoszenia kapitana. Przy tej czynności mogą być obecni osobiście lub przez pełnomocników wszyscy, których wypadek dotyczy, a w pierwszym rzędzie zainteresowani co do statku lub ładunku.

Sędzia ma prawo (§ 525) przesłuchać, oprócz obecnych, inne osoby załogi statku. Zeznający składają przysięgę na dowód prawdziwości swych zeznań.

Protokół z czynności, związanych z protestem morskim, przechowują władze w oryginale; zainteresowani mogą żądać uwierzytelnionego odpisu.

Protest morski powinien być sporządzony także wówczas, gdy statek zostanie utracony, a dopóki kapitan jest zajęty temi czynnościami, ma prawo do dalszego pobierania pensji i kosztów utrzymania, oraz ekwiwalentu na podróż powrotną (§ 555).

W stosunku do armatora obowiązany jest kapitan: nie przekraczać danych mu pełnomocnictw, wypełniać zlecenia, zawiadamiać o stanie statku, o wydarzeniach podczas podróży, o zawartych umowach i wytoczonych procesach, słowem o wszystkiem, co jest związane z kierownictwem statku i podróżą, a nadto musi składać rachunek na każde żądanie armatora, przedkładać dowody rachunkowe i t. p. (§ 534).

Poza tem do obowiązków kapitana należy: przyjmowanie należytego ładunku, wystawianie zgodnych z prawdą konosamentów, deklarowanie towarów w urzędach celnych i oddawanie ich właściwemu (wylegitymowanemu) odbiorcy.

We wszystkich tych czynnościach prawnych jest kapitan zastępcą armatora.

Roszczenia, wynikające z tych czynności prawnych kapitana, przedawniają się (według § 901) w jednym roku, zaś przy roszczeniach, powstałych wskutek zderzenia statków oraz wskutek ocalenia statku lub udzielenia pomocy, okres przedawnienia trwa dwa lata. Tak samo w dwóch latach przedawniają się wierzytelności załogi, jeśli zwolniono ją po drugiej stronie Atlantyku (por. zresztą niżej: rozdz. 10).

Z tego pobieżnego wyliczenia obowiązków kapitana widzimy, że stanowisko jego jest w dużej mierze samodzielne.

Powstaje jednak pytanie, o ile odpowiedzialny jest za czynności prawne kapitana — armator. Otóż wedle § 533 armator odpowiada statkiem i frachtem za wszystkie czynności prawne kapitana, dokonane przezeń w charakterze kapitana (kierownika) statku i w granicach ustawowych uprawnień. Obojętne jest przytem, czy czynność prawna została dokonana w imieniu armatora, czy nie.

Uprawnienia kapitana w porcie ojczystym są, oczywiście, szczuplejsze, ponieważ armator sam może dysponować statkiem. Zachowuje kapitan prawo werbowania załogi (§ 526) i wystawiania konosamentów (§ 642), a co za tem idzie — wydawania i przyjmowania ładunku (nie jest to jednak równoznaczne z zawieraniem umowy przewozowej). Szerszy zakres działania w porcie ojczystym może uzyskać kapitan na mocy szczególnego pełnomocnictwa.

Dopiero poza portem ojczystym zyskuje kapitan pełnię uprawnień. Rozpatrzymy je tu pokrótce.

Na mocy swego stanowiska może kapitan według § 527 przedsiębrać wszelkie interesy i czynności prawne, które wiążą się z dokonaniem konkretnej podróży (a więc — powtórzmy — należy do niego: zaopatrzenie, obsadzenie, zaprowiantowanie i utrzymanie statku, zawieranie umów przewozowych, a nawet wytaczanie skarg).

Są jednak czynności, w których kapitan ma ograniczony zakres działania (§ 528). Czynności kredytowe (a więc pożyczkę, kupno na kredyt, zastaw ładunku i t. p.) może przedsiębrać kapitan tylko wówczas, gdy są konieczne dla utrzymania statku lub dla przeprowadzenia podróży, a umowy bodmeryjne tylko dla dalszego przeprowadzenia podróży.

Czynność taka jest ważna bez względu na to, czy z pożyczki rzeczywiście skorzystano, albo też czy celowa była transakcja kredytowa, wybrana z kilku czynności kredytowych, wreszcie bez względu na to, czy kapitan statku rozporządzał wymaganą gotówką. Wyjątek stanowi tylko wypadek, gdy osoba trzecia działa w złej wierze, a więc np. wie, że pożyczka jest niepotrzebna dla utrzymania statku. Udowodnienie konieczności zawarcia transakcji kredytowej należy do wierzyciela, a jego złej wiary — do armatora.

Kapitanowi statku nie wolno bez osobnego pełnomocnictwa zawierać umów na osobisty kredyt armatora, w szczególności nie wolno mu zaciągać zobowiązań z weksli (§ 529).

Wkońcu kapitan może sprzedać statek, jednak tylko w razie ostatecznej nagłej konieczności. Konieczność tę musi stwierdzić sąd miejscowy, który wprzód wysłuchuje opinji biegłych i przyzwanego

w tym celu konsula polskiego. Jest to t. zw. kondemnacja. Jeżeli niema sądu ani odpowiedniej władzy, kapitan musi zasięgnąć zdania biegłych, względnie zebrać inne dowody. Sprzedać statek można zawsze tylko publicznie (§ 530).

Jeżeli kapitan postąpił wbrew tym przepisom, może armator uważać czynność za nieistniejącą i domagać się od kapitana wyrównania szkód i strat.

Wyłożenie przez kapitana bez szczególnego polecenia własnych pieniędzy lub osobiste zobowiązanie nie daje mu więcej praw, niż osobie trzeciej (§ 532). Gdyby więc statek został sprzedany, kapitan otrzyma należytość w kolejności wierzytelności (por. niżej: rozdz. 10).

Ustawowe uprawnienia kapitana mogą być ograniczone przez umowę, jeżeli jednak osoba trzecia nie wiedziała lub nie musiała wiedzieć o ograniczeniach, ma ona takie prawa, jak gdyby kapitan miał pełne uprawnienia (§ 531).

Armator może zwolnić kapitana w każdym czasie, choćby nawet umowa stanowiła co innego. Jest to zrozumiałe, gdyż kapitan jest mężem zaufania armatora. W takim wypadku pozostaje kapitanowi prawo do odszkodowania (§ 545).

Jeżeli kapitana zwalnia się jako niezdatnego albo też za niewypełnienie obowiązków, otrzymuje on wynagrodzenie (a więc pensję, procenty i t. d.) tylko za czas do zwolnienia (§ 546). Tak samo za czas faktycznej służby otrzymuje wynagrodzenie kapitan, którego przyjęto na jakąś określoną podróż, a zwolnienie następuje wskutek niemożności rozpoczęcia względnie dokończenia podróży z powodu wojny, blokady, obłożenia sekwestrem, zakazu przywozu lub wywozu, albo z powodu wypadku, jakiemu uległ statek lub ładunek; wreszcie gdy z wymienionej przyczyny zwalnia się kapitana, przyjętego na czas nieokreślony.

W każdym razie — jeżeli zwolnienie nastąpiło podczas podróży, albo jeżeli statek nie wraca już do portu ojczystego, a zawarto umowę na wyjazd i powrót — kapitan ma prawo żądać (poza pensją i t. d.) albo wolnego przewiezienia go zpowrotem do portu, w którym go przyjęto (a także utrzymania podczas podróży i przewozu bagażu), albo odpowiedniego wynagrodzenia (§§ 547 i 550).

Jeżeli kapitan statku, przyjęty na czas nieoznaczony, zostaje zwolniony z innych (a nie wymienionych wyżej) powodów, otrzymuje prócz tego, co mu się należy do dnia zwolnienia, tytułem odszkodowania płacę za jeden miesiąc i za czas trwania podróży powrotnej, a nadto koszty podróży powrotnej (§ 548).

Czas trwania podróży powrotnej oblicza się według § 73 ustawy o służbie marynarza z dnia 2. czerwca 1902 r. Odnośny § brzmi jak następuje:

„Jeżeli w wypadkach przedterminowego zwolnienia ze służby po rozpoczęciu podróży statku portem odstawienia jest port polski, to w celu obliczenia płacy, należnej marynarzowi za podróż powrotną, liczy się czas trwania tej podróży, przy powrocie na parowcu, jak następuje:

przy zwolnieniu:

a) w porcie morza Północnego, Kanału Angielskiego, Bałtyku albo graniczących wód . . . . . $^1/_2$ miesiąca,
b) w innym porcie europejskim . . . . . 1 miesiąc,
c) w porcie pozaeuropejskim z wyjątkiem portów, wymienionych pod d) . . . . . $1^1/_2$ miesiąca,
d) w porcie oceanu Spokojnego albo Australji . 2 miesiące.

Jeżeli odstawienie marynarza zpowrotem całkowicie albo częściowo musi się odbyć żaglowcem, to czas trwania tej części podróży, która odbywa się żaglowcem, liczy się dwa razy tak długi jak przy podróży parowcem.

Jeżeli w wypadkach *a)* i *b)* ust. 1. odstawienie zpowrotem odbywa się wyłącznie koleją, to czas trwania podróży koleją nie wchodzi w rachubę.

Czas trwania podróży powrotnej ustala w razie sporu tymczasowo urząd żeglarski (Urząd Morski albo konsulat) według powyższych postanowień, uwzględniając odpowiednio w razie odstawienia do cudzoziemskiego portu czasokresy, przyjęte pod *a)* do *d)*".

Jeżeli płacę umówiono ryczałtowo, oblicza się przeciętny czas trwania podróży włącznie z czasem, zużytym na załadowanie i wyładowanie, a potem przeprowadza się odpowiednie obliczenia. Przy ustalaniu wynagrodzenia za poszczególnie dni liczy się 1 miesiąc = 30 dni (§ 549).

Kapitan nie ma całkowitej swobody w wypowiedzeniu służby (§ 551). Jeżeli bowiem przyjęto go na czas nieoznaczony, a podróż rozpoczęła się, musi pozostać w służbie aż do powrotu statku do portu ojczystego lub innego w kraju, oraz do oddania ładunku. Może jednak żądać zwolnienia po upływie dwóch albo trzech lat od pierwszej podróży, zależnie od tego, czy statek w chwili wypowiedzenia znajduje się w porcie europejskim, czy pozaeuropejskim. Ale musi armatorowi dać czas na wyszukanie następcy, w każdym zaś razie musi ukończyć odbywaną podróż.

Jeśli armator natychmiast po wypowiedzeniu zarządzi podróż powrotną, kapitan jest obowiązany przyprowadzić statek zpowrotem.

W razie choroby lub uszkodzenia — wyraźnie: uszkodzenia *(Verletzung)* odmiennie od przepisu dawniejszego, w którym była mowa o zranieniu *(Verwundung)* — kapitan ma prawo (§ 553) do leczenia i wyżywienia na koszt armatora przez czas do 26 tygodni od zachorowania lub doznania uszkodzenia, gdy z powodu choroby podróży nie rozpoczął, względnie do 26 tygodni od chwili opuszczenia statku, gdy podróż rozpoczął[1]).

O ile uszkodzenie nastąpiło na skutek wypadku przy pełnieniu służby *(Betriebsunfall)*, czasokresy ulegają skróceniu w pierwszym wypadku zawsze — do 13 tygodni, zaś w drugim wtedy tylko, gdy kapitan opuszcza statek w porcie polskim, albo też gdy z portu niepolskiego zostanie przewieziony do zakładu leczniczego w porcie polskim.

Ten obowiązek armatora ustaje z chwilą, gdy opiekę nad chorym kapitanem obejmuje spółka zawodowa *(Berufsgenossenschaft)* czyli zakład ubezpieczeniowy[1]).

Armator jest uprawniony zapewnić kapitanowi wyżywienie i leczenie w zakładzie leczniczym. Jeżeli kapitan mieszka stale w miejscu, w którem statek opuszcza albo w miejscu, w którem powinien być przyjęty do szpitala, przyjęcie do niego może nastąpić za jego zgodą, o ile jest żonaty, prowadzi własne gospodarstwo lub jest członkiem rodziny; zgoda nie jest potrzebna, gdy rodzaj choroby wymaga opieki, jakiej rodzina zapewnić nie może, gdy choroba jest zakaźna, albo gdy zachowanie kapitana wymaga ustawicznej obserwacji. We wszystkich innych wypadkach kapitan musi poddać się leczeniu szpitalnemu.

Kapitana, który z powodu choroby albo uszkodzenia pozostał poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, można przewieźć do zakładu leczniczego w porcie polskim — jedynie za zgodą jego i leczącego go lekarza albo konsulatu. Gdyby kapitan nie był w stanie udzielić zgody, albo odmawiał jej bez słusznego powodu, zastępczą zgodę wyrazić może (po zasięgnięciu opinji lekarza) konsulat, w którego okręgu kapitan w tym czasie się znajduje.

Kapitan, który bez słusznego powodu uchyla się od leczenia, a przez to — wedle opinji lekarskiej — uniemożliwia albo znacznie utrudnia leczenie, traci prawo do bezpłatnego wyżywienia i leczenia. O słuszności powodu, jak też o rozpoczęciu i trwaniu tej utraty orzeka tymczasowo Urząd Morski (konsulat).

[1]) Por. nadto: Dodatek, Ubezpieczenia społeczne marynarzy.

Jeżeli kapitan nie wraca na statku do portu ojczystego, albo też do portu, w którym został przyjęty, — przysługuje mu oprócz wymienionych należytości także bezpłatny przejazd powrotny lub (zależnie od jego wyboru) odpowiednie wynagrodzenie.

Kapitan, który zachorował lub doznał uszkodzenia, otrzymuje (§ 553a) płacę (oraz procenty i t. d.) nietylko za czas sprawowania służby

a) do zaprzestania służby, gdy podróży nie rozpoczął,

b) do dnia opuszczenia statku, gdy podróż rozpoczął,

ale ponadto w obu wypadkach także podczas pobytu w zakładzie leczniczym.

Osobne wynagrodzenie przysługuje kapitanowi, który doznał uszkodzenia przy słusznej obronie statku. Gdyby więc kapitan odniósł szkodę przy obronie statku przeciw okrętowi wojennemu na wypadek złamania blokady, nie ma prawa do wynagrodzenia. Wysokość wynagrodzenia bywa ustalana w razie potrzeby przez sąd.

Rzecz prosta, że przepisy powyższe o bezpłatnem leczeniu nie mają zastosowania, gdy kapitan nabawi się choroby lub uszkodzenia wskutek czynu karygodnego, albo gdy służbę opuścił bezprawnie (§ 553b). Chodzi tu o czyny, zagrożone karą przez prawo w najszerszem rozumieniu, a nie np. o zamach samobójczy, albo życie niemoralne (Schaps, 292).

W razie śmierci kapitana statku po objęciu służby armator płaci jego spadkobiercom wszystkie należności (płacę, procenty i t. d.) do dnia śmierci, a także ponosi koszty pogrzebu, jeśli śmierć nastąpiła po rozpoczęciu podróży.

Ponadto armator musi wypłacić odpowiednie wynagrodzenie, gdy kapitan zginie przy obronie statku (§ 554).

IV. Prawa i obowiązki kapitana w odniesieniu do ładunku.

Stosunek kapitana do ładunku wyraża się przez jego stosunek do osób, które są zainteresowane w tem, aby ładunek cały i nieuszkodzony dostał się do portu przeznaczenia. — Zainteresowanymi w tem znaczeniu nazywamy: najemcę, ładującego i odbiorcę (dokładniej o nich w Dziale II. części II, rozdział 5).

Otóż w interesie tych osób jest kapitan obowiązany podczas podróży w miarę możności dbać również o to, co dla ładunku jest najlepsze (§ 535).

Prawo nie wyjaśnia wprawdzie, co należy rozumieć pod słowami „podczas podróży", ale kapitan powinien raczej szeroko ujmować to pojęcie, a więc — od rozpoczęcia przyjmowania ładunku do zupełnego wyładowania.

Natomiast zupełnie wyraźne są wskazówki dalsze. Wynika z nich, że dobro ładunku nie ma być stawiane ponad wszystko inne, ale przeciwnie — że kapitan powinien dbać przedewszystkiem o dobro statku, a więc armatora, a następnie dopiero — w miarę możności — również o dobro ładunku. Tak samo nie wolno kapitanowi narażać życia ludzkiego dla dobra ładunku.

Z tego widoczne jest, że kapitan musi niejako uzgadniać sprzeczne niekiedy interesy armatora i właściciela ładunku.

Jezeli przewożone towary zagrażają bezpieczeństwu statku lub pozostałego ładunku, kapitan ma prawo wyładować je (w całości lub częściowo) albo w ostatecznym razie wyrzucić za burtę. Jeżeli ładunek nie jest jednolity i należy do różnych właścicieli, kapitan ma prawo wyboru w chwili konieczności, które towary ocalić, a które zniszczyć. Wolno kapitanowi również sprzedać ładunek, gdy nie może inaczej zapobiec znacznej stracie (np. z powodu grożącego zepsucia się towarów lub z innych przyczyn) albo gdy to jest konieczne dla celów podróży; dać go w zastaw bodmeryjny dla uzyskania środków na jego utrzymanie i dalszy przewóz; reklamować w razie zatrzymania lub zajęcia ładunku; i wreszcie dochodzić jego zwrotu sądownie i niesądownie, gdy został pozbawiony ładunku w inny sposób.

We wszystkich powyższych okolicznościach obowiązany jest kapitan działać rozważnie, t. j. wybrać te zarządzenia, które są połączone z najmniejszą szkodą dla zainteresowanych ładunkiem. O ile możności powinien kapitan zasięgać ich wskazówek i stosować się do nich. Poza tem działa według własnego uznania, musi jednak osoby, zainteresowane ładunkiem, jak najrychlej zawiadamiać o wydarzeniach i o zastosowanych środkach zaradczych.

Także po stracie statku obowiązany jest kapitan — pod nieobecność osób zainteresowanych — troszczyć się o ładunek. Tak więc do niego należy złożenie ładunku na składzie, przesłanie go innym statkiem do portu przeznaczenia, wreszcie całkowita lub częściowa sprzedaż. Złożenie na składzie i przewóz innym statkiem odbywa się na koszt osób zainteresowanych ładunkiem.

Zarówno przed wydaniem ładunku, jak i przed oddaniem go na inny statek musi kapitan uzyskać (lub zabezpieczyć uzyskanie) fracht stosunkowy oraz inne wierzytelności armatora, a nadto ciążące na

ładunku składki na awarję wspólną, koszty ocalenia lub udzielenia pomocy i sumy bodmeryjne.

Gdy wskutek przypadku podróż nie może się odbywać dalej w pierwotnym kierunku, kapitan może dokonać podróży w innym kierunku, albo wstrzymać ją na jakiś okres czasu, albo nawet zawrócić do portu wyjściowego, stosownie do okoliczności i udzielonych mu wskazówek (§ 536). Postanowienie to jest bardzo ważne ze względu na konsekwencje istotnego zerwania tym sposobem umowy.

Do kapitana należy wreszcie troska o stan przewożonego ładunku. Dbałość tę trudno ująć w ramy przepisów. Wszakże należy tu np. troska o wyżywienie zwierząt przewożonych, zapobieganie „zagrzaniu" się zboża i t. p.

Wogóle powinien kapitan pamiętać, że jest przedstawicielem także osób zainteresowanych ładunkiem i dlatego również wobec nich powinien móc zawsze wykazać, że działał ze starannością porządnego kierownika statku (por. nadto niżej, rozdz. 7 i 8).

V. Prawa i obowiązki kapitana w stosunku do załogi i pasażerów.

Le seul maître après Dieu — głosiły stare francuskie konosamenty, wyrażając w ten sposób pełnię władzy kapitana statku. Nic dziwnego — wszak dawniej mógł kapitan sprawować nawet funkcje sądowe w pewnym zakresie. Dziś ta władza uległa ograniczeniu, ale wciąż jeszcze jest znaczna.

Kapitan jest służbowym przełożonym oficerów i marynarzy statku. Zastępcą kapitana, jeżeli armator lub kapitan nie poczynili odmiennych zarządzeń co do zastępstwa w poszczególnych działach służby, jest najstarszy oficer na statku, a w braku takiego najstarszy rangą z pośród marynarzy (§ 3 ust. o służbie mar.).

Kapitan ustala regulamin służby wewnętrznej dla statku i może zmusić do jego przestrzegania nawet przy pomocy kar dyscyplinarnych. Załoga winna mu bezwzględne posłuszeństwo. Celem jego wymuszenia i z innych powodów może kapitan obostrzyć obowiązki służbowe, ograniczyć żywność na okres do trzech dni, a w stosunku do załogi w ścisłem tego słowa znaczeniu (oficerów wyjąwszy) przysługuje mu prawo degradacji w razie niezdolności do tej służby, do której członka załogi zaciągnięto. Kapitan nie powinien nakładać kar pieniężnych (poza wypadkami, przewidzianemi ustawowo), karać ograniczeniem wolności lub cieleśnie, jednakowoż w razie oporu, buntu i t. p. jest upoważniony do użycia wszelkich środków, które

mogą przywrócić posłuszeństwo (uwięzienie i t. p.). Zagranicą może nawet wezwać pomocy napotkanych polskich okrętów wojennych w celu przywrócenia dyscypliny (§ 91 ust. o służbie mar.).

Wszystkie powyższe wypadki muszą być zanotowane w dzienniku okrętowym.

Kapitan jest też jakgdyby pomocniczym urzędnikiem stanu cywilnego, o ile chodzi o urodziny lub śmierć. W razie wypadku śmierci lub urodzenia na statku powinien kapitan dobrać sobie dwóch oficerów lub inne osoby wiarygodne i zanotować przy ich udziale w dzienniku okrętowym ten fakt (przy śmierci podać jej przypuszczalną przyczynę), a następnie dwa wierzytelne odpisy złożyć w pierwszym osiągniętym konsulacie polskim; ten przechowuje jeden egzemplarz w aktach, drugi zaś odsyła do urzędu stanu cywilnego miejsca stałego pobytu rodziców zmarłego lub jego samego. W razie śmierci kapitana obowiązek ten spada na jego zastępcę. Z chwilą przybycia statku do portu krajowego, w którym podróż się kończy, obowiązany jest kapitan przedłożyć dziennik okrętowy władzy przełożonej, której podlega urząd stanu cywilnego danego portu; ta zaś przesyła odpis odnośnej notatki urzędowi stanu cywilnego, do którego kompetencji wypadek należy. Ma to na celu kontrolę wpisu. Nieprzestrzeganie tego przepisu pociąga za sobą karę.

Natomiast nie ma kapitan prawa udzielania ślubów ani też urzędowego ogłaszania testamentów. Musi jednak dopilnować własności zmarłych na statku osób.

W stosunku do pasażerów ma kapitan prawo żądać, a w razie konieczności zmusić do przestrzegania regulaminu statku. Może więc np. wydać zakaz wchodzenia do kajut załogi, do kotłowni, może nakazać ostrożne obchodzenie się z ogniem i t. p. Tylko w stosunku do wychodźców prawa kapitana są nieco większe, może więc np. oznaczyć godzinę wstawania i udawania się na spoczynek, kontrolować stan zdrowia, czystości i t. p.

Obowiązki kapitana wobec załogi i zwykłych pasażerów wiążą się ściśle z umowami, na zasadzie których znajdują się oni na statku. To też będzie o nich mowa poniżej (p. rozdziały 3 i 6). Tu należy wyszczególnić obowiązki kapitana w stosunku do wychodźców tak, jak je ujmuje rozporządzenie[1]) w sprawie statków emigracyjnych z 14. marca 1898. r. (Dz. Ust. Rzeszy Niem. Nr. 10) z modyfikacjami,

[1]) W myśl art. 77. rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11. października 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 799) rozporządzenie niemieckie nie zostało uchylone.

wprowadzonemi przez rozporządzenia z 26. lutego 1904 r., 20. grudnia 1905 r. i 3. sierpnia 1909 r.).

Obowiązki te są następujące:

1) Przychylne odnoszenie się do wychodźców i zapewnienie takiego zachowania załogi. Nadto codzienne zwiedzanie pomieszczenia wychodźców osobiście lub przez zastępcę.

2) Wydanie odpowiednich zarządzeń w celu utrzymania obyczajności i porządku, dyscyplinarne ściganie przekroczeń załogi pod tym względem. Załodze nie wolno — poza służbą — wchodzić do pomieszczeń wychodźców. Ma być utrzymany przydział miejsc, podział na oddziały żeńskie i męskie.

3) Uregulowanie czyszczenia, przewietrzania, desynfekcji i oświetlenia pomieszczeń dla wychodźców; w szczególności wskazane jest natychmiastowe usuwanie wydzielin cierpiących na morską chorobę.

4) Dbałość o to, by pobierane po drodze zapasy żywności i wody były w dobrym stanie.

5) Najżywsza troska o dobre utrzymanie prowiantu.

6) Spowodowanie, aby posiłek dla wychodźców przyrządzano w sposób należyty i w ilościach przepisowych; jeżeli zajdzie konieczność zmniejszenia racji żywnościowej — należy zrobić o tem w dzienniku okrętowym zapis, który ma być podpisany przez kapitana, jego zastępcę (pierwszego oficera) i ewentualnie intendenta.

7) Staranie o dostateczny zapas wody słodkiej.

8) Staranie o dobry stan sprzętu ratunkowego.

9) Lokowanie chorych w osobnych pomieszczeniach.

10) Natychmiastowe złożenie konsulowi polskiemu, do którego okręgu należy port wylądowania, meldunku o spostrzeżeniach względnie podejrzeniach co do przewozu na statku „żywego towaru". Jeśli na statku znajdują się kobiety, co do których istnieje przypuszczenie, że udają się zagranicę celem uprawiania nierządu — należy złożyć meldunek z podaniem nazwisk, przynależności państwowej i celu podróży kobiet tych i ich towarzyszy — konsulowi polskiemu, w którego okręgu leży port wylądowania kobiet podejrzanych.

11) Natychmiastowe zabezpieczenie rzeczy emigranta, który zmarł na statku, chyba, że znajdują się w posiadaniu jego rodziny; kapitan powinien również sporządzić spis wszystkich pozostawionych rzeczy, przybrawszy sobie dwóch świadków, z którymi razem podpisuje protokół w tej sprawie. Spis i spuściznę powinien kapitan przekazać konsulowi polskiemu natychmiast po przyjściu do portu wylądowania.

12) Wywieszenie na miejscu widocznem dla wiadomości wychodźców przepisów prawa państwowego, dotyczących wychodźtwa, oraz zarządzeń w sprawie urządzenia statków wychodźczych, ich zaopatrzenia, zaprowiantowania, kontroli, a także sposobu zaokrętowania wychodźców oraz opieki lekarskiej i obyczajowej nad nimi (por. nadto niżej: rozdział 6).

ROZDZIAŁ III.

Oficerowie i załoga statku*)

I. Wiadomości ogólne.

Oprócz kapitana wchodzą w skład obsady statku — oficerowie i załoga w ścisłem tego słowa znaczeniu. Prawa i obowiązki oficerów i załogi reguluje ustawa o służbie marynarza z dnia 2. czerwca 1902 r. (Dz. Ust. Rzeszy Niem. Nr. 27, str. 175)[1]).

Kapitanem w rozumieniu ustawy o służbie marynarza jest kapitan (kierownik) statku, a w razie braku tegoż lub przeszkody — jego zastępca.

Oficerami są osoby, przeznaczone do pomocy kapitanowi w prowadzeniu statku, które muszą wykazać się odpowiednim dyplomem państwowym (por. str. 16 n.), a nadto lekarze, intendenci i płatnicy.

Marynarzami są wszystkie pozostałe osoby, przyjęte na rachunek armatora do służby na statku podczas podróży, bez względu na to, czy nastąpił zaciąg. Także najęte kobiety mają prawa i obowiązki marynarzy. Zespół marynarzy stanowi załogę statku.

Nie należą do załogi statku ani piloci ani robotnicy, przyjęci do robót przy ładowaniu i wyładowywaniu statku, jego remoncie, malowaniu i t. p. (§ 2).

Oficerowie statku są przełożonymi marynarzy i jako tacy mają prawa dyscyplinarne w stosunku do załogi. Te uprawnienia odróżniają oficerów zasadniczo od marynarzy, poza tem jednak niemal wszystkie postanowienia, dotyczące załogi statku, mają zastosowanie do oficerów statku (wyjątki stanowi wspomniana ustawa o służbie marynarza).

---

*) Rozdział ten należy wprawdzie do publicznego prawa morskiego, ale ze względów praktycznych podajemy go na tem miejscu.

[1]) Por. też: Ustawa o służbie marynarza — przekład i komentarz Dr. Wł. Sowińskiego, Tczew 1929.

Wzajemny stosunek oficerów do siebie reguluje zazwyczaj armator lub kapitan przez swe zarządzenia. Jednak prawo ustala, że na parowcach podczas wykonywania służby (wacht) wachtowy mechanik jest o tyle podporządkowany wachtowemu oficerowi pokładowemu, że musi wypełniać jego rozkazy, dotyczące służby przy maszynie (§ 3).

Sprawa ilości i rodzaju oficerów, wymaganych przez przepisy prawne dla obsadzenia różnych statków, uregulowana jest przez rozporządzenie kanclerza Rzeszy Niem. z dnia 16. czerwca 1903 r. (Dz. Ust. Rzeszy Niem. str. 247.)[1]). Polskie ustawodawstwo tej ważnej kwestji jeszcze nie dotknęło, uregulowało jedynie sprawę stopni i kwalifikacyj oficerów w polskiej marynarce handlowej (por. wyżej: str. 16 n.).

II. Umowa oraz zaciąg i zwolnienie z zaciągu.

Przyjmowanie załogi następuje na podstawie umowy. Może ona być także ustna (odmiennie aniżeli np. w Anglji lub w Szwecji, gdzie obowiązuje forma pisemna). Ze względu na interes załogi, jako strony gospodarczo słabszej, ustala prawo, że umowa musi być zgodna z obowiązującemi ustawami. Dlatego też umowa prywatna może być zawarta tylko wówczas, gdy prawo wyraźnie dopuszcza jej zawarcie. Umowa, sprzeczna z prawem, jest nieważna. Jeżeli armator zastrzega sobie korzystniejsze czasokresy wypowiedzenia, przysługuje marynarzowi również zastosowanie tych korzystniejszych czasokresów (§§ 1 i 27).

W sprawie granicy wieku osób, przyjmowanych do służby na statku, i innych okoliczności (np. stosunku do służby wojskowej) — obowiązują przepisy ogólne. W szczególności decydująca jest tu genueńska konwencja międzynarodowa z dnia 9. lipca 1920 r., ratyfikowana oświadczeniem rządowem z dnia 24. lutego 1925 r. (Dz. U. R. P. Nr. 54, poz. 371), która w art. 2. ustala jako granicę wieku dla służby na statkach ukończony rok 14-ty; ogólna zaś ustawa w sprawie pracy młodocianych i kobiet (z dnia 2. lipca 1924 r. — Dz. U. R. P. Nr. 65, poz. 636) wymaga ukończenia 15-go roku życia. Nie wolno jednak przyjmować nikogo, dopóki nie otrzyma z Urzędu Morskiego lub z konsulatu[2]) książeczki żeglarskiej na podstawie dowodu tożsa-

[1]) Rozporządzenie to nie jest w Polsce przestrzegane, chociaż nie zostało uchylone. Zauważyć jednak należy, że podane w niem pojęcia rodzajów żeglugi są sprzeczne z pojęciami, wprowadzonemi ustawą z dnia 6. lipca 1923 r. (por. str. 16 n.).

[2]) W oryginale niemieckim: *Seemannsamt* — Urząd Żeglarski. W myśl dekretu o władzach marynarki handlowej (por. str. 28 n.) funkcje Urzędu Żeglarskiego sprawuje w kraju Urząd Morski, w Gdańsku Urząd Marynarki Handlowej, a zagranicą konsulat. Dla skrócenia oznaczać będziemy w dalszym ciągu: Urząd Morski (konsulat).

mości, dowodu stosunku do służby wojskowej, ewentualnie pozwolenia prawnego zastępcy; pozwolenie takie uważa się za udzielone raz na zawsze, a nadaje ono małoletniemu nieograniczoną zdolność do działań prawnych, o ile chodzi o zawarcie lub rozwiązanie umowy najmu służby marynarza oraz o wykonanie zobowiązań, wynikających z takiej umowy.

Równocześnie z książeczką żeglarską powinien marynarz otrzymać odbitkę ustawy o służbie marynarza oraz wszystkich przepisów prawnych, dotyczących załogi statku.

Przyjęcie do służby morskiej bywa uzależniane od wyniku badania lekarskiego (§§ 7 i 8).

Dla uzyskania nowej książeczki żeglarskiej konieczne jest przedłożenie starej lub dostateczne uwiarogodnienie jej utraty. W nowej książeczce zaznacza się to osobną wzmianką, a nadto zaświadcza się poprzedni stopień, dotychczasowe stosunki służbowe, czas trwania służby i t. p. (§ 9).

Książeczka żeglarska musi zawierać też dane o stosunku do służby wojskowej i ubezpieczeniu marynarza od inwalidztwa (§ 11).

Umowę zawiera się zazwyczaj na jakiś określony statek, a co do czasokresu — na podróż, względnie na oznaczony lub nieoznaczony przeciąg czasu (§ 28). Wynagrodzenie obejmuje: utrzymanie, pomieszczenie i płacę, która musi być ustalona (obojętne jak — za pewien okres czasu lub za podróż). Wyjątkowo dopuszczalny jest też procentowy udział w zyskach armatora lub we frachcie. Normy wynagrodzenia ustalone są przeważnie przez taryfy spółek okrętowych. Spory, wynikające z umów najmu, rozstrzyga Urząd Morski (konsulat).

Bez względu na formę zawartej umowy powinien przyjęty do służby marynarz otrzymać zaświadczenie *(Heuerschein)*, podpisane przez kapitana albo przedstawiciela spółki okrętowej. Zaświadczenie powinno zawierać: nazwę statku oraz dane, dotyczące powierzanego stanowiska, podróży lub czasu trwania umowy, płacy, a nadto termin i miejsce najmu (§ 27).

Kapitan obowiązany jest do zgłoszenia zawartej umowy w Urzędzie Morskim (konsulacie) dla dokonania z a c i ą g u czyli wciągnięcia do spisu załogi (roli zaciągowej). Musi ono nastąpić przed rozpoczęciem podróży. Przy akcie tym powinien być kapitan lub pełnomocnik spółki okrętowej oraz interesowany członek załogi (§§ 12—13). Dowodem dokonania tego aktu jest s p i s z a ł o g i (A: *ship's articles, crew list;* F: *rôle d'équipage;* N: *Musterrolle*).

Spis załogi powinien zawierać (§ 14):

1) nazwę, przynależność państwową, port ojczysty i sygnał poznawczy statku;
2) nazwisko i miejsce zamieszkania kapitana;
3) nazwisko i miejsce zamieszkania, wiek, płacę i charakter służbowy każdego członka załogi;
4) port rozpoczęcia podróży;
5) warunki umowy, ilość żywności, płacę za godziny nadliczbowe i inne warunki dodatkowe.

Spis załogi musi znajdować się podczas podróży na statku i być przedkładany na żądanie Urzędowi Morskiemu względnie konsulatowi (§ 14). O postępowaniu kapitana w sprawie spisu załogi zagranicą — por. rozdział o służbie dyplomatycznej i konsularnej.

W stosunkach międzynarodowych służy spis załogi dla całej obsady statku jako dowód przynależności państwowej. Dla stosunków prawnych w zakresie prawa prywatnego między armatorem, kapitanem i załogą miarodajny jest spis załogi jako dokument.

W razie zaciągnięcia członka załogi po sporządzeniu spisu załogi Urząd Morski (konsulat) wnosi ten zaciąg dodatkowo do spisu załogi (§ 15).

Zaciąg, dokonany w kraju, wpisuje Urząd Morski do książeczki żeglarskiej i zaznacza w niej termin rozpoczęcia służby. Zaciąg, dokonany zagranicą, wpisuje konsulat tylko na żądanie i po przedłożeniu książeczki żeglarskiej. Tak sporządzona książeczka żeglarska służy marynarzowi jako paszport wyjazdu i paszport morski; to też pozostaje w przechowaniu kapitana statku przez czas trwania stosunku służbowego (§ 16).

Jeśli wskutek nieprzezwyciężonej przeszkody marynarz, zaciągnięty na służbę, nie może rozpocząć służby, obowiązany jest natychmiast donieść o tem kapitanowi i Urzędowi Morskiemu (konsulatowi), przed którym odbył się akt zaciągu. Kapitan obowiązany jest przesłać książeczkę żeglarską interesowanemu lub Urzędowi Morskiemu względnie konsulatowi (§ 17).

Również zwolnienie z zaciągu musi być dokonane (i to natychmiast po ukończeniu stosunku służbowego) w Urzędzie Morskim względnie w konsulacie[1]) w obecności kapitana i zwalnianych (§ 18). Uprzednio powinien kapitan wpisać do książeczki żeglarskiej

[1]) Należy tu rozumieć Urząd Morski (konsulat) tego portu, w którym statek znajduje się, a w razie utraty statku — najbliższy konsulat, względnie Urząd Morski.

zwolnionego stopień, stanowisko i czas trwania służby, a na żądanie wydać także świadectwo sprawowania. Tego świadectwa nie wolno jednak wpisywać do książeczki żeglarskiej (§ 19). Urząd Morski (konsulat) potwierdza podpisy kapitana w książeczce żeglarskiej i na świadectwie (§ 20) oraz wpisuje zwolnienie z zaciągu do książeczki żeglarskiej i do spisu załogi (§ 22). W razie odmowy wystawienia świadectwa lub podania w niem albo w książeczce żeglarskiej faktów, którym zwolniony przeczy, Urząd Morski (konsulat) obowiązany jest na żądanie członka załogi zbadać tę sprawę i wydać zaświadczenie o wynikach badania (§ 21). Niezależnie od tego rozstrzygnięcia pozostaje zwolnionemu zawsze droga sądowa, na której może dochodzić swoich praw. Bez zaświadczenia kapitana o zakończeniu stosunku służbowego nie może marynarz być ponownie zaciągnięty, chyba że udowodni to w inny sposób (§ 10).

Koszty zaciągu i zwolnienia z zaciągu oraz sporządzenia spisu załogi ponosi armator (§ 26).

Kapitan może zażądać od Urzędu Morskiego wydania uwierzytelnionego wyciągu ze spisu załogi, jeżeli od jego sporządzenia upłynęły 2 lata. Ten wyciąg, który daje obraz rzeczywistego składu osobowego załogi, służy odtąd jako spis załogi (§ 23).

Po ukończeniu podróży lub po upływie oznaczonego czasokresu należy złożyć spis załogi w Urzędzie Morskim względnie w konsulacie (§ 24).

Gdyby skład załogi uległ zmianie, a nie można było bez zwłoki w podróży przeprowadzić zaciągu lub zwolnienia z zaciągu, kapitan obowiązany jest spowodować je w najbliższym konsulacie względnie w Urzędzie Morskim i podać przyczyny opóźnienia; gdyby już nie można było dokonać tych aktów, kapitan musi złożyć meldunek, którego treść wpisuje się do spisu załogi i do książeczek żeglarskich zainteresowanych członków załogi (§ 25).

III. Obowiązki.

Obowiązki załogi są ze względu na szczególne warunki żeglugi morskiej uregulowane znacznie surowiej, aniżeli w innych wypadkach.

Służba rozpoczyna się od terminu, podanego przy zawarciu umowy. Jeżeli członek załogi nie zgłosi się do 24 godzin od wyznaczonego terminu, przysługuje kapitanowi lub armatorowi prawo rozwiązania umowy (§ 32). Jeżeli jednak zaciągnięty uchyla się od rozpoczęcia służby bez uzasadnionego powodu, może być na wniosek kapitana do niej zmuszony przez Urząd Morski (konsulat), a w ich

braku — przez miejscowe władze policyjne. Wynikłe stąd koszty ponosi marynarz (§ 33).

Zasadniczym obowiązkiem załogi jest posłuszeństwo wobec przełożonych, t. j. bezwzględne spełnianie służbowych rozkazów i wykonywanie wszystkich powierzonych prac, dotyczących statku albo ładunku — zarówno na statku, jak i w jego łodziach, na lichtugach, na lądzie, zarówno w normalnych warunkach jak i przy awarji.

Bez zezwolenia kapitana lub oficera nie wolno (§ 34) marynarzowi opuszczać statku aż do zwolnienia z zaciągu. Jednak w porcie polskim marynarz ma prawo wyjścia na ląd w czasie wolnym od służby, o ile poważne względy nie stoją na przeszkodzie. Wszakże w oznaczonym czasie musi powrócić[1]).

Gdy statek znajduje się w porcie lub na redzie, obowiązany jest marynarz pracować (łącznie z wachtami) 10 godzin[2]) na dobę, o ile, rzecz prosta, nie zachodzą okoliczności wyjątkowe. Praca ponad 10 godzin ma być wynagradzana jako nadobowiązkowa, za wyjątkiem gdy praca jest konieczna dla wyżywienia i obsłużenia osób, znajdujących się na statku, albo dla zabezpieczenia statku przed grożącem niebezpieczeństwem (§ 35).

Przepis ten nie ma zastosowania (§ 35) do oficerów, którzy podczas postoju w porcie lub na redzie mają mieć zapewniony najmniej 8-godzinny wypoczynek w ciągu doby[2]).

---

[1]) W kwestji urlopów zaleca Minister Przemysłu i Handlu w zarządzeniu z dnia 28. listopada 1929 r. — udzielanie marynarzom 8-dniowych urlopów po roku pracy w tem samem przedsiębiorstwie, a 15-dniowych po trzech latach takiej pracy. Urlop powinien być udzielany niepodzielnie, o ile warunki pracy na statku na to pozwalają; jednak w żadnym wypadku nie może przekroczyć czasu postoju statku w porcie ojczystym. Armator decyduje o podziale i czasie udzielenia urlopu. Rozwiązanie umowy pracy nie stwarza przerwy, jeżeli marynarz w ciągu najbliższych trzech miesięcy zaciągnie się do służby na statku, należącym do tego samego armatora. Oficerów zarządzenie to nie dotyczy; nie można również odnieść do nich analogicznych postanowień ustawy z dnia 16. maja 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr. 40, poz. 334).

[2]) W marynarce handlowej nie ma zastosowania ani ustawa z dnia 18. grudnia 1919 r. o czasie pracy w przemyśle i handlu (Dz. U. R. P. z 1920 r., Nr. 2, poz. 7) ani też rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16. marca 1928 r. o umowie o pracę pracowników umysłowych (Dz. U. R. P. Nr. 35, poz. 323). Z tego powodu Minister Przemysłu i Handlu w cytowanem wyżej zarządzeniu zaleca armatorom w stosunku do marynarzy następujące normy: *a)* podczas postoju w porcie i w żegludze wielkiej (przekraczającej linję Dover-Calais) — 8 godzin dla wszystkich marynarzy; *b)* na Bałtyku i morzu Północnem — 12 godzin dla załogi pokładowej i tyleż dla załogi maszynowej na statkach do 1000 t. r. pojemności brutto, a 8 godzin dla załogi maszynowej na statkach o pojemności powyżej 1000 t. r. Oficerów zarządzenie to nie dotyczy.

Na morzu pełnią służbę marynarze służby pokładowej i maszynowej na zmianę (t. zw. wachtami) — o ile podróż trwa ponad 10 godzin. Do Rady Ministrów należy wydanie przepisów, w jakich okolicznościach marynarze muszą pełnić służbę wachtową na więcej niż dwie zmiany. Wachta zluzowana może być powołana do pełnienia służby tylko w wyjątkowych okolicznościach. Jednak wachta maszynowa ma obowiązek przed zluzowaniem usunąć popioł i żużel (§ 36).

Na parowcach, znajdujących się w podróży transatlantyckiej, muszą być ustanowione trzy wachty w służbie maszynowej; tak samo w służbie pokładowej, o ile statek przewozi conajmniej 200 pasażerów i ma szybkość przeciętną ponad 12 węzłów. Inne wypadki nie zostały prawnie uregulowane.

W niedziele i święta, podczas postoju statku w porcie lub na redzie — obowiązana jest załoga tylko do tych prac (i wacht), które są nieodzowne, pilne lub związane z ruchem pasażerskim. W dni te nie wolno również zatrudniać załogi (oraz oficerów) przy ładowaniu i wyładowywaniu statku, stojącego w porcie lub na redzie na obszarze Rzeczypospolitej Polski, chyba że chodzi o ładunek parowców, które utrzymują regularną komunikację pocztową, względnie o bagaż pasażerów i towary łatwo się psujące.

W każdym razie praca w niedziele i święta winna być wynagradzana osobno jako nadobowiązkowa (nie dotyczy to jednak oficerów), wyjąwszy czynności, związane z wyżywieniem i obsługą znajdujących się na statku osób oraz konieczne dla zabezpieczenia statku przed grożącem niebezpieczeństwem (§ 37).

Również na morzu powinna załoga w normalnych warunkach wykonywać w niedziele i święta tylko te czynności, które są ściśle związane z bezpieczeństwem i żeglugą statku, obsługą maszyn, suszeniem żagli, obsługą łodzi oraz wyżywieniem i obsługą osób, znajdujących się na statku (§ 38).

Poza tem załodze przysługuje w niedziele i święta prawo zwolnienia celem wysłuchania nabożeństwa, o ile nie zachodzą ważne przeszkody.

W razie niebezpieczeństwa na morzu, szczególnie gdy statkowi grozi rozbicie, napad i t. p., obowiązany jest członek załogi do bezwzględnego niesienia wszelkiej nakazanej mu pomocy celem uratowania statku lub ładunku, do ratowania ludzi i rzeczy, do zabezpieczania części statku lub ładunku, w szczególności zaś do jak najczynniejszego pomagania przy ratowaniu statku i ładunku; jest to

zrozumiałe, gdyż współdziałanie załogi statku w ratowaniu może zadecydować o zakwalifikowaniu czynności ratowniczej jako „udzielenia pomocy", a nie „ocalenia" (por. rozdział 9). Dopóki kapitan znajduje się na pokładzie, nie wolno załodze opuszczać statku bez zezwolenia kapitana (§ 41).

Nawet po utracie statku, a więc po rozwiązaniu umowy z samego prawa, obowiązana jest załoga na żądanie współdziałać przy spisaniu protestu morskiego (por. str. 87n.), a zeznania swoje potwierdzić przysięgą. Za to przysługuje jej prawo do wynagrodzenia za stratę czasu i do zwrotu wszelkich kosztów, związanych z protestem, oraz do wypłacenia zaliczki na te koszty. Wysokość ich ustala w razie sporu władza, która spisuje protest (sąd), a zagranicą konsul (§ 42).

Jeżeli po rozpoczęciu podróży okaże się, że marynarz nie jest zdolny do wypełniania tych obowiązków, jakie przyjął na siebie przez umowę, kapitan ma prawo zdegradować go i zmniejszyć odpowiednio jego płacę. Wypadek taki wraz z motywami powinien kapitan natychmiast wpisać do dziennika okrętowego, notatkę tę odczytać zdegradowanemu i zaznaczyć w dzienniku, że i kiedy odczytanie nastąpiło. Redukcja płacy może nastąpić od chwili dokonania wpisu. Marynarz może żądać od kapitana uwierzytelnionej kopji wpisu. Przysługuje mu też prawo odwołania się do Urzędu Morskiego względnie do konsulatu w pierwszym porcie, do którego statek zawinął.

Powyższe może być uwidocznione w książeczce żeglarskiej tylko przez Urząd Morski (konsulat) po rozstrzygnięciu przezeń sprawy, a jeśli do tego nie doszło — przy zwolnieniu z zaciągu (§ 43).

IV. Płaca.

Pod „płacą" rozumieć należy także wszystkie umówione korzyści, a więc np. procenty. Oblicza się płacę wedle czasu trwania służby — od dnia zaciągu, jeśli on poprzedził rozpoczęcie służby, w przeciwnym razie — od dnia faktycznego rozpoczęcia służby. Do czasu służby wlicza się także czas podróży do miejsca zameldowania (§ 44).

Płacę uiszcza się dopiero po zakończeniu podróży względnie stosunku służbowego — chyba, że umowa stanowi co innego[1]). Jednak

[1]) Tak np. umowa zbiorowa polskich armatorów ze związkami marynarzy, zawarta w Gdyni dnia 5. grudnia 1929 r. z ważnością do końca 1930 r. i z prawem automatycznego jej prolongowania, ustala w § 4, że wypłatę pensji załodze uskutecznia się za każdy miesiąc pracy, a w pływaniu na morzu Bałtyckiem i Północnem

marynarz ma prawo domagać się wcześniejszej wypłaty w następujących warunkach:

1) po przesłużeniu conajmniej 3 miesięcy od dnia zaciągu w porcie, w którym statek zostaje wyładowany całkowicie albo w przeważnej części, — połowy zarobionej płacy;
2) po przesłużeniu każdych dalszych 3 miesięcy od dnia ostatniej wypłaty — połowy płacy, zarobionej w czasie od dokonania poprzedniej wypłaty.

Jeśli zawarto umowę na czas — przysługuje marynarzowi prawo do wypłaty zarobionego wynagrodzenia po powrocie do portu rozpoczęcia podróży (§ 45).

Wypłata wynagrodzenia po rozwiązaniu umowy powinna być uskuteczniona do rąk zwalnianego i w Urzędzie Morskim (konsulacie) lub za jego pośrednictwem[1]), względnie — zagranicą — zgodnie z przepisami, tam obowiązującemi. W protokóle zwolnienia z zaciągu musi być uczyniona wzmianka o dokonaniu wypłaty.

Dopuszczalne jest wypłacenie pensji za zgodą marynarza na ręce członka jego rodziny. Natomiast niedopuszczalne jest dokonywanie wypłat w gospodach, szynkach i t. p.

Urząd Morski obowiązany jest na życzenie marynarza przyjąć jego płacę, względnie bezpłatnie przesłać rodzinie, do kasy oszczędności i t. p. Koszty, stąd wynikłe, ponosi armator (§ 46).

Sprawa wydania zaliczki na płacę może być uregulowana umową, a gdy ona tej kwestji nie porusza — wedle zwyczaju w porcie zaciągu (§ 47).

Wszystkie wypłaty powinny być uskuteczniane w gotówce albo zapomocą przekazu, wystawionego na armatora. Wybór przysługuje marynarzowi, z wyjątkiem wypłaty zaliczek (§ 48).

---

nie później niż 5-go każdego miesiąca za miesiąc ubiegły. Wszelkie dodatki do pensji zasadniczej, w szczególności godziny nadliczbowe oblicza się również miesięcznie, a w pływaniu na morzu Bałtyckiem i Północnem wypłaca się je najpóźniej 10-go każdego miesiąca za miesiąc ubiegły. Umowa ta ustala też taryfę wynagrodzenia wszystkich marynarzy (od 310 zł dla bosmana i cieśli okrętowego do 60 — 90 zł dla chłopca).

Opłaca się godziny nadliczbowe według trzech kategoryj: I. (bosmani, cieśle, st. marynarze, węglarze, smarownicy i palacze) — po 1,50 zł za godzinę; II. (mł. marynarze i asystenci maszynowi) — po 1 zł; III. (chłopcy) — po 0,75 zł.

[1]) Gdyby postępowanie w myśl tego przepisu miało opóźnić podróż, kapitan może dokonać wypłaty bez współdziałania Urzędu Morskiego (konsulatu).

Przed rozpoczęciem podróży powinna być założona księga obrachunkowa, w której należy wpisywać w regularnych odstępach czasu pozycje zarobku (płacy), godzin nadliczbowych, uskutecznionych wypłat i t. p. Każda wypłata powinna być pokwitowana. Ilość godzin nadliczboowych oraz wynagrodzenie za nie należy wpisywać co tydzień, a najpóźniej w dzień po każdorazowem opuszczeniu portu. Zapis ten powinien być potwierdzony przez podpis marynarza. W razie jego sprzeciwu, należy o tem uczynić wzmiankę w księdze obrachunkowej.

Prócz tego może każdy marynarz zażądać książeczki płacy, w której powinny być wpisane te same dane, co w księdze obrachunkowej (§ 49).

Gdyby liczba załogi w służbie pokładowej lub maszynowej zmniejszyła się podczas podróży, a nie przewidywano zmniejszenia pracy, musi kapitan uzupełnić liczbę marynarzy, o ile okoliczności na to pozwalają. Dopóki to nie nastąpi, powinien kapitan pieniądze, zaoszczędzone podczas podróży przez zmniejszenie załogi, rozdzielić pomiędzy marynarzy tej gałęzi służby, która wskutek niekompletnej ilości marynarzy miała więcej pracy. Podział odbywa się stosunkowo i zależnie od wysokości płac. Wyjątek stanowi wypadek, gdy zmniejszenie załogi nastąpiło wskutek dezercji, a rzeczy zbiega nie zostały na statku (§ 50).

Gdyby przy odejściu statku stwierdził kapitan brak marynarza, powinien donieść o tem możliwie rychło Urzędowi Morskiemu względnie konsulatowi, w którego okręgu okoliczność powyższą stwierdzono, a nadto przesłać książeczkę żeglarską zaginionego (§ 51).

Gdy statek znajduje się poza portem ojczystym dłużej niż przez dwa lata, przysługuje wedle § 52 załodze (t. j. oficerom i marynarzom) prawo podwyższenia płacy, o ile oznaczono ją na czas.

Podwyżka ta powinna być przyznana w sposób następujący:

1) chłopiec okrętowy otrzymuje od początku trzeciego roku płacę młodszego marynarza (według tego, jak oznaczono ją w spisie załogi), a od początku czwartego roku — płacę starszego marynarza;
2) młodszy marynarz otrzymuje od początku trzeciego roku płacę starszego marynarza, a od początku czwartego roku — o $^1/_5$ więcej od płacy starszego marynarza;
3) reszta załogi otrzymuje od początku trzeciego roku o $^1/_5$ więcej, a od początku czwartego roku — o dalszą $^1/_5$ poprzedniej płacy.

Równocześnie z podwyżką w wypadkach pod 1) i 2) następuje awans[1]).

Pretensje kapitana, oficerów i marynarzy, którzy znajdowali się na statku, jaki ma być uznany w myśl §§ 862 i 863 kodeksu handlowego z 1897 r. za zaginiony, płatne są z upływem czasokresów zaginięcia. Stosunek służbowy kończy się w pół miesiąca od dnia otrzymania ostatniej wiadomości o statku.

Sumy z tytułu tych należytości powinny być przekazane Urzędowi Morskiemu portu ojczystego, a w jego braku — Urzędowi Morskiemu portu rejestracji. Urząd Morski wypłaca następnie te należytości uprawnionym do odbioru (§ 53).

§ 862 kodeksu handlowego brzmi: „Statek, który wyruszy w podróż, należy uznać za zaginiony, jeżeli w ciągu ustawą niniejszą przewidzianego czasokresu zaginięcia nie przybył do portu przeznaczenia i zainteresowane osoby nie otrzymały w tym czasokresie o nim jakichkolwiek wiadomości.

Czasokres zaginięcia wynosi:

a) jeżeli zarówno port wyjścia jak i port przeznaczenia są portami europejskiemi, dla żaglowców — 6, dla parowców — 4 miesiące;

b) jeżeli tylko jeden z portów, albo port wyjścia albo też port przeznaczenia, jest portem pozaeuropejskim, a ten pozaeuropejski port znajduje się po tej[2]) stronie przylądka Dobrej Nadziei albo przylądka Horn, zarówno dla żaglowców jak i parowców — 9 miesięcy, jeśli zaś znajduje się po tamtej[2]) stronie tych przylądków, dla żaglowców i parowców — 12 miesięcy.

---

[1]) Wspomniana umowa zbiorowa (p. str. 106) ustala jako minimalne czasokresy pływania po 12 miesięcy dla młodszego i starszego chłopca celem osiągnięcia wyższych stopni (starszego chłopca i młodszego marynarza); 6 lat — celem uzyskania stanowiska bosmana; 12 miesięcy dla węglarzy (trymerów) — celem uzyskania stanowiska palacza; 12 miesięcy dla palaczy, którzy są rzemieślnikami (ślusarze, kowale, metalowcy), a 36 miesięcy dla wszystkich innych — celem uzyskania stanowiska smarownika. Cieślą okrętowym może zostać tylko cieśla zawodowy. Po 12 miesięcy musi także pływać chłopiec kuchenny i pomocnik kucharza, aby uzyskać stanowisko pomocnika kucharza względnie kucharza, tak samo chłopiec i pomocnik stewarda, aby uzyskać stanowisko młodszego stewarda względnie stewarda. Kucharze i kelnerzy zawodowi mogą uzyskać stanowiska kucharzy okrętowych względnie stewardów bez pływania.

[2]) Dla patrzącego z Europy na ocean Atlantycki.

c) jeżeli zarówno port wyjścia jak i port przeznaczenia są portami pozaeuropejskiemi, dla żaglowców i parowców — 6, 9 i 12 miesięcy, zależnie od tego, czy przeciętny czas podróży nie trwa dłużej niż 2 lub 3 miesiące lub też dłużej niż 3 miesiące.

W razie wątpliwości należy odczekać najdłuższy z tych czasokresów".

§ 863 kodeksu handlowego brzmi: „Czasokres zaginięcia liczy się od dnia wyruszenia statku w podróż. Jeżeli jednak po wyjściu statku nadeszły o nim wiadomości, liczy się od tego dnia, do którego sięga ostatnia wiadomość, ten czasokres, który byłby miarodajny, gdyby statek był odjechał z tego punktu, w którym statek według pewnych wiadomości ostatnio się znajdował".

Przepisy o płacy podczas choroby podane są niżej (ust. VI.).

V. Wyżywienie i pomieszczenie.

Marynarzowi należy się wyżywienie na koszt statku od chwili wstąpienia do służby aż do zwolnienia z zaciągu; gdyby jednak formalności, z tem związane, powodowały opóźnienie podróży statku — do zakończenia stosunku służbowego. Racje żywnościowe powinny być unormowane według przepisów, obowiązujących w porcie ojczystym, względnie w porcie rejestracji[1]). Marynarz nie ma prawa sprzedawać, odsyłać, i t. p. otrzymanej żywności i napojów. Natomiast może umówić się o wypłatę strawnego (§§ 54 i 56).

Ponadto załoga ma prawo do odpowiednich pomieszczeń na statku (należy tu rozumieć nietylko ubikacje mieszkalne, ale również pralnie, umywalnie i t. p.). Muszą one odpowiadać ilości załogi i wielkości statku.

Gdyby wskutek katastrofy lub z innego powodu nie można było chwilowo wyznaczyć załodze pomieszczenia na statku, musi być jej dostarczone inne odpowiednie pomieszczenie (§ 55).

Na statku powinny się znajdować również przepisowe ilości środków leczniczych.

Kapitanowi statku przysługuje prawo zmniejszenia racyj żywnościowych oraz zmiany potraw i napojów, jeśli podróż trwa szczególnie długo albo na skutek zaszłych wypadków. Załoga ma wówczas prawo do odszkodowania pieniężnego; decyzja w tej sprawie przysłu-

[1]) Wspomniana wyżej umowa zbiorowa ustala też racje żywnościowe oraz sposoby kontrolowania ilości produktów.

guje Urzędowi Morskiemu (konsulatowi), w którym dokonano zwolnienia z zaciągu, z zastrzeżeniem drogi sądowej (§ 57).

Oficerowie i marynarze mają prawo wnoszenia zażaleń. Zażalenia mogą dotyczyć niewłaściwego odnoszenia się przełożonych (względnie dla marynarzy — także innych członków załogi), niezdatności statku do żeglugi morskiej, niedostatecznego zaprowiantowania lub zepsucia żywności i napojów. Zażalenie powinien kapitan wpisać z całą dokładnością do dziennika okrętowego i na żądanie wydać odpis zapisu. Ponadto zażalenia mogą być wnoszone do Urzędu Morskiego (konsulatu) przez oficera lub conajmniej trzech marynarzy. Urząd Morski (konsulat), który otrzymał w przepisany sposób skargę z powodu niezdatności statku do żeglugi morskiej lub niedostatecznego względnie nieodpowiedniego zaprowiantowania, obowiązany jest przeprowadzić możliwie szybko dochodzenie i ewentualnie wydać odpowiednie zarządzenia. Wynik dochodzenia musi być wciągnięty do dziennika okrętowego. Jeśli kapitan nie zastosuje się do zarządzeń władz, może każdy oficer i każdy marynarz zażądać zwolnienia, przyczem zachowuje prawo do odszkodowania 1-miesięcznego (§ 58).

Jednak należy zaznaczyć, że ustawa o służbie marynarza przewiduje surowe kary za skargi lekkomyślne i nieuzasadnione (por. niżej: IX. Postanowienia karne).

VI. Choroba i śmierć.

Przepisy na wypadek choroby i śmierci członka załogi są niemal analogiczne do przepisów w tej kwestji dla kapitanów, jednak należy je tu dla przejrzystości powtórzyć[1]).

W razie choroby lub uszkodzenia po wstąpieniu do służby lub po dokonaniu zaciągu ma prawo członek załogi do bezpłatnego (na koszt armatora) leczenia i żywienia przez czas do 26 tygodni od zachorowania lub doznania uszkodzenia, gdy z powodu choroby podróży nie rozpoczął, względnie do 26 tygodni od chwili opuszczenia statku, gdy podróż rozpoczął.

O ile uszkodzenie nastąpiło na skutek wypadku przy pełnieniu służby *(Betriebsunfall)*, czasokresy ulegają skróceniu w pierwszym wypadku zawsze — do 13 tygodni, zaś w drugim wtedy tylko, gdy marynarz opuszcza statek w porcie polskim, albo też gdy z portu niepolskiego zostanie przewieziony do zakładu leczniczego w porcie polskim.

---

[1]) Por. nadto: Dodatek, Ubezpieczenia społeczne marynarzy.

Ten obowiązek armatora ustaje z chwilą, gdy opiekę nad chorym członkiem załogi obejmuje spółka zawodowa, czyli zakład ubezpieczeniowy.

Armator jest uprawniony zapewnić marynarzowi wyżywienie i leczenie w zakładzie leczniczym.

Członka załogi, który z powodu uszkodzenia lub choroby pozostał poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, można przewieźć do zakładu leczniczego w porcie polskim — jedynie za zgodą jego i leczącego go lekarza, albo konsulatu. Gdyby marynarz nie był w stanie udzielić zgody, albo odmawiał jej bez słusznego powodu — zastępczą zgodę wyrazić może (po zasięgnięciu opinji lekarza) konsulat, w którego okręgu marynarz w tym czasie się znajduje.

Członek załogi, który bez słusznego powodu uchyla się od leczenia, a przez to — wedle opinji lekarskiej — uniemożliwia lub znacznie utrudnia leczenie, traci prawo do bezpłatnego wyżywienia i leczenia. O słuszności powodu, jak też o rozpoczęciu i trwaniu tej utraty orzeka tymczasowo Urząd Morski (konsulat).

Jeżeli członek załogi nie wraca „swoim" statkiem do portu rozpoczęcia podróży, przysługuje mu bezpłatny przejazd powrotny[1]) do tego portu, lub (zależnie od wyboru kapitana) odpowiednie wynagrodzenie. W razie sporu wysokość wynagrodzenia ustala tymczasowo Urząd Morski względnie konsulat (§ 59).

Jeżeli port rozpoczęcia podróży leży poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, a zaciąg nastąpił w porcie polskim, może marynarz zażądać bezpłatnego przejazdu powrotnego do tego portu, w którym został zaciągnięty do służby. Przepis ten ma zastosowanie także w wypadkach podróży powrotnej — *a)* kończącej stosunek służbowy, *b)* po stracie statku, *c)* po zwolnieniu na skutek niemożności kontynuowania podróży.

Poza tem dopuszczalne jest w powyższych wypadkach oznaczenie drogą umowy innego portu w miejsce portu rozpoczęcia podróży, w szczególności zaś portu, w którym zawarto umowę lub dokonano zaciągu (a więc i niepolskiego).

Może jednak zajść wypadek, że armator lub jego przedstawiciel nie spełni żądania marynarza w sprawie bezpłatnego przejazdu powrotnego w terminie, wyznaczonym przez Urząd Morski (konsulat),

---

[1]) Bezpłatny przejazd powrotny obejmuje także utrzymanie podczas podróży i przewóz rzeczy. Oficerowie mają prawo do kajuty. W razie sporu rozstrzyga konsulat, w którym zgłoszono zwolnienie ze służby (§ 78).

albo też wskutek nieobecności obu sprawa ta nie jest załatwiana; wówczas Urząd Morski (konsulat) może oznaczyć na wniosek marynarza jakiś inny port, o ile przez to nie powstałyby wyższe koszty dla armatora (§ 60).

Członek załogi, który zachorował lub doznał uszkodzenia, otrzymuje płacę:

1) do zaprzestania służby, o ile podróży nie rozpoczął;

2) do dnia opuszczenia statku, gdy podróż rozpoczął.

Za czas pobytu w zakładzie leczniczym nie należy mu się płaca. Jeżeli jednak posiada rodzinę, którą utrzymywał dotychczas całkowicie albo w przeważnej części z zarobków swoich w charakterze marynarza, należy mu się $^1/_4$ część płacy. W stosunku do marynarzy, których najęto dla wyżywienia i obsługi osób, znajdujących się na statku, należy stosować, jeśli jest to dla nich korzystniejsze, w miejsce umówionej płacy przeciętną płacę miesięczną wedle ustawy o ubezpieczeniach *(Reichsversicherungsordnung*[1]) z dnia 19. lipca 1911 r.), bez doliczenia wartości udzielanego wyżywienia.

Osobne wynagrodzenie przysługuje marynarzowi, który doznał uszkodzenia przy obronie statku. Wysokość jego ustala w razie sporu tymczasowo Urząd Morski względnie konsulat (§ 61).

Podobnie jak kapitan, również marynarz nie ma prawa do bezpłatnego leczenia i t. d., jeśli nabawił się choroby lub uszkodzenia wskutek czynu karygodnego, albo gdy służbę opuścił bezprawnie (por. Schaps, op. cit. str. 34.). O istnieniu powyższych okoliczności rozstrzyga tymczasowo Urząd Morski względnie konsulat (§ 62).

Jeżeli członek załogi musi być pozostawiony na lądzie z powodu choroby albo uszkodzenia, a nie wyda innych zarządzeń, powinien kapitan przesłać rzeczy i płacę chorego miejscowemu Urzędowi Morskiemu (konsulatowi). Za zezwoleniem tej władzy dopuszczalne jest oddanie do przechowania mienia chorego innej władzy, a w szczególności zarządowi szpitala, który przyjął chorego. Tak samo może postąpić kapitan, jeśli w danem miejscu niema Urzędu Morskiego (konsulatu); powinien jednak złożyć o powyższem meldunek temu Urzędowi Morskiemu (konsulatowi), w którego okręgu chorego pozostawiono.

Kapitan jest obowiązany przybrać sobie za świadka oficera, a w jego braku marynarza i sporządzić wykaz pozostawionych rzeczy

[1]) Por. Dodatek, Ubezpieczenia społeczne marynarzy.

i zarobku w dwóch egzemplarzach. Z podpisanych przez obu wykazów jeden musi być dołączony do przesyłki, drugi zaś oddany choremu.

W ten sam sposób ma postąpić w razie choroby lub uszkodzenia kapitana -- jego zastępca (§ 63).

W razie śmierci marynarza po wstąpieniu do służby obowiązany jest armator wypłacić pensję do dnia śmierci; ponadto ma ponieść koszty pogrzebu, o ile śmierć nastąpiła w okresie trwania obowiązku opieki. Pogrzeb na morzu odbywa się wedle zwyczajów żeglarskich. Jeśli jednak statek może osiągnąć ląd w przeciągu 24 godzin, a względy zdrowotności nie stoją na przeszkodzie, należy zwłoki przewieźć na ląd i tam urządzić pogrzeb.

Gdy członek załogi zginie przy obronie statku, armator obowiązany jest do wypłacenia osobnego wynagrodzenia, którego wysokość ustala w razie sporu sąd (§ 64).

Rzeczy, pozostawione przez zmarłego, powinien kapitan w obecności dwóch oficerów lub innych osób wiarogodnych spisać i troskliwie przechować, a w razie potrzeby nawet sprzedać drogą licytacji. Całą spuściznę zmarłego wraz z świadectwem śmierci ma kapitan przekazać pierwszemu osiągniętemu konsulatowi albo — w porozumieniu z nim — Urzędowi Morskiemu portu ojczystego lub portu rozpoczęcia podróży.

W ten sam sposób ma postąpić w razie śmierci kapitana — jego zastępca (§ 65).

VII. Zakończenie stosunku służbowego.

Poza omówionemi już wypadkami choroby i śmierci stosunek służbowy członka załogi może być ukończony wskutek

1) wygaśnięcia umowy (upływu czasu służby);

2) utraty statku;

3) wypowiedzenia umowy.

Wypadki powyższe — jako bardzo ważne dla załogi — omówimy szczegółowo.

Jak już zaznaczono, umowa może być zawarta na podróż lub na czas. Członek załogi obowiązany jest pozostawać w służbie przez całą podróż. Za podróż w tem znaczeniu uważać należy cały okres czasu od dnia zaciągu aż do zakończenia podróży powrotnej[1]). Za podróż powrotną zaś należy uważać podróż do portu, w którym

[1]) Należy tu rozumieć także podróże uboczne, wyładowanie, uporządkowanie statku i t. p., a także czynności, związane z protestem morskim (§ 68).

statek rozpoczął podróż. Jednak jeśli statek, który rozpoczął podróż w porcie polskim (port wyjścia), idzie z portu pozaeuropejskiego[1]) i zmierza do jednego z portów Wielkiej Brytanji, Kanału Angielskiego, morza Północnego, Kategatu, Sundu lub Bałtyku, podróż ta może być uważana za powrotną[2]). Warunkiem takiego skwalifikowania podróży jest istotne zakończenie podróży w tym porcie i ogłoszenie tego załodze najpóźniej zaraz po przybyciu do portu.

Jeśli podróż powrotna nie kończy się w porcie rozpoczęcia podróży, przysługuje marynarzowi bezpłatny przejazd do tego portu, lub (wedle wyboru kapitana) odszkodowanie — jak w razie choroby (str. 112), a nadto pełna płaca za czas trwania przejazdu powrotnego (§ 66).

Przy umowie na czas określony obowiązany jest członek załogi pełnić służbę do jego upływu. Jednak prawo przewiduje przedłużenie tego czasokresu, gdy termin wygaśnięcia umowy zapada podczas podróży[3]). W tym wypadku marynarz może zażądać zwolnienia dopiero w najbliższym porcie, w którym statek wyładowuje lub ładuje. Gdyby jednak kapitan nie mógł w tym porcie zaciągnąć do służby następcy — co ma poświadczyć Urząd Morski (konsulat), a w jego braku władza miejscowa — marynarz jest obowiązany służyć w dalszym ciągu aż do znalezienia następcy, ale najdłużej jeszcze przez trzy miesiące; należy mu się przytem podwyżka płacy o $1/4$.

Również marynarzowi przysługuje prawo przedłużenia służby aż do powrotu do portu polskiego, lecz najdłużej na trzy miesiące, o ile został zaciągnięty w porcie polskim; w tym wypadku płaca pozostaje bez zmiany (§ 67).

Umowa wygasa również wtedy, gdy armator utraci statek na skutek przypadku, w szczególności gdy statek

1) ulegnie katastrofie;
2) uznany zostanie za niezdatny lub niewart naprawy (i w tym drugim wypadku — sprzedany);
3) zostanie zagrabiony;
4) zostanie zatrzymany lub skonfiskowany i uznany za łup morski.

---

1) Nieeuropejskie porty morza Śródziemnego i Czarnego uważane są przez prawo za europejskie.

2) Dla stosunków polskich przepis ten musi być zmieniony przez wyłączenie wszystkich innych portów, oprócz bałtyckich.

3) Przyjmuje się, oczywiście, że sama umowa nie stanowi nic na taki wypadek.

Załodze przysługuje wówczas bezpłatny przejazd do portu rozpoczęcia podróży lub odszkodowanie — jak w razie choroby, a nadto połowa płacy za czas trwania przejazdu powrotnego (§ 69).

Kapitan ma prawo zwolnić członka załogi także przed upływem czasu, na jaki umowa została zawarta. W szczególności jeśli, umowa nie ustala terminu wypowiedzenia, może kapitan zgodnie z § 28 zwolnić członka załogi w każdym porcie ładunkowym lub wyładunkowym (a więc i ojczystym) za 24-godzinnem wypowiedzeniem[1]).

Ten sam termin obowiązuje drugą stronę.

Zwolnienie marynarza może nastąpić (§§ 70 i 71):

1) tylko przed rozpoczęciem podróży: jeśli jest on niezdolny do służby, do której się najął;

a wogóle

2) z powodu ciężkiego przewinienia służbowego (np. przemytnictwo, powtórzone nieposłuszeństwo, ciągła krnąbrność, opilstwo w służbie i t. p.);
3) z powodu popełnienia występku kradzieży, oszustwa, sprzeniewierzenia, fałszerstwa i t. p. oraz czynu, zagrożonego karą śmierci lub ciężkiego więzienia;
4) jeżeli przez czyn karygodny marynarz spowoduje chorobę lub uszkodzenie, które czyni go niezdolnym do służby;
5) z powodu zaraźliwej choroby wenerycznej, która zagraża innym osobom, znajdującym się na statku (rozstrzyga lekarz, a gdy go niema — kapitan);
6) z powodu niemożności rozpoczęcia lub kontynuowania podróży (np. na wypadek awarji, wojny, embarga, blokady, zakazu przywozu i wywozu i t. p.).

W wypadkach, wymienionych pod 1) — 4), należy się załodze płaca do dnia zwolnienia.

W wypadku pod 5) obowiązują takie same przepisy jak dla chorych; w stosunku do cudzoziemców, o ile prawem lub traktatem zapewniona jest wzajemność.

W wypadku pod 6) zwolnionym przysługuje prawo do bezpłatnego przejazdu powrotnego i połowy płacy przez ten czas.

Kapitan powinien oznajmić interesowanemu powód zwolnienia, zapisać do dziennika okrętowego i na żądanie wydać odpis tej notatki.

---

1) W praktyce stosuje się 48-godzinne wypowiedzenie. Taki też termin zaleca wspomniane wyżej (p. str. 104, przypis 1) zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu.

W razie przedterminowego zwolnienia zaciągniętego na podróż z innych — niepodanych wyżej — powodów (względnie bez powodu) — należy się zwolnionemu odszkodowanie w wysokości płacy 1-miesięcznej; a jeśli zwolnienie nastąpiło po rozpoczęciu podróży — także bezpłatny przejazd powrotny względnie odszkodowanie, jak w razie choroby (str. 112), a nadto płaca za przypuszczalny czas trwania podróży powrotnej (§ 72).

Prawo reguluje również (w § 73) czasokresy trwania podróży powrotnej, przyjmując, że port powrotny leży w granicach Rzeczypospolitej Polskiej oraz że podróż odbywa się parowcami:

Tak więc przy zwolnieniu

1) w portach morza Północnego, Kanału Angielskiego, Bałtyku albo wód, graniczących z niemi, liczy się na przejazd powrotny — $^1/_2$ miesiąca;
2) w innych portach europejskich — 1 miesiąc;
3) w portach pozaeuropejskich z wyjątkiem wymienionych pod 4) — $1^1/_2$ miesiąca;
4) w portach oceanu Spokojnego albo Australji — 2 miesiące.

Gdyby podróż powrotna musiała odbywać się całkowicie albo częściowo żaglowcem[1]), to czas trwania podróży na żaglowcu liczy się podwójnie.

W wypadkach 1) i 2) nie uwzględnia się czasu podróży, gdy odbywa się ona wyłącznie koleją.

Czas trwania podróży powrotnej ustala w razie sporu Urząd Morski (konsulat).

Prawo żądania wcześniejszego zwolnienia przysługuje załodze w następujących wypadkach (§ 74):

1) z powodu ciężkiego zaniedbania przez kapitana obowiązków względem marynarza, w szczególności z powodu czynnego znieważenia lub niezapobieżenia temu, bezpodstawnego odebrania jadła i napojów, albo wydawania zepsutego prowiantu. Tu należy również, o czem była mowa wyżej (str. 111), nie-reagowanie na orzeczenia Urzędu Morskiego (konsulatu) z powodu zażaleń;
2) z powodu zmiany przez statek bandery (a więc nie przysługuje to prawo z powodu zmiany kapitana lub armatora);
3) jeżeli po rozpoczęciu głównej podróży postanowiono podróż

[1]) Żaglowcem jest statek, który idzie pod żaglami a nie pod parą, parowcem zaś ten, który idzie pod parą, choćby równocześnie szedł pod żaglami.

uboczną, lub podróż uboczna została ukończona — przy najęciu na czas nieokreślony: po upływie roku od wstąpienia do służby, albo — jeśli zwolnienia zażądano w porcie pozaeuropejskim — po upływie $1^1/_2$ roku; niedopuszczalne jest żądanie zwolnienia w tym wypadku, gdy zarządzono już podróż powrotną albo gdy marynarz został najęty na dłuższy niż podany wyżej czas (§ 75);

4) z powodu postanowienia podróży do portu, w którym panuje dżuma, cholera lub żółta febra, o czem nie powiadomiono załogi przy zaciągu (powiadomić powinien armator, jego zastępca albo kapitan w porcie ojczystym, w innym — kapitan;

5) jeśli członek załogi pragnie przygotować się do egzaminu na oficera statku lub objąć zaproponowane mu stanowisko kapitana statku. W tym wypadku jednak musi on dać wyszkolonego zastępcę, a załatwienie sprawy nie pociągnie za sobą opóźnienia odejścia statku.

W dwóch pierwszych wypadkach, oraz w czwartym, gdy zainteresowanego nie powiadomiono o zarazie, choć o niej wiedziano, ma zwolniony prawo do odszkodowania 1-miesięcznego oraz bezpłatnego przejazdu powrotnego (lub odszkodowania) i pełnej płacy za czas trwania przejazdu powrotnego. Natomiast w wypadkach 3) — 5) otrzymują zwolnieni płacę tylko do dnia zwolnienia (§ 76).

Należy jeszcze zaznaczyć, że zagranicą może członek załogi, który żąda zwolnienia z wymienionych powodów, opuścić statek wbrew woli kapitana tylko na skutek rozstrzygnięcia konsulatu. Przepis ten nie dotyczy wypadku zmiany bandery (§ 77). Za uchylenie się od służby wbrew temu przepisowi przewidziana jest grzywna do wysokości płacy 1-miesięcznej.

Dostarczenie zwolnionemu równorzędnego i należycie opłacanego stanowiska na innym polskim statku handlowym, który zmierza do portu powrotnego lub pobliskiego, uchyla obowiązek bezpłatnego odstawienia i płacy za ten czas, o ile zwolniony jest zdolny do pracy i stanie się to za zgodą konsulatu.

Jeśli zwolniony jest obywatelem obcym, może być w ten sposób zatrudniony na statku tej samej przynależności państwowej (§ 79).

Przy ryczałtowem ustaleniu płacy za całą podróż należy w wypadkach przedwczesnego zerwania stosunku służbowego obliczać dotychczasowy zarobek w ten sposób, jak zwolnionemu kapitanowi (str. 91). Nie bierze się przytem pod uwagę udziału we frachcie albo w zyskach (§§ 80 i 81).

Kapitanowi nie wolno pozostawiać członka załogi poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej bez zgody konsulatu, w każdym zaś razie obowiązany jest w razie potrzeby zabezpieczyć pozostawionemu pomoc na okres do trzech miesięcy. O ile na miejscu brak konsulatu, albo zasięgnięcie jego pozwolenia spowodowałoby opóźnienie podróży, a zwolniony godzi się na pozostawienie, może ono nastąpić bez wymaganej zgody konsulatu. W tym wypadku armator odpowiedzialny jest za koszty, spowodowane potrzebą udzielenia pomocy marynarzowi w ciągu trzech miesięcy od pozostawienia (§ 83).

Nie dotyczy to pozostawienia członka załogi, który za czyn karygodny zostaje oddany władzom obcym celem wydania go władzom polskim (§ 127).

Zwolnienie członka załogi we wszystkich wypadkach, o których wyżej mówiono, musi być niejako przypieczętowane aktem zwolnienia z zaciągu (por. wyżej).

VIII. Przepisy dyscyplinarne.

Jak wspomniano, kapitan posiada nad załogą pełną władzę dyscyplinarną, którą przelać może częściowo na pierwszych oficerów specjalności pokładowej i maszynowej. Mają oni jednak obowiązek donieść kapitanowi o każdym wypadku użycia władzy dyscyplinarnej w przeciągu 24 godzin (§ 84). Za przekroczenie tego przepisu przewidziana jest grzywna do 150 złotych lub kara aresztu.

Bez pozwolenia kapitana nie wolno załodze zabierać na statek żadnych towarów. Przekraczający ten zakaz musi zapłacić najwyższy w danych warunkach pobierany fracht i odpowiada za wszelkie ewentualne szkody i straty. Kapitan uprawniony jest nielegalnie przewożone towary wrzucić do morza, o ile zagrażają statkowi, ładunkowi lub zdrowiu osób, znajdujących się na statku (§ 87).

Nie wolno również bez zezwolenia kapitana przewozić broni, amunicji, spirytusu, ani innych napojów wyskokowych, tytoniu i wyrobów tytoniowych w ilościach niedozwolonych; przedmioty takie przechodzą na rzecz statku (§ 88).

Kapitan ma prawo wziąć w przechowanie rzeczy członków załogi, o ile zachodzi obawa ucieczki, a statek stoi w porcie lub na redzie (§ 90).

Wszystkie zarządzenia w takich sprawach powinien kapitan wpisać do dziennika okrętowego (§§ 89 i 92).

Prawa dyscyplinarne kapitana w stosunku do załogi zostały dokładniej omówione wyżej (str. 95 n.), tu jeszcze dodać należy, że

każdy członek załogi obowiązany jest udzielić kapitanowi pomocy w poskromieniu buntu, oporu i wogóle w utrzymaniu porządku na statku (§ 91).

IX. Postanowienia karne.

Ustawa o służbie marynarza reguluje bardzo dokładnie rodzaj i wysokość kar w stosunku do załogi, kapitana i armatora. W szczególności przewidziane są (§§ 93 — 110) następujące kary pieniężne lub wolnościowe dla załogi:

1) Za uchylenie się od rozpoczęcia służby po zawarciu umowy — do 60 złotych[1]) (wniosek ścigania musi wyjść od kapitana, może też być przez niego cofnięty).
2) Za ucieczkę ze statku w zamiarze uchylenia się od służby już rozpoczętej — do 300 zł. lub do trzech miesięcy więzienia (wniosek ścigania musi również wyjść od kapitana i może być przez niego cofnięty)[2]).
3) Za ucieczkę z otrzymaną płacą — do 1 roku więzienia, a przy okolicznościach łagodzących dopuszczalna jest zamiana na grzywnę do 300 zł.[2]).
4) Za uchylenie się od służby wbrew przepisom o wypowiedzeniu umowy przez załogę (str. 117 n.) — do wysokości płacy miesięcznej.
5) Za ciężkie naruszenie obowiązku służbowego — do wysokości płacy miesięcznej[3]).

---

[1]) Na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21. stycznia 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 9, poz. 89) marki niemieckie zastąpiono tą samą ilością złotych.

[2]) Zbieg, który przed odejściem statku nie wrócił dobrowolnie albo nie został przymusowo sprowadzony, traci prawo do zarobionej płacy. Armator może zająć tę płacę, a o ile ona nie wystarcza — również rzeczy zbiega, pozostawione na statku — celem pokrycia wyrządzonej szkody. Wysokość pretensyj musi być zgłoszona w tym Urzędzie Morskim (konsulacie), w którym zgłoszono ucieczkę.

[3]) W stosunku do oficerów kara ta może być podwyższona do wysokości płacy 2-miesięcznej. Dochodzenie może być wszczęte tylko na wniosek kapitana albo pokrzywdzonego członka załogi. Wniosek taki może być postawiony aż do zwolnienia członka załogi z zaciągu. Cofnięcie wniosku jest możliwe tylko do wydania prawomocnego orzeczenia. Kapitan obowiązany jest, oczywiście, taki wypadek możliwie najprędzej wpisać do dziennika okrętowego i zawiadomić interesowanego, zwracając mu uwagę na skutki karne czynu. Na żądanie obowiązany jest też wydać odpis dokonanego wpisu. Niezawiadomienie należy umotywować w dzienniku okrętowym. Brak wymaganej notatki uniemożliwia ściganie winnego, chyba że z wnioskiem wystąpi członek załogi. Również zażalenia załogi obowiązany jest kapitan wpisywać do dziennika okrętowego.

Za takie naruszenie obowiązku uważać należy:

a) opieszałość w służbie;
b) nieposłuszeństwo względem służbowego rozkazu przełożonych;
c) niewłaściwe zachowanie względem przełożonych, członków załogi oraz podróżnych;
d) opuszczenie statku bez pozwolenia lub przedłużenie urlopu;
e) wynoszenie bez pozwolenia swoich lub cudzych rzeczy oraz sprowadzanie na statek towarów i t. p. przedmiotów;
f) samowolne dopuszczanie osób obcych na statek i pozwalanie innym statkom lub łodziom na przybijanie do burty;
g) opilstwo w służbie;
h) trwonienie, odstępowanie i t. p. prowiantu.

6) Za odmówienie posłuszeństwa powtórnym rozkazom kapitana, oficerów lub innych przełożonych — do 3 miesięcy więzienia lub do 300 zł.

7) Za wspólne odmówienie posłuszeństwa kapitanowi, oficerom lub innym przełożonym na skutek zmowy dwóch lub więcej członków załogi — każdy do 1 roku więzienia, a podżegacz[1]) do 3 lat więzienia; przy okolicznościach łagodzących mogą być skazani — każdy na grzywnę do 600 zł., a przywódca na karę więzienia do 1 roku (najmniej na 1 dzień wzgl. 3 zł.).

8) Za użycie wobec kapitana, oficerów lub innych przełożonych gwałtu, groźby gwałtu, albo za odmowę usług celem zmuszenia do przedsięwzięcia wzgl. zaniechania czynności służbowych, a nadto za przeszkodzenie w ten sam sposób w wykonaniu uprawnień służbowych, wreszcie za czynne targnięcie się na wymienionych — do 2 lat więzienia (najmniej 1 dzień); przy okolicznościach łagodzących ewentualnie do 600 zł. (najmniej 3 zł.). Także usiłowanie jest karalne.

9) Za wspólne wystąpienie jak pod 8) na skutek zmowy dwóch lub więcej członków załogi — do 4 lat więzienia

---

[1]) Tak samo jak podżegacz ma być ukarany ten członek załogi, który wzywa dwóch lub więcej członków załogi do odmówienia posłuszeństwa, o ile tylko nastąpiło działanie lub usiłowanie. Jeśli wezwanie pozostało bez następstwa, może być nałożona kara — do 300 zł.

(przy okolicznościach łagodzących ewentualnie do 1200 zł.), a przywódca, oraz ci, którzy dopuścili się czynnego gwałtu, — do 5 lat ciężkiego więzienia (z ewentualnem poddaniem pod dozór policyjny) albo do 5 lat więzienia; przy okolicznościach łagodzących najmniej 3 miesiące więzienia.

10) Za odmówienie posłuszeństwa rozkazom kapitana lub innych przełożonych, mającym na celu odparcie lub stłumienie czynności, wymienionych pod 8) — do 6 miesięcy więzienia albo do 300 zł.

11) Grzywna do 60 zł. lub areszt do 14 dni są przewidziane za:

a) wprowadzenie w błąd[1]) Urzędu Morskiego (konsulatu) przy wystawianiu książeczki żeglarskiej, dokonywaniu w niej wpisu lub przy zaciągu względnie zwolnieniu z zaciągu;

b) niestawienie się do zaciągu lub zwolnienia z zaciągu;

c) niezgłoszenie przeszkody, która uniemożliwiła wstąpienie do służby (str. 112);

d) wnoszenie na ręce kapitana zażaleń, rozmyślnie opartych na twierdzeniach nieprawdziwych (str. 111);

e) niepoddanie się tymczasowemu orzeczeniu Urzędu Morskiego (konsulatu).

12) Za wnoszenie do Urzędu Morskiego (konsulatu) wbrew lepszej wiedzy zażaleń, r o z m y ś l n i e opartych na twierdzeniach nieprawdziwych, a dotyczących niezdatności statku do żeglugi morskiej lub braków w żywności i spowodowanie przez to dochodzenia — do 3 miesięcy więzienia lub do 300 zł. Za l e k k o m y ś l n e wnoszenie takich zażaleń — do 100 zł.

13) Za rozmyślne i bezprawne zniszczenie lub uszkodzenie części kadłuba statku, maszyn, omasztowania, osprzętu, albo urządzeń, przeznaczonych do ratowania życia ludzkiego — do 1000 zł lub do 2 lat więzienia. Także usiłowanie jest karalne. Ściganie może być rozpoczęte tylko na

---

[1]) Przez zatajanie prawdziwych lub podawanie fałszywych danych. Poza tem przestępstwo powyższe ścigane być może z § 271 niem. kod. karnego, który przewiduje karę więzienia do 6 miesięcy lub grzywny do 300 zł., jeżeli ktoś świadomie przyczynia się do umieszczania w dokumentach publicznych fałszywych danych, mających znaczenie dla oceny praw lub stosunków prawnych.

wniosek prywatny (ale zniszczenie części kadłuba statku ścigane jest z § 305 niem. k. k.)

Ukaranie dyscyplinarne za czyny wymienione nie wyklucza nałożenia kar powyższych. Jednakowoż karę dyscyplinarną wlicza się do kar, nakładanych zarówno przez Urząd Morski (konsulat), jak i przez sąd.

W stosunku do kapitana przewidziane są następujące kary (§§ 111 — 116):

1) Za nadużycie władzy dyscyplinarnej względem członka załogi — do 1000 zł. lub do 1 roku więzienia. Przepis ten dotyczy także oficerów i innych przełożonych.
2) Za rozmyślne zaniechanie należytego zaprowiantowania statku przed rozpoczęciem lub podczas podróży — kara więzienia[1]), a nadto ewentualnie — do 1500 zł. oraz utrata praw obywatelskich; w razie zaniechania z niedbalstwa i niezapewnienia wskutek tego załodze należytego pożywienia — do 500 zł. lub do 1 roku więzienia.
3) Kara grzywny do 300 zł. względnie aresztu albo więzienia do 3 miesięcy:
   a) za niestosowanie się do przepisów o dziennej racji żywności;
   b) za niestosowanie się do przepisów o obsadzie statku;
   c) za bezpodstawne wstrzymanie jadła i napojów wzgl. wydawanie bez konieczności zepsutego prowiantu;
   d) za pozostawienie członka załogi zagranicą bez zgody konsulatu (wyjąwszy wypadek, omówiony na str. 119).
4) Kara grzywny do 150 zł. albo aresztu:
   a) za niewywieszenie listy przełożonych;
   b) za niewydanie zaświadczenia o najmie;
   c) za niewykonanie przepisów o zaciągu, zwolnieniu z zaciągu i o spisie załogi;
   d) za wprowadzenie w błąd władzy przy zaciągu wzgl. zwolnieniu z zaciągu, albo przy zapisach do książeczki żeglarskiej;
   e) za nieudzielenie marynarzowi urlopu (pozwolenia zejścia na ląd) bez słusznego powodu — o ile ten wniesie zażalenie do Urzędu Morskiego (konsulatu) w przeciągu trzech dni;

[1]) Ustawa o służbie marynarza nie ustala wysokości kary, por. jednak str. 124.

f) za nieprzestrzeganie przepisów o niedzielach i świętach;
g) za nieprzestrzeganie przepisów o dokonywaniu wypłaty zarobku i zaliczek;
h) za nieprzestrzeganie przepisów o prowadzeniu księgi obrachunkowej;
i) za nieprzestrzeganie przepisów o uzupełnieniu liczby marynarzy (por. str. 108);
j) za nieprzestrzeganie przepisów na wypadek choroby lub śmierci;
k) za niewpisanie do dziennika okrętowego powodów przedwczesnego zwolnienia, nałożonych kar dyscyplinarnych, zażaleń załogi oraz zarządzeń w sprawie towarów, zabranych samowolnie przez załogę;
l) za niewypełnienie obowiązków na wypadek popełnienia przez członka załogi występku lub zbrodni (por. niżej);
m) za czynienie przeszkód w dochodzeniu praw przez załogę przed Urzędem Morskim (konsulatem);
n) za niewypełnienie zarządzeń Urzędu Morskiego (konsulatu), dotyczących wykonania jego orzeczenia karnego oraz za przeciwstawienie się tymczasowemu orzeczeniu tej władzy;
o) na nieudostępnienie załodze zapoznania się z obowiązującemi przepisami.

Ponadto ustala ustawa o służbie marynarza kary na kapitana i załogę za niewłaściwe zachowanie się przed Urzędem Morskim lub konsulatem (do 10 zł. lub 1 dzień aresztu).

Wkońcu przewidziane są też kary na armatorów[1]) lub ich przedstawicieli (§§ 117 — 120):

1) Za nieprzestrzeganie przepisów o wyżywieniu załogi oraz za nieumożliwienie kapitanowi dostatecznego zaopatrzenia statku w prowiant, środki lecznicze i t. p. — do 1000 zł. lub 1 roku więzienia, o ile inne przepisy nie przewidują cięższej kary; taka sama kara przewidziana jest za niezgodne z przepisami obsadzanie statku kapitanami i oficerami.
2) Za nieprzestrzeganie przepisów o niedzielach i świętach — do 300 zł. lub areszt.

---

[1]) Armatorami w tem znaczeniu są także członkowie zarządu spółek akcyjnych albo innych spółek handlowych i t. p. osób prawnych, które mają na celu uprawianie żeglugi morskiej.

3) Za niewydanie zaświadczenia o najmie — do 150 zł. lub areszt.

Ściganie wymienionych czynów karygodnych może nastąpić także wówczas, gdy zostały one popełnione poza granicami Państwa Polskiego. Przedawnienie[1]) prawa ścigania w tym wypadku rozpoczyna się dopiero od dnia osiągnięcia przez statek Urzędu Morskiego (konsulatu). Ściganie może mieć miejsce także przeciw cudzoziemcom.

Urząd Morski (konsulat) przeprowadza dochodzenia i orzeka we wszystkich wypadkach, omówionych powyżej, z wyjątkiem:

1) ucieczki po rozpoczęciu służby (jednak konsulatowi polskiemu prawo to przysługuje) — str. 120).
2) ucieczki z płacą (str. 120);
3) odmówienia posłuszeństwa powtórnym rozkazom przełożonych (str. 121);
4) wspólnego odmówienia posłuszeństwa przez zmowę (str. 121);
5) użycia gwałtu wobec przełożonych (str. 121);
6) wspólnego użycia gwałtu (str. 121);
7) nieudzielenia pomocy w stłumieniu aktów gwałtu (str. 122);
8) rozmyślnego lub lekkomyślnego składania zażaleń (str. 122);
9) rozmyślnego niszczenia części kadłuba statku i t. p. (str. 122);
10) nadużycia władzy dyscyplinarnej (str. 123);
11) zaniechania należytego zaprowiantowania (str. 123);
12) nieprzestrzegania przepisów o racji żywnościowej, o obsadzie statku, bezpodstawnego wstrzymania jadła i napojów, pozostawienia członka załogi zagranicą (str. 123);
13) przewinień armatora w sprawie wyżywienia załogi i zaprowiantowania statku (str. 124).

W sprawach tych orzeka sąd właściwy (§ 122).

Postępowanie Urzędu Morskiego (konsulatu) musi być zgodne z przepisami (§ 123). W pierwszym rzędzie chodzi tu o należyte przesłuchanie obwinionego i o możliwie szybkie ustalenie stanu faktycznego. Świadków nie zaprzysięga się. Orzeczenie wraz z motywami należy ogłosić, a w razie nieobecności obwinionego doręczyć mu je w odpisie. Jeśli została nałożona grzywna, należy na wypadek niemożności jej zapłacenia równocześnie oznaczyć zastępczą karę pozbawienia wolności. Orzeczenie jest równoznaczne z czynnością sądową w zakresie przerwania biegu przedawnienia.

---

[1]) Zbrodnia podżegania do gwałtu przedawnia się w 10-ciu latach, przestępstwa, za które przewidziana jest kara ponad 3 miesiące — w 5-ciu latach, inne — w 3 latach, przekroczenia w 3 miesiącach.

Postępowanie przed Urzędem Morskim (konsulatem) jest jawne i wolne od opłat[1]).

Przeciwko orzeczeniu Urzędu Morskiego (konsulatu) przysługuje obinionemu odwołanie do sądu w przeciągu 10 dni od ogłoszenia wzgl. doręczenia orzeczenia (§ 124). Wniosek odwoławczy powinien być złożony na piśmie albo do protokółu w Urzędzie Morskim (konsulacie), który też jest obowiązany wydać na żądanie zaświadczenie o złożeniu wniosku.

Jeśli statek opuszcza port przed upływem terminu, może członek załogi założyć sprzeciw także przed kapitanem — protokólarnie albo na piśmie, wszelako w terminie oznaczonym. Na żądanie musi otrzymać zaświadczenie. Prócz tego kapitan obowiązany jest wpisać sprzeciw do dziennika okrętowego i przesłać wniosek odwoławczy Urzędowi Morskiemu (konsulatowi). Przedawnienie nie biegnie od dnia złożenia sprzeciwu do wpłynięcia wniosku do Urzędu Morskiego (konsulatu).

Dla spraw, rozpatrywanych w kraju przed Urzędem Morskim, właściwy jest do dalszego postępowania Sąd Powiatowy w Gdyni; natomiast dla spraw, rozpatrywanych zagranicą, a więc przez konsulaty, właściwy jest ten sąd, w którego okręgu znajduje się port ojczysty, a w jego braku port rejestracji statku. W braku polskiego sądu właściwego sąd dla rozpatrzenia tej sprawy powinien być wyznaczony przez Sąd Najwyższy.

Wykonanie orzeczeń karnych, wydanych przez Urząd Morski w kraju, następuje za pośrednictwem władz do tego powołanych. Konsulat uprawniony jest do przeprowadzenia swego orzeczenia we własnym zakresie, przyczem kapitan musi wykonać zarządzenia konsulatu co do ściągnięcia grzywny; w razie potrzeby zwraca się konsul do władz miejscowych (por. zresztą rozdział 2. cz. I).

Dla uzupełnienia przepisów karnych należy jeszcze wspomnieć, jakie prawa i obowiązki posiada kapitan w stosunku do załogi w razie popełnienia przez jej członków występku lub zbrodni.

W kraju rzecz jest prosta, bo kapitan zażąda pomocy odpowiednich władz. Natomiast zagranicą albo gdy statek znajduje się na pełnem morzu — obowiązki kapitana są więcej skomplikowane. Przedewszystkiem powinien kapitan przy współudziale oficerów statku lub

[1]) W postępowaniu przed Urzędem Morskim w sprawach karnych mają zastosowanie przepisy rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o postępowaniu karno-administracyjnem (Dz. U. R. P. Nr. 38, poz. 365).

innych osób wiarogodnych spisać wszystko, co może mieć wpływ na udowodnienie czynu karygodnego i jego ukaranie. W szczególności w razie zabójstwa lub ciężkiego uszkodzenia ciała należy dokładnie opisać rodzaj ran, podać jak długo zraniony jeszcze żył, czy i jakie zastosowano środki lecznicze i t. p. (§ 126).

Kapitan uprawniony jest w każdym czasie dokonać rewizji rzeczy marynarzy, podejrzanych o współudział w czynie karygodnym. Nadto uprawniony jest przytrzymać winnych występku lub zbrodni, a nawet obowiązany jest do tego, gdy zachodzi obawa ucieczki; jeśli statek nie znajduje się na pełnem morzu, ma kapitan prawo trzymać zbiegów w zamknięciu.

Sprawca powinien być odstawiony (wraz z aktami sprawy) do tego Urzędu Morskiego (konsulatu), do którego najrychlej można się odnieść. W wypadkach nagłych, zagranicą, gdy nie można dość rychło skomunikować się z konsulatem, uprawniony jest kapitan oddać sprawcę władzom obcym celem przesłania go właściwym władzom polskim, a równocześnie złożyć o tem meldunek w najbliższym konsulacie (§ 127).

X. Postanowienia ogólne.

Urząd Morski (konsulat) obowiązany jest starać się o polubowne załatwienie sporów między kapitanem a załogą, które doszły do jego wiadomości (§ 128).

Członkom załogi nie wolno pozywać kapitana przed sąd zagraniczny — ani cywilny ani karny, jeżeli uzasadniona jest właściwość sądów krajowych. Przekraczający ten przepis nietylko odpowiada za wyrządzone swojem wystąpieniem szkody, ale traci również zarobioną płacę. Jest to zrozumiałe, gdyż wytoczenie kapitanowi procesu podczas podróży mogłoby mieć dla jej dalszego ciągu nieobliczalne następstwa. Przepis ten nie ma zastosowania jedynie w razie przymusowej sprzedaży statku, o ile przedmiotem sporu są wierzytelności załogi z umów najmu służby marynarza.

Mogłoby jednak zdarzyć się, że sprawa nie cierpi zwłoki. Dlatego załoga ma prawo poszukiwać tymczasowego rozstrzygnięcia w Urzędzie Morskim (konsulacie), a kapitan obowiązany jest umożliwić załodze dochodzenie praw w ten sposób, chyba że zachodzą ważne przeszkody.

Jest rzeczą oczywistą, że również kapitanowi przysługuje prawo wytoczenia sporu przed Urzędem Morskim (konsulatem).

Obie strony obowiązane są poddać się orzeczeniu Urzędu Morskiego (konsulatu), nie tracąc bynajmniej uprawnienia dochodzenia

swych praw przed władzą właściwą, która nie jest związana ani ustaleniem stanu faktycznego przed Urząd Morski (konsulat), ani też jego orzeczeniem (§ 129).

Spory między kapitanem i załogą, powstałe po dokonaniu zaciągu w kwestji rozpoczęcia lub dalszego pełnienia służby, rozstrzyga w kraju ten Urząd Morski, w którego okręgu statek się znajduje — z zastrzeżeniem drogi sądowej (§ 130).

Grzywny, nałożone w myśl przepisów karnych, przypadają „funduszowi marynarskiemu", a w jego braku kasie ubogich krajowego portu ojczystego statku, względnie krajowego portu rejestracji (§ 132).

Ustawa o służbie marynarza ma zastosowanie do wszystkich statków handlowych, które mają prawo do bandery polskiej. Zasadniczo przepisy jej nie mogą być zmieniane przez umowę — o ile, oczywiście, sama ustawa nie dopuszcza uregulowania kwestji drogą umowy. Jedynie na statkach holowniczych, ratowniczych i dalekomorskich rybackich *(Hochseefischereifahrzeuge)* umowie pozostawiono swobodę ustanawiania warunków pracy; w szczególności nie obowiązują na tych statkach przepisy o czasie pracy oraz o niedzielach i świętach (§ 135). Jest to jasne, gdyż np. statki holownicze i ratownicze muszą być zawsze gotowe do wykonywania swoich zadań, a na dalekomorskich statkach rybackich załoga z reguły uczestniczy w zyskach, co wyklucza ograniczenie swobody umownej; podobnie ze względu na szczególne warunki pracy (konieczność wyzyskania czasu połowu) niemożliwe jest ustalanie godzin pracy.

Jak widać z szczegółowego omówienia ustawy o służbie marynarza, daje ona wyczerpujący niemal obraz stosunku załogi do kapitana i armatora, jej praw i obowiązków. Natomiast muszą być z konieczności pominięte rozporządzenia, wchodzące w szczegóły, zbyt specjalne albo niezastosowane jeszcze do warunków polskich, jak przepisy o badaniu zdolności do służby morskiej, o pomieszczeniu załogi, o postępowaniu przed urzędami żeglarskiemi (t. j. Urzędem Morskim względnie konsulatami), o opiece nad marynarzami, pozostającymi bez pracy[1]), o obsadzie statków kapitanami i oficerami, o prowadzeniu dziennika okrętowego i maszynowego. Wskazówki w poruszonych kwestjach znajdą zainteresowani przedewszystkiem w zbiorze przepisów prawnych, dotyczących żeglugi morskiej (por. literaturę), a także w wydanych już pracach i podręcznikach.

---

[1]) Por. jednak: Dodatek, Ubezpieczenia społeczne marynarzy.

Omówimy jedynie jako ze względów praktycznych ważniejszą ustawę z dnia 2. czerwca 1902 r. o obowiązku repatrjacji marynarzy przez morskie statki handlowe (Dz. Ust. Rzeszy Niem. z 1902 r., str. 212).

W myśl tej ustawy każdy polski statek handlowy, który idzie z portu niepolskiego (w oryginale pozaniemieckiego) do portu polskiego albo do portu w Kanale Angielskim, Wielkiej Brytanji, morzu Północnem, Sundzie, Kategacie, względnie do niepolskiego portu bałtyckiego, jest obowiązany zabrać do swego portu przeznaczenia marynarzy polskich, którzy znajdują się zagranicą w nędzy i potrzebują pomocy lub też z powodu czynu karygodnego powinni być wydani władzom polskim. Nakaz repatrjacji wydaje właściwy konsulat, który ma prawo zmusić kapitana statku do wykonania polecenia. Za przewóz należy się statkowi zapłata.

Obowiązek ten istnieje także wówczas, gdy statek zmierza do portu niepolskiego, z którego możliwe jest dalsze przewiezienie marynarza do jednego z wyżej oznaczonych portów. Istnieje również obowiązek odstawienia do ojczyzny w stosunku do marynarzy-cudzoziemców, którzyby bezpośrednio po odbyciu służby na statku polskim znaleźli się w nędzy poza granicami Państwa Polskiego (§ 1).

Jeśli jest więcej odpowiednich statków, konsulat rozdziela repatrjantów stosunkowo do wielkości statków i liczby ich załóg (§ 2).

Kapitan może odmówić wzięcia repatrjantów:

1) w braku należytego pomieszczenia[1]);
2) gdy repatrjant jest obłożnie chory, albo też gdy choroba jego zagrażałaby zdrowiu lub bezpieczeństwu osób, znajdujących się na statku;
3) gdy liczba potrzebujących odwiezienia marynarzy przekracza $^1/_4$ (przy przestępcach — $^1/_6$) własnej załogi, albo gdyby należało przewieźć więcej niż jednego przestępcę;
4) gdy przewiezienia nie zażądano przynajmniej na dwa dni przed czasem, w którym statek jest gotów do odejścia;
5) gdy statek, należący do polskiej linji okrętowej, zobowiązanej do repatrjacji w myśl układu, wejdzie do danego portu w drodze powrotnej do Polski podczas podróży regularnej.

Rozstrzygnięcie w sprawie przyczyny odmowy przysługuje konsulatowi (§ 3).

---

[1]) Za brak należytego pomieszczenia uważać można np. brak ubikacji, w której możnaby przestępcę bezpiecznie ulokować.

Repatrjantowi udziela statek podczas podróży wyżywienia i pomieszczenia stosownie do jego stanowiska; co do przestępców kapitan trzyma sie wskazówek konsulatu. Do kapitana należy również dozorowanie przestępców, chyba że towarzyszy im eskortant (§ 4).

Repatrjant podlega władzy dyscyplinarnej kapitana statku.

Wynagrodzenie za przewiezienie może być ustalone przez umowę między konsulatem i kapitanem, a jeśli jej brak, należy się statkowi:

a) za przewiezienie kapitana lub oficera — 3 złote na żaglowcach i 6 zł na parowcach, za przewiezienie marynarza — 1,50 zł na żaglowcach i 3 zł na parowcach za każdy dzień pobytu na statku[1]);

b) za przewiezienie przestępcy — zwykłą cenę przejazdu, a jeśli jej nie można ustalić — podwójne ceny podane pod *a)* i oprócz tego osobne wynagrodzenie za strzeżenie (jeśli niema eskortanta), które tymczasowo określa konsulat, wydający zlecenie (§ 5).

Wynagrodzenie wypłaca Urząd Morski na rachunek państwa za zwrotem nakazu przewiezienia (§ 6).

Repatrjant, przewieziony z powodu nędzy, odpowiada za koszty, związane z jego odstawieniem (§ 7).

Uchylanie się od obowiązku repatrjacji może być ukarane przez konsulat grzywną do 150 zł.[2]) lub aresztem (§ 8).

---

[1]) W oryginale niemieckim 3, 6, 1,50 i 3 marki niemieckie.

[2]) W oryginale niemieckim 150 mk niem.



ROZDZIAŁ IV.

Maklerzy okrętowi, przedsiębiorcy ładunkowi, załadowcy, piloci.

Dla uzupełnienia wiadomości o podmiotach prawa morskiego należy jeszcze omówić, pobieżnie bodaj, stanowisko prawne maklerów okrętowych i innych osób pomocniczych — tem więcej, że biorą oni poważny udział we wszystkich niemal czynnościach handlowo-prawnych.

W dawniejszych czasach posiadali armatorzy, szczególnie zagranicą, zaprzyjaźnionych kupców, którzy występowali w ich imieniu w poszczególnych wypadkach; zwano ich korespondentami. Z biegiem czasu rozwój interesów handlowych spowodował powstanie specjalnej grupy osób, z temi interesami związanych — maklerów. Równolegle rozwijały się też coraz więcej uprawnienia maklerów.

Makler okrętowy (A: *shipbroker;* F: *courtier de navires;* N: *Schiffsmakler*) jest to osoba, która na zasadzie udzielonego jej zlecenia, za wynagrodzeniem, zawodowo pośredniczy w zawieraniu wszelkich umów i wykonywaniu czynności, związanych z żeglugą morską. Wyjątkowo pośrednictwo to może mieć miejsce bez zlecenia, więc np. z racji prowadzenia tego rodzaju pośrednictw, jednakowoż przy następującem zatwierdzeniu dokonanych czynności. Zatwierdzenie może nastąpić także milcząco. Zlecenie takie nie jest stałe, albowiem stale upełnomocnionym może być tylko agent i tem właśnie różni się makler od agenta. Wynagrodzenie maklera może być umowne lub oparte na taksie. Ma też prawo dochodzenia spodziewanego zarobku w razie bezpodstawnego wymówienia zlecenia.

Zlecenie wydać może armator, a także kapitan statku, np. w porcie ratunkowym, gdy potrzebna jest mu pomoc w załatwianiu czynności prawnych. Również certepartja może zawierać postanowienie o obowiązku zwrócenia się kapitana do oznaczonego maklera.

Zakres działania maklera rozwinął się z biegiem czasu bardzo znacznie. Dość powiedzieć, że makler jest dziś nietylko osobą pomocniczą, ale w pewnym zakresie nawet — prawnym zastępcą armatora lub kapitana, a jego uprawnienia na skutek długoletniej praktyki ustaliły się niemal w sposób ścisły.

Do zakresu działania maklera należy: przysposabianie miejsca załadunku i wyładunku, zawiadamianie najemcy (wzgl. ładującego) oraz odbiorcy o gotowości statku do za- i wyładowania, wystawianie rachunków awaryjnych i frachtowych, podejmowanie należytości frachtowych i przestojowych oraz frachtu martwego i opłat pasażerskich, uczestniczenie w wizji ładunku uszkodzonego, wykonanie wszelkich czynności w związku z wydaniem ładunku, legitymowanie odbiorcy, stemplowanie okazanych przez odbiorcę konosamentów, dochodzenie zwrotu nadwyżek wydanego ładunku, umowy z przedsiębiorstwami ładunkowemi oraz z osobami pomocniczemi w sprawie załadowania, przeładowania (na lichtugi), wyładowania, pomoc w sporządzaniu protestu morskiego oraz w razie zajęcia statku, pośredniczenie u władz celnych i wogóle u władz portowych i t. d.

Natomiast bez specjalnego pełnomocnictwa armatora lub kapitana nie ma makler prawa podpisywania konosamentów, wprowadzania do nich zmian, jak również dochodzenia pretensyj przeciw najemcy.

Maklerowi przysługuje prawo zastępowania armatora lub kapitana przed sądem we wszystkich wymienionych wyżej okolicznościach, przyczem nie skarży on w swojem imieniu ani „jako zastępca statku X", lecz wyłącznie w tej formie: „N. N., właściciel statku X, zastąpiony przez maklera okrętowego Y".

Zakres uprawnień maklera okrętowego nie przerasta uprawnień kapitana, a czynności maklera nie mogą być sprzeczne z czynnościami prawnemi kapitana[1]). Należy to rozumieć w ten sposób, że makler nie jest uzależniony od pozostawania danego kapitana na stanowisku (jest więc niezależny od ustąpienia lub śmierci każdorazowego kapitana). Umowa może uprawnienia maklera znacznie rozszerzyć.

Za czynności maklera w granicach zwyczajowych lub umową ustanowionych jego uprawnień odpowiada armator zasadniczo tylko statkiem i frachtem, osobistym zaś majątkiem tylko w razie udzielenia maklerowi specjalnego pełnomocnictwa, wychodzącego poza ramy usta-

[1]) Np. makler nie może samowolnie zmieniać postanowień konosamentu, podpisanego przez kapitana, ani powierzać komu innemu wyładowania statku, jeśli kapitan już zawarł umowę.

wowych uprawnień kapitana[1]) oraz w razie dania rękojmi lub w razie własnej winy (por. str. 76 n.).

Makler okrętowy winien wykazać zawsze staranność porządnego kupca i odpowiada w stosunku do armatora wedle umowy, będącej podstawą ich wzajemnego stosunku, a więc z reguły za każde zawinienie, w stosunku do osób trzecich zaś wedle ogólnych zasad prawnych (§§ 823, 826 niem. kod. cyw.), z wyjątkiem wypadku udzielenia rękojmi oraz okazania się falsus procurator (§ 179 niem. kod. cyw.) albo przekroczenia uprawnień[2]).

Kapitan odpowiada w stosunku do osób trzecich za przewinienia maklera w razie dania rękojmi lub przekroczenia swoich uprawnień przez zatwierdzenie czynności maklera. W stosunku do armatora (jak o tem już była mowa) odpowiada kapitan za każde przewinienie, w szczególności jednak, co tu jest ważne, za winę w wyborze maklera okrętowego.

Przedsiębiorstwa ładunkowe powstały w większych portach w związku z rozwojem żeglugi morskiej i koniecznością możliwie najintensywniejszego przyspieszenia ładowania i wyładowania, szczególnie jeśli chodzi o ładunki drobnicowe. Posługiwanie się temi instytucjami leży zarówno w interesie armatora jak i odbiorcy. One to obejmują całkowicie załadowanie i wyładowanie, a z chwilą użyczenia statkowi miejsca przy nabrzeżu wypełniają wszystkie funkcje, które należą do obowiązków kapitana w stosunku do ładującego lub odbiorcy i odwrotnie. Pod względem prawnym są ich czynności równie ważne, jak gdyby wymienione osoby działały bezpośrednio. Nie jest nawet potrzebne specjalnie upoważnienie. Przedsiębiorstwo ładunkowe jest zastępcą obu stron, a od poszczególnego wypadku zależy, na czyją rzecz działa.

Załadowcy (stewedorzy) (A: *stevedors;* F: *arrimeurs;* N: *Stauer*) zajmują się, jako fachowcy, rozmieszczeniem ładunku wzgl. balastu na statku. Działają zazwyczaj z polecenia kapitana. Nie należą oni do załogi, co rozstrzyga kwestję odpowiedzialności armatora za nich. Za ich przewinienia powinienby odpowiadać posługujący się nimi kapitan, który jednak prawie zawsze uchyla tę odpowiedzialność przez klauzulę w certepartji i konosamencie (por. rozdz 5. cz. II).

---

[1]) Bez względu na to, czy armator wprost udzielił takiego pełnomocnictwa, czy też kapitan specjalnie upełnomocniony przelał swoje pełnomocnictwo na maklera.

[2]) Jednak odpowiedzialność maklera upada przez zatwierdzenie jego czynności przez kapitana lub armatora.

Piloci (A: *pilots;* F: *pilotes;* N: *Lotsen*) są to doświadczeni kapitanowie lub inni oficerowie nawigacyjni, przez państwo koncesjonowani, specjalnie egzaminowani, których zadaniem jest przeprowadzanie statków przy- i odchodzących w portach, ujściach rzek i niebezpiecznych wodach nadbrzeżnych. W przeważnej części portów korzystanie z usług pilotów jest przymusowe. Na czele służby pilotowej stoi komandor pilotów.

Stosunek kapitana do pilota zależy od tego, czy jest on wezwany z powodu istniejącego przymusu, czy dobrowolnie. W pierwszym wypadku kapitan oddaje pilotowi prowadzenie statku (zachowując jednak nadal władzę nad załogą), a dyrektywy pilota są dla niego rozkazami, w drugim może oddać prowadzenie statku pilotowi lub zatrzymać przy sobie, kierując się jedynie radami pilota. W razie sprzeczności między rozkazami kapitana i pilota załoga winna posłuszeństwo kapitanowi, który jest obowiązany wystąpić samodzielnie na wypadek widocznego niedołęstwa pilota. Kapitan powinien wpisywać do dziennika okrętowego wszystko, co ma związek z prowadzeniem statku przez pilota, a więc rozbieżności zdań, postanowienia, wykonane czynności.

Zauważyć też należy, że pilot ma prawo odmówić wprowadzenia statku do portu z powodu złych warunków atmosferycznych. W razie wypadku podczas pilotowania składa pilot raport, który wraz z zeznaniami kapitana i innych osób jest podstawą dla rozstrzygnięcia sprawy przez sąd.

W Polsce pilotaż znajduje się w rękach państwa, t. zn., że piloci są funkcjonarjuszami państwowymi. W Gdyni istnieje stacja pilotowa przy Kapitanacie Portu, w Gdańsku piloci są urzędnikami Rady Portu i Dróg Wodnych, a wchodzą w skład Urzędu Pilotów. Instytucje te funkcjonują częściowo na zasadzie osobnych przepisów, częściowo zaś na zasadzie prawideł międzynarodowych[1]).

---

[1]) Należy też dodać, że zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 25. marca 1930 r. (Monitor Polski Nr. 87, poz. 130) reguluje kwestję sposobu wzywania pilota przez polskie statki handlowe morskie; wezwanie pilota w dzień następuje przez podniesienie na przednim maszcie znaku, przedstawiającego polską banderę handlową morską, obwiedzioną wokoło białym pasem o szerokości $^1/_5$ szerokości bandery. Taki sam znak podnoszą na przednim maszcie lub na prawym noku najwyższej rei statki, które mają pilota na pokładzie. Zamiast opisanego znaku mogą być stosowane sygnały, określane w Księdze Międzynarodowych Sygnałów Morskich. Według tej Księgi używa się sygnałów dla wezwania pilota w w nocy i dla oznaczenia jego obecności na statku.

DZIAŁ II.

Czynności prawne.

ROZDZIAŁ V.

Przewóz towarów.

1. Osoby, zainteresowane w przewozie ładunku.

Kwestję przewozu towarów reguluje rozdział czwarty IV. księgi kodeksu handlowego z 1897 r. Rozpatruje on umowy, związane z przewozem towarów (certepartję i konosament) i reguluje stosunek osób, zainteresowanych w przewozie ładunku.

Do osób tych należą:

1) Wynajmujący albo wyfrachtowujący (A: *shipowner;* F: *fréteur;* N: *Verfrachter*), t. j. ten kontrahent, który zobowiązuje się przewieźć towary statkiem morskim za zapłatą. Jest to więc zasadniczo biorąc, właściciel statku. Równie dobrze jednak może być wynajmującym pełnomocnik właściciela statku, armator niebędący właścicielem statku, a poza portem ojczystym — kapitan.

2) Najemca albo zafrachtowujący (A: *charterer;* F: *affréteur*; N: *Befrachter*), t. j. ten kontrahent, który zobowiązuje się dostarczyć wynajmującemu towary dla przewozu ich statkiem morskim. Jest więc rzeczą obojętną, czy najemca jest właścicielem omawianego towaru, oraz czy sam go dostarcza, czy też dostarczenie zleca osobie trzeciej. Może nim być także makler.

3) Ładujący (A: *shipper*; F: *chargeur*; N: *Ablader*), t. j. osoba, która na podstawie umowy przewozowej między wynajmującym i najemcą dostarcza statkowi

we własnem imieniu towary celem przewiezienia. Ładującym może być sam najemca, zazwyczaj jednak jest nim osoba trzecia, która dostarcza towary osobiście, albo przez spedytorów, kolej i t. p.

4) Odbiorca (A: *consignee*; F: *destinataire*; N: *Empfänger*), t. j. osoba, której kapitan statku winien oddać towar po przewiezieniu go z portu załadowania do portu przeznaczenia. Jest on upoważniony przez ładującego do odbioru towaru, a odbiór uskutecznia bądź osobiście, bądź przez spedytorów, urząd celny i t. p.

Już wyliczenie i określenie osób, zainteresowanych w przewozie ładunku z jednego portu do drugiego, daje dokładny obraz stosunków prawnych pomiędzy temi osobami. Widać więc, że w umowie o przewóz towarów kontrahentami są początkowo wynajmujący i najemca, następnie wynajmujący i ładujący, wreszcie wynajmujący i odbiorca. Stosunek prawny pomiędzy wszystkiemi temi osobami opiera się na certepartji, względnie na umowie o przewóz drobnicy, i na konosamencie.

Stosunek prawny między wynajmującym i najemcą uregulowany jest przez umowę przewozową. Umowa ta zobowiązuje również ładującego, jednakowoż tylko do czasu dostarczenia ładunku na statek. Wówczas kapitan wystawia konosament, który reguluje odtąd stosunek prawny między wynajmującym i odbiorcą (§ 651).

Pomiędzy temi osobami przewija się makler okrętowy jako pośrednik, pełnomocnik, pomocnik i t. p. (por. str. 131 n.).

Omówiwszy osoby, związane umowami przewozowemi, przejść należy do samych umów.

2. Certepartja.

I. Istota i treść.

Certepartja (A: *charterparty*; F: *charte-partie*; N: *Chartepartie*) jest to dokument umowy, na mocy której wynajmujący odnajmuje najemcy statek lub jego część i zobowiązuje się przewieźć powierzone mu towary za zapłatą wynagrodzenia i pod szczegółowo wymienionemi warunkami (§ 557). W praktyce utarła się też nazwa czarter. Zapłatę za przewiezienie ładunku stanowi t. zw. fracht (A: *freight*; F: *fret*; N: *Fracht*).

Umowa przewozowa może dotyczyć wynajęcia czyli zafrachtowania (§ 556):

1) całego statku[1]);
2) części statku;
3) dokładnie oznaczonego pomieszczenia na statku;
4) na jedną lub więcej podróży;
5) na określony przeciąg czasu[2]).

Wreszcie umowa przewozowa może dotyczyć dostarczenia towaru do portu przeznaczenia lub do miejsca przeznaczenia (por. niżej: 4. Przewóz bezpośredni).

Ze względu na sposób opłacania frachtu umowa może być jednostkowa i ryczałtowa, t. j. albo najemca płaci fracht od towarów załadowanych, a oblicza się go za jednostkę wagi wzgl. objętości, albo najemca opłaca jakąś zgóry oznaczoną sumę bez względu na to, jakie i ile towarów będzie załadowanych.

Prawo nie przewiduje obowiązku spisania umowy przewozowej. Ale w wypadkach odnajęcia całego statku, jego części lub dokładnie oznaczonego pomieszczenia na nim, każda strona ma prawo żądać sporządzenia umowy pisemnej (§ 557). Dokumentem tej umowy będzie właśnie certepartja.

Z powyższego widać, że certepartja dotyczy ładunków masowych. Przewóz ładunków drobnych uskutecznia się na zasadzie osobnych umów przewozowych drobnicowych (por. niżej: V. Odnajęcie części statku i przewóz ładunków drobnych).

Prawo nie ustala też formy prawnej ani treści certepartji, gdyż jest to umowa prywatna. Z biegiem czasu jednak ustaliła się forma certepartji drogą zwyczajową, a dziś kontrahenci posługują się nawet gotowemi drukowanemi formularzami. Formularze certepartyj drukowane są przeważnie w języku angielskim i mają rozmaitą treść, zależnie od rodzaju ładunku, od krajów, portów i t. d. Utarły się nawet stałe nazwy certepartyj, np. *Government Form of Charter, Admiralty*

---

[1]) Nie dotyczy to kajut, jednak nie wolno umieszczać w nich żadnego ładunku bez zezwolenia najemcy (§ 558).

[2]) Taki najemca statku (A: *time-charterer;* F: *affréteur à temps;* N: *Zeitbefrachter*) tem różni się od armatora w rozumieniu § 510 (por. str. 75), że najmuje od właściciela wyekwipowany statek na oznaczony okres czasu i używa go do przewozu towarów lub pasażerów, a zatem do zarobkowania na własną rękę. Wyekwipowanie i obsadzenie statku należy w takim razie do właściciela, któremu też kapitan jest podporządkowany.

Form, Baltic and White Sea Coal Charter 1908, Deutsche Zeitcharter i t. p.

Chociaż prawo nie ustala treści certepartji, jednak ze względów praktycznych konieczne jest dokładne omówienie tej kwestji.

Dobra certepartja powinna zawierać następujące dane i zastrzeżenia (klauzule):

1) miejsce i datę wystawienia;
2) nazwiska wynajmującego i najemcy (oraz ładującego);
3) nazwę, przynależność, klasę, wielkość i tonaż (d. w.) statku;
4) porty załadowania i wyładowania, względnie t. zw. port zleceń (t. j. port, do którego statek ma zawinąć po ostateczne zlecenie co do portu przeznaczenia) oraz drogę, jaką statek ma odbyć;
5) wyszczególnienie ładunku;
6) dokładnie oznaczone czasokresy dla załadowania towarów; należy też wyraźnie zaznaczyć, czy czas liczy się wedle dni kalendarzowych (bieżących, A: *running days*; F: *jours courants*; N: *laufende Tage*), czy wedle dni roboczych (A: *working days*; F: *jours ouvrables*; N: *Arbeitstage*) i t. p.
7) okres przedłużonego postoju statku i wynagrodzenie za ten czas (przestojowe lub mitrężne, A: *demurrage*; F: *surestaries*; N: *Ueberliegegeld*);
8) wysokość frachtu i sposób jego obliczania (dziennie, miesięcznie lub od podróży, sumę ryczałtową albo za tonę metryczną = 1000, względnie angielską = 1016 kg, za metr sześcienny i t. p.; gotówką i jaką, czy wekslami; ze skontem, czy bez; za wagę przyjętą, czy oddaną); tu należy też ustalenie kwestji wypłaty zaliczki na fracht;
9) klauzulę, że kapitan statku ma pełne prawo wzięcia w zastaw ładunku na wypadek nieuiszczenia przez odbiorcę frachtu, przestojowego i niewypełnienia innych nałożonych nań warunków; równocześnie zamieszcza się też klauzulę odpowiedzialności wzajemnej, czyli zobowiązanie oddania w zastaw statku i ładunku w razie niewypełnienia zobowiązań przez kapitana statku;
10) klauzulę w sprawie przyjmowania pilotów, ratowania statków, znajdujących się w niebezpieczeństwie, zbaczania z drogi w celu ratowania życia ludzkiego lub rzeczy;
11) klauzulę w sprawie odpowiedzialności armatora;

12) zastrzeżenie, że ewentualna awarja wspólna ma być regulowana według Reguł Yorku i Antwerpji z 1890 r. *(York and Antwerp Rules 1890)*;
13) postanowienia w sprawie ochrony ładunku, np. przez podkłady lub maty, jak również w sprawie opłacania cła od ładunku, meldowania odejścia statku i t. p.;
14) wysokość odszkodowania za nieuprawnione odstąpienie od umowy.

Jest to wyliczenie przykładowe. Ostrożni kontrahenci zamieszczą jeszcze w certepartji zobowiązania stron w sprawie rozdziału przewidzianych kosztów podróży, oznaczą sąd, który ma rozstrzygać w razie sporu, słowem — zawarują się tak klauzulami, ażeby nie było potem żadnych nieporozumień i powodów do sporu.

II. Postanowienia ogólne.

A. — Umowa przewozowa traci moc prawną i żadna strona nie ma prawa żądać od drugiej odszkodowania (§ 628), jeżeli na skutek przypadku przed rozpoczęciem podróży:
a) statek zostanie utracony z powodu nieszczęśliwego wypadku, czy też, gdy zostanie uznany za niezdatny do naprawy i wskutek tego sprzedany przez licytację (kondemnacja), gdy zostanie zagrabiony, zabrany, zatrzymany i uznany za zdobycz morską *(gute Prise)*;
b) ulegną zniszczeniu towary, które wyraźnie (szczegółowo, t. j. nietylko według gatunku i rodzaju) oznaczono w umowie przewozowej;
c) ulegną zniszczeniu nieoznaczone szczegółowo towary, które już załadowano na statek lub też przyjęte zostały przez kapitana statku celem załadowania.

B. — Każda strona ma prawo odstąpić od umowy bez obowiązku odszkodowania (§ 629):
a) gdy przed rozpoczęciem podróży nałożono na statek embargo lub obłożono go aresztem dla służenia Polsce albo obcemu państwu; zabroniono stosunków z miejscem przeznaczenia; ogłoszono blokadę portu załadowania lub wyładowania; zabroniono wywozu lub przywozu danych towarów; wreszcie w razie innego rozkazu wyższego, który uniemożliwia statkom opuszczenie portów, przeprowadzenie podróży lub przekazanie przyjętego ładunku (np. statkiem obcym);

b) na wypadek wybuchu wojny przed rozpoczęciem podróży i związanych z tem przeszkód i niebezpieczeństw dla statku i ładunku.

Również po rozpoczęciu podróży wolno stronom w powyższych wypadkach odstąpić od umowy bez obowiązku odszkodowania, lecz za zapłatą frachtu stosunkowego (por. niżej). Ale w wypadkach, wymienionych pod *a)*, należy czekać trzy lub pięć miesięcy, nim się od umowy odstąpi, zależnie od tego, czy statek znajduje się w porcie europejskim czy pozaeuropejskim[1]). Czasokresy te zaczyna się liczyć od dnia otrzymania wiadomości o przeszkodzie, o ile statek znajduje się w porcie, lub od dnia, w którym statek zawinie do jakiegoś portu po otrzymaniu wiadomości o przeszkodzie (na morzu).

Wyładowanie towaru odbywa się w tym porcie, w którym statek znajduje się w chwili oznajmienia o cofnięciu się od umowy (§ 634).

Jeżeli wskutek wypadków, wymienionych wyżej, statek musi pozostać w porcie załadowania (wraz z ładunkiem) lub w porcie pośrednim czy ratunkowym, o ile podróż rozpoczął, koszty postoju ponoszą stosunkowo: statek, fracht i ładunek, według zasad awarji wspólnej, chociażby ona nie zachodziła (§ 635).

Może się zdarzyć, że przed rozpoczęciem podróży ulegnie jednemu z wypadków, o których mowa wyżej, tylko część ładunku. Wiadomo, że wypadek ten, gdyby spotkał cały ładunek, byłby rozwiązał umowę lub upoważnił strony do odstąpienia od niej; skoro tak nie jest, najemca ma prawo albo załadować inne towary (o ile wynajmujący nie znajdzie się przez to w gorszem położeniu) albo odstąpić od umowy po zapłacie połowy umówionego frachtu i innych należności. Najemca nie jest tu związany czasem (inaczej niż zawsze!), musi jednak niezwłocznie oświadczyć, z którego z tych praw chce skorzystać, a załadowanie uskutecznić w czasie najkrótszym. Nieskorzystanie z obu praw powoduje zapłatę całego frachtu (także za część, która uległa wypadkowi). Nadto najemca obowiązany jest zabrać ze statku resztę ładunku. Jeżeli wypadek zdarzy się po rozpoczęciu podróży, najemca płaci cały fracht za tę część ładunku, która uległa wypadkowi, także wówczas, gdy kapitan był zmuszony wyładować ją w innym porcie (a nie w porcie przeznaczenia), a następnie udał się w dalszą podróż[2]) (§ 636).

---

[1]) Dotyczy to odnajęcia całego statku. Przy innych umowach przewozowych każda strona ma prawo odstąpić od umowy natychmiast (§ 641, ust. 1).

[2]) Cały ustęp odnosi, się wyłącznie do odnajęcia całego statku (§ 641, ust. 2).

W innych wypadkach (więc nie embargo, obłożenie aresztem, blokada, zakaz przywozu i wywozu, wyższy rozkaz, wojna) postój statku podczas podróży nie ma wpływu na prawa i obowiązki stron. Jedynie najemca ma prawo, o ile przypuszcza, że postój potrwa długo, wyładować towary; czyni to na swój koszt i ryzyko i zabezpiecza ponowne załadowanie w czasie właściwym; o ile nie załaduje towaru ponownie, płaci cały fracht[1]) (§ 637).

W razie konieczności dokonania naprawy statku podczas podróży najemca ma prawo czekać na ukończenie naprawy albo zabrać zpowrotem cały ładunek, wówczas jednak płaci cały fracht i t. p. należności[2]). Za czas trwania naprawy frachtu nie płaci się (§ 638).

Koszty wyładowania ze statku ponosi we wszystkich przytoczonych wypadkach wynajmujący, wszystkie inne zaś z tem związane najemca. Wyjątkowo tylko, gdy wypadkowi uległ sam ładunek, albo gdy wyładowuje się część ładunku, wszelkie koszty wyładowania ponosi — najemca (§ 639).

C. — Umowa przewozowa kończy się, jeżeli statek zostanie utracony po rozpoczęciu podróży. Jednak wynajmującemu przysługuje prawo żądania frachtu w stosunku do odbytej części podróży; warunkiem jest ocalenie towarów. Ten fracht nazywa się stosunkowym (N: *Distanzfracht*). Przy obliczaniu tego frachtu bierze się pod uwagę nietylko przestrzeń przebytą w stosunku do tej, jaką miano przebyć, ale również inne okoliczności, jak koszty, czas, niebezpieczeństwa i trudności, jakie pokonano dla odbycia części podróży, w porównaniu z ewentualną całością podróży. Fracht stosunkowy nie może przekraczać wartości uratowanych towarów (§§ 630 i 631).

Umowa przewozowa kończy się także wówczas, gdy po rozpoczęciu podróży utracone zostaną wskutek jakiego przypadku towary. Żadna strona nie jest obowiązana do płacenia odszkodowania (§ 633).

D. — W umowie przewozowej wymienione są szczegółowo towary, które mają być przewiezione. Mogą one być oznaczone również według rodzaju lub gatunku i wówczas najemca może oddać do przewozu inne towary (ale do umówionego poprzednio portu), o ile to nie utrudnia położenia kapitana (§ 562).

---

[1]) Przy umowach przewozowych nie na cały statek pozostali najemcy muszą się zgodzić na tymczasowe wyładowanie (§ 641, ust. 3).

[2]) Przy umowach przewozowych na część statku i t. p. najemca może zabrać zpowrotem towary za opłatą frachtu i innych należności tylko wtedy, gdy towary wyładowano niezależnie od tego już podczas naprawy (§ 641, ust. 4).

Umowa przewozowa, jak o tem wspomniano, wymienia także statek, którym towary mają być przewiezione. To też wynajmującemu nie wolno ładować towaru na inny statek, jeśli zaś to czyni, musi pokryć wszelkie szkody wskutek tego powstałe, chyba że szkoda powstałaby nawet wówczas, gdyby towarów nie załadowano na inny statek; wynajmujący musi przeprowadzić dowód. Natomiast wolno przeładować towar na inny statek, jeśli zachodzi potrzeba tego podczas podróży (§ 565).

E. — Najemca może zażądać, aby statek rozpoczął podróż, choćby ładunek nie był całkowity, zgodnie z umową, jednak musi uiścić cały fracht i ewentualnie przestojowe (o ile umówiono), a nadto pokryć wszystkie wydatki, jakie wynikają wskutek niezupełnego ładunku (np. koszty zaopatrzenia się w balast), i dać zabezpieczenie, że cały fracht zostanie zapłacony (§ 578).

W ten sposób wynajmujący otrzymuje wszystko, coby zarobił, gdyby mu dostarczono całkowity ładunek.

Z drugiej strony wynajmujący ma prawo (§ 579) rozpocząć podróż i dochodzić wierzytelności, o których mowa wyżej, jeżeli najemca nie dostawił całkowitego umówionego ładunku do ostatecznego terminu wyczekiwania i nie odstąpił od umowy (por. nadto ust. nast. o frachcie martwym).

Podobny do powyższego jest wypadek, gdy najemca rezygnuje z części podróży i żąda wyładowania towaru w całości lub częściowo w porcie bliższym. Musi on wówczas zapłacić cały fracht umówiony, postojowe, cło i t. d. oraz wszelkie koszty, wynikłe wskutek wstrzymania podróży celem wyładowania.

III. Odstąpienie od umowy i fracht martwy.

Najemca ma prawo odstąpić od umowy pod warunkiem zapłaty t. zw. frachtu martwego (A: *dead freight*; F: *faux fret* lub *fret mort*; N: *Fautfracht*). Nie jest to kara za zerwanie umowy, lecz odszkodowanie. Wysokość tej zapłaty jest różna, zależnie od tego, czy umowę zrywa się przed czy po rozpoczęciu podróży. Podróż zaś uważa się za rozpoczętą (§ 580), gdy

a) najemca wyraźnie lub milcząco dał do zrozumienia kapitanowi statku, że ładowanie uważa za ukończone;

b) najemca dostawił ładunek całkowicie lub częściowo, a okres wyczekiwania minął.

Otóż najemca płaci, jeśli zrywa umowę

1) przed rozpoczęciem podróży — połowę umówionego frachtu oraz koszty załadowania i wyładowania (które powinno być możliwie przyspieszone); wynajmujący musi czekać na wyładowanie i otrzymuje za to tylko postojowe, względnie także odszkodowanie, o ile postojowe nie wyrównuje wszystkich strat (§§ 580 i 581);

2) po rozpoczęciu podróży — cały fracht umówiony i wszystkie wydatki uboczne, poniesione przez wynajmującego w związku z tym ładunkiem (np. należytości celne, koszty awaryjne i t. d.), a nadto szkody, wynikłe dla wynajmującego z powodu zatrzymania statku dla załadowania; wynajmujący nie jest obowiązany zmieniać podróży lub zawijać do jakiegoś portu celem wyładowania (§ 582);

3) przed rozpoczęciem podróży powrotnej (gdy statek zafrachtowano na podróż podwójną, t. j. tam i zpowrotem) — $^2/_3$ frachtu umówionego; to samo dotyczy podróży złożonej[1]), gdy statek w wykonaniu umowy ma zawinąć do innego portu celem wzięcia ładunku i umowa zostanie zerwana przed rozpoczęciem podróży z portu załadowania (§ 583);

4) w innych podróżach złożonych[1]) — od połowy do całego frachtu umówionego, jeśli najemca zrywa umowę przed wyruszeniem w podróż na jeden z odcinków umówionej podróży złożonej; wysokość odszkodowania ustala się (w razie sporu sąd) zależnie od okoliczności, więc np. od tego, czy wynajmujący na skutek zerwania umowy oszczędza na kosztach, ma możność uzyskać w inny sposób fracht i t. p. (§ 584).

Wszystkie przepisy o frachcie martwym przed rozpoczęciem podróży — ust. 1) 3) i 4) — odnoszą się również do takiego wypadku, gdy najemca nie dostawi ładunku[2]) aż do końca okresu wyczekiwania (§ 585). Wynajmujący może wówczas dochodzić swych praw tak samo, jak gdyby najemca odstąpił od umowy (por. wyżej: str. 142).

---

[1]) Podróż złożona może być rozumiana albo jako podróż z portu, w którym zawarto umowę, do oznaczonego portu załadowania, a następnie do portu przeznaczenia (np. Gdynia-Gdańsk-Londyn); albo też jako podróż do kilku umówionych portów w interesie najemcy np. 1. Gdynia, 2. Amsterdam, 3. Cherboug, 4. Londyn.

[2]) W ustępie tym omawiamy tylko wypadek odnajęcia całego statku. Odnajęcie części statku oraz umowy o przewóz drobnicy omówione będą niżej.

IV. Wykonanie umowy przewozowej. — Dostawienie statku i ładowanie[1]).

Obowiązkiem wynajmującego jest dostawić statek zdatny do żeglugi w całem tego słowa znaczeniu. Odpowiedzialność w tym względzie spada całkowicie na wynajmującego (i kapitana), on bowiem odpowiada za wszelką szkodę, którą spowodował wadliwy stan statku. Nie odpowiada wynajmujący tylko za wadę ukrytą, która nie mogła być odkryta pomimo staranności „porządnego" wynajmującego (§ 559).

Kapitan statku jest obowiązany stanąć ze statkiem, który ma być załadowany, w miejscu, wskazanem przez najemcę, chyba że jest to niemożliwe z powodu niewskazania miejsca tego na czas, niezgody najemców, małego stanu wody albo ze względu na istniejące przepisy lub na bezpieczeństwo statku. W tym wypadku kapitan dostawia statek do tego miejsca, w którem zwykle odbywa się załadowanie (§ 560), albo które wskażą mu władze portowe.

Z chwilą, gdy statek jest gotów do przyjęcia ładunku, kapitan statku powinien zawiadomić o tem (najlepiej piśmiennie) najemcę[2]). Jest to czynność tak ważna, że kapitan powinien wpisać do dziennika okrętowego datę zawiadomienia najemcy. W dniu, następującym po zawiadomieniu, rozpoczyna się okres ładowania (A: *loading-days, lay-days*; F: *jours de staries*; N: *Ladezeit*), t. j. okres, podczas którego wynajmujący musi czekać na załadowanie bez osobnego wynagrodzenia (§ 567).

Czas trwania okresu ładowania może być ustanowiony przez umowę, a w jej braku wedle przepisów danego portu załadowania albo miejscowego zwyczaju. Jeżeli brak nawet zwyczaju, obowiązuje okres czasu, mniejwięcej uzależniony od okoliczności w danym wypadku (§ 568).

Tylko w razie osobnej umowy dodaje się do okresu ładowania jeszcze dalszy okres czekania, czyli — okres postoju przedłużonego (N: *Überliegezeit, Liegetage*). Za ten czas najemca płaci już wynagrodzenie, czyli t. zw. przestojowe lub mitrężne (§ 567).

Okres przedłużonego postoju winien być oznaczony w umowie, jeśli jednak umowa nie ustala czasu jego trwania, wynosi on wedle

---

[1]) W ustępie tym omawiamy tylko wypadek odnajęcia całego statku. Odnajęcie części statku oraz umowy o przewóz drobnicy omówione będą niżej.

[2]) Jeśli to jest możliwe, może kapitan zgóry, na kilka dni naprzód, wyznaczyć termin gotowości przyjęcia ładunku, aby najemcy (lub ładującemu) dać czas do przygotowania ładunku.

ustawy 14 dni. Natomiast jeśli umowa ustala tylko wynagrodzenie za postój przedłużony, wówczas przyjmuje się, że umówiono postój przedłużony bez określenia czasu trwania (§ 568).

Jeśli w umowie ustanowiono okres ładowania, lub dzień jego ukończenia, rozpoczyna się postój przedłużony sam przez się z upływem okresu ładowania.

W braku takiego postanowienia w umowie postój przedłużony rozpoczyna się od zawiadomienia najemcy, że okres ładowania upłynął. Można zresztą już podczas ładowania zawiadomić najemcę, kiedy rozpocznie się okres postoju przedłużonego (§ 569).

Po upływie okresu ładowania i przedłużonego postoju (o ile się oń umówiono) wynajmujący nie ma obowiązku czekać dłużej na ładowanie, musi jednak na trzy dni przed ostatecznym terminem okresu ładowania względnie przedłużonego postoju zawiadomić najemcę, że dłużej czekać nie chce. Jeśli tego nie zrobi, musi czekać przez dalsze trzy dni po tych terminach (§ 570).

Dopiero po upływie powyższych czasokresów może statek rozpocząć podróż i domagać się pełnego frachtu, przestojowego i ewentualnie odszkodowania[1]).

Prawo nie ustala żadnej szczególnej formy dla zawiadomień, jednak w interesie kapitana leży uzyskać dowód zawiadomienia. To też przysługuje mu prawo sporządzenia na koszt najemcy dokumentu publicznego, gdyby ten odmawiał poświadczenia (§ 571).

Przy obliczaniu okresu ładowania, przedłużonego postoju oraz trzech dni liczy się pełne dni kalendarzowe od północy do północy i to w kolejnym, nieprzerwanym porządku, a więc (o ile zwyczaj miejscowy nie stanowi inaczej) również niedziele i dni świąteczne oraz dni, w których najemca z powodu wypadku miał przeszkodę w dostawieniu ładunku. Natomiast nie wlicza się dni, w których z powodu wiatru, niepogody albo z powodu jakiegokolwiek innego wypadku niemożliwe było dostawienie do statku ładunku, nietylko umówionego, ale wogóle żadnego, oraz przejęcie ładunku. Zachodzi tylko ta różnica, że w pierwszym wypadku (t. j. gdy przeszkody uniemożliwiają dostawę ładunku do statku) najemca musi płacić przestojowe, nawet wtedy, gdy przeszkoda zajdzie w okresie ładowania, w drugim

[1]) Przepisy o czasie czekania na ładunek ustanowione są — jak widzimy — w interesie najemcy. To też dziś, gdy wartość statku i czasu podniosła się znacznie, a statek rentuje się dopiero przy najszybszem obsługiwaniu odbiorców, — wynajmujący obiecuje premję za przyspieszenie ładowania *(despatch-money)*. Wysokość tej premji ustala certepartja.

(gdy statek nie może przyjąć ładunku) — nie płaci przestojowego, chociażby przeszkoda zaszła w okresie przedłużonego postoju (§§ 573 i 574).

Jeżeli wynajmujący postawił za warunek, że ładowanie musi być ukończone w dniu oznaczonym, wówczas przeszkoda w dostawieniu ładunku nie zobowiązuje go do dalszego czekania (§ 576).

Wysokość przestojowego ustala się zazwyczaj umową, w przeciwnym wypadku „według słusznego uznania" (§ 572). Płaci je najemca, a ewentualnie odbiorca, jeśli konosament zawiera w tym względzie wyraźne postanowienia.

Koszty załadowania rozdziela się zazwyczaj w ten sposób, że najemca dostarcza towary aż do statku, wynajmujący zaś ponosi koszty samego załadowania. Mogą tu, oczywiście, zachodzić zmiany, jeśli strony umówią się co do tego albo jeśli sprawa ta jest uregulowana w sposób odmienny przez przepisy portowe, względnie nawet przez zwyczaj miejscowy (§ 561).

Jeżeli najemca nie jest równocześnie ładującym, a tego odszukać nie można[1]) lub też on wzbrania się rozpocząć ładowanie, wówczas należy niezwłocznie zawiadomić o tem najemcę i czekać na załadowanie tylko przez okres ładowania, choćby się umówiono także o postój przedłużony. Najemca ma prawo jednak polecić respektowanie umowy w tym względzie.

Jeżeli ustanowiono niepodzielny przeciąg czasu razem na ładowanie i wyładowanie, wówczas statek musi czekać w przytoczonym wyżej wypadku tylko połowę tego okresu (§ 577). Niezastosowanie się do tych przepisów powoduje utratę prawa do frachtu.

Dopiero po odczekaniu wspomnianych terminów może kapitan rozpocząć postępowanie przeciw najemcy, przedkłada sądowi dowody zawiadomień i ogłoszeń, certepartję i t. p., składa sprzeciw względem najemcy i zastrzega sobie wszelkie prawa i odszkodowanie, wreszcie domaga się od sądu zwolnienia od certepartji. Gdy sprzeciw nie skutkuje, występuje ze skargą sądową.

Za załadowanie towarów fałszywie oznaczonych, albo będących kontrabandą wojenną, albo zakazanych w wolnym

---

[1]) Pomimo użycia wszelkich środków, a więc ogłoszeń w pismach, na giełdzie i t. p.

obrocie w pewnym kraju, względnie kolidujących z przepisami policyjnemi, podatkowemi i celnemi, jest odpowiedzialny najemca lub ładujący; nie osłania ich też współdziałanie z kapitanem. Jednak konfiskata takich towarów nie uwalnia najemcy od frachtu; prócz tego najemca pokrywa wszelkie szkody, spowodowane jego postępowaniem.

Kapitan statku ma prawo towary, które grożą niebezpieczeństwem dla statku lub pozostałego ładunku, jak również towary, załadowane na statek bez jego wiedzy, wyładować na ląd, a w nagłych wypadkach nawet wyrzucić w morze. Jeśli zaś zatrzymuje takie towary na statku, może żądać frachtu w najwyższej normie, ustanowionej dla tego rodzaju ładunku i podróży w miejscu i w czasie ładowania (§§ 563 i 564).

V. Odnajęcie części statku i przewóz ładunków drobnych.

Przy odnajęciu części statku lub dokładnie oznaczonego pomieszczenia obowiązują naogół wszystkie przepisy, o których mówiono wyżej przy wynajmie całego statku. Zachodzą tylko następujące zmiany:

1) w wypadkach, w których przy wynajęciu całego statku wynajmujący musiałby zadowolić się tylko częścią frachtu, otrzymuje on przy wynajęciu części statku całkowity fracht umówiony, jako fracht martwy; nie ma to miejsca, gdy wszyscy najemcy cofną się lub nie dostarczą żadnego ładunku; jednakowoż z całego frachtu potrąca się fracht za te towary, które wynajmujący przyjmuje zamiast niedostarczonych;
2) na wypadek odstąpienia od umowy najemca nie może żądać wyładowania, gdyby ono miało opóźnić podróż lub powodowało konieczność przeładowania, — chyba, że inni najemcy na to się zgodzą; odstępujący od umowy pokrywa szkodę i koszty wyładowania.

Jeśli wszyscy najemcy odstępują od umowy, korzystają z takich samych uprawnień, co i najemca całego statku (§ 587).

Przy umowie o przewóz ładunków drobnych kapitan wzywa najemcę do załadowania, co może się stać przez ogłoszenie w pismach; jeśli istnieją rozkłady podróży na linjach regularnych — nawet to jest zbyteczne.

Załadowanie musi nastąpić natychmiast po ogłoszeniu, a przynajmniej do podanego terminu. Wynajmujący nie ma obowiązku czekać jeszcze po terminie, może wyruszyć w podróż bez danego ładunku, a mimo to domagać się zapłaty całego frachtu umówionego

(potrącenia są takie same, jak przy odnajęciu części statku). Jednakowoż należy o tem zawiadomić najemcę przed wyruszeniem w podróż (§ 588).

Po załadowaniu może najemca odstąpić od umowy i żądać wyładowania towarów, ale za zapłatą całego frachtu, za zwrotem kosztów i t. d. (§ 589).

Jeżeli statek został przygotowany do przewozu ładunków drobnych, a termin odejścia nie został ogłoszony, może najemca dochodzić sądownie ogłoszenia terminu (§ 590).

Tak w umowach o wynajem części jak też i całego statku najemca obowiązany jest oddać kapitanowi wszystkie dokumenty, potrzebne do przewiezienia ładunku, w przeciągu czasu, w którym towary powinny być dostawione (§ 591).

3. Konosament.

I. Istota, treść i znaczenie.

Z chwilą, gdy towar załadowano na statek, kapitan wystawia zgodnie z § 642 konosament (A: *bill of lading*, skrót: *B/L:* F: *connaissement*; N: *Konnossement*).

Jest to jeden z najważniejszych dokumentów w przewozie morskim. Jest to mianowicie dokument, w którym kapitan stwierdza, że przyjął na swój statek towar celem przewiezienia go do portu przeznaczenia i zobowiązuje się towar ten oddać odbiorcy po przybyciu statku do portu przeznaczenia. Widać z tego, że konosament zawiera potwierdzenie odbioru i zobowiązanie dostarczenia towaru.

W handlu morskim konosament jest papierem wartościowym, który wystawia się z reguły na zlecenie, *in order*, choć może być wystawiony na nazwisko odbiorcy. Stąd mogą być konosamenty na zlecenie lub imienne[1]) (§ 644). Konosament na zlecenie jest daleko wygodniejszy, gdyż umożliwia przeniesienie go na inną osobę, podobnie jak weksel, zapomocą indosu. Konosament imienny wydaje się tylko wtedy, gdy chodzi o utrudnienie przeniesienia.

---

[1]) Prawo dopuszcza także wystawianie konosamentów na imię kapitana jako odbiorcy. Natomiast nie zna obowiązujące w Polsce prawo morskie t. zw. konosamentów na okaziciela ani konosamentów *in bianco*, znanych w innych krajach. Ze względu na miejsce przeznaczenia ładunku rozróżnia się (w praktyce) konosamenty zwykłe (wskazany jest port przeznaczenia) i opcyjne (najemca zostawia odbiorcy wolną rękę w wyborze portu wyładowania; kapitan kieruje statek do oznaczonego portu zleceń i tam otrzymuje dyrektywę).

Znaczenie ekonomiczne konosamentu polega na tem, że

1) w przewozie towarów zastępuje on sam towar, kursuje zamiast towaru, który tymczasem pływa, może więc być przedmiotem handlu;
2) za wręczeniem konosamentu udziela najemca ładującemu zaliczki; zaliczkę może również otrzymać w banku właściciel ładunku pod zastaw konosamentu;
3) kupujący towar uiszcza zapłatę, względnie akceptuje weksle, na konosament zaciągnięte, z chwilą wręczenia mu konosamentu.

Ponieważ każdy właściciel konosamentu musi się z tem liczyć, że towar podczas podróży morskiej może być uszkodzony albo nawet utracony, jest regułą, że towar, na który konosament opiewa, jest ubezpieczony (por. niżej: rozdz. 11).

Kapitan jest obowiązany natychmiast po ukończeniu ładowania wystawić ładującemu konosament w tylu egzemplarzach, ile żąda ładujący. Oczywiście, musi kapitan zażądać zwrotu tymczasowych poświadczeń odbioru (A: *mate's receipt*; F: *reçu de bord*; N: *Empfangschein*), o ile je wydano podczas przyjmowania towarów. Te poświadczenia stanowią dla kapitana podstawę przy uwidocznianiu w konosamencie przyjętych towarów. Konosament może wystawić zamiast kapitana inny upoważniony do tego pełnomocnik przedsiębiorcy, co też częste jest na stałych linjach.

Wszystkie egzemplarze wystawionego konosamentu muszą zawierać tę samą treść, datę oraz wzmiankę, w ilu egzemplarzach konosament wystawiono. Prawo morskie w Polsce nie określa najwyższej cyfry egzemplarzy, jakie wystawić można (inaczej zagranicą, gdzie określona jest minimalna ilość konosamentów).

Kapitan może zażądać, aby mu wystawiono odpis konosamentu, podpisany przez ładującego. Odpis ten — t. zw. kopja kapitana *(captains* lub *masters copy)* — służy kapitanowi jako dowód wobec władz celnych i innych.

Za zgodą ładującego może kapitan wystawić konosament na towary, które jeszcze nie zostały załadowane, ale są już przyjęte do przewiezienia. Nawiasem mówiąc, kapitan dobrze zrobi, jeśli w konosamencie zaznaczy, że towar przyjęto celem załadowania *(received for shipment)*. Zresztą wystawianie takich konosamentów jest raczej wyjątkiem, niż regułą, gdyż może się wydarzyć, że towar, który ma być załadowany, wskutek leżenia może zostać uszkodzony, albo zniszczony, a potem trudno otrzymać zpowrotem wszystkie egzemplarze

konosamentu, zwłaszcza jeśli jeden lub więcej egzemplarzy już wysłano.

Konosament powinien zawierać (§ 643):

1) nazwisko kapitana;
2) nazwę statku i jego przynależność;
3) nazwisko ładującego;
4) nazwisko odbiorcy albo słowa „na zlecenie";
5) port naładunkowy;
6) port wyładunkowy lub port zleceń;
7) wymienienie towarów załadowanych lub przyjętych do przewiezienia, ich ilość i znaki szczególne;
8) postanowienia co do frachtu;
9) ilość wystawionych egzemplarzy;
10) miejsce i dzień wystawienia konosamentu.

Ponieważ istnieją najrozmaitsze formularze konosamentów, trzeba pamiętać, że każdy powinien zawierać powyższe dane. Zbadanie tego należy do obowiązków kapitana. Prócz tego bada kapitan, czy treść konosamentu zgadza się z umową, postanowieniami certepartji, dowodami przyjęcia towarów i t. d. Jeżeli wszystko się zgadza, podpisuje wszystkie egzemplarze konosamentu i wydaje najemcy (względnie ładującemu).

II. Przepisy o wyładowaniu.

O ile chodzi o przepisy, dotyczące wyładowania w porcie przeznaczenia, czasu i sposobu zawiadomienia odbiorcy, okresów wyładowania, liczenia dni, zapłaty przestojowego, sporządzenia urzędowego sprzeciwu i t. p., — stwierdzić należy zgóry, że są one takie same, jak dla stosunku między wynajmującym i najemcą (ładującym) w porcie załadowania (por. str. 144 n.). To też jedynie dla lepszej orjentacji zamieszcza się poniższe, najogólniejsze wiadomości (§§ 592 — 600).

W porcie wyładowania kapitan musi dostawić statek na miejsce, wskazane przez odbiorcę, względnie wszystkich odbiorców, chyba że na przeszkodzie stoją takie okoliczności, jak wymienione w związku z załadowaniem (str. 144); przedewszystkiem zaś powinien zawiadomić odbiorcę, jeśli jest on nieznany, — przez ogłoszenie lub w t. p. sposób, praktykowany w danym porcie.

Okres wyładowania rozpoczyna się w dzień po zawiadomieniu odbiorcy, o ile inaczej się nie umówiono.

Jeśli w umowie oznaczono okres wyładowania, wówczas po jego upływie rozpoczyna się automatycznie okres przedłużonego

postoju. O ile nie umówiono okresu wyładowania, wówczas okres przedłużonego postoju rozpoczyna się dopiero wówczas, gdy kapitan statku zawiadomi odbiorcę, że okres wyładowania się skończył. Jeśli umówiono się o postój przedłużony bez oznaczenia jego trwania, trwa on ustawowo 14 dni.

Kapitan jest obowiązany wydać towary wylegitymowanemu posiadaczowi choćby jednego tylko egzemplarza konosamentu. Za wylegitymowanego uważać trzeba tego, komu towar należy wydać wedle konosamentu imiennego, lub tego, na kogo konosament „na zlecenie" został przeniesiony przez indos[1]) (§ 645). Zgodnie z przepisem prawnym (§ 650) i we własnym interesie powinien kapitan zatrzymać ten egzemplarz konosamentu i kazać sobie potwierdzić na nim odbiór ładunku.

Jeśli zgłosi się kilku wylegitymowanych posiadaczy konosamentu na te same towary, nie wolno kapitanowi wydać towarów nikomu, a jeśli już zaczął wydawać, gdy drugi się zgłosił, powinien wstrzymać wydawanie, oddalić wszystkich posiadaczy konosamentu, a następnie złożyć ładunek w magazynie portowym lub w inny sposób zabezpieczyć go i zawiadomić o tem posiadaczy konosamentu, podając powody takiego postąpienia. Nadto kapitan ma prawo dać sporządzić dokument urzędowy w tej sprawie i poszukiwać zwrotu wszelkich kosztów na towarach, na których ma prawo zastawu tak samo, jak co do frachtu (§ 646).

Wręczenie konosamentu temu, kto przezeń staje się odbiorcą wylegitymowanym, jest równoznaczne co do nabycia praw na towarach z wręczeniem tych towarów (§ 647). Jednak inaczej jest, gdy wystawiono kilka egzemplarzy konosamentu, brzmiącego „na zlecenie", wówczas bowiem posiadacz jednego egzemplarza nie może powoływać się na wskazane wyżej skutki wręczenia konosamentu ze szkodą tego, kto na zasadzie innego egzemplarza uzyskał od kapitana statku wydanie towarów, zanim on zażądał wydania (§ 648).

Jeśli kapitan nie wydał jeszcze towarów, a prawa do towarów zgłaszających się posiadaczy konosamentu nawzajem wykluczają się[2]),

---

[1]) Indos — oznacza przeniesienie swoich praw, zabezpieczonych w dokumencie „na zlecenie", na kogoś innego; odbywa się to zazwyczaj w ten sposób, że właściciel konosamentu takiego wypisuje swoje nazwisko lub firmę poprzecznie na odwrotnej stronie konosamentu. Konosamenty imienne przenosi się zwykle przez cesję.

[2]) Prawa dwóch posiadaczy konosamentu nie wykluczają się np. wówczas, gdy jeden z nich, otrzymując swój egzemplarz, wiedział, że towar zastawiono na podstawie innego egzemplarza konosamentu.

wówczas pierwszeństwo przysługuje temu, komu wspólny dla wszystkich poprzednik (t. j. posiadacz wszystkich egzemplarzy konosamentu, który przeniósł kilka egzemplarzy na różne osoby) wręczył egzemplarz konosamentu w ten sposób, że stał się on wylegitymowany do odebrania towarów.

Jeżeli egzemplarze wysłano do innej miejscowości, czas wysłania uważa się za czas wręczenia (§ 649).

III. Stosunek wzajemny wynajmującego i odbiorcy.

Stosunek prawny między wynajmującym i odbiorcą ustalony jest, jak wspomniano, przez konosament. To też i oddanie towarów powinno nastąpić wedle treści konosamentu. Postanowienia umowy przewozowej, których nie uwidoczniono w konosamencie, nie mają mocy prawnej w stosunku odbiorcy do wynajmującego (§ 651). Jeśli zaś postanowienia umowy przewozowej mają mieć tę moc prawną, to musi się albo w tekście konosamentu albo jako klauzulę uboczną wypisać na konosamencie: „Fracht i wszystkie inne warunki według certepartji" *(Freight and all other conditions as per charterparty)*. Bardzo często umieszczane na konosamencie słowa: „Fracht według certepartji" albo „Fracht i przestojowe według certepartji" obejmują tylko fracht względnie i przestojowe, a nic innego (a więc nic np. na wypadek przedłużonego postoju w porcie wyładowania, awarji i t. p.). To też kapitan, nieostrożnie podpisujący konosament, w którym znajduje się tyko jedna z wyżej podanych klauzul, może narazić armatora na znaczne straty, bo swoim podpisem unicestwia wszystkie niezaznaczone w konosamencie postanowienia certepartji. Tak np. i gratyfikacja dla kapitana, którą obiecuje najemca, wtedy tylko będzie przez odbiorcę wypłacona, jeśli to będzie zaznaczone w konosamencie.

Wynajmujący odpowiada za szkodę, wynikłą z powodu utraty lub uszkodzenia ładunku w czasie od przyjęcia do oddania[1]), chyba że utrata lub uszkodzenie spowodowane były okolicznościami, którym nie można było zapobiec mimo „staranności porządnego wynajmującego" (§ 606). W szczególności odpowiada on wobec odbiorcy przy oddawaniu towarów za zgodność z konosamentem. Jeśli zachodzi różnica — pokrywa ją (§ 652). Wynajmujący płaci w tym

[1]) Nie odpowiada jednak za kosztowności, przedmioty sztuki, pieniądze i papiery wartościowe, gdy kapitana nie uprzedzono przy załadowaniu o właściwości lub wartości ładunku (§ 607).

wypadku zwykłą wartość handlową, a w jej braku zwykłą wartość towarów tego samego rodzaju i tej samej właściwości w miejscu przeznaczenia towarów przy rozpoczęciu wyładowania, względnie (w razie wypadku) w miejscu, w którem podróż ukończono albo do którego ładunek dostał się bezpiecznie (§§ 611 — 613).

Tu dodać należy, że odbiorca nie jest obowiązany płacić frachtu, jeżeli towar zaginął wskutek jakiegokolwiek wypadku; o ile fracht zapłacono zgóry, musi być zwrócony. Dotyczy to wynajęcia statku w całości i w części (§ 617). Przy frachcie, umówionym ryczałtowo, dokonywa się potrąceń. Oczywiście i w tym wypadku kapitan może uwolnić się przez należytą klauzulę w konosamencie.

Odpowiedzialność istnieje nawet wówczas, gdy towary oddano kapitanowi w opakowaniu lub w naczyniach zamkniętych (§ 653). Kapitan może uwolnić się od odpowiedzialności przez dodanie w konosamencie klauzuli „Zawartość nieznana" (§ 654). Jeżeli towarów nie odliczono, nie odmierzono, względnie nie odważono — musi być (dla uniknięcia odpowiedzialności) w konosamencie klauzula: „Liczba, miara, waga — nieznane" (§ 655).

W miejsce tych klauzul dopuszczalne są inne, równoznaczne. Podobnie, jeśli w konosamencie są klauzule: „Nie odpowiada się za złamanie", „... za wyciek", „... za uszkodzenie" i t. d. — kapitan nie odpowiada za powyższe szkody, chyba że można udowodnić mu winę (§ 657).

Jeżeli kapitanowi oddano towary, których uszkodzenie, zły stan lub złe opakowanie jest widoczne, należy te braki uwidocznić w pokwitowaniach odbioru towarów *(mate's receipt)* oraz w konosamencie — w przeciwnym bowiem razie odpowiada kapitan, choćby w konosamencie umieszczono klauzulę np. „Bez odpowiedzialności za uszkodzenie" (§ 658). Rzeczą kapitana jest staranie o ograniczenie odpowiedzialności przez umieszczenie odpowiednich klauzul.

Jeżeli kapitan wystawił konosament „na zlecenie", a ładujący żąda zwrotu wszystkich lub części towarów, może kapitan uczynić to tylko za zwrotem wszystkich egzemplarzy konosamentu. To samo ma miejsce wówczas, gdy posiadacz konosamentu żąda wyładowania towarów przed dopłynięciem do portu przeznaczenia. Jeśli kapitan postąpi wbrew tym przepisom, pozostaje odpowiedzialny wobec prawowitego posiadacza konosamentu. Gdy wystawiono konosament imienny, kapitan musi zwrócić lub wydać towary, jeśli ładujący i oznaczony w konosamencie odbiorca zgodzą się na zwrot lub wydanie towarów. Gdyby nie zwrócono wszystkich egzemplarzy ko-

nosamentu, kapitan może zażądać dania zabezpieczenia (§ 659). Przepisy te dotyczą również wypadków, omówionych wyżej (str. 139 n.), gdy umowa przewozowa zostanie rozwiązana przed osiągnięciem portu przeznaczenia (§ 660).

Przez przyjęcie towarów zobowiązuje się odbiorca do wypłacenia frachtu i wszystkich ubocznych należytości, tudzież ewentualnie przestojowego, wydatków celnych i t. p., oraz do wypełnienia ciążących na nim zobowiązań, — tak jak to jest zaznaczone w konosamencie. Odwrotnie — kapitan musi wydać towary po zapłaceniu przez odbiorcę wszystkich należytości i po wypełnieniu zaciągniętych zobowiązań (§ 614). Jeżeli na towarach ciążą prócz tego należytości awaryjne, z powodu uratowania statku, bodmeryjne i t. p., kapitan powinien je ściągnąć albo przynajmniej zabezpieczyć przed wydaniem ładunku (§ 615).

Przed przyjęciem ładunku przez odbiorcę może zarówno ten, jak i kapitan statku, przeprowadzić oględziny towarów w celu ustalenia ich stanu i ilości; oględziny uskutecznia się przy pomocy władz właściwych lub rzeczoznawców, w tym celu ustanowionych. O ile to możliwe, powinna być przytem obecna druga strona (§ 608). Koszty oględzin ponosi ten, kto ich żądał, jeśli jednak żądał odbiorca, a wykaże się strata lub uszkodzenie, które wynagrodzić ma wynajmujący, on ponosi również te koszty (§ 610). Wyładowanie musi nastąpić bezpośrednio potem. Początek wyładowywania należy zaznaczyć w dzienniku okrętowym wraz z nazwiskiem odbiorcy, jest to bowiem dowód prawny w razie sporu z odbiorcą.

Jeżeli odbiorca nie przeprowadził oględzin przed przyjęciem ładunku, może uskutecznić to potem, a mianowicie najpóźniej w drugim dniu roboczym po dniu przyjęcia; w przeciwnym bowiem razie traci prawo do odszkodowania z tytułu uszkodzenia lub częściowej utraty, chyba że są one wynikiem rozmyślnego działania lub ciężkiego niedbalstwa załogi (§ 609).

Zasadniczo z chwilą rozpoczęcia wyładowywania powinien odbiorca wypłacić wszystkie należytości, w praktyce jednak płaci się częściowo, w miarę wyładowywania lub wedle umowy. Wystarczy zresztą dokumentarne ustalenie należytości ze strony odbiorcy przed rozpoczęciem wyładunku.

Kapitan statku (jako zastępca wynajmującego) nie ma obowiązku przyjmować towaru w miejsce zapłaty frachtu, bez względu na to, czy towar jest zepsuty lub uszkodzony, czy też nie.

Inaczej jest tylko przy przewozie towarów płynnych w naczyniach (beczkach, baryłkach, balonach i t. p.); odbiorcy przysługuje mianowicie prawo abandonu, t. j. zwrócenia kapitanowi wymienionych naczyń, o ile opróżniły się całkowicie lub w znacznej części podczas podróży, a zarazem uchylenia się od zapłaty frachtu i należności ubocznych. Przy frachcie, umówionym ryczałtowo, oraz jeśli tylko niektóre naczynia opróżniły się całkowicie lub w znacznej części, mogą one być pozostawione w miejsce zapłaty odpowiedniej części frachtu.

Zwykła klauzula w konosamencie: „Bez odpowiedzialności za wyciek" ani nawet umowne stwierdzenie, że wynajmujący nie odpowiada za wyciek nie na wiele się tu przyda, gdyż prawa abandonu nie wyłącza (§ 616). Jednak kapitan może zabezpieczyć się także w tym trudnym wypadku odpowiednią klauzulą, np.: „Fracht musi być zapłacony bez względu na to, czy naczynia będą pełne, czy opróżnione częściowo lub całkowicie" *(Freight payable without any deduction wether barrels or tins be delivered full, half full or empty).*

Ten przykład szczególnie dobitnie poucza, jak bardzo ostrożny powinien być wynajmujący czy kapitan przy układaniu umowy przewozowej, względnie przy podpisywaniu konosamentu. Nawet pozornie drobne niedopatrzenie sprowadzić może doniosłe i przykre następstwa.

Jeśli odbiorca zgłosił gotowość przyjęcia towarów, lecz z przyjęciem zwleka poza obowiązujące terminy, wówczas kapitan ma prawo złożyć ładunek w sposób bezpieczny (najlepiej w magazynach portowych), zawiadamiając o tem odbiorcę. Jeśli zaś odbiorca nie chce przyjąć towarów, nie reaguje na zgłoszenie kapitana lub nie można go odszukać, wówczas kapitan ma obowiązek złożyć towary w magazynach i zawiadomić o wszystkiem najemcę (§ 601).

Przepisy te mają zastosowanie również wtedy, gdy odnajęta została część statku albo ściśle oznaczone pomieszczenie (§ 603) jako też przy przewozie ładunków drobnych. Odbiorca obowiązany jest natychmiast po przybyciu statku odebrać drobne ładunki. Wezwanie takiego odbiorcy może być uskutecznione przez ogłoszenie publiczne według miejscowego zwyczaju (§ 604).

Wreszcie takie same przepisy obowiązują także wówczas, gdy najemca zawarł umowy podnajmu co do ładunków drobnych (§ 605).

Wynajmującemu przysługuje prawo poszukiwania swoich należytości na ładunku, a więc przedewszystkiem prawo zastawu; prawo to

istnieje tak długo, dopóki ładunek zatrzymano lub zdeponowano, a jeśli został wydany odbiorcy — o ile dochodzi się go sądownie w ciągu 30 dni po ukończeniu wyładowania i o ile towar znajduje się jeszcze w posiadaniu odbiorcy. Przed sprzedażą zastawu należy (zgodnie z §§ 1234, 1237 i 1241 kodeksu cywilnego) zawiadomić o tem odbiorcę, a jeśli nie można go odnaleźć — najemcę (§ 623). Gdyby sprzedaż zastawu nie zaspokoiła w zupełności pretensyj wynajmującego, może on dochodzić reszty na najemcy (§ 626). Także wówczas, gdy odbiorca towarów nie przyjmie, najemca obowiązany jest zapłacić fracht i t. p. (§ 627).

W razie sporu co do należności od odbiorcy kapitan obowiązany jest wydać towary, o ile tylko odbiorca zdeponuje publicznie sporną sumę. Sumę tę podnosi się po wydaniu towarów za daniem odpowiedniego zabezpieczenia (§ 624). Gdyby kapitan oddał towary bez zabezpieczenia swych pretensyj przez depozyt, nie może dochodzić tych roszczeń na najemcy, z wyjątkiem wypadku, gdyby najemca zbogacił się ze szkodą wynajmującego (§ 625).

Fracht może być ustalony w myśl kodeksu handlowego (§§ 619 — 622) według wagi, miary albo ilości towarów, oraz według czasu; jeśli zaś nie umówiono go, należy zapłacić fracht, przyjęty zwyczajowo w miejscu i w czasie załadowania.

IV. Reguły haskie.

Konosament reguluje, jak wiadomo, wzajemne prawa i obowiązki wynajmującego i odbiorcy, a więc zazwyczaj obywateli dwóch różnych państw. To też niejednokrotnie dochodziło do ścierania się dwóch różnych zasad prawnych, szczególnie w zakresie odpowiedzialności z konosamentu wynajmującego, czyli tego, kto przewozi towary przez morze.

Dla ujednostajnienia przepisów w tej bardzo ważnej dziedzinie wydało Towarzystwo Prawa Międzynarodowego *(International Law Association)* w roku 1921 t. zw. Reguły haskie 1921 *(Hague Rules 1921)*. Obowiązywanie tych reguł stwierdzają kontrahenci przez zamieszczenie w konosamencie klauzuli, że są one ważne dla danego konosamentu. Są więc „Reguły haskie", jak z powyższego widać, dyspozycjami, których przyjęcie zależne jest od woli stron; jednak ze względu na swobodę umowną kontrahentów mogą stać się obowiązujące.

Reguły haskie wprowadzają właściwe sobie określenia (art. 1), mianowicie:

1) przewożący (A: *carrier*) — oznacza wynajmującego (t. j. armatora, a nawet najemcę statku);
2) umowa przewozowa — jest równoznaczna z konosamentem lub innym podobnym dokumentem, dotyczącym przewozu towarów przez morze;
3) towary — oznaczają wszelkiego rodzaju towary, przedmioty i t. p., z wyjątkiem żywych zwierząt i ładunku pokładowego;
4) statek — oznacza każdy statek, użyty do przewozu towarów przez morze;
5) przewóz towarów — obejmuje okres czasu od załadowania na statek towarów do ich wyładowania.

W myśl dalszych artykułów obowiązkiem przewożącego jest dbanie o zdatność statku do każdorazowej podróży morskiej, należyte zaopatrzenie statku w załogę, zapasy i osprzęt, troska o zdatność ładowni, chłodni i t. p. części i urządzeń statku, służących do bezpiecznego przyjęcia i przewozu towarów. On też powinien dbać o należyte obchodzenie się z towarem przy ładowaniu, przewozie i wyładowywaniu.

Konosament powinien podawać znaki tożsamości towarów, ilość lub wagę, czy też ilość pojedynczych sztuk i t. p., zależnie od rodzaju ładunku, wreszcie wygląd zewnętrzny i stan ładunku.

Rzeczą odbiorcy jest zgłoszenie na piśmie swych roszczeń w razie straty lub uszkodzenia ładunku, w przeciwnym bowiem razie, odbierając towar, stwierdza, iż dostarczono go zgodnie z konosamentem. Skarga musi być wniesiona w ciągu 12 miesięcy od dostarczenia towarów.

Nie jest ważna umowa przewozowa ani jej klauzula, wprowadzająca uwolnienie przewożącego lub statek od odpowiedzialności za utratę lub uszkodzenie ładunku wskutek niedbałości, oraz za niewykonanie przepisów „Reguł haskich".

Natomiast nie odpowiada przewożący za utratę lub uszkodzenie z powodu niezdatności statku do żeglugi morskiej, o ile wykaże, że działał z należytą starannością celem zapewnienia statkowi sprawności. Nie ponosi też odpowiedzialności za utratę lub uszkodzenie, jeśli ich przyczyną jest wina lub niedbalstwo kapitana, członków załogi, pilota, pożar, niebezpieczeństwa żeglugi morskiej, siła wyższa, działania wojenne, działania grabieżców, aresztowanie, zatrzymanie lub zajęcie statku (także przez władze sądowe), ograniczenia kwarantannowe, czynności lub zaniechania najemcy, ładującego i ich agentów, strajk, lokaut i inne ograniczenie lub wstrzymanie pracy, rozruchy

i wojna domowa, ratowanie i próby ratowania życia lub własności na morzu, właściwość towarów, braki w opakowaniu, niedostateczność lub nieodpowiedniość znaków szczególnych, ukryte wady, wreszcie wszystkie inne czynniki, o których nie wie, lub których nie zawinił przewożący.

Nie odpowiada również przewożący ani statek za utratę lub uszkodzenie towarów, jeśli wartość jednostki towaru przekracza 100 funtów angielskich, chyba że ładujący podał przed ładowaniem właściwość i wartość towarów i zostało to uwidocznione w konosamencie. Kwota ta może być przez umowę podwyższona. Świadome wprowadzenie w błąd przewożącego znosi również odpowiedzialność.

Towary wybuchowe, łatwopalne i t. p. mogą być zniszczone lub unieszkodliwione bez odszkodowania, jeśli przed załadowaniem przewożącego nie uprzedzi ładujący o tych właściwościach, albo jeśli przewożący, jego agent lub kapitan na ładowanie nie pozwolili. Za szkody i wydatki, powstałe przez załadowanie takich towarów, odpowiada ładujący. Nawet w razie zgody przewożącego, jego agenta lub kapitana towary takie mogą być zniszczone, o ile staną się niebezpieczne dla statku lub ładunku.

Przewożący może zrezygnować z przysługujących mu na zasadzie „Reguł haskich" uprawnień, musi to jednak być zaznaczone w konosamencie.

Nadto przewożący może zawierać dowolne umowy w sprawie odpowiedzialności, a więc sprzeczne z przepisami powyższemi, lecz pod warunkiem, że nie zostanie wystawiony konosament, czyli że umówione warunki zamieści się w pokwitowaniu odebrania towarów (*receipt*), które nie może być przenoszone drogą indosu.

Wreszcie przewożący i ładujący mają pełną swobodę zawierania umów w sprawie odpowiedzialności za przechowanie, strzeżenie i obchodzenie się z towarami przed załadowaniem i po wyładowaniu ze statku, którym je przewozi.

4. Przewóz bezpośredni*).

W czasach ostatnich wytworzyła się w niektórych krajach (Stany Zjednoczone, Anglja, Francja, Niemcy) nowa forma umów prze-

*) Prawo morskie nie reguluje tej kwestji, jako aktualnej dopiero od niedawna; musi ona jednak być omówiona choćby najogólniej, dla zorjentowania czytelnika w całokształcie zagadnień handlu morskiego.

wozowych bezpośrednich, a zatem i konosamentów bezpośrednich (A: *trough bill of lading*; F: *connaissement direct*; N: *Durchfrachtkonnossement*).

Umowy bezpośrednie opiewają na przewóz towarów z miejscowości do miejscowości (a nie tylko z portu do portu) i obejmują różne środki transportowe, jak koleje, statki różnych linij, morskie i rzeczne i t. d. Wynikły zaś z dążności do uproszczenia stosunków handlowych, do zmniejszenia kosztów transportu towarów przez przesyłanie ich możliwie bezpośrednio z wykluczeniem całego mnóstwa agentów, spedytorów i innych pośredników.

Konosament bezpośredni jest jakby kombinacją kolejowych listów przewozowych i konosamentów w ścisłem tego słowa znaczeniu. To też frachty obejmują tak przewóz towarów lądem (np. z jakiegoś centrum produkcji w głębi kraju), jak i morzem i znów lądem (do jakiegoś zamorskiego rynku zbytu).

Ze względu na brak ustawowego uregulowania bezpośredniej umowy przewozowej obowiązuje tu raczej zwyczaj prawny i normy ogólne. Wytworzył się też taki pogląd, że za dokładne wykonanie całej umowy odpowiada pierwszy przewożący towar; dalsi odpowiadają wobec tego pierwszego na podstawie zawartej z nim umowy ubocznej i to, oczywiście, za przewóz na objętym przez siebie odcinku przewozu. Rzeczą właściciela towaru i pierwszego przewożącego jest tak ułożyć umowy, aby nie ponieść strat przez drobne choćby niedopatrzenie.

ROZDZIAŁ VI.

Przewóz podróżnych.

I. Umowa o przewiezienie podróżnych.

Przewóz podróżnych odbywa się, podobnie jak przewóz towarów, na zasadzie umowy, która zazwyczaj ogranicza się do nabycia t. zw. karty okrętowej. W ten sposób podróżny zawiązuje stosunek prawny z drugą stroną, którą prawo nazywa również wynajmującym (*Verfrachter*). Może nim być także nie właściciel statku, lecz ten, kto statek najął celem przewożenia podróżnych.

Przepisy rozdziału piątego omawianej księgi kodeksu handlowego nie wyczerpują kwestji, traktują ją bowiem bardzo ogólnikowo. Jako uzupełnienie należy wziąć pod uwagę odnośne przepisy kodeksu cywilnego.

Rozróżnia się dwie kategorje podróżnych: zwykłych podróżnych i emigrantów. Nie jest to rozróżnienie .tylko formalne, bo przedewszystkiem szerszy jest zakres uprawnień kapitana w stosunku do emigrantów, a nadto osobne ustawy regulują sprawę przewozu emigrantów (por. niżej).

O ile chodzi o podróżnych zwyczajnych, to — jak wspomniano — pasażer wchodzi w stosunek prawny ze statkiem przez nabycie karty okrętowej, która nie jest przenośna tylko wówczas, gdy jest imienna (§ 664).

Podróżny obowiązany jest (§ 665) stosować się do wszystkich zarządzeń kapitana, wydanych dla utrzymania porządku na statku (regulamin).

Nadto podróżny powinien zjawić się na statku w oznaczonym terminie, gdyż kapitan nie ma obowiązku czekać na niego; choćby statek w takim wypadku już odszedł, podróżny musi zapłacić całą umówioną sumę (§ 666).

Jak w przewozie towarów, tak i tu ważny jest moment rozpoczęcia podróży. Przed rozpoczęciem podróży bowiem ma prawo

pasażer odstąpić od umowy, płacąc tylko połowę karty okrętowej; to samo ma miejsce w razie śmierci pasażera, choroby lub jakiegokolwiek innego wypadku, mającego źródło w nim samym. Natomiast jeśli podróż już rozpoczęto, a zdarzy się jeden z wspomnianych wypadków, należy się statkowi pełna zapłata (§ 667).

Jeśli statek nie dotrzymuje terminu wyjścia z własnej winy, podróżny może odstąpić od umowy, nic nie płacąc.

Umowa przewozowa traci moc i żadna strona nie jest obowiązana do odszkodowania drugiej, jeśli statek zginie wskutek jakiegoś wypadku (§§ 668 i 670, por. str. 139). Nadto obydwie strony mogą odstąpić od umowy bez obowiązku odszkodowania w razie wybuchu wojny, wstrzymania podróży wskutek wyższego rozkazu i t. p. (§§ 669 i 670).

Jeżeli jednak rozwiązanie umowy nastąpiło po rozpoczęciu podróży, wówczas podróżny musi uiścić zapłatę stosunkową, t. j. w stosunku przebytej części do całej podróży; brane są tu nadto pod uwagę te same okoliczności, co i przy frachcie stosunkowym (§ 670, por. też str. 141).

Jeżeli statek odniesie w podróży awarję i musi być naprawiony, podróżny powinien uiścić całą zapłatę bez względu na to, czy czeka na uskutecznienie naprawy, czy też nie. W pierwszym jednak wypadku należy się podróżnemu bez osobnego wynagrodzenia przez cały czas wyczekiwania mieszkanie i wyżywienie (np. w hotelu). Ten obowiązek statku odpada, gdy kapitan umożliwia pasażerowi podróż innym, równie dobrym statkiem, bez uszczerbku dla wymówionych praw podróżnego, a ten nie chce z propozycji skorzystać (§ 671).

Przewóz b a g a ż u unormowany jest analogicznie, jak przewóz towarów. Rozróżnia się jednak bagaż podręczny, za którego przewiezienie podróżny nic nie płaci (§ 672), i bagaż nadany, za który statek zazwyczaj pobiera opłatę. Koszty dostawy bagażu do statku ponosi podróżny, załadowania i wyładowania — statek. Zaginięcie bagażu uwalnia podróżnego od opłaty za przewóz, jeśli zaś zapłacono zgóry, należy się zwrot.

Statek odpowiada za szkodę, jeśli bagaż został przyjęty przez kapitana lub inną upoważnioną do tego osobę i nastąpiła jego utrata lub uszkodzenie, którym mimo starannej oględności nie można było zapobiec (§ 693). Kosztowności, przedmioty sztuki i t. p. powinny być zgłoszone i oddane pod opiekę władz statku, w przeciwnym bowiem razie podróżny nie ma prawa do ewentualnego odszkodo-

wania. Obie strony mają prawo dokonać uprzednich oględzin bagażu, na warunkach analogicznych, jak w przewozie towarów (por. str. 154).

Podróżnemu nie wolno przynosić z sobą na statek przedmiotów, będących kontrabandą wojenną, zakazanych w wolnym obrocie, wzbronionych przez władzę i t. p. Kapitan ma prawo w takim wypadku postąpić, jak w przewozie towarów (por. str. 146 n.).

Bagaż wolno załadować tylko na statek umówiony pod groźbą konsekwencyj, jak w przewozie towarów (por. str. 142).

Przewożący ma prawo zastawu na przedmiotach, przyniesionych przez podróżnego na statek, dopóki są one zatrzymane lub zdeponowane (§ 674).

W razie śmierci podróżnego obowiązkiem kapitana jest dopilnowanie w sposób właściwy i stosownie do okoliczności praw spadkobierców do znajdującego się na statku bagażu zmarłego (§ 675).

Kapitan obowiązany jest również współdziałać w sporządzaniu testamentu przez umierającego. W tym celu musi powołać dwóch świadków i sporządzić protokół na podstawie ustnie wyrażonej ostatniej woli spadkodawcy. Protokół powinien być podpisany przez wszystkich obecnych przy jego spisywaniu i zawierać te same dane, co w testamencie zwykłym.

Bliższe szczegóły o przepisach sporządzania testamentu zawarte są w §§ 2250 — 2252 niem. kodeksu cywilnego.

II. Stosunek armatora do emigrantów.

Prawa i obowiązki armatora w stosunku do emigrantów regulują: rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11. listopada 1927 r. o emigracji (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 799) oraz rozporządzenia Ministra Pracy i Opieki Społecznej z dnia 23. grudnia 1927 r. (Dz. U. R. P. z 1928 r. Nr. 6, poz. 37) i z dnia 22. grudnia 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 2 z 1929 r., poz. 21).

W rozporządzeniach tych pojęcie armatora określone jest przez „przedsiębiorstwo przewozowe" i tej nazwy poniżej używamy.

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej ustala pojęcie emigranta polskiego, reguluje kwestję zezwalania na emigrowanie, paszportów emigracyjnych (rozdz. I), zadań i organizacji władz emigracyjnych: Urzędu Emigracyjnego (r. II) oraz Państwowej Rady Emigracyjnej (r. III), kredytu państwowego na cele opieki nad emigrantami (r. IV), prawa i obowiązki przedsiębiorstw, trudniących się przewozem emigrantów, m. in. warunki udzielenia koncesji przedsiębiorstwom krajowym lub zagranicznym (zasadniczym warunkiem jest rozporzą-

dzanie środkami transportowemi, które Urząd Emigracyjny uzna za odpowiednie pod względem higjeny i bezpieczeństwa), następnie sposób prowadzenia takich przedsiębiorstw.

Umowa przewozowa musi być spisana w trzech egzemplarzach które otrzymują: przedsiębiorstwo, Urząd Emigracyjny i emigrant (lecz dopiero po uiszczeniu ceny karty okrętowej). Umowa musi zawierać zastrzeżenie, że na żądanie emigranta przedsiębiorstwo podda się polubownemu rozstrzygnięciu konsulów polskich zagranicą.

Przedsiębiorca obowiązany jest:

1) przewieźć emigranta i jego bagaż do miejsca umówionego (cyt. wyżej rozp. Min. Pracy i Op. Społ. nakazuje też wręczenie emigrantowi kwitu na bagaż i wydanie bagażu za zwrotem kwitu w porcie lądowania lub przesiadania[1]);
2) dostarczyć mieszkania i dostatecznego utrzymania podczas podróży i w czasie jej przerw (dzienne racje wyżywienia i ilość wody słodkiej na statku powinny być podane do wiadomości Urzędu Emigracyjnego i emigrantów przez ogłoszenie w języku polskim na statku);
3) zapewnić bepłatną pomoc lekarską w podróży i ponosić koszty pogrzebu (wśród służby sanitarnej przynajmniej jedna osoba powinna władać dostatecznie językiem polskim);
4) ubezpieczyć emigranta od wypadku i bagaż od utraty i uszkodzenia w jednem z polskich towarzystw ubezpieczeniowych (na cały czas trwania podróży, według taryfy, przewidzianej na wypadki śmierci oraz kalectwa za 2000 zł sumy ubezpieczonej; bagaż powinien być ubezpieczony conajmniej w sumie 500 zł; przedsiębiorstwo przewozowe obowiązane jest ponadto pokryć nadwyżkę rzeczywistych strat).

Nie wolno przedsiębiorcom przewozowym -- pod rygorem nieważności postanowień umowy — *a)* umawiać się z emigrantami o uiszczenie całej lub części należności za przejazd pracą na statku lub w miejscu przeznaczenia; *b)* zawierać umów z emigrantami, gdy istnieje zakaz dopuszczania tych kategoryj emigrantów do kraju przeznaczenia; *c)* wymagać opłat dodatkowych ponad taryfę; *d)* wymagać od emigranta posług osobistych. (Wogóle przedsiębiorstwo przewozowe obowiązane jest traktować emigrantów polskich tak samo jak

[1]) W dalszym ciągu postanowienia uzupełniające cyt. rozp. Min. Pracy i Op. Społ. podane będą w nawiasach przy odpowiednich postanowieniach dekretu.

emigrantów kraju, do którego przynależy statek — choćby warunki te były korzystniejsze od przewidzianych w przepisach polskich).

Taryfy i ich zmiany podlegają zatwierdzeniu przez Urząd Emigracyjny, a stosowane być mogą tylko do nowozawieranych umów. Cennik kart okrętowych powinien być wywieszony w biurze przedsiębiorstwa. (Taryfy powinny też określać ceny zniżkowe dla dzieci oraz ilość bagażu wolnego od opłat i opłaty za bagaż dodatkowy. Ceny należy podawać w walucie polskiej, ale opłaty mogą być uskuteczniane także w walucie obcej).

Statek, przeznaczony do transportu emigrantów, powinien być odpowiednio przygotowany — kontrola przysługuje polskim władzom portowym, dyplomatycznym i konsularnym oraz radcy do spraw emigracyjnych w Gdańsku (Urząd Emigracyjny może zdyskwalifikować statki, służące do przewozu emigrantów. Przedsiębiorstwo obowiązane jest przedłożyć przedstawicielowi Urzędu Emigracyjnego przed odejściem każdego statku szczegółową listę wyjeżdżających obywateli polskich; — przy odejściu z portów w Gdyni i Gdańsku lista powinna zawierać nazwiska wszystkich pasażerów).

Przedsiębiorstwo ponosi koszty utrzymania i mieszkania emigranta od chwili jego stawienia się na wezwanie przedsiębiorstwa, a w jego braku w ciągu 8 dni przed oznaczonym w umowie terminem odejścia statku aż do chwili rzeczywistego odejścia.

Emigrantowi przysługuje prawo odstąpienia od umowy przed rozpoczęciem podróży oraz podczas jej trwania, przyczem — zależnie od powodu — otrzymuje zpowrotem wpłacone pieniądze: w całości lub z potrąceniami. W razie odstąpienia przed rozpoczęciem podróży wskutek choroby lub z innych powodów, uznanych za ważne przez Urząd Emigracyjny, przysługuje emigrantowi zwrot pieniędzy bez żadnych potrąceń — w razie śmierci emigranta pieniądze należy wypłacić spadkobiercom. W innych wypadkach odstąpienia emigranta przed rozpoczęciem podróży przedsiębiorstwo może potrącić 5% ceny karty okrętowej lub 10% wpłaconego zadatku za kartę okrętową. Przy odstąpieniu podczas podróży, względnie w razie śmierci emigranta, obowiązane jest przedsiębiorstwo zwrócić resztę emigrantowi (względnie spadkobiercom) po potrąceniu kosztów odbytej podróży według taryfy.

W razie niedopuszczenia emigrantów do wylądowania w kraju przeznaczenia, względnie w razie zawrócenia ich z drogi, przedsiębiorstwo musi bezpłatnie i w takich samych warunkach odwieźć emigrantów do miejsca zamieszkania i zwrócić wpłacone za przejazd pieniądze;

ten sam obowiązek istnieje w stosunku do członków rodziny zmarłego lub niedopuszczonego do wylądowania emigranta (Urząd Emigracyjny dokonuje kontroli takich obrachunków i może żądać ich wyrównania).

Emigrantowi przysługuje też prawo żądania rozwiązania umowy przewozowej i zwrotu wpłaconych pieniędzy oraz pokrycia kosztów przejazdu do portu i zpowrotem i utrzymania przez ten czas w razie opóźnienia ponad 7 dni odejścia statku z portu załadowania. Prócz tego emigrant może dochodzić zwrotu strat, które wynikły dla niego z opóźnienia odejścia statku.

W razie przymusowego zatrzymania emigranta w jednym z portów pośrednich podróży z powodu awarji lub kwarantanny przedsiębiorstwo ponosi koszty wyżywienia i ewentualnie pomieszczenia. Jeżeli przerwa w podróży z powodu niezdatności statku do dalszej żeglugi lub uszkodzenia trwa ponad 15 dni, przedsiębiorstwo obowiązane jest zawieźć emigranta (bez dopłat) do miejsca przeznaczenia innym statkiem.

Przedsiębiorstwo przewozowe obowiązane jest nadto udzielać delegatom Urzędu Emigracyjnego bezpłatnego przejazdu przy transportach emigrantów (w klasie I lub niższej), wypłacać diety za cały czas trwania delegacji (jak dla urzędników państwowych VI st. sł. przy podróżach zagranicznych; minimum: jak za 14 dni) i pokryć koszty całego przejazdu powrotnego (a także najmniej 7-dniowego pobytu w porcie przeznaczenia). (Ilość delegacyj w ciągu 1 roku koncesyjnego w klasie I lub II wynosi po jednej na każdych 750 emigrantów, najmniej 3 delegacje do Ameryki Północnej, 3 — do Ameryki Centralnej, 5 — do Ameryki Południowej, 3 — do Palestyny i 1 — do każdego innego kraju. Niezależnie od tych delegacyj każdy statek, przewożący emigrantów, obowiązany jest dostarczyć na każdą podróż jeden przejazd w klasie III, jednak z utrzymaniem, odpowiadającem klasie II).

Na każdym statku, wiozącym emigrantów, powinien być przynajmniej jeden tłumacz (zatwierdzony przez Urząd Emigracyjny lub przedstawicielstwo dyplomatyczne, względnie konsulat polski; tłumacz powinien przebywać w pomieszczeniach emigrantów). Napisy, dotyczące podróżnych III klasy i międzypokładowych (a traktujące o środkach ratunkowych, regulaminie i t. p.), powinny być umieszczone także w języku polskim.

Polscy przedstawiciele dyplomatyczni i konsularni, radcy do spraw emigracyjnych oraz ich zastępcy mają prawo osobiście lub przez zastępców dokonywać na pokładzie wywiadów z emigrantami, badać

warunki przewozu, przyjmować zażalenia, interwenjować u władz portowych, zarządców przedsiębiorstwa i kapitana statku.

Wreszcie koncesjonowane przedsiębiorstwa przewozowe powinny na żądanie władz polskich zagranicą bezpłatnie lub za zniżoną opłatą przewozić do Polski obywateli polskich, pozostających bez środków do życia (w szczególności obowiązane są przewieźć jedną osobę bezpłatnie i jedną za połowę ceny karty okrętowej w III klasie na każdych 100 emigrantów polskich, przewiezionych przez to przedsiębiorstwo w danym okresie koncesyjnym).

Nie od rzeczy będzie jeszcze zaznaczyć, że w myśl ustawy z dnia 14. grudnia 1925 r. (Dz. U. R. P. Nr. 129, poz, 916) wychodźtwo do Ameryki musi kierować się przez polskie porty na Bałtyku, a tylko w drodze wyjątku, gdy jest to związane z interesem wychodźtwa, mogą być udzielane koncesje na przewóz emigrantów do Ameryki Południowej także przez porty śródziemnomorskie. Koncesje mogą być wydawane na 1 rok.

ROZDZIAŁ VII.

Bodmerja.

Bodmerja jest to umowa pożyczkowa, zawarta przez kapitana statku, jako takiego i z mocy przysługujących mu wedle ustawy uprawnień, za przyrzeczeniem premji i daniem w zastaw statku, frachtu i ładunku; wierzyciel bodmeryjny może występować z roszczeniami tylko do przedmiotów, danych w zastaw bodmeryjny, po przybyciu statku do miejsca, w którem powinna się ukończyć podróż, na jaką zaciągnięto pożyczkę; podróż po zawarciu umowy bodmeryjnej aż do miejsca przeznaczenia nazywa się podróżą bodmeryjną (§ 679).

Przypomnieć należy, że jest to jedyny wypadek, iż kapitanowi jako takiemu wolno zaciągnąć pożyczkę bez specjalnego pełnomocnictwa. Było to konieczne wówczas, gdy kapitan po rozpoczęciu podróży był zupełnie odcięty od armatora i w razie np. awarji miałby całkowicie skrępowane ręce, nie mogąc zaciągnąć pożyczki i wskutek tego naprawić statku. Dziś, gdy kapitan niemal z każdego zakątka świata może się porozumieć szybko z właścicielem statku, a ten natychmiast przekazać pieniądze, bodmerja straciła na znaczeniu i zachodzi rzadko — tem bardziej, że jest bardzo uciążliwa i kosztowna. Wystarczy powiedzieć, że wysokość premji jest nieograniczona, a zwyczajowo dochodzi do 25% całej wierzytelności.

Umowę bodmeryjną może kapitan zawrzeć tylko:

1) wówczas, gdy statek znajduje się poza portem ojczystym i jedynie celem dokończenia podróży, a nadto wyłącznie do wysokości sumy, jaka jest niezbędna;
2) podczas podróży dla dobra osób, zainteresowanych w przewozie towarów[1]), w celu zachowania i dalszego przewiezienia ładunku.

---

[1]) T. j. najemcy (ładującego) lub odbiorcy.

W drugim wypadku jednak może kapitan dać w zastaw wyłącznie ładunek. We wszystkich innych wypadkach można oddać w zastaw albo sam statek, albo sam fracht, albo statek i ładunek, względnie fracht i ładunek. Zauważyć należy, że danie w zastaw statku i ładunku uważane jest za równoznaczne z zastawieniem także frachtu (§ 680).

Postępowanie przy zawarciu bodmerji jest dość skomplikowane. Przedewszystkiem kapitan powinien wystarać się o urzędowe stwierdzenie konieczności zaciągnięcia pożyczki bodmeryjnej, t. j. poświadczenie, że w inny sposób pieniędzy nie można było uzyskać; potwierdzenie takie może wydać konsul polski, sąd albo inna władza, a gdy jej brak — oficerowie statku (§ 685).

Następnie ogłasza kapitan przez pisma, na giełdzie i t. p. zamiar zaciągnięcia pożyczki bodmeryjnej, sumę potrzebną i ostateczny termin nadsyłania ofert; z nadesłanych ofert wybiera najkorzystniejszą i najtańszą.

Warunki umowy bodmeryjnej spisane są w t. zw. liście bodmeryjnym (A: *bottomry bond;* F: *contrat à la grosse;* N: *Bodmereibrief*). Jeżeli listu bodmeryjnego nie wystawiono, wierzycielowi przysługują takie tylko prawa, jakie przysługiwałyby mu, gdyby kapitan zawarł zwyczajną transakcję kredytową (§ 682).

List bodmeryjny może[1]) zawierać (§ 683):

1) nazwisko wierzyciela bodmeryjnego;
2) wysokość długu bodmeryjnego w pieniądzach;
3) wysokość premji bodmeryjnej lub łączną wysokość sumy, którą się ma zapłacić wierzycielowi;
4) oznaczenie przedmiotów, danych w zastaw;
5) wymienienie statku i kapitana;
6) oznaczenie podróży bodmeryjnej;
7) termin spłaty długu;
8) miejsce spłaty długu;
9) stwierdzenie, iż dokument jest listem bodmeryjnym lub stwierdzenie, że dług zaciągnięto jako bodmeryjny;
10) okoliczności, które zmusiły do zawarcia bodmerji;
11) datę i miejsce wystawienia;
12) podpis kapitana statku (na żądanie uwierzytelniony).

List bodmeryjny wystawia się w tylu egzemplarzach, ilu żąda udzielający pożyczki, co należy zaznaczyć w każdym egzemplarzu

[1]) Prawo nie ustanawia specjalnej formy listu bodmeryjnego. Wymienia też tylko to, czego zamieszczenia może żądać oferent bodmeryjny.

(§ 686). List bodmeryjny wystawia się na zlecenie i można go przenosić przez indos.

Dług bodmeryjny powinien być spłacony w ósmym dniu po przybyciu statku do portu przeznaczenia w tymże porcie (§ 687). Zapłata winna nastąpić w dniu płatności na ręce wylegitymowanego posiadacza chociażby jednego egzemplarza listu bodmeryjnego za zwrotem tego egzemplarza, na którym winno być uskutecznione pokwitowanie z odbioru sumy (§ 688). Jeżeli podróż bodmeryjna kończy się w innym porcie (a nie w porcie przeznaczenia), należy tam zapłacić dług bodmeryjny i całą premję w terminie umówionym, a gdy nie umówiono — po upływie ośmiu dni od dnia stanowczego zaniechania podróży (§ 698).

Jeżeli zgłosi się kilku wylegitymowanych posiadaczy listu bodmeryjnego, należy wszystkich oddalić, pieniądze zaś zdeponować urzędownie, lub w inny sposób zabezpieczyć i zawiadomić o tem posiadaczy listu bodmeryjnego, którzy się zgłosili, z podaniem powodów postępowania; tylko w ten sposób można zwolnić przedmioty, dane w zastaw (§ 689).

Według obowiązującego u nas prawa morskiego wierzyciela bodmeryjnego nie obciąża ani wspólna ani poszczególna awarja; jedynie wówczas wierzyciel bodmeryjny ponosi niekorzyści z awarji, gdy przedmioty, dane w zastaw bodmeryjny, nie wystarczają do zaspokojenia go z powodu awarji wspólnej lub poszczególnej (§ 690). Każdy z danych w zastaw przedmiotów odpowiada wobec wierzyciela bodmeryjnego za cały dług.

Wierzycielowi bodmeryjnemu przysługuje prawo zarządzenia obłożenia aresztem danych w zastaw przedmiotów po przybyciu statku do portu przeznaczenia podróży bodmeryjnej (§ 691). Ma też prawo (§ 696) domagać się przeprowadzenia egzekucji i z przedmiotów, danych w zastaw bodmeryjny, pokryć swoją wierzytelność. Skargę wnosi się przeciw kapitanowi albo przeciw armatorowi (jednak tylko co do statku i frachtu).

Kapitan statku powinien (§§ 692—694) dbać o zachowanie i przechowanie przedmiotów bodmerji; bez naglących powodów nie wolno mu przedsiębrać czynności, wskutek których niebezpieczeństwo dla wierzyciela bodmeryjnego zwiększa się lub zmienia w porównaniu z położeniem w chwili zawierania bodmerji. Tak więc nie wolno kapitanowi bez powodu zbaczać z drogi podczas podróży bodmeryjnej, wystawiać przedmiotów bodmerji na ponowne niebezpieczeństwo żeglugi po zakończeniu tej podróży; nie wolno mu też wydawać zasta-

wionego ładunku ani całkowicie ani częściowo, dopóki dług bodmeryjny nie został zapłacony lub przynajmniej zabezpieczony. Jeśli postępowanie kapitana jest sprzeczne z temi przepisami, ściąga on na siebie odpowiedzialność osobistą (z pewnemi zastrzeżeniami). Również odbiorca, który przy przyjmowaniu zastawionych towarów wiedział, że obciąża je dług bodmeryjny, staje się osobiście odpowiedzialny aż do wartości, którą towary mają w czasie ich wydania.

Wierzycielowi bodmeryjnemu przysługuje prawo żądania natychmiastowej zapłaty długu bodmeryjnego w miejscu, w którem zawarto umowę bodmeryjną, jeżeli kapitan zaniecha podróży jeszcze przed jej rozpoczęciem; musi jednak przystać na stosunkowe zniżenie premji umówionej (§ 698).

ROZDZIAŁ VIII.

Awarja.

I. Określenia.

Pod awarją należy rozumieć nietylko szkodę, jakiej doznaje statek lub ładunek, ale także w związku z tą szkodą poniesione wydatki.

Rozróżnia się dwa rodzaje awarji:

1) awarję wspólną[1]) (A: *general average;* F: *avarie grosse;* N: *grosse Haverei*);
2) awarję poszczególną[1]) (A: *particular average;* F: *avarie particulière;* N: *besondere Haverei*).

Terminy te, jak to niżej będzie uwydatnione, są ściśle związane ze sposobami wyrządzenia czy doznania szkód i z ich rodzajami, a nadto ze sposobami pokrywania szkód i dalszych kosztów.

II. Awarja wspólna.

Awarją wspólną nazywamy wszystkie szkody, rozmyślnie wyrządzone statkowi lub ładunkowi, albo obojgu razem, przez kapitana lub kogoś innego z jego rozkazu celem uratowania statku i ładunku z wspólnie grożącego im niebezpieczeństwa, a nadto wszystkie wskutek tego powstałe szkody i koszty (§ 700).

Z definicji tej wynika, że na pojęcie awarji wspólnej składają się następujące cechy zasadnicze:

1) musi istnieć wspólne niebezpieczeństwo, bezpośrednio zagrażające statkowi i ładunkowi;
2) musi być przedsięwzięte wyjątkowe działanie celem uratowania statku i ładunku z wspólnego niebezpieczeństwa;
3) szkoda musi być wyrządzona dobrowolnie i rozmyślnie na skutek osobistego działania kapitana względnie jego zastępcy;

---

[1]) Terminy te bardzo trafnie wprowadził p. Józef Klejnot, redaktor „Żeglarza Polskiego", w miejsce terminów: awarja wielka i szczególna.

4) wskutek tego działania musi być uratowany statek i ładunek i to każdy z tych przedmiotów całkowicie albo częściowo (§ 703).

Szkody i koszty, z tą awarją związane, ponoszą wspólnie: statek, fracht i ładunek, w stosunku, zależnym od wartości, jaką każdy z nich zaangażował w przewozie (§ 700); stąd właśnie nazwa awarji wspólnej. Jednak rozłożenie kosztów awarji może nastąpić tylko wówczas, gdy istotnie uratowano statek i ładunek w całości lub częściowo (§ 703).

Zastosowania przepisów o awarji wspólnej nie wyklucza okoliczność, że niebezpieczeństwo zostało spowodowane przez winę osoby trzeciej lub osoby interesowanej. Osobą interesowaną może tu być właściciel statku (armator), wynajmujący, najemca względnie ładujący. Jednak osoby zainteresowane, o ile z ich winy powstało niebezpieczeństwo, nietylko nie mogą żądać wynagrodzenia za poniesioną szkodę, ale nawet odpowiadają wobec tych, na których rozkłada się koszty awarji wspólnej; jest to odpowiedzialność osobista. Jeśli niebezpieczeństwo spowodował członek załogi, skutki tej winy ponosi armator (§ 702).

W § 706 kodeksu handlowego wymienione są przykładowo następujące wypadki, w których zachodzi awarja wspólna:

1) wyrzucenie ze statku towarów, części statku lub sprzętów, odrąbanie masztów, ucięcie lin, żagli, porzucenie lub odcięcie kotwicy, lin kotwicznych lub łańcuchów kotwicznych; prócz tych szkód należą do awarji wspólnej wszystkie dalsze szkody;
2) nieprzewidywane przeładowanie towarów na lichtugi, częściowe lub całkowite, celem ulżenia statkowi; tu należy zapłata za ulżenie, szkoda, wyrządzona przy przeładowywaniu ze statku na lichtugę i zpowrotem, nadto szkoda, jakiej doznał ładunek na lichtudze;
3) umyślne lub przypadkowe osadzenie statku na mieliźnie; w pierwszym wypadku do awarji wspólnej należą szkody, wynikłe z osadzenia na mieliźnie i zepchnięcia z niej, oraz koszty zepchnięcia[1]);

Jeśli statek utknie na mieliźnie przypadkowo, do awarji wspólnej należą wyłącznie koszty zepchnięcia i szkody,

[1]) Osadzenie na mieliźnie musi nastąpić dla zapobieżenia utonięciu lub zabraniu statku; statek musi być zepchnięty z mielizny i zdatny w dalszym ciągu do naprawy, w przeciwnym wypadku niema awarji wspólnej.

o które przyprawiono w tym celu umyślnie statek lub ładunek;

4) zawinięcie do portu ratunkowego celem uniknięcia niebezpieczeństwa, grożącego w razie dalszej podróży statkowi lub ładunkowi; szczególnie gdy statek zawija do portu dla koniecznej naprawy szkody, poniesionej podczas podróży.

Do awarji wspólnej należą więc: koszty wejścia i wyjścia z portu, koszty postoju, płaca i wyżywienie załogi podczas postoju, wydatki związane z ewentualnem umieszczeniem załogi na lądzie, koszty ewentualnego przeładowania towarów względnie przechowania ich na lądzie; koszty naprawy statku należą do awarji wspólnej o tyle tylko, o ile szkoda, którą należy naprawić, stanowi sama awarję wspólną;

5) obrona statku przed nieprzyjaciółmi i korsarzami; do awarji wspólnej należą uszkodzenia, spowodowane obroną, amunicja zużyta, koszty leczenia i pogrzebu w razie zranienia lub zabicia osoby, należącej do załogi, oraz związane z tem wynagrodzenia;

6) wykup statku i ładunku z rąk nieprzyjaciela lub korsarzy (suma wykupu i koszty utrzymania etc.);

7) koszty starania się o gotówkę na pokrycie awarji wspólnej (a także koszty z powodu rozliczenia); tu należą przedewszystkiem straty na towarach, sprzedanych podczas podróży, premja bodmeryjna i t. p.

W wypadkach awarji wspólnej nie bierze się pod uwagę przy obliczaniu szkody (§ 708):

1) towarów, nieumieszczonych pod pokładem (chyba że przepisy dozwalają ładować na pokładzie w żegludze przybrzeżnej);

2) towarów, na które nie wystawiono konasamentu, natomiast ani manifest[1]) ani księga ładunkowa nie zawierają o nich wzmianki;

3) kosztowności, przedmiotów sztuki, pieniędzy i papierów wartościowych, których kapitanowi statku należycie nie zgłoszono.

III. Awarja poszczególna.

Awarją poszczególną nazywamy takie uszkodzenie statku lub ładunku, które jest wynikiem nieszczęśliwego wypadku, a więc np. burzy, zderzenia i t. p., oraz wynikłe wskutek tego koszty.

---

[1]) Spis towarów dla władz celnych (por. przykład w Dodatku).

Awarja poszczególna obciąża właściciela statku lub ładunku, zależnie od tego, czy szkoda dotknęła statek czy ładunek (§ 701). Gdy więc podczas i wskutek burzy zarówno statek, jak i ładunek doznają uszkodzeń, właściciel statku ponosi koszty naprawy statku, na właścicielu ładunku zaś ciążą szkody, wyrządzone ładunkowi.

Zasadnicza różnica między awarją wspólną a poszczególną polega na tem, że awarja wspólna jest następstwem woli ludzkiej, poszczególna — siły wyższej (*vis maior*).

Wyliczanie wypadków awarji poszczególnej jest zbyteczne. To też prawo poprzestaje jedynie na stwierdzeniu, kiedy zachodzi awarja poszczególna w razie wątpliwości, czy nie jest to awarja wspólna. Należą tu (§ 707):

1) straty i koszty, powstałe celem pokrycia wydatków awarji poszczególnej;
2) koszty reklamacyjne — nawet wówczas, gdy statek i ładunek reklamuje się z dobrym wynikiem;
3) uszkodzenie statku, jego zaopatrzenia i ładunku, powstałe wskutek forsowania żaglami, nawet wówczas, gdy to miało miejsce celem zapobieżenia utknięciu na mieliźnie lub zabraniu, np. przez nieprzyjaciela.

IV. Ustalenie szkody w awarji wspólnej.

Uszkodzenie statku czy ładunku nakłada na kapitana poważne obowiązki, których należyte wypełnienie gwarantuje armatorowi i osobom, zainteresowanym w przewozie ładunku, dostateczne odszkodowanie.

A. Oszacowanie szkód i kosztów.

Przedewszystkiem należy ustalić i oszacować zrządzone szkody. W tym celu kapitan powinien postarać się, aby sąd handlowy, konsul lub jakiekolwiek inne władze (np. Izby Handlowe) wyznaczyły biegłych.

Wszystkie szkody, wyrządzone statkowi lub przedmiotom jego zaopatrzenia, a należące do awarji wspólnej, powinny być ustalone i oszacowane przez tych biegłych jeszcze przed naprawą w miejscu dokonania naprawy, jeśli ona jest uskuteczniana podczas podróży, w przeciwnym razie zaś tam, gdzie podróż się kończy.

Sporządzony przez biegłych kosztorys (w ustawie: *Taxe*, taksa) powinien jak najdokładniej wyszczególniać uszkodzenia i koszty naprawy, względnie — gdy ta jest niemożliwa — cenę nowych przedmiotów, a równocześnie wartość starych, które mają być zamienione. Przy naprawie podczas podróży kosztorys obowiązuje o tyle, o ile

koszty wykonania naprawy są niższe od szacunkowych. Przy naprawach po zakończeniu podróży miarodajny jest tylko kosztorys. Jeśli wykonanie kosztorysu było niemożliwe, obowiązują istotnie wyłożone koszty.

Równie dokładnie należy ustalić koszty naprawy tymczasowej, np. przedsięwziętej w porcie ratunkowym celem dokończenia podróży (§ 709).

B. Ustalenie wartości statku, ładunku i frachtu. Wynagrodzenie za poniesione szkody, czyli całkowita suma kosztów naprawy, rzadko kiedy pokrywa faktyczne wydatki.

Całkowitą sumę kosztów naprawy statku i jego zaopatrzenia uzyska właściciel tylko tego statku, który mniej niż rok znajduje się na morzu, jeśli zaś chodzi o przedmioty zaopatrzenia statku, również o ile były one używane przez niecały rok.

W innych wypadkach dokonuje się potrącenia jednej trzeciej całej kwoty z powodu różnicy „nowy za stary"; gdy chodzi o łańcuchy kotwiczne, potrąca się jedną szóstą; przy kotwicach nic się nie potrąca[1]).

Następnie z całkowitej kwoty potrąca się ponadto pełną cenę sprzedaży lub wartość (o ile są jeszcze w posiadaniu) przedmiotów, które zostały lub mają być zastąpione przez nowe[2]) (§ 710).

Potrącenia te dokonywane są więc w sposób następujący: [(wynagrodzenie — potrącenie „nowy za stary") — (gotówka lub wartość starych przedmiotów)].

Wynagrodzenie za ładunek porzucony określa się według ceny targowej towarów tego samego rodzaju i jakości w miejscu przeznaczenia[3]) w chwili rozpoczęcia wyładowania. W braku lub niemożności zastosowania ceny targowej cenę ustalają biegli. Potrąca się to, co wskutek utraty towarów zaoszczędzono na frachcie, cłach i t. p. (§ 711).

Wynagrodzenie za ładunek uszkodzony określa się różnicą między wartością, ustaloną przez biegłych, a ceną targową po potrąceniu zaoszczędzonych ceł i kosztów (§ 712).

---

[1]) Inaczej normują tę kwestję *York and Antwerp Rules* (o czem niżej), które zazwyczaj brane są pod uwagę przy rozdziale szkody awaryjnej, musi to jednak być umówione.

[2]) Przepisy o potrąceniach wypływają z zasady, że armator nie powinien zbogacić się z awarji.

[3]) Jeżeli podróż kończy się dla statku i ładunku nie w porcie przeznaczenia; lecz w innem miejscu, wówczas ono jest właściwe dla ustalenia wynagrodzenia, jeżeli podróż kończy się utratą statku, miejscem właściwem jest to bezpieczne miejsce, dokąd ładunek bezpiecznie przeniesiono.

Wynagrodzenie za utracony fracht określa się wysokością frachtu, który wedle umowy należałoby zapłacić za towary porzucone, gdyby wraz ze statkiem dostały się do portu przeznaczenia względnie tam, gdzie podróż się kończy (§ 715).

C. Rozliczenie awarji wspólnej (dyspasz).

Rozliczenie awarji wspólnej czyli dyspasz (A: *general average adjustment* lub *dispatch*; F: *règlement d'avarie grosse* lub *dispache*; N: *Dispache* lub *Havereiberechnung*) jest czynnością bardzo ważną i dlatego powierza się ją specjalistom, t. zw. dyspaszerom (por. niżej). Czynność ta jest dość skomplikowana wskutek tego, że łączną szkodę, jak o tem ogólnikowo wspomniano, trzeba rozłożyć na statek, ładunek i fracht, które uczestniczą w ponoszeniu kosztów awaryjnych według stosunku swoich wartości[1]) (§ 716).

W szczególności statek wraz z przedmiotami zaopatrzenia przyczynia się do pokrycia kosztów awaryjnych wartością, jaką ma na końcu podróży przy rozpoczęciu wyładowania, z doliczeniem szkody własnej, którą bierze się w rachubę jako awarję wspólną. Wartość tę ustalają biegli w porcie, w którym statek rozstaje się z ładunkiem (§ 717).

Ładunek przyczynia się wartością towarów, istniejących przy końcu podróży w chwili rozpoczęcia wyładowania; do tego dolicza się wartość towarów porzuconych, odlicza się zaś to, co zaoszczędzono na frachcie, cłach i kosztach wskutek utraty towarów (§ 718). Wartość ustala się tak, jak to podano na str. 175 (por. też §§ 719 i 720).

Fracht przyczynia się dwiema trzeciemi zarobionej kwoty brutto i kwoty, którą policza się jako awarję wspólną. Zapłata za przewiezienie podróżnego (por. str. 160) przyczynia się kwotą, którąby się postradało w razie utraty statku, po odliczeniu kosztów, któreby się wskutek tego zaoszczędziło (§ 721).

W razie późniejszego obciążenia wskutek nieszczęśliwego wypadku przedmiotu, który ma się przyczyniać do poniesienia kosztów

---

[1]) Dyspasz musi rozłożyć wszystkie koszty równomiernie na wszystkich interesentów, co w przykładzie wygląda następująco: Awarja wspólna wynosi 30% łącznej wartości statku, ładunku i frachtu; wobec tego właściciele przedmiotów nieuszkodzonych płacą 30% ich wartości, właściciele przedmiotów całkowicie zniszczonych — otrzymują 70% ich wartości, uszkodzonych na 30% — nie płacą ani nie otrzymują żadnej sumy, uszkodzonych na 20% — płacą 10%, uszkodzonych zaś na 40% — otrzymują 10% ich wartości i t. p. (Schaps, op. cit., str. 650)

awarji, przyczynia się ten przedmiot (§ 722) tylko swoją późniejszą wartością (więc po potrąceniu tej należytości).

Nie przyczyniają się natomiast do pokrycia kosztów awaryjnych: 1) prowiant i zasoby wojenne; 2) płaca i mienie załogi; 3) bagaż podróżnych. Jeżeli jednak rzeczy tego rodzaju zostały wyrzucone lub poniosły szkodę, należącą do awarji wspólnej, i żąda się za nie odszkodowania, wówczas przyczyniają się one pełną swoją wartością. Kosztowności, przedmioty sztuki i t. p. przyczyniają się o tyle tylko, o ile zostały należycie zgłoszone kapitanowi.

Nadto nie przyczyniają się pieniądze bodmeryjne (§ 723).

Ustalenie i rozliczenie awarji wspólnej powinno być dokonane w porcie przeznaczenia, względnie w miejscu, gdzie podróż się skończyła, t. j. gdzie statek ostatecznie rozłącza się z ładunkiem. Umowy powinny zawierać postanowienie, według jakiego prawa rozliczenie ma nastąpić. Gdy w umowie brak takiego postanowienia, wchodzi w rachubę prawo, obowiązujące w danem miejscu.

Kapitan obowiązany jest natychmiast zarządzić dokonanie rozliczenia szkód. W tym celu po sporządzeniu protestu morskiego (por. str. 87 n.), oszacowaniu szkód i kosztów przez biegłych i t. p. oddaje sprawę specjalnym (często zgóry na wypadek awarji umówionym) zaprzysiężonym rzeczoznawcom, zwanym komisarzami awaryjnymi lub dyspaszerami (A: *average adjuster* lub *dispatcher*; F: *dispacheur*; N: *Dispacheur*), którzy przeprowadzają rozrachunek. Dyspaszerowie są to więc osoby, wyznaczone do tych funkcyj raz na zawsze, lub specjalnie dla danego wypadku wyznaczane przez sąd.

Dyspaszerom składa kapitan wszystkie dowody, dotyczące powstałej szkody, a więc odpis protestu morskiego, sprawozdania, wyciąg z dziennika statku, protokóły kontrolne i taksacyjne, wszystkie rachunki, certepartje, konosamenty, pokwitowania wyładowanych towarów, manifest, list bodmeryjny, polisę ubezpieczeniową i t. p., a w danym razie również protokóły kondemnacji i licytacji. Również wszyscy zainteresowani składają dyspaszerom dokumenty względnie wyjaśnienia, jakie mogą się okazać potrzebne (por. nadto: Dodatek, Dokumenty okrętowe).

Zaniedbanie tego obowiązku przez kapitana naraża go na to, że on będzie odpowiadał wobec każdego zainteresowanego.

Niektóre kwestje, związane z dyspaszem, unormowane są nadto przez niem. ustawę o postępowaniu niespornem (§§ 150—158).

W razie odrzucenia przez dyspaszera wniosku o sporządzenie rozrachunku z powodu braku podstaw do orzeczenia, że zaszedł wypadek awarji wspólnej, może on być zmuszony do tego na wniosek zainteresowanego przez sąd powiatowy tej miejscowości, w której ma nastąpić dyspasz. Sąd może również polecić złożenie do rąk dyspaszera wszelkich ustawowo oznaczonych dokumentów — pod groźbą kary porządkowej do 300 zł.

Dyspaszer obowiązany jest dozwolić każdemu zainteresowanemu wglądu do planu rozdziału i na żądanie wydać odpis (za zwrotem kosztów jego wykonania).

Dyspasz powinien być zatwierdzony przez sąd, co przeprowadza się bez większych formalności, jeśli nie wniesiono sprzeciwu. Każdy bowiem z zainteresowanych ma prawo wystąpić przed sądem ze sprzeciwem i z wnioskiem o przeprowadzenie rozprawy nad sporządzonym planem rozdziału. Wnioskodawca powinien też wymienić osoby, których świadectwo ma być wzięte pod uwagę. Wówczas sąd wzywa dyspaszera do złożenia planu rozdziału i jeżeli nie zachodzi widoczny brak przesłanek awarji wspólnej, wyznacza termin, na którym odbywa się rozprawa nad przedłożonym dyspaszem.

Jeżeli sąd uzna sprzeciw za uzasadniony, nakazuje sprostowanie dyspaszu i ewentualnie zatwierdza go w części niezakwestjonowanej. Jeżeli na rozprawę nie stawi się zainteresowany, którego praw dotyczy sprzeciw, sąd zatwierdza odnoszący się do niego podział kosztów.

Przeciw zarządzeniom sądu w sprawie odrzucenia wniosku lub zatwierdzenia dyspaszu przysługuje zainteresowanym prawo zażalenia, które powinno być natychmiast wniesione.

W razie niezałatwienia sprzeciwu w określony wyżej sposób sprzeciwiający się planowi rozdziału wytacza skargę przeciw tym osobom, których praw sprzeciw dotyczy. Zatwierdzenie planu rozdziału kosztów awarji następuje w tym wypadku na skutek wyroku prawomocnego.

Zatwierdzenie dyspaszu ma skutek tylko co do wzajemnego stosunku osób zainteresowanych.

Z prawomocnie zatwierdzonego dyspaszu ma miejsce egzekucja według przepisów ustawy o postępowaniu cywilnem (por. niżej).

Kapitanowi statku nie wolno wydawać towarów, na których ciążą składki awaryjne, dopóki one nie zostaną przez odbiorcę zapłacone lub zabezpieczone. W przeciwnym razie odpowiada osobiście za składki (§ 731).

Zabezpieczenie może nastąpić w formie t. zw. rewersu awaryjnego (*general average bond*), t. j. pisemnego zobowiązania odbiorcy, że zapłaci na żądanie odpowiednią część, jaka na niego przypadnie z podziału awarji.

Przy takiem zobowiązaniu odpowiada odbiorca osobiście do wysokości wartości towarów.

V. Reguły Yorku i Antwerpji (*York and Antwerp Rules*).

Wyżej wspominano kilkakrotnie, że tak certepartja jak i konosament (a także polisa asekuracyjna, o której mowa będzie w dalszym ciągu) powinny zawierać zastrzeżenie, że awarja wspólna ma być orzekana i rozdzielana zgodnie z regułami Yorku i Antwerpji z 1890 r. Nader ważne te przepisy wymagają omówienia choćby w najogólniejszych zarysach.

Reguły Yorku i Antwerpji — jest to zbiór norm prawnych, regulujących kwestję ustalenia wypadków awarji wspólnej i jej rozdzielenia. Są to przepisy prawa prywatnego, a właściwie międzynarodowego prawa prywatnego. Jednakowoż ich moc obowiązująca uzależniona jest od uprzedniej umownej zgody stron, wyrażonej każdorazowo przy wynajmowaniu statku.

Przyczyną powstania Reguł Yorku i Antwerpji były uciążliwe stosunki, jakie wytworzyły się wskutek tego, że niemal każde ustawodawstwo zawierało przepis o obowiązku rozliczania awarji wspólnej według prawa, obowiązującego w danem miejscu. Z tego powodu interesowani byli narażeni na różnorodne traktowanie sprawy w każdym poszczególnym wypadku i zrozumiałe jest, że wyłoniła się myśl jednolitej kodyfikacji zagadnień awarji wspólnej, a więc stworzenia przepisów międzynarodowych. Kiedy usiłowania w tym kierunku zawiodły, usiłowano stworzyć przynajmniej takie normy jednolite, aby je można było stosować w drodze umów dobrowolnych.

Powstały reguły Yorku i Antwerpji w ten sposób, że już w latach 1860 i 1864 opracowano pierwsze normy w Glasgow, a potem w Yorku (stąd nazywały się *York Rules*). Następnie stowarzyszenie *Association for the Reform and Codification of the Law of Nations* po dłuższych naradach doprowadziło do tego, że na kongresie w Antwerpji w roku 1877 uchwalono *York and Antwerp Rules*. Wreszcie po ich wypróbowaniu przyjęto je w ostatecznej redakcji na kongresie w Liverpool w roku 1890, skąd poszła nazwa *York and Antwerp Rules 1890*. Poprawione zostały w roku 1924.

Reguły Yorku i Antwerpji normują cały szereg wypadków, które mają być traktowane jako awarja wspólna. W ten sposób uzupełniają one ustawodawstwa poszczególnych państw. Istnieje 18 Reguł, które pokrótce zostaną streszczone:

1) Wyrzucenie ładunku pokładowego nie może być policzone do awarji wspólnej.

2) Mają być policzone do awarji wspólnej szkody, które wyrządzone zostały statkowi i (lub) ładunkowi[1]) wskutek wyrzucenia i poświęcenia dla uratowania obu z wspólnego niebezpieczeństwa i wskutek wdarcia się wody przez luki lub inne otwory, których otwarcie względnie zrobienie miało na celu uratowanie z wspólnego niebezpieczeństwa.

3) Do awarji wspólnej należą wszelkie szkody, wyrządzone w celu zgaszenia pożaru na statku.

4) Nie należą do awarji wspólnej szkody ani straty, zrządzone przez odrąbanie szczątków np. masztów, które poprzednio uszkodziła burza i t. p.

5) Należą do awarji wspólnej straty i uszkodzenia wskutek dobrowolnego wyrzucenia się na brzeg lub mieliznę.

6) Należy do awarji wspólnej uszkodzenie lub strata żagli względnie rej wskutek usiłowania zepchnięcia się z mielizny lub posunięcia się jeszcze wyżej; nie należą tu straty i uszkodzenia, wyrządzone statkowi, ładunkowi i (lub) frachtowi przez forsowanie żaglami podczas swobodnej pływby.

Nadto należą do awarji wspólnej:

7) uszkodzenie, spowodowane w maszynach i kotłach statku przez ściąganie statku z mielizny;

8) koszty przeładowania na lichtugi ładunku węgla bunkrowego i przedmiotów zaopatrzenia celem ściągnięcia statku z mielizny;

9) ładunek, inwentarz i zapasy statku, które spalono z konieczności podczas trwania niebezpieczeństwa, jednak pod tym warunkiem, że zabrano na statek obfity zapas węgla, rozumie się na podróż[2]);

10) A. koszty zawinięcia do portu ratunkowego oraz powrotu do portu załadowania (względnie miejsca załadowania); nadto będące na-

---

[1]) W dalszym ciągu należy dorozumiewać się takiego sprecyzowania szkody, chyba że rodzaj szkody wyraźnie będzie zaznaczony. Wszędzie też należy się dorozumiewać, że celem uszkodzenia jest wyratowanie z wspólnego niebezpieczeństwa.

[2]) Jednak armatora obciąża ta ilość węgla, która według oszacowania powinnaby być zużyta zamiast opału zastępczego; cena ustalona ma być wedle ceny rynkowej w dniu odejścia statku z ostatniego portu.

stępstwem wejścia koszty wyjścia z takich portów z całym lub częściowym ładunkiem pierwotnym;

B. koszty wyładowania koniecznego[1]) w porcie naładowania, zlecenia lub ratunkowym;

C. koszty ponownego załadowania i ułożenia towarów oraz koszty składowe[2]), o ile wyładowane zostały jak pod B;

D. koszty holowania statku z portu, w którym można statek naprawić, do innego (dla oszczędzenia wydatków), oraz koszty całkowitego lub częściowego przeładowania ładunku na inny statek względnie posłania go dalej w inny sposób;

11) pensje i utrzymanie kapitana, oficerów i załogi statku za okres zatrzymania się w jakimś porcie w warunkach, wymienionych w regule 10, do chwili, gdy statek był lub mógł być gotów do dalszej podróży;

12) uszkodzenie statku i strata ładunku podczas wyładowania, o ile koszty wyładowania należą do awarji wspólnej.

13) Reguła 13 normuje potrącenia z kosztów naprawy, które policzono do awarji wspólnej, tytułem różnicy „nowy za stary". Decyduje tu materjał, z którego sporządzony jest statek (żelazo i stal, względnie drzewo i mieszane) oraz wiek statku[3]). **Dla statków żelaznych i stalowych,** niestarszych nad 1 rok, wszystkie naprawy mają być przyjęte w pełni prócz malowania[4]) lub gruntowania dna, z czego $^1/_3$ ma być potrącona. Dla statków od 1—3 lat wieku: $^1/_3$ z napraw części i sprzętów drewnianych, naczyń, żagli, lin i t. p., $^1/_6$ z lin drucianych, osprzętu, łańcuchów, maszyn pomocniczych, wind i t. p.; inne naprawy zalicza się w całości. Dla statków od 3—6 lat wieku: potrącenia jak w klasie 1—3 lat z wyjątkiem żelaznych części masztów i rej oraz maszyn (włączając kotły), z których naprawy potrąca się $^1/_6$. Dla statków od 6—10 lat wieku: potrącenia jak w klasie 3—6 lat z wyjątkiem tego, że $^1/_3$ ma być potrącona z naprawy żelaznych części masztów i rej, z naprawy i odnowienia wszystkich maszyn (włączając kotły), wreszcie wszystkich cumów, lin i osprzętu linowego. Dla statków od 10 do 15 lat

---

[1]) T. zn. wyładowanie nastąpić musi z powodu wspólnego niebezpieczeństwa lub dla umożliwienia naprawy statku.

[2]) Te jednak tylko do dnia uznania statku za niezdatny do naprawy, względnie do dnia zaniechania podróży.

[3]) Wiek liczy się od daty pierwszego zarejestrowania statku do daty wypadku.

[4]) Pomalowanie dna musi jednak mieć miejsce najmniej na 6 miesięcy przed wypadkiem, w przeciwnym bowiem razie nie jest zaliczane do awarji wspólnej.

wieku: $^1/_3$ z wszystkich napraw z wyjątkiem części żelaznych kadłuba, cementowania i łańcuchów kotwicznych, z których naprawy potrąca się $^1/_6$; za kotwice należy się pełne wynagrodzenie. Dla statków ponad 15 lat wieku: $^1/_3$ z wszystkich napraw, $^1/_6$ z łańcuchów kotwicznych, nic z kotwic.

Potrącenia mają być regulowane według wieku statku, a nie — poszczególnych jego części, których dotyczą potrącenia.

Dla statków drewnianych i budowy mieszanej, niestarszych ponad 1 rok, niema żadnych potrąceń; po tym okresie ma być potrącana $^1/_3$ z następującemi wyjątkami: kotwice mają być policzone bez potrąceń, łańcuchy kotwiczne podlegają potrąceniu $^1/_6$ kosztów naprawy. Bez potrąceń policzone mają być zapasy żywnościowe i przedmioty zaopatrzenia statku, które nie były używane. Koszty poszycia metalowego traktowane są nieco inaczej. Gwoździe, szczeliwo i nałożenie nowego poszycia podlegają potrąceniu $^1/_3$ części.

Dla wszystkich statków zalicza się w pełni wszelkie wydatki na prostowanie zgiętych części żelaznych, jak również opłaty dokowe i wszelkie wydatki na przewożenie, używanie dźwigów, narzędzi, maszyn dokowych i t. p.

14) Bez potrąceń policza się koszty napraw tymczasowych.

15) Zalicza się do awarji wspólnej stratę frachtu, pochodzącą z uszkodzenia lub utraty ładunku.

16. Przy odszkodowaniu za utracony lub uszkodzony ładunek bierze się pod uwagę stratę, jakiej doznał właściciel towarów; wysokość straty ustala się według cen rynkowych w dniu przybycia statku względnie w dniu zakończenia przedsięwzięcia przewozowego.

17) Udział w awarji wspólnej ma być rozłożony według rzeczywistych wartości w dniu zakończenia przedsięwzięcia przewozowego, do czego dodaje się kwotę, włączoną do awarji wspólnej za przedmioty poświęcone; jednak z frachtu armatora i należytości za przewóz pasażerów, które podlegają jeszcze ryzyku, potrąca się opłaty portowe i pensje załogi, któreby nie istniały, gdyby statek i ładunek zostały utracone podczas wypadku awarji i które nie byłyby zaliczone do awarji wspólnej. Z wartości przedmiotów, uczestniczących w podziale awarji, odlicza się te wydatki, które łożono na nie po wypadku awarji, z wyjątkiem wydatków, które wliczone zostały do awarji wspólnej. Bagaż i pakunki pasażerów, na które nie podpisano konosamentu, nie biorą udziału w awarji wspólnej.

18) W innych wypadkach, nieomówionych w Regułach Yorku Antwerpji, rozłożenie awarji wspólnej powinno być wykonane według

praw i zwyczajów, któreby służyły za podstawę podziału awarji wspólnej, gdyby umowy przewozowe nie zawierały zastrzeżenia, że awarje wspólne mają być regulowane zgodnie z Regułami Yorku i Antwerpji.

VI. Szkody wskutek zderzenia statków.

W rozdziale o awarji, w osobnym ustępie, zawierającym §§ 734 — 739, reguluje kodeks handlowy kwestję szkód wskutek zderzenia statków. Poszkodowane mogą być statki, osoby na nich się znajdujące oraz przedmioty. Decyduje przyczyna zderzenia.

Nie można więc żądać odszkodowania, jeśli zderzenie nastąpiło z siły wyższej, przez przypadek, lub gdy przyczyny są niewiadome.

Jeżeli zderzenie nastąpiło na skutek winy załogi statku, odpowiedzialny jest za szkodę armator, do którego należy statek, ponoszący winę.

W razie wspólnej winy załogi statków obowiązani są wynagrodzić szkodę armatorzy, do których te statki należą, w stosunku do winy, ciążącej na każdej stronie. Jeżeli z okoliczności nie można ustalić takiego stosunku lub na każdej stronie ciąży jednakowa wina, armatorzy obowiązani są do odszkodowania w równej mierze.

Nadto w stosunku do poszkodowanych odpowiadają armatorzy w razie wspólnej winy łącznie za szkodę, wyrządzoną przez śmierć, uszkodzenie na ciele i zdrowiu osoby, która znajdowała się na statku. Wierzytelności te przedawniają się w jednym roku, a przedawnienie rozpoczyna się z upływem dnia, w którym nastąpiła zapłata, dająca podstawę do poszukiwania zwrotu. Natomiast wszelkie inne wierzytelności z powodu zderzenia statków przedawniają się w dwa lata.

Armator nie odpowiada, jeśli statek był prowadzony przez pilota urzędowego, a załoga wypełniła swoje obowiązki.

Przepisy o zderzeniu statków mają zastosowanie także wówczas, gdy zderzenie wprawdzie nie nastąpiło, ale przez wykonanie lub zaniechanie jakiegoś ruchu, względnie nieprzestrzeganie obowiązujących rozporządzeń, jeden statek wyrządził szkodę drugiemu statkowi lub osobom, które się na nim znajdowały.

Przy ocenie winy bierze się pod uwagę przepisy żeglugowe, obowiązujące na tych wodach.

Postanowienia powyższe nie naruszają zasady odpowiedzialności z umów ani też przepisów, według których członkowie załogi odpowiadają za skutki swoich przewinień.

Przepisy o zderzeniu mają zastosowanie również wówczas, gdy w wypadku uczestniczy statek, uprawiający żeglugę śródlądową.

Przepisy żeglugowe[1]), których przestrzeganie lub zaniedbanie wpływa na ocenę stopnia winy, zawarte są w ustawie o drogach żeglownych (*Seestrassenordnung*) z dnia 5. lutego 1906. (Dz. Ust. Rzeszy Niem., str. 120).

Ustawa ta obowiązuje wszelkie statki, które żeglują po morzu i po wodach, połączonych z morzem, a uczęszczanych przez statki morskie.

Normuje ona przedewszystkiem obowiązek wywieszania na parowcach w oznaczonych miejscach przepisanych świateł w czasie od zachodu do wschodu słońca (art. 1 i 2). Przez specjalne światła sygnalizują statki holowanie innych statków (a. 3), statki niezdolne do manewrowania i sygnalizujące, że nie mogą ustępować (a. 4 *a*), zatrudnione przy zakładaniu i zdejmowaniu kabli podmorskich (a. 4 *b*), żaglowce (a. 5). Jeżeli nie jest możliwe wywieszenie świateł, np. na małych statkach podczas niepogody, należy mimo to trzymać w pogotowiu odpowiednie latarnie, aby niemi należycie sygnalizować w razie napotkania statku, który ma być wyminięty (a. 6). Odmienne światła wywieszają statki parowe poniżej 113 oraz wiosłowe i żaglowe poniżej 57 metrów sześciennych, jak również łodzie (a. 7), statki pilotowe (a. 8), rybackie (a. 9), wyprzedzane (a. 10), statki na kotwicy (a. 11). Każdy statek ma prawo dla zwrócenia na siebie uwagi zapalić oprócz świateł przepisanych — jeśli to potrzebne — również pochodnie albo oddawać sygnały dźwiękowe, odmienne od przepisanych (a. 12). Ustawa omawiana nie narusza przepisów o dodatkowych sygnałach świetlnych okrętów wojennych, jak również nie zabrania wywieszania sygnałów rozpoznawczych, zatwierdzonych przez władze i należycie podanych do wiadomości (a. 13). Parowiec, który płynie tylko pod żaglami, ale z postawionym kominem, obowiązany jest wywiesić w dzień czarną kulę lub okrągły sygnał o średnicy 65 cm. (a. 14).

Dla możliwie największego zabezpieczenia statków przed zderzeniem obowiązane są wszelkie statki oddawać sygnały dźwiękowe podczas mgły i t. p. (a. 15), ograniczać szybkość (a. 16), wymijać się ściśle według przepisów (a. 17 — 19); parowiec musi zejść z drogi statkowi żaglowemu (a. 20). Statek wymijany powinien zachować kurs i dotychczasową szybkość (a. 21); statek wymijający musi starać się, o ile okoliczności na to pozwalają, aby nie przejść drugiemu przed dziobem (a. 22), parowiec obowiązany jest nadto, jeśli potrzeba, zmniejszyć bieg, zatrzymać, lub cofać się (a. 23). Przy wyprzedzaniu powinien statek wyprzedzający zejść z kursu statku wyprzedzanego

(a. 24). Przy wymijaniu na ciasnych przejściach powinien statek parowy trzymać się prawej strony, o ile to jest wykonalne bez niebezpieczeństwa (a. 25). Żaglowce powinny wymijać statki lub łodzie rybackie, które zajmują się połowem ryb przy pomocy sieci i t. p., nie znaczy to jednak, że statki rybackie mogą zamykać drogi żeglowne przez rozstawianie sieci (a. 26).

Przy stosowaniu się do przepisów należy zawsze zwracać należytą uwagę na wszystkie niebezpieczeństwa żeglugi i zderzenia, jak również na te szczególne okoliczności, które zmuszają do postąpienia wbrew przepisom dla odwrócenia bezpośredniego niebezpieczeństwa (a. 27). Statki, które nawzajem widzą się, powinny oddać należyte sygnały dźwiękowe (a. 28). Statki, znajdujące się w niebezpieczeństwie i żądające pomocy od innych statków lub z lądu, powinny dawać odpowiednie sygnały (a. 31).

Właściciel oraz kierownik statku są odpowiedzialni za brak oraz za stan urządzeń, potrzebnych do zgodnego z przepisami sygnalizowania. Przestrzeganie tych przepisów należy do obowiązków kierownika statku. Kierownikiem statku jest kapitan lub jego zastępca, a jeśli statek prowadzony jest przez pilota urzędowego, ten obowiązany jest wypełniać przepisy o sygnalizowaniu.

W dążeniu do ujednostajnienia przepisów, regulujących kwestje zderzenia statków oraz ratowania statków, znajdujących się w niebezpieczeństwie, zawarto dnia 23. września 1910 r. w Brukseli dwie umowy międzynarodowe. Pierwsza z nich normuje obowiązek wynagrodzenia szkody, wyrządzonej przez zderzenie statkowi, ładunkowi i innym rzeczom oraz osobom, znajdującym się na nim. Druga reguluje sprawę ratowania i będzie omówiona niżej.

W myśl pierwszej umowy brukselskiej zderzenie może nastąpić między statkami morskiemi lub morskim i śródlądowym, zarówno na pełnem morzu, jak i na każdym innym obszarze wodnym, który jest dostępny dla obrotu morskiego. Postanowienia tej umowy są analogiczne do omówionych wyżej (str. 183 n.) przepisów kodeksu handlowego, które w tej kwestji zostały uzgodnione z umową brukselską ustawą z dnia 7. stycznia 1913 r. (Dz. Ust. Rzeszy Niem. Nr. 10, str. 90).

W razie zderzenia jeden statek obowiązany jest udzielić pomocy drugiemu, o ile jest to możliwe, a więc np. gdy statki, załogi i podróżni nie są przez to narażeni na poważne niebezpieczeństwo. Za

udzieloną pomoc należy się wynagrodzenie, które zależne jest od tego, czy statek ratujący ponosi winę czy też nie.

Umowa obowiązuje wszystkich interesowanych, jeśli statki należą do państw umownych albo jeżeli tak nakazuje prawo ojczyste. W stosunku do interesowanych, którzy są obywatelami państwa nieumownego, wolno żądać wzajemności. Jeżeli wszyscy interesowani oraz sąd, sprawę prowadzący, należą do jednego państwa, obowiązuje prawo ojczyste.

Umowa brukselska nie dotyczy okrętów wojennych ani okrętów państwowych, pełniących służbę publiczną.

ROZDZIAŁ IX.

Ocalenie i udzielenie pomocy w niebezpieczeństwie morskiem.

Pierwotne przepisy kodeksu handlowego o ocaleniu i udzieleniu pomocy w niebepieczeństwie morskiem zostały nieco zmienione ustawą z dnia 7. stycznia 1913 r., t. j. uzgodnione z drugą umową brukselską z dnia 23. września 1910 r. (por. wyżej), jednak zachowano nadal rozróżnienie pojęć: ocalenie *(Bergung)* i udzielenie pomocy *(Hilfsleistung);* odmiennie jest niemal we wszystkich innych ustawodawstwach, gdzie znane jest wspólne pojęcie — ocalenie (A: *salvage*; F: *sauvetage;* N: *Errettung*).

I. Pojęcia.

Ocalenie ma miejsce wówczas, gdy w razie niebezpieczeństwa morskiego[1]) statek lub znajdujące się na nim przedmioty zostaną wzięte w posiadanie i zabezpieczone przez osoby trzecie, przyczem załoga utraciła możność rozporządzania niemi, a zatem musi pozostać bierna (§ 740).

Udzielenie pomocy ma miejsce wówczas, gdy statek lub znajdujące się na nim przedmioty zostaną uratowane z niebezpieczeństwa morskiego przez osoby trzecie przy współudziale załogi statku zagrożonego (§ 740).

Różnica między temi pojęciami jest bardzo subtelna, czasem bowiem istotnie trudno orzec, czy zachodzi ocalenie czy udzielenie

---

[1]) Wyrażenie „niebezpieczeństwo morskie" oznacza tu takie trwałe zagrożenie statku lub ładunku (albo obu), którego sama załoga statku przy użyciu własnych środków usunąć nie może. Jest to więc właściwe żegludze morskiej lub ściśle z nią związane zagrożenie statku. Może ono mieć miejsce zarówno na pełnem morzu, jak i na rzekach, kanałach, a nawet w porcie.

Widać z tego, że „niebezpieczeństwo morskie" nie jest równoznaczne z „wypadkiem", gdyż pierwsze pojęcie jest ściśle związane z udzieleniem pomocy z zewnątrz, przez osoby trzecie, bez względu na to, czy jest to pomoc całkowita (ocalenie) czy częściowa (udzielenie pomocy).

pomocy. Pod względem prawnym różnica ta polega na tem, że w wypadku ocalenia załoga statku traci panowanie nad nim (lub nad rzeczami), a trzecie osoby biorą go (je) w posiadanie i przeprowadzają w miejsce bezpieczne, natomiast w wypadku udzielenia pomocy załoga panuje jeszcze nad statkiem i współdziała w ratowaniu statku czy ładunku. Jednak często jest rzeczą niełatwą orzec, czy możność rozporządzania statkiem ma miejsce, czy nie.

Mogą zajść następujące wypadki ocalenia względnie udzielenia pomocy[1]):

1) odholowanie statku, opuszczonego przez załogę, wraku, ładunku, pływającego po morzu i t. p.;
2) ściągnięcie statku z mielizny;
3) podniesienie zatopionego statku i jego ładunku;
4) holowanie, pilotowanie i t. p. celem uwolnienia statku z niebezpieczeństwa morskiego;
5) przyprowadzenie sił pomocniczych, lichtug, pomp i t. p.;
6) ugaszenie pożaru na statku oraz zabranie ludzi i rzeczy z płonącego statku;
7) oddalenie statku lub ładunku z miejsca, w którem grozi im pożar, ściśnięcie w lodach i t. p.
8) użyczenie ludzi, wody, prowiantu, przedmiotów zaopatrzenia statku i t. p. statkowi, którego załoga tak została zmniejszona przez śmierć, choroby lub nieszczęśliwe wypadki, że nie może on dokonać podróży;
9) towarzyszenie do portu statkowi ciężko uszkodzonemu;
10) pozostawanie przy statku, który jest uszkodzony, wyrzucony na mieliznę, albo znalazł się w niebezpieczeństwie w jakikolwiek inny sposób.

II. Wynagrodzenie.

Za uratowanie i za udzielenie pomocy służy ratującemu prawo do wynagrodzenia, którego wysokość zależy od różnych okoliczności, o czem dokładnie w dalszym ciągu[2]).

Wynagrodzenia tego żądać można nawet wówczas, gdy ratującym był statek, należący do tego samego armatora względnie towa-

---

[1]) Wyliczenie według podręcznika kapitana A. Buddego: Der Kapitän, Hamburg 1922, str. 120.

[2]) Przepisy o uratowaniu i udzieleniu pomocy odnoszą się również do ratowania statku, uprawiającego żeglugę śródlądową, przez statek morski (w znaczeniu najogólniejszem — por. § 740).

rzystwa żeglugowego, co i statek wyratowany (§ 743). Ma to jednak znaczenie tylko dla armatora, który w ten sposób uzyskuje prawa wierzyciela na swoim własnym statku, a co za tem idzie — uprzywilejowane prawo zastawu na ładunku.

Prawo do słusznego udziału w wynagrodzeniu, jakie przysługuje osobom, które ocaliły statek lub znajdujące się na nim przedmioty, przysługuje również temu, kto podjął się ocalenia życia ludzkiego przy wypadku, będącym powodem ocalenia lub udzielenia pomocy. Jednak osoby ocalone nie płacą wynagrodzenia (§ 750).

Holownik może żądać wynagrodzenia za ocalenie lub udzielenie pomocy statkowi holowanemu albo jego ładunkowi jedynie w razie oddania usług nadzwyczajnych, które nie mogą być uważane za wypełnienie obowiązku, wypływającego z umowy o holowanie (§ 742).

Nie ma prawa żądać wynagrodzenia za ocalenie względnie udzielenie pomocy ten,

1) czyja pomoc okazała się bezskuteczna (§ 741);
2) kto udzielił statkowi pomocy wbrew wyraźnemu zakazowi kapitana, chyba że zakaz był nierozumny (§ 742);
3) kto należy do załogi statku zagrożonego (§ 742).

Wysokość wynagrodzenia ustalają zainteresowani w drodze umowy (ustnej lub pisemnej). W każdym razie wynagrodzenie nie może przekraczać wartości przedmiotów ocalonych (§ 741).

Jeśli strony nie mogą się porozumieć, kwotę wynagrodzenia ustala Urząd Morski, jako spełniający funkcje Urzędu dla Rozbitków, według słusznego uznania przy uwzględnieniu okoliczności.

Jeżeli wypadek miał miejsce na pełnem morzu, można wnieść sprawę także przed Urząd Morski portu ojczystego statku, któremu pospieszono z pomocą lub który ocalono. Dokładniej sprawę ustalenia wynagrodzenia normuje ustawa o rozbitkach *(Strandungsordnung)* z dnia 17. maja 1874 r. (Dz. Ust. Rzeszy Niem., str. 73). Urząd Morski powinien przesłuchać interesowanych, jeśli są obecni, zestawić obliczenie według roszczeń i wydać orzeczenie. Przeciw orzeczeniu wystąpić można na drogę sądową, t. j. najpóźniej w 14 dni od ogłoszenia lub wręczenia orzeczenia wnieść skargę do sądu właściwego dla siedziby Urzędu Morskiego.

W praktyce wynagrodzenie za ocalenie i udzielenie pomocy wymierzane jest w różnych krajach rozmaicie. Warto zacytować (za Buddem, op. cit., str. 127 n.) stawki, stosowane w różnych państwach: w Niemczech (a więc i w Polsce) za ocalenie — $1/3$, wyjątkowo $1/2$ wartości uratowanych przedmiotów, za udzie-

lenie pomocy stosunkowo mniej; w Anglji i w Stanach Zjednoczonych A. P. — „rozsądne wynagrodzenie za ocalenie" *(reasonable amount of salvage)*, ale najwyżej $^1/_2$ wartości; we Francji — $^1/_3$, w krajach skandynawskich — do $^1/_3$ (wyjątkowo więcej); w Holandji — brak postanowień w sprawie stawki; w Portugalji — brak granicy maksymalnej, reszta przepisów jak w Niemczech. We Włoszech istnieje obowiązek udzielenia pomocy zarówno swoim statkom jak i obcym; rozróżnia się odszkodowanie i premję; statek ratujący może żądać zwrotu szkód, doznanych wskutek akcji ratunkowej; jeśli przy tej akcji statek lub załoga ratujące były zagrożone, można żądać odszkodowania do 10% wartości przedmiotów uratowanych; za przyholowanie statku, opuszczonego przez załogę, można żądać $^1/_8$ wartości i zwrotuwydatków.

Wynagrodzenie musi być ustalone w pieniądzach, a może być określone w pewnej części wartości przedmiotów uratowanych tylko wówczas, gdy strony jednomyślnie o to wnoszą (§ 744).

Przy określeniu wysokości wynagrodzenia bierze się szczególnie[1]) pod uwagę:

1) osiągnięty skutek,
2) wysiłki i zasługi ratujących,
3) wielkość niebezpieczeństwa, jakie groziło statkowi i znajdującym się na nim osobom i przedmiotom,
4) wielkość niebezpieczeństwa, na jakie ratujący narazili siebie i swoje statki,
5) zużyty czas,
6) koszty i szkody, jakie powstały przez akcję ratowniczą,
7) niebezpieczeństwo odpowiedzialności i innych uszczerbków, na jakie narazili się ratujący,
8) wartość materjałów, poddanych przez nich niebezpieczeństwu,
9) w razie potrzeby także — przeznaczenie statku, który ocalił inny statek lub udzielił mu pomocy.

Wartość uratowanych przedmiotów wraz z niezapłaconym frachtem i należytością za przewóz pasażerów bierze się pod uwagę dopiero na drugim planie (§ 745).

W wynagrodzeniu za ocalenie lub udzielenie pomocy nie zawierają się koszty i pobory władz, cło, należące się od uratowanych

---

[1]) Już sama ustawa dopuszcza uwzględnianie różnych okoliczności, gdyż nie jest możliwe ustalenie jakichś norm stałych.

przedmiotów, tudzież koszty zachowania, utrzymania, oszacowania i zbycia tych przedmiotów (§ 746).

Jeśli jest kilka stron, uczestniczących w akcji ratunkowej, dzieli się między nie wynagrodzenie stosownie do usług oddanych. Gdyby same strony nie mogły dojść do porozumienia, podziału wynagrodzenia dokona Urząd Morski, względnie sąd, względnie ustanowiony w tym celu sąd rozjemczy.

Wynagrodzenie za ocalenie i udzielenie pomocy może być zmniejszone albo nawet zupełnie zniesione, gdy ratujący sami spowodowali konieczność ratowania albo podczas niego dopuścili się kradzieży, zatajenia lub innego czynu karygodnego (§ 748).

Umowa o wynagrodzenie za ratunek może być na żądanie strony przez sąd zmieniona albo uznana za nieważną (§ 747):

1) gdy zawarto ją podczas i pod wpływem niebezpieczeństwa, a umówione warunki są niesłuszne;
2) gdy jedna ze stron skłoniona została do zawarcia umowy przez podstępne zwiedzenie;
3) gdy wynagrodzenie jest zupełnie niewspółmierne z wyświadczonemi usługami.

Postanowienia te wyjęte są z przytoczonej drugiej umowy brukselskiej, która jednak rzecz ujmuje dokładniej i szerzej. Sprawę zaczepienia umowy o pomoc lub ocalenie reguluje umowa brukselska w ten sposób, że strona bierna, t. j. armator, zainteresowani w przewozie ładunku, oraz kapitan, jako ich prawny zastępca, mogą dochodzić zmiany lub unieważnienia umowy, jeśli zawarto ją podczas i pod wpływem niebezpieczeństwa, a umówione warunki są niesłuszne (identycznie jak wyżej według kodeksu handlowego).

Za warunki niesłuszne mogą być uznane nietylko zbyt wygórowane żądania pieniężne, ale także zmuszenie do rezygnacji z ewentualnego rozpoznania sądowego, poddanie określonemu zgóry sądowi rozjemczemu, uznanie, że niebezpieczeństwo było bardzo wielkie, zmuszenie do późniejszego zatwierdzenia umówionej sumy i t. d. Należy zaś zaznaczyć, że takie zatwierdzenie pozbawia kapitana statku prawa wystąpienia przeciw umowie.

Umowa brukselska stwierdza też, że nieobecność poszukującego pomocy na statku w chwili zawierania umowy nie obala prawa występowania przeciw umowie.

Obydwie strony, więc zarówno czynna (ci, którzy ratowali), jak i bierna, mają prawo zaczepienia umowy, jeśli da się stwierdzić pod-

stępne zwiedzenie, oraz jeśli wynagrodzenie jest niewspółmierne z wyświadczonemi usługami[1]).

Postępowanie w sprawie zamiany lub unieważnienia umowy może być wytoczone tylko przed sądem.

Podział wynagrodzenia pomiędzy armatora, kapitana i resztę załogi statku, który brał udział w akcji ratunkowej, odbywa się z reguły na zasadzie prawa portu ojczystego. Kodeks handlowy reguluje tę sprawę w sposób następujący: (§ 749)

Gdy statek lub ładunek został w całości albo częściowo uratowany przez inny statek, wynagrodzenie za ocalenie i pomoc ma być podzielone między armatora, kapitana statku i pozostałą załogę statku w ten sposób, że najpierw pokrywa się szkody, wyrządzone statkowi i nadwyżkę kosztów, powstałych wskutek ratowania[2]); dopiero resztę dzieli się tak, że na parowcach armator otrzymuje $^2/_3$, kapitan $^1/_6$, reszta załogi też $^1/_6$, a na żaglowcach armator — $^1/_2$ kapitan $^1/_4$ i reszta załogi $^1/_4$.

Podział wynagrodzenia między członków załogi uskutecznia kapitan statku zależnie od świadczeń rzeczowych i osobistych każdego z nich; czyni to w ten sposób, że opracowuje wprzód plan podziału i podaje go do wiadomości załodze przed zakończeniem podróży.

Sprzeciw od podziału można wnieść do Urzędu Morskiego względnie do konsulatu, który jako pierwszy zostanio osiągnięty po ogłoszeniu planu podziału. Ten powinien wysłuchać uczestników i wydać orzeczenie; jest ono ostateczne, z wyłączeniem drogi prawnej. Uwierzytelniony odpis orzeczenia należy wydać armatorowi możliwie rychło.

Przepisy powyższe nie odnoszą się do ocalenia lub udzielenia pomocy przez parowe statki ratownicze i holownicze.

Przeciw orzeczeniu wystąpić można na drogę sądową, t. j. najpóźniej w 14 dni od ogłoszenia lub wręczenia orzeczenia wnieść skargę do sądu właściwego dla siedziby Urzędu Morskiego.

Wierzycielowi przysługuje prawo zastawu i zatrzymania aż do zabezpieczenia należności przedmiotów ocalonych, zaś tylko prawo

---

[1]) Tu również identycznie z postanowieniami kodeksu handlowego (por. wyżej).

[2]) Nadwyżką kosztów będzie np. większe zużycie węgla, płace załogi, wyżywienie i tp. Natomiast nie należy tu np. odszkodowanie za opóźnienie w dostawieniu ładunku przez statek ratujący.

zastawu na przedmiotach, do których uratowania przyczyniono się[1]) (§ 751).

Kapitanowi statku uratowanego nie wolno wydawać towarów ani całkowicie ani częściowo, dopóki nie nastąpi zaspokojenie względnie zabezpieczenie wierzyciela; w przeciwnym razie odpowiada osobiście wobec wierzyciela do tej sumy, jaką ten mógłby uzyskać z wydanych towarów w chwili ich wydania. Nie zwalnia kapitana od odpowiedzialności fakt, iż działał z polecenia armatora (§ 752). To też kapitan powinien w tym wypadku postąpić jak przy awarji wspólnej, więc albo zażądać od odbiorcy zapłaty części wynagrodzenia, przypadającej na ładunek, albo uznania długu i wystawienia rewersu.

Ocalenie i udzielenie pomocy nakłada na odbiorcę ładunku odpowiedzialność osobistą za koszty ocalenia i pomocy tylko wówczas, gdy on przy odbieraniu towarów wiedział, że obciążają je takie koszty (§ 753).

---

[1]) Przy dochodzeniu prawa zastawu stosuje się odpowiednio przepisy jak przy niezapłaceniu długu bodmeryjnego (por. str. 169).

ROZDZIAŁ X.

Prawo zastawu na statkach i wierzyciele okrętowi*).

I. Uwagi ogólne.

Ze względu na to, że w przeważnej części wypadków odpowiedzialność armatora jest ograniczona (por. str. 76 n.), rzeczą wielkiej wagi jest dla wierzyciela zabezpieczenie wierzytelności. Może to uczynić dzięki przepisom o prawie zastawu na statkach.

Przepisy te ukształtowały się w sposób szczególny w odniesieniu do statków, gdyż są one wprawdzie rzeczami ruchomemi i zastawienie ich powinno (§ 1205 k. c.) nastąpić przez oddanie, ale byłoby to niepraktyczne zarówno dla armatora, który straciłby możność zarobkowania i zwrócenia długu, jak i dla wierzyciela, któremu zastaw ten byłby ciężarem. Dlatego prawo zastawu na statkach ukształtowało się na wzór prawa zastawu na nieruchomościach. Oparto się przytem na rejestrze okrętowym (por. str. 12 n.), który miał spełniać zadanie jakby katastru („hipoteka morska").

Obok tego rejestrowego (wpisanego) prawa zastawu wprowadzono również ustawowe prawo zastawu dla wierzycieli okrętowych.

II. Rejestrowe prawo zastawu na statkach.

Rejestrowe prawo zastawu można ustanowić tylko na statku zarejestrowanym (§ 1259 k. c.) na mocy umowy między wierzycielem i rzeczywistym właścicielem statku oraz przez wpisanie prawa zastawu do rejestru okrętowego; wpis musi wymieniać wierzyciela, kwotę wierzytelności i ewentualnie stopę procentową (§ 1259 k. c.). Umowa o zastaw musi być (§ 873 k. c.) zawarta sądownie

*) Rozdział ten opracowano na podstawie przepisów kodeksu handlowego i cywilnego (paragrafy cytuje się z dodaniem skrótu k. c.) oraz niem. ustawy o postępowaniu cywilnem (skrót przy paragrafach — p. c.)

lub notarjalnie, albo też zgłoszona sędziemu rejestrowemu. Można oznaczyć istotną kwotę wierzytelności albo kwotę najwyższą, do wysokości której statek ma odpowiadać (§ 1271 k. c.). Wniosek o dokonanie wpisu może postawić wierzyciel albo dłużnik.

Prawo zastawu rozciąga się tylko na statek z przynależnościami (§ 1265 k. c.), a więc ani na fracht ani na sumę ubezpieczenia, którą uzyskano wskutek utraty lub uszkodzenia statku. Odpowiedzialność statku ogranicza się do wpisanej kwoty i odsetek, jak również kosztów sądowych (§ 1264 k. c.). Przepisy o prawie zastawu na ruchomościach nie mają zastosowania o tyle, o ile odchylenia od nich wypływają stąd, że wierzyciel zastawny nie uzyskał posiadania statku (§ 1266 k. c.).

Kolejność praw zastawu określa się wedle kolejności wpisów, jednak może to być zmienione (§§ 879—881 i 1151 k. c.).

Wierzytelność swoją może uzyskać wierzyciel zastawny tylko przez egzekucję, mianowicie według § 870 p. c. tylko przez przetarg przymusowy (por. niżej).

Kończy się rejestrowe prawo zastawu — pomijając utratę statku — przez umowę, umorzenie zabezpieczonego roszczenia, przez przeniesienie z wykluczeniem przejścia prawa zastawu (§ 1250 k. c.), przez konfuzję, przetarg przymusowy i wyjątkowo przez wykluczenie nieznanego wierzyciela.

Wedle § 1272 k. c. dopuszczalne jest ustanowienie prawa zastawu również na udziałach w statku (por. str. 78).

III. Areszt, egzekucja i przetarg przymusowy[1]).

Inną formą zabezpieczenia wierzytelności jest obłożenie statku aresztem, które uskutecznia się przez zajęcie. Zajęcie statku (także wpisanego do rejestru) uskutecznia się na podstawie tych samych zasad, jak każde inne zajęcie. Powstałe w ten sposób prawo zastawu z aresztu wpisuje się na wniosek wierzyciela do rejestru okrętowego, przyczem oznacza się najwyższą kwotę, za którą statek odpowiada. Poza tem mają w całej pełni zastosowanie podane wyżej przepisy o rejestrowem prawie zastawu na statkach. Co do pierwszeństwa tego prawa zastawu z aresztu decydujący jest czas wykonania aresztu, a nie wpisania (§§ 930 i 931 p. c.).

Zaspokojenie wierzytelności może nastąpić w drodze egzekucji, którą w stosunku do statków zarejestrowanych (i ich przyna-

[1]) Nie mogąc się wdawać w szczegóły, dajemy w tym ustępie tylko najogólniejsze wskazania.

leżności) przeprowadza się na zasadzie postanowień o egzekucji z majątku nieruchomego (§§ 864 i 865 p. c.) i na zasadzie postanowień o przetargu przymusowym (§§ 870 p. c. i 162—182 niem. ustawy o przetargu przymusowym). Statki niezarejestrowane podlegają przepisom o egzekucji z majątku ruchomego. Udziały w statku podlegają przepisom o egzekucji z „innych" praw majątkowych (§ 858 p. c.).

Niedopuszczalne jest w myśl § 482 kodeksu handlowego obłożenie aresztem ani też zarządzenie w drodze egzekucji przetargu przymusowego statku, który jest gotowy do żeglugi *(segelfertig)*, t. j. statku, który posiada kompletny ładunek, załogę i potrzebne dokumenty oraz został odprawiony przez władze celne (por. str. 51). Przepis ten nie ma zastosowania w wypadku, gdy dług, z powodu którego ma nastąpić przetarg przymusowy lub areszt, zaciągnięty był w celu dokonania zamierzonej podróży (np. zakup prowiantu lub przedmiotów zaopatrzenia statku).

IV. Ustawowe prawo zastawu. Wierzyciele okrętowi.

Rozdział IX czwartej księgi kodeksu handlowego zawiera przepisy o wierzycielach okrętowych, w szczególności określa przysługujące takim wierzycielom ustawowe prawo zastawu i ustala kolejność wierzytelności.

Wierzycielami okrętowymi nazywamy takich wierzycieli, w stosunku do których statek odpowiada mieniem swojem przed wszystkimi innymi wierzycielami (§ 776) i którym przysługuje ustawowe prawo zastawu na statku oraz jego przynależnościach (§ 755).

Prawo zastawu rozciąga się również na fracht brutto za tę podróż, z której wierzytelność powstała (§ 756), jednak tylko tak długo, dopóki fracht nie został jeszcze zapłacony, lub dopóki pieniądze frachtowe znajdują się w rękach kapitana. W razie przelewu frachtu wierzyciele okrętowi mogą dochodzić prawa zastawu na nim przeciw nowemu wierzycielowi, ale również dopóki fracht nie został zapłacony lub pieniądze są w rękach kapitana statku. O ile armator pobierze pieniądze frachtowe, gaśnie prawo zastawu dla wierzycieli okrętowych, mogą oni jednak dochodzić swych wierzytelności na majątku osobistym armatora do wysokości pobranych sum (§ 771).

W miejsce statku i frachtu może być przedmiotem zastawu: *a)* cena kupna, uzyskana z przetargu przymusowego lub ze sprzedaży statku w razie koniecznej potrzeby (§ 764); *b)* wynagrodzenie, uzy-

skane w awarji wielkiej, oraz odszkodowanie, uzyskane od winnego szkody, spowodowanej czynem bezprawnym (§ 775) — ale nie suma ubezpieczenia; *c)* kaucja, złożona przez armatora celem uwolnienia statku (§§ 922 i 923 p. c.).

Prawo zastawu obejmuje nietylko kapitał, ale również odsetki i koszty, a ewentualnie także premję bodmeryjną (§ 760). O zakresie praw wierzyciela bodmeryjnego stanowi osnowa umowy bodmeryjnej (§ 759).

Zaspokojenie wierzyciela okrętowego następuje według przepisów o egzekucji przymusowej, musi on więc wytoczyć powództwo o zrealizowanie prawa zastawu. Może je wytoczyć zarówno przeciw armatorowi, jak i przeciw kapitanowi statku (§ 761). Podział uzyskanej z przetargu sumy następuje według przepisów ustawy o przetargu przymusowym.

Prawo wylicza szczegółowo i ustala kolejność wierzytelności, przez które uzyskuje się uprawnienia wierzyciela okrętowego. Przed ich omówieniem zaznaczyć jeszcze należy, że

1) dla wierzyciela okrętowego nie ma znaczenia okoliczność, czy statek należy do armatora czy też do spółki okrętowej (§ 763);

2) kolejność roszczeń rozumieć należy w sposób następujący: *a)* każda podróż stanowi jakby całość, *b)* roszczenia, które powstały równocześnie podczas jednej podróży, tworzą znów osobną grupę. Jeżeli zgłaszają się wierzyciele okrętowi, których roszczenia dotyczą różnych podróży, wówczas wierzytelności, powstałe podczas ostatniej podróży, mają pierwszeństwo, a potem kolejno idą podróże: przedostatnia, trzecia od końca i t. d. Zachodzą tu jednak pewne odchylenia (por. niżej).

Za podróż w znaczeniu powyższem uważać należy podróż: *a)* do której statek został na nowo zaopatrzony, *b)* która nastąpiła na mocy nowej umowy przewozowej, *c)* która nastąpiła po zupełnem wyładowaniu towaru (§ 757).

Prawa wierzyciela okrętowego uzyskuje się przez następujące wierzytelności:

1) Koszty strzeżenia statku. — Należą tu koszty pilnowania i zabezpieczenia statku (oraz jego przynależności), który ma być sprzedany w drodze egzekucji; koszty te liczy się od chwili wprowadzenia statku do ostatniego portu (§ 754, Nr. 1); nie wchodzą w rachubę same koszty egzekucyjne, te bowiem pokrywa się najpierw z ceny sprzedaży (367 k. c.).

Te wierzytelności mają pierwszeństwo przed wszystkiemi innemi, stanowią tedy grupę I (§ 766).

2) Publiczne opłaty okrętowe, żeglugowe i portowe, w szczególności opłaty za boje i światła, kwarantannowe i portowe, a także opłaty za pilotowanie, o ile zaliczane są do opłat publicznych (§ 754, Nr. 2).

Powyższe wierzytelności są równouprawnione, o ile powstały podczas jednej podróży, i stanowią kolejną grupę II (§§ 768, Nr. 1 i 769, ust. 1).

3) Wierzytelności załogi statku, powstałe z umów najmu usług oraz służby marynarza (§ 754, Nr. 3), przyczem według § 767, ust. 2 wszystkie podróże mają być uważane jakby za jedną, jeśli objęte są temi samemi umowami.

Jeśli powstały równocześnie, wierzytelności te są równouprawnione[1]) i stanowią kolejną grupę III (§§ 768, Nr. 2 i 769, ust. 2).

4) Należytości pilotów oraz koszty ocalenia, pomocy, wykupu i reklamacyjne (§ 754, Nr. 4).

5) Pieniądze awaryjne, t. j. ta kwota, która obciąża statek przy awarji wspólnej (§ 754, Nr. 5).

6) Wierzytelności z bodmerji i innych umów kredytowych, zawartych przez kapitana (kierownika) statku jako takiego w nagłej potrzebie poza portem ojczystym dla dokończenia podróży względnie dla utrzymania statku, nawet wtedy, gdy kapitan jest współwłaścicielem lub wyłącznym właścicielem statku; tu należą również wierzytelności z tytułu dostaw i świadczeń, które poczynił kapitan statku analogicznie jak umowy kredytowe[2]), a nadto — o ile były konieczne do uczynienia zadość potrzebie (§ 754, Nr. 6).

Wierzytelności, wymienione pod 4), 5) i 6), stanowią kolejną grupę IV i są równouprawnione, jeśli powstały podczas tej samej podróży i wskutek tego samego wypadku; jeżeli powstały podczas tej samej podróży ale w różnych czasach, wierzytelności późniejsze mają pierwszeństwo przed wcześniejszemi (§§ 768, Nr. 3 i 769, ust. 3).

---

[1]) Gdyby wierzytelności powstały w różnych czasach, wówczas późniejsza ma pierwszeństwo przed wcześniejszą.

[2]) T. j. w nagłych wypadkach podczas postoju poza portem ojczystym dla dokończenia podróży względnie dla utrzymania statku.

7) Należności z tytułu niedostarczenia lub uszkodzenia ładunku i bagażu pasażerskiego, przyjętego dla przewiezienia (§ 754, Nr. 7).

Wierzytelności z tego tytułu stanowią kolejną grupę V i są równouprawnione, jeśli powstały podczas tej samej podróży (§§ 768, Nr. 4 i 769, ust. 1).

8) Wierzytelności z innych czynności prawnych kapitana, t. j. niewymienionych w grupach poprzednich, a wynikłych z umów, jakie kapitan zawarł mocą swoich ustawowych uprawnień, a nie na podstawie osobnego pełnomocnictwa; tu należą też wierzytelności z tych umów armatora, których wykonanie należało do obowiązków służbowych kapitana (§ 754, Nr. 8).

9) Wierzytelności, powstałe z winy osoby, należącej do załogi, przy wykonywaniu czynności służbowych, nawet wówczas, gdy ta osoba jest współwłaścicielem lub wyłącznym właścicielem statku (§ 754, Nr. 9).

Wierzytelności, wymienione pod 8) i 9), stanowią grupę VI i są równouprawnione, o ile powstały podczas tej samej podróży (§§ 768, Nr. 5 i 769, ust. 1).

10) Należności z tytułu ubezpieczenia od nieszczęśliwych wypadków i t. p. — są to wierzytelności, związane z obowiązkiem ubezpieczania załogi od nieszczęśliwych wypadków oraz ubezpieczenia inwalidzkiego (§ 754, Nr. 10).

Stanowią one grupę VII i ostatnią, a ustępują pierwszeństwa wszystkim wierzytelnościom wierzycieli okrętowych bez względu na czas ich powstania (§ 770).

Statek, na którym ciąży prawo zastawu, nie ma pełnej swobody podejmowania nowych podróży, jeśli bowiem armator mimo wiadomości o istnieniu wierzytelności wierzyciela okrętowego, za którą odpowiada tylko statkiem i frachtem, wysyła statek w nową podróż, nie zaspokoiwszy wierzyciela, odpowiada od tej chwili także majątkiem osobistym; jednak wobec poszczególnych wierzycieli okrętowych — tylko do wysokości kwot, któreby na każdego z nich przypadły, gdyby wartość, jaką przedstawiał statek z chwilą wyruszania w nową podróż, podzieliło się pomiędzy wierzycieli okrętowych na zasadzie ustawowego stopnia pierwszeństwa (§ 774).

Prawo zastawu, przysługujące wierzycielom okrętowym wygasa: *a*) w razie przymusowego przetargu statku w kraju, *b*) w razie sprzedaży statku przez kapitana w wypadkach koniecznej potrzeby na podstawie uprawnień ustawowych. Jednak w miejsce statku wstępuje

dla wierzycieli cena kupna, dopóki nabywca jej nie uiścił lub dopóki znajduje się ona w rękach kapitana statku (§ 764).

Jeżeli statek zostanie sprzedany poza wypadkami, wyżej zaznaczonemi, nabywca ma prawo żądać w drodze postępowania edyktalnego wykluczenia nieznanych wierzycieli statku, a zatem wykluczenia prawa zastawu (§ 765).

Wierzytelności, wymienione pod l. 1) — 9), przedawniają się w jednym roku. W dwa lata przedawniają się:

1) wierzytelności załogi statku, wypływające z umów najmu usług i służby marynarza, jeżeli zwolnienie nastąpiło z tamtej strony przylądka Dobrej Nadziei lub przylądka Horn;
2) wierzytelności z tytułu odszkodowania z powodu zderzenia statków, uszkodzenia drugiego statku w inny sposób, oraz wierzytelności z tytułu wynagrodzenia za ocalenie lub udzielenie pomocy.

Przedawnienie zaczyna biec:

1) co do wierzytelności załogi statku z upływem roku, w którym kończy się stosunek służbowy i w razie, gdy wytoczenie skargi jest możliwe i dopuszczalne wcześniej, z upływem roku, w którym ta przesłanka nastąpi; jednak prawo żądania zaliczki i wpłat na rachunek nie wpływa na początek przedawnienia;
2) co do wierzytelności z tytułu uszkodzenia lub opóźnionej dostawy ładunku i bagażu podróżnych i z tytułu składek, któremi statek przyczynia się do awarji wspólnej, — z upływem roku, w którym dostawa towarów nastąpiła; co do wierzytelności z tytułu niedostawienia towarów — z upływem roku, w którym statek dopłynął do portu, gdzie wręczenie miało nastąpić, a jeśli do tego portu nie dobito — z upływem roku, w którym osoba zainteresowana dowiedziała się wpierw o tem i o szkodzie;
3) co do wierzytelności innych, aniżeli wymienione pod 1. 2), które powstały z zawinienia członka załogi, — z upływem roku, w którym osoba zainteresowana dowiedziała się o szkodzie; jednak co do wierzytelności z tytułu odszkodowania z powodu zderzenia statków lub uszkodzenia drugiego statku w inny sposób, — z upływem dnia, w którym to zdarzenie miało miejsce;

4) co do wierzytelności z tytułu ocalenia lub udzielenia pomocy — z upływem dnia, w którym ukończono czynność ratowania;
5) co do wszelkich innych wierzytelności — z upływem roku, w którym wierzytelność stała się płatna.

Wierzytelności, ciążące na towarach z tytułu ocalenia lub udzielenia pomocy, oraz roszczenia osobiste, opierające się na kosztach ocalenia lub udzielenia pomocy, przedawniają się w dwóch latach, licząc od dnia, w którym ukończono czynność ratowania (§§ 901 — 904).

ROZDZIAŁ XI.

Ubezpieczenie od wypadków w żegludze morskiej.

1. Pojęcia zasadnicze.

Przepisy prawne, regulujące kwestję ubezpieczenia od wypadków w żegludze morskiej, czyli krócej mówiąc — kwestję ubezpieczenia morskiego, zawarte są w 10-tym rozdziale czwartej księgi kodeksu handlowego; pierwotne ich brzmienie zmienione zostało ustawą z dnia 30. maja 1908 r. Przepisy te nie wyczerpują jednak kwestji, to też w praktyce miały zastosowanie do roku 1919 również Ogólne warunki ubezpieczenia morskiego *(Allgemeine Seeversicherungsbedingungen)* z roku 1867, względnie Bremeńskie warunki ubezpieczenia morskiego *(Bremische Seeversicherungsbedingungen)* z roku 1875. W roku 1919 wydały niemieckie towarzystwa ubezpieczeniowe nowe Ogólno-niemieckie warunki ubezpieczenia morskiego *(Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen,* skrót: *ADS).* W Polsce dotychczas kwestja ta nie została uregulowana odrębną ustawą, a więc obowiązują przepisy niemieckie. Polskie towarzystwa ubezpieczeniowe opierają się również na przepisach ADS.

Zanim będzie można przystąpić do ich omówienia, należy wyjaśnić pojęcia zasadnicze, związane z ubezpieczeniami morskiemi. Zaznaczyć trzeba, że w rozdziale niniejszym omówione są przepisy kodeksu handlowego, jednak w razie istotnej różnicy tych norm i postanowień ADS podane są te ostatnie ze względu na ogólne ich stosowanie (cytuje się je z dodaniem skrótu).

Przez u b e z p i e c z e n i e m o r s k i e rozumie się umowę, którą zawiera ubezpieczający z drugą stroną i mocą której zobowiązuje się on za oznaczoną zapłatą pokryć ubezpieczonemu szkodę, jaka wyniknąć może z wypadku podczas żeglugi, a da się ocenić w pieniądzach.

Ubezpieczającym (N: *Versicherer*) nazywamy więc tego, kto zobowiązuje się wypłacić odszkodowanie po nastąpieniu szkody, czyli kto ubezpiecza przeciw niebezpieczeństwu żeglugi jakiś przedmiot, względnie interes, związany z tym przedmiotem; zawierającym umowę ubezpieczeniową, czyli „ubezpieczającym się" (N: *Versicherungsnehmer*) — tego, kto poddaje pod ubezpieczenie bądź własne interesy (ubezpieczenie na własny rachunek) bądź też interesy osoby trzeciej (ubezpieczenie na cudzy rachunek, względnie na rachunek tego, „kogo to dotyczy" — por. też niżej); tę osobę trzecią, czyja własność została ubezpieczona i kto w razie szkody otrzymuje odszkodowanie, nazywamy ubezpieczonym (N: *der Versicherte*)[1]).

Ubezpieczającymi są zazwyczaj t. zw. towarzystwa ubezpieczeniowe czyli asekuracyjne. Osoba, zawierająca umowę na własny rachunek, jest równocześnie ubezpieczonym.

Warunki umowy spisuje się w dokumencie, który nazywamy polisą ubezpieczeniową[2]); ustala ona m. in. premję (składkę) czyli zapłatę za przyjęcie na siebie przez ubezpieczającego ryzyka niebezpieczeństw żeglugi. Wysokość premji zależy od sumy ubezpieczenia (N: *Versicherungssumme*) czyli sumy, jaką zobowiązuje się zapłacić ubezpieczający, ta zaś suma zależy od wartości ubezpieczeniowej (N: *Versicherungswert*), t. j. pełnej wartości przedmiotu ubezpieczonego.

2. Przepisy ogólne.

I. Cel, przedmiot i rodzaje ubezpieczenia morskiego.

Jak to z definicji pojęcia ubezpieczenia morskiego wynika, celem ubezpieczenia jest uzyskanie pieniężnego odszkodowania za stratę, wywołaną przez niebezpieczeństwa żeglugi i wydarzenia przypadkowe.

Przedmiotem ubezpieczenia może być — jak to ustawowo jest ujęte — „każdy interes, dający się oszacować na pieniądze, który ma ktoś w tem, by statek lub ładunek uniknął niebezpieczeństwa żeglugi" (§ 778).

---

[1]) Bardzo często jedna osoba równocześnie zawiera umowę ubezpieczeniową na własny i na cudzy rachunek, np. armator, który ubezpiecza statek i wszystko, co na nim jest, jest ubezpieczonym, gdy chodzi o statek, ale gdy chodzi np. o rzeczy załogi, zawiera umowę za nich.

[2]) Polisę wydaje się na żądanie zawierającego umowę. Ubezpieczony może dochodzić swych praw tylko wówczas, gdy posiada polisę. Również wypłata odszkodowania następuje tylko za wręczeniem polisy, jeżeli ją wystawiono.

W szczególności przedmiotem ubezpieczenia mogą być (§ 1 ADS):

1) statek (*Casco - insurance*);
2) towary (*Cargo - insurance*);
3) zysk przypuszczalny, t. j. zysk, spodziewany przed przybyciem towarów do miejsca przeznaczenia;
4) prowizja, którą ma się zarobić;
5) fracht, czynsz za wynajęcie statku (por. str. 75) i należytości za przewóz pasażerów;
6) sumy bodmeryjne;
7) sumy awaryjne;
8) inne wierzytelności, dla których pokrycia służy statek, ładunek, fracht lub należytości za przewóz pasażerów;
9) ryzyko, które przejmuje ubezpieczający czyli reasekuracja[1]).

Każde z tych ubezpieczeń musi być zawarte osobno, gdyż jedno w drugiem się nie zawiera. Natomiast nie mogą być ubezpieczone płace kapitana statku i załogi (§780)[2]).

Ubezpieczenie może być zawarte, jak to wyżej wspomniano, na rachunek własny albo cudzy, względnie na rachunek tego, „kogo to dotyczy". Przy ubezpieczeniu na rachunek cudzy nie jest konieczne wymienienie osoby ubezpieczonego; nie jest też konieczne wyraźne zaznaczenie, na czyj rachunek (na własny czy cudzy) zawiera się ubezpieczenie. Jeżeli okaże się, że było to ubezpieczenie na rachunek cudzy, mają zastosowanie przepisy o ubezpieczeniu na cudzy rachunek. Jeżeli jednak z umowy nie wynika, czy ubezpieczenie zawarto na rachunek cudzy lub tego, „kogo to dotyczy", wówczas uważa się je jako zawarte na rachunek własny (§ 781)[3]).

Oprócz wymienionych rodzajów ubezpieczenia wprowadza jeszcze prawo pojęcia ubezpieczenia poniżej wartości, ponad wartość, podwójne i ristornowe.

---

[1]) Reasekuracja jest to dalsze ubezpieczenie, zawarte przez ubezpieczającego celem zmniejszenia przyjętego na siebie ryzyka przez rozłożenie go na innych ubezpieczających. Np. ubezpieczający *X* zawiera umowę na 200 000 zł., zatrzymuje na własne ryzyko 50 000 zł., a resztę reasekuruje u innych ubezpieczających *Y* i *Z* — dajmy na to po 75 000 zł. W razie nastąpienia szkody *X* pokrywa ubezpieczonemu całą sumę ubezpieczenia, ale od *Y* i *Z* ściąga po 75 000 zł. Rozdział ryzyka może nastąpić także odrazu przy zawieraniu umowy ubezpieczeniowej.

[2]) Wyjątkowo może armator ubezpieczyć płace, gdy np. udzielił znaczniejszych zaliczek na nie, albo nie ubezpieczył frachtu.

[3]) Inaczej rzecz się ma wówczas, gdy umowę ubezpieczenia zawiera pełnomocnik ubezpieczonego, kierownik jego przedsiębiorstwa (bez polecenia) lub inny zastępca; jest to wówczas ubezpieczenie na własny rachunek, zawarte za pośrednictwem zastępców prawnych (§ 783).

Ubezpieczenie poniżej wartości ma miejsce wówczas, gdy suma ubezpieczenia jest mniejsza od wartości ubezpieczeniowej. Co do nieobjętej części wartości ubezpieczeniowej ubezpieczający się bierze ryzyko na siebie. W razie częściowej szkody ubezpieczający odpowiada za nią stosunkową częścią sumy ubezpieczenia (§§ 792 oraz 8 ADS)[1]).

Ubezpieczenie ponad wartość ubezpieczeniową zachodzi wówczas, gdy suma ubezpieczenia przewyższa wartość przedmiotu ubezpieczonego. Ubezpieczający nie odpowiada za sumę, przekraczającą wartość ubezpieczeniową, chociaż należy mu się pełna premja także za tę sumę. Jednak cała umowa jest nieważna, jeżeli ubezpieczający się zawarł umowę w zamiarze nieprawnego zbogacenia się z ubezpieczenia; ubezpieczającemu należy się mimo to pełna premja, chyba że przy zawieraniu umowy wiedział o podstawie nieważności (§ 9 ADS).

Ubezpieczenie podwójne ma miejsce wówczas, gdy przedmiot ubezpieczono od jednego i tego samego niebezpieczeństwa u kilku ubezpieczających w ten sposób, że sumy ubezpieczenia razem wzięte przekraczają wartość ubezpieczeniową przedmiotu. W takim wypadku ubezpieczający odpowiadają jako dłużnicy solidarni, każdy jednak odpowiada stosunkowo tą sumą, która na niego przypada zgodnie z umową. Ubezpieczony może żądać jedynie tyle, ile wynosi szkoda. Zawarcie ubezpieczenia podwójnego z zamiarem przysporzenia sobie nieprawnej korzyści majątkowej unieważnia umowę, jednak ubezpieczający może żądać całej premji, o ile przy zawieraniu umowy nie wiedział o nieważności. Jeżeli ubezpieczający się zawarł ubezpieczenie podwójne przez nieświadomość, obowiązany jest następnie donieść o tem bezzwłocznie i może żądać od każdego ubezpieczającego odpowiedniego zmniejszenia sumy ubezpieczenia, a zatem i premji (§§ 787 i 788 oraz 10—12 ADS).

Ubezpieczenie ristornowe, albo krócej ristorno, polega na tem, że ubezpieczonemu przysługuje prawo odstąpienia od umowy ubezpieczenia całkowicie lub częściowo, pod pewnemi warunkami, ustalonemi ustawowo lub umownie[2]), jak również żądania zwrotu

[1]) Jeśli np. statek o wartości ubezpieczenia 500 000 zł. ubezpiecza się tylko na 300 000 zł., a szkodę oszacowano na 100 000 zł., wówczas ubezpieczający płaci odszkodowanie w wysokości 60 000 zł.

[2]) Mogą tu zajść wypadki, że przedsięwzięcia, do którego odnosi się ubezpieczenie, zaniechano w całości lub częściowo, albo też że bez wiadomości ubezpieczonego przedmiot ubezpieczony nie został wystawiony na ryzyko, za które odpowiada ubezpieczający (§ 894).

całej lub części premji (§ 894); ubezpieczający otrzymuje tylko pewne odszkodowanie, zwane ristorno, które wynosi zazwyczaj połowę premji, najwyżej jednak $^1/_8\%$ sumy ubezpieczenia (§ 18 ADS). Ubezpieczający nie ma prawa odstąpić w ten sposób od umowy ubezpieczenia. Ristorno może zachodzić tylko przed rozpoczęciem się okresu ryzyka dla ubezpieczającego.

Na moc obowiązującą umowy ubezpieczenia nie ma żadnego wpływu okoliczność, że w chwili jej zawierania nie istniała już możność powstania szkody, która ma być wynagrodzona, względnie, że ta szkoda już nastała. Natomiast umowa ubezpieczenia jest nieważna, gdy obie strony wiedziały o tym stanie rzeczy. Umowa nie wiąże również niepowiadomionej o stanie sprawy strony drugiej, jeżeli *a)* ubezpieczający wiedział, że nie istniała już możność nastąpienia szkody, *b)* ubezpieczający się wiedział, że szkoda już nastała. Jednak ubezpieczający może w tym drugim wypadku żądać całkowitej premji (§ 785).

II. Forma ubezpieczenia.

Forma ubezpieczenia morskiego nie jest ustawowo ustalona, w szczególności nie jest konieczne wystawienie polisy, jeśli nie żąda tego ubezpieczający się. W praktyce jednak wystawia się polisy zawsze, a nawet utarła się ich forma.

Polisa zawiera następujące dane:

1) nazwiska kontrahentów;
2) przedmiot ubezpieczenia (dokładnie wyszczególniony);
3) sumę ubezpieczenia;
4) nazwę i rodzaj statku;
5) nazwisko kapitana statku;
6) czas lub podróż, na jaką ubezpieczenie zawarto;
7) wysokość premji;
8) niebezpieczeństwa, od których ubezpieczono;
9) warunki i zastrzeżenia, pod któremi ubezpieczenie przyjęto;
10) miejsce i datę zawarcia ubezpieczenia;
11) nazwisko maklera ubezpieczeniowego.

Nie wdając się z konieczności w bliższe szczegóły, zaznaczyć jeszcze należy, że polisy mogą być oszacowane (taksowane) lub otwarte (nietaksowane), o czem niżej[1]).

[1]) W regularnej komunikacji między określonemi portami używa się dla zaoszczędzenia kosztów i uproszczenia formalności t. zw. polisy abonamentowej. Jest to jakby ubezpieczenie ramowe, zawierane zazwyczaj na jeden rok i obejmujące

III. Ustalenie wartości ubezpieczeniowej.

Bardzo ważną rzeczą w ubezpieczeniach jest ustalenie wartości ubezpieczeniowej. Prawo przewiduje najogólniejsze normy określania tej wartości, ale pozostawia też stronom wolną rękę w tym względzie.

Za wartość ubezpieczeniową uważa się pełną wartość ubezpieczonego przedmiotu (§ 786). Jeśli strony ustanowią przez umowę wartość ubezpieczeniową na pewną określoną sumę (taksę), wówczas taksa ta jest dla nich miarodajna co do wartości ubezpieczeniowej przedmiotu; (§ 793) polisa takiego ubezpieczenia nazywa się taksowana. Jednak ubezpieczający może żądać obniżenia taksy, gdy jest rzeczywiście wygórowana, t. j. znacznie przekracza istotną wartość ubezpieczeniową.

Jeżeli wartość ubezpieczeniowa jest nieoznaczona (otwarta) albo określona jako „taksowana tymczasowo", wówczas uważa się ją za nietaksowaną (polisa otwarta).

Przy objęciu umową kilku albo pewnego ogółu przedmiotów jedną sumą ubezpieczenia i ustaleniu różnych taks dla poszczególnych przedmiotów, uważa się przedmioty oddzielnie taksowane za oddzielnie ubezpieczone (§ 794).

Ustanowione zostały następujące normy określania wartości ubezpieczeniowej (gdy strony nie ułożą się inaczej):

Za wartość ubezpieczeniową statku uważa się tę wartość, jaką statek posiada na początku ubezpieczenia[1]). Nie wlicza się w to kosztów zaopatrzenia statku, płac i kosztów ubezpieczenia (§ 70 ADS). Należy je ubezpieczyć oddzielnie, bądź też wyraźnie zaznaczyć, że są ubezpieczone wraz ze statkiem (§§ 795 i 796).

Za wartość ubezpieczeniową towarów uważa się (według § 90 ADS) zwykłą wartość handlową, a w jej braku tę zwykłą wartość, jaką towary mają w miejscu ładowania w chwili rozpoczęcia ubezpieczenia; do niej dolicza się wszystkie koszty aż do chwili załadowania, zapłacony fracht oraz koszty ubezpieczenia (kodeks handl. ujmuje tę kwestję inaczej — § 799).

Za wartość ubezpieczeniową frachtu uważa się (§ 107 ADS) sumę umówionego frachtu, w braku umowy zaś — fracht, jaki jest

---

wszystkie transporty określonego rodzaju towarów pomiędzy wymienionemi portami. Stawki premjowe są w takich ubezpieczeniach znacznie niższe.

[1]) Według kodeksu handlowego:... w chwili rozpoczęcia się ryzyka dla ubezpieczającego (§ 795).

w zwyczaju na miejscu i w czasie ładowania. Fracht może być ubezpieczony aż do sumy, którą wynosi fracht brutto. Przy ubezpieczeniu frachtu netto wartość ubezpieczeniowa wynosi $^2/_3$ frachtu brutto. Jeśli nie ustalono, czy jest to fracht brutto czy netto, uważa się za ubezpieczony fracht brutto. Jeśli zaś ubezpiecza się również fracht powrotny, a nie zaznacza się, jaka część tej sumy ma przypaść na fracht podróży w jedną stronę, wówczas liczy się połowę sumy na każdą podróż (§§ 797 i 798).

Za wartość ubezpieczeniową czynszu za wynajęcie statku uważa się ustaloną w umowie kwotę, a w braku umowy — kwotę czynszu zwyczajowego (§ 108 ADS).

Jeśli ubezpieczono zysk przypuszczalny, ale nie otaksowano go osobno, uważa się sumę ubezpieczenia równocześnie za taksę (§ 802). W razie wspólnego ubezpieczenia towarów i zysku przypuszczalnego uważa się 10% wartości ubezpieczeniowej towarów za wartość ubezpieczeniową zysku. Jeśli wartość ubezpieczeniowa jest otaksowana, uważa się 10% taksy za taksę zysku. Przepisy te odnoszą się również do prowizji z tem, że w miejsce 10% wchodzi 2% (§ 801).

3. Obowiązek lojalności przy zawieraniu umowy.

Strony, zawierające umowę ubezpieczeniową, obowiązane są do jak najdalej idącej lojalności względem siebie. To też ubezpieczający się obowiązany jest (§ 806) zawiadomić ubezpieczającego przy zawieraniu umowy o wszystkich ważnych okolicznościach, które on zna, lub o których mu doniesiono i które mogą mieć wpływ na postanowienie ubezpieczającego w sprawie umowy, wysokości sumy, premji i t. p. warunków. Obowiązek ten istnieje także wówczas, gdy ubezpieczający się otrzymane wiadomości uważa za nieuzasadnione lub za niewiarogodne (§ 19 ADS).

W razie zaniedbania tego obowiązku jak również w razie podstępnego zwiedzenia ubezpieczający jest wolny od zobowiązania. Za równoznaczne z zaniedbaniem obowiązku zawiadomienia uważa się niepodanie do wiadomości ubezpieczającego faktów, których ubezpieczający się nie zna wskutek niedbalstwa.

Ubezpieczenie pozostaje w mocy, jeśli ubezpieczający znał okoliczność niewyjawioną, albo jeśli druga strona nie ponosi winy.

Jednak ubezpieczający może wówczas żądać odpowiadającej większemu niebezpieczeństwu wyższej premji; jest to t. zw. premja dodatkowa (§§ 808—810 oraz 20 i 21 ADS).

Jeżeli umowę zawiera się przez zastępcę, ważność jej zależy nietylko od tego, czy on, ale także czy jego mocodawca wiedział lub wiedzieć musiał o okolicznościach, mających wpływ na umowę (§ 22 ADS).

4. Zobowiązania ubezpieczonego z umowy ubezpieczenia.

Do zobowiązań należy przedewszystkiem zapłata premji; powinna ona być uskuteczniona natychmiast po zawarciu umowy, względnie po wydaniu polisy. Umowa może przewidzieć inny termin zapłaty (§ 812).

Podróży, na którą się ubezpieczono, nie wolno zmieniać; w razie podjęcia innej (niż ubezpieczona) podróży przed rozpoczęciem się okresu ryzyka dla ubezpieczającego ten wolny jest od wszelkiej odpowiedzialności w wypadku ubezpieczenia statku i frachtu; przy ubezpieczeniu innych przedmiotów ponosi ubezpieczający ryzyko, gdy podróż zmieniono bez wiedzy i woli ubezpieczonego.

Tak samo nie odpowiada ubezpieczający za wypadki, które zajdą po zmianie podróży, jeśli zmiana ta nastąpiła po rozpoczęciu się okresu ryzyka dla niego; jednakowoż nie uwalnia ubezpieczającego od odpowiedzialności zmiana podróży bez wiedzy i woli ubezpieczonego, albo z powodu gwałtownego wypadku, wyjąwszy wypadek z takiej przyczyny, którą wykluczono w umowie.

Podróż uważa się za zmienioną wtedy, gdy wykonano postanowienie w sprawie skierowania statku do innego portu przeznaczenia (§§ 813 oraz 23 ADS).

Nie wolno również przewlekać podróży ubezpieczonej, zbaczać z drogi właściwej, zawijać do portu nieprzewidzianego w umowie, ani też w jakikolwiek sposób zwiększać lub zmieniać ryzyka. Ubezpieczający ponosi odpowiedzialność za późniejsze wypadki tylko wówczas, gdy powiększenie lub zmiana ryzyka

1) przypuszczalnie nie mogły mieć wpływu na późniejszy wypadek;
2) spowodowane zostały przez nagłą konieczność (z wyjątkiem takiej, która została wywołana ryzykiem, wykluczonem w umowie);
3) gdy kapitan statku zmuszony został do zboczenia z drogi względami ludzkości (§ 814).

Towar ubezpieczony powinien być przewieziony oznaczonym w umowie statkiem[1]); w przeciwnym razie ubezpieczający nie odpowiada za żaden wypadek, chyba że już po rozpoczęciu się okresu ryzyka towar przewozi się dalej w inny sposób bez polecenia i bez przyzwolenia ubezpieczonego, albo nastąpiło to wskutek wypadku (§ 816).

Przy ubezpieczeniu towarów bez oznaczenia statku ubezpieczony obowiązany jest dać znać ubezpieczającemu, na jaki statek towar załadowano, natychmiast po otrzymaniu wiadomości o tem, w przeciwnym bowiem razie ubezpieczający nie odpowiada za żaden wypadek, któremu towar ulegnie (§ 817).

Ubezpieczony (oraz zawierający umowę) ma wreszcie obowiązek zawiadamiać ubezpieczającego o każdym wypadku i starać się zarówno o uratowanie ubezpieczonych rzeczy, jak i o zapobieżenie większym stratom. Powinien jednak, o ile jest to możliwe, porozumieć się uprzednio z ubezpieczającym w sprawie użycia potrzebnych do tego celu środków. Gdy jest kilku ubezpieczających, którzy wydają sprzeczne polecenia, ubezpieczony (względnie kapitan) ma działać według swego słusznego rozumienia (§§ 818 — 819 oraz 40 — 41 ADS).

5. Zakres ryzyka.

I. Czas trwania ubezpieczenia.

Przy ubezpieczeniu statku na czas trwania podróży rozpoczyna się ono z chwilą rozpoczęcia przyjmowania ładunku lub balastu, względnie — gdy ich nie przyjmuje się — z chwilą odejścia statku, kończy się zaś z chwilą ukończenia wyładowywania ładunku lub balastu, a gdy niema wyładunku — z chwilą, w której statek zarzuca kotwicę lub zostanie przycumowany na należnem miejscu[2]).

W razie niepomiernego przewlekania wyładowania kończy się ubezpieczenie z tą chwilą, w której wyładowywanie skończyłoby się, gdyby zwłoka nie nastąpiła. Jeżeli przed zakończeniem wyładowania przyjęto ładunek albo balast na nową podróż, ubezpieczenie kończy się z chwilą rozpoczęcia przyjmowania (§§ 823 oraz 66 ADS).

---

[1]) Jednak wymienienie kapitana statku w umowie nie wyklucza wysłania statku pod kierownictwem innego kapitana (§ 815).

[2]) Według zazwyczaj umieszczanej klauzuli kończy się ubezpieczenie w takich wypadkach dopiero po upływie 15-tego dnia po dniu, w którym zarzucono kotwicę lub statek przycumowano.

Jeżeli statek przybywa do portu przeznaczenia z uszkodzeniem, za które odpowiada ubezpieczający, wówczas ubezpieczenie zostaje przedłużone za premją dodatkową aż do chwili ukończenia naprawy statku, o ile ubezpieczyciel nie wykluczy przez oświadczenie dalszego ubezpieczenia (§ 67 ADS).

Ubezpieczenie towarów, zysku przypuszczalnego lub prowizji trwa przez całą podróż ubezpieczoną i rozpoczyna się — według księgi IV kodeksu handlowego (§ 824) — z chwilą opuszczenia przez towary lądu w celu władowania na statek lub na lichtugi, a kończy się z chwilą ponownego wyładowania towarów na ląd w porcie przeznaczenia.

Natomiast według § 88 ADS ubezpieczenie rozpoczyna się z chwilą, w której wynajmujący przyjmuje towary celem ich przewiezienia albo tymczasowego przechowania, jeśli natychmiastowe przewiezienie nie może mieć miejsca. Jeśli ubezpieczający się dostarcza wynajmującemu towary za pośrednictwem przedsiębiorstwa przewozowego lub podobnej instytucji, wówczas uważa się ją co do przyjęcia towarów za zastępcę wynajmującego. Kończy się zaś ubezpieczenie z chwilą wydania towarów odbiorcy w porcie wyładunkowym, względnie z chwilą zgodnego z prawem złożenia w magazynach lub sprzedania, o ile istnieje przeszkoda wydania towarów, — najpóźniej jednak z upływem dziesiątego dnia po dniu wyładowania.

W razie niepomiernego przewlekania wyładowania ubezpieczenie kończy się najpóźniej po upływie dziesięciu dni od chwili, w której wyładowanie ukończyłoby się, gdyby przewlekanie nie miało miejsca.

Przy ubezpieczeniu frachtu rozpoczyna się ono i kończy co do wypadków, którym podlega statek, tak jak przy ubezpieczeniu statku (podobnie i ubezpieczenie zapłaty za przewóz pasażerów), albo — co do wypadków, którym podlegają towary, rozpoczyna się z chwilą przyjęcia towarów na statek, a kończy się tak jak przy ubezpieczeniu towarów (§§ 825 oraz 106 i 109 ADS).

Przy ubezpieczeniu pieniędzy bodmeryjnych i awaryjnych ubezpieczenie rozpoczyna się z chwilą zabezpieczenia pieniędzy, a jeśli pieniądze awaryjne zostały wypłacone — z chwilą ich wyłożenia (§§ 826 oraz 112 ADS).

W razie ubezpieczenia na czas, np. na tygodnie lub miesiące, rozpoczyna się ono w południe dnia, w którym umowę zawarto, a kończy się w południe ostatniego dnia umówionego czasokresu. Przy obliczaniu czasu miarodajne jest miejsce znajdowania się statku (§§ 830 oraz 39 ADS).

Jeżeli statek, ubezpieczony na czas, jest jeszcze w podróży, gdy termin upłynął, uważa się ubezpieczenie za przedłużone aż do chwili, w której zakończyłoby się ubezpieczenie, zawarte na podróż, o ile ubezpieczający się nie zawarł nowego ubezpieczenia na czas (§ 68 ADS).

II. Zakres odpowiedzialności ubezpieczającego.

O ile przepisy lub umowa nie zawierają innych postanowień, ubezpieczający ponosi ryzyko wszelkich niebezpieczeństw, na jakie wystawiony jest statek i ładunek podczas trwania ubezpieczenia.

W szczególności odpowiada on za szkodę, wyrządzoną przez takie wydarzenia, jak wtargnięcie wody morskiej, zderzenie statków, osadzenie na mieliźnie, rozbicie statku, pożar, eksplozja, piorun, trzęsienie ziemi, uszkodzenie przez lód i t. p., oraz przez kradzież, rozbój morski, grabież i inne czyny gwałtu (por. §§ 820 oraz 28 ADS).

Ubezpieczenie obejmuje też przypadające na ubezpieczonego składki na pokrycie awarji wspólnej oraz należące do awarji wspólnej poświęcenie ubezpieczonego przedmiotu. Jednak ubezpieczający odpowiada tylko o tyle, o ile ciążąca na nim szkoda miała być odwrócona przez zarządzenia awaryjne. Zakres odpowiedzialności ubezpieczającego w tym wypadku ustala dyspasz (§§ 834 oraz 29 ADS).

Za poświęcenie ubezpieczonego przedmiotu odpowiada ubezpieczający według przepisów, normujących jego odpowiedzialność na wypadek awarji poszczególnej (§ 31 ADS).

Prócz tego ciążą na ubezpieczającym (§ 32 ADS):

1) wydatki, które ponosi ubezpieczony od chwili zaistnienia wypadku ubezpieczonego celem odwrócenia lub zmniejszenia szkody, albo które poczynił wedle wskazówek ubezpieczającego, chociażby nawet podjęte środki były bezowocne;
2) konieczne koszty, związane z dochodzeniem i ustaleniem szkody ubezpieczonej; nie wchodzą tu koszty powołania biegłych i innych osób pomocniczych, chyba że umówiono się o to lub ubezpieczający żąda tego.

Ubezpieczający odpowiada również za szkodę, którą ponosi ubezpieczony w razie zderzenia statków przez to, że musi wypłacić osobie trzeciej odszkodowanie. Odpowiada także za szkodę, wyrządzoną wskutek zarządzeń sądowych lub wskutek ich wykonania, jednak tylko w zakresie tych świadczeń ubezpieczonego, które konieczne były dla zaspokojenia pretensji, będącej podstawą zarządzenia.

Ubezpieczający ponosi również ryzyko dania w zastaw bodmeryjny ubezpieczonych towarów, oraz rozporządzenia się towarami przez sprzedaż albo użycie, dla umożliwienia dalszej podróży.

Ubezpieczający nie odpowiada za szkodę, która powstała z tego powodu, że statek został wysłany na morze w stanie niezdatnym do żeglugi, w szczególności zaś niedostatecznie zaopatrzony, obsadzony lub załadowany, względnie bez dokumentów, wymaganych dla legitymowania statku, załogi i ładunku. Jeżeli szkoda powstanie przed wysłaniem statku na morze, ubezpieczający nie odpowiada za szkodę, która powstała przez to, że statek nie był zdatny do sprostania niebezpieczeństwom, związanym z żeglugą morską.

Ubezpieczający nie odpowiada za szkodę, która jest następstwem jedynie zużycia statku przez zwykłe używanie albo została spowodowana jedynie wskutek starości, zgnicia, rdzy lub stoczenia przez robaki. Za następstwo zużycia przez zwykłe używanie uważa się zerwanie, rozdarcie lub inne uszkodzenie żagli, albo też uszkodzenie kotwic, lin, łańcuchów, albo wreszcie odcięcie względnie odrąbanie na skutek takiej szkody lin i żagli, kotwic, lin i łańcuchów kotwicznych. Jednak za skutek zużycia nie uważa się uszkodzenia żagli przez burzę, przez złamanie się masztów lub przez inny wypadek (§§ 821, Nr. 1 i 2 oraz 58—59 ADS).

Ubezpieczający nie odpowiada za szkodę, która powstała przez załadowanie materjałów wybuchowych lub samozapalających się, jak również za szkodę, spowodowaną przez nieostrożne ładowanie przedmiotów, których przewóz warunkowo jest dopuszczony (§ 80 ADS). Nadto nie odpowiada ubezpieczający za szkodę, która została spowodowana przez to, że statek załadowano ponad jedną trzecią część nośności towarami takiemi, jak żelazo, kamienie i t. p. (§ 60, ust. 2 ADS).

Nie odpowiada także ubezpieczający za szkodę, która powstała wskutek łamania przez statek powłoki lodowej, jak również za składki awarji wspólnej, gdy poświęcono towary, załadowane na pokładzie (§§ 61—62 ADS).

Za uszkodzenie kajut, maszyn, urządzenia telegrafu bez drutu i t. p. odpowiada ubezpieczający tylko w razie osadzenia na mieliźnie (§ 65 ADS).

Ubezpieczający nie odpowiada za szkodę, jaka powstaje wskutek właściwości towarów, szczególnie wskutek wewnętrznego zepsucia, ulatniania się, zwykłego wycieku (t. j. do 3% straty płynu w naczyniach metalowych, a w innych — do 5%), rdzy, samozapalenia się

i t. p., albo wskutek wadliwego opakowania, albo też wskutek zniszczenia przez szczury i myszy (§§ 821, Nr. 3 oraz 86 ADS).

Prócz tego ubezpieczający wolny jest od odpowiedzialności za szkodę, spowodowaną rozmyślnem działaniem lub niedbalstwem ubezpieczonego; jednak ubezpieczający musi wynagrodzić szkodę, spowodowaną przez ubezpieczonego wadliwem prowadzeniem statku (przewinienie nautyczne), chyba że postępowanie ubezpieczonego jest rozmyślne albo szczególnie niedbałe. Przy ubezpieczeniu towarów nie odpowiada ubezpieczający za szkodę, jaka powstaje wskutek działania rozmyślnego albo niedbalstwa ładującego lub odbiorcy (§§ 821, Nr. 4 i 5 oraz 33 ADS).

Ubezpieczający nie jest obowiązany wynagradzać szkody, jeśli ta nie wynosi 3% wartości ubezpieczenia. Natomiast przy awarji wspólnej i porzuceniach, przy pośredniej szkodzie wskutek zderzenia statków i ewentualnych wydatkach i kosztach — ubezpieczający odpowiada za szkodę nawet poniżej 3% (§ 34 ADS).

Wkońcu ubezpieczający wolny jest od ryzyka wojny (§ 35 ADS). W szczególności nie odpowiada za szkodę, spowodowaną przez zarządzenia stron wojujących, jak również tych państw, które poczyniły odpowiednie zarządzenia (np. założyły miny), o ile przystąpią one do wojny w ciągu sześciu miesięcy po wydaniu zarządzeń. Przy ubezpieczeniu statku ubezpieczający wolny jest od odpowiedzialności, jeśli statek wskutek niebezpieczeństwa wojennego nie rozpoczyna podróży lub jej nie kontynuuje, chyba że ubezpieczony natychmiast po otrzymaniu o tem wiadomości wyrazi wolę utrzymania ubezpieczenia w mocy. Ubezpieczający ma jednak prawo do premji dodatkowej. To samo dotyczy towarów, jeśli wyładowano je wskutek niebezpieczeństwa wojennego.

Przez wstawienie do polisy odpowiednich klauzul (zastrzeżeń) zakres odpowiedzialności ubezpieczającego może być zmieniony.

Ubezpieczający odpowiada za szkodę tylko do wysokości sumy ubezpieczenia. Jednak ma on pokryć całkowicie wydatki i koszty, poniesione dla odwrócenia lub zmniejszenia względnie ustalenia szkody (por. str. 212), chociażby łączne wynagrodzenie przekraczało sumę ubezpieczenia.

Jeżeli jednak pokryto już takie koszty naprawy, albo też wypłacono już składkę awaryjną, 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.

Przepisy te nie mają zastosowania w wypadku, gdy odszkodowanie, koszty i składki dlatego przekraczają sumę ubezpieczenia, że ubezpieczony musi wynagrodzić trzeciemu szkodę, wyrządzoną przez zderzenie statków (§§ 840 oraz 37 ADS).

6. Zakres szkody.

I. Abandon czyli porzucenie.

Przez wyraz abandon określa się, jak to wspomniano wyżej (str. 76), odstąpienie praw do statku, ładunku, a także pretensyj np. do towarzystwa ubezpieczeniowego.

W dziedzinie ubezpieczeń prawo abandonu posiada ubezpieczający, a także ubezpieczony.

Ubezpieczający ma prawo po wydarzeniu się ubezpieczonego wypadku zwolnić się przez zapłacenie całej sumy ubezpieczenia od wszelkich dalszych zobowiązań (§§ 841 oraz 38 ADS).

Jednak mimo tego uwolnienia się obowiązany jest ubezpieczający pokryć koszty, poniesione dla odwrócenia lub zmniejszenia szkody, względnie dla przywrócenia do stanu pierwotnego rzeczy ubezpieczonej, o ile zostały pokryte, zanim ubezpieczony otrzymał zawiadomienie o zwolnieniu się przez zapłatę całej sumy ubezpieczenia.

Prawo to wygasa, jeżeli ubezpieczony nie otrzyma oświadczenia o zwolnieniu się w przeciągu 5 dni od chwili, w której ubezpieczający otrzymał wiadomość o wypadku ubezpieczonym i jego następstwach.

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

Ubezpieczony ma prawo żądać całkowitej sumy ubezpieczenia wzamian za przelanie praw, przysługujących mu do ubezpieczonego przedmiotu, w następujących wypadkach (§§ 861 oraz 71 — 73 i 77 ADS):

1) gdy nastąpiła całkowita utrata;
2) gdy statek zaginął;
3) gdy statek lub towary na mocy wyższego rozkazu zostały zatrzymane albo zabrane albo też gdy zostały zagrabione przez rozbójników morskich;
4) gdy statek został lub musi być sprzedany z tego powodu, że jest niezdatny do naprawy lub niewart naprawy.

Całkowita utrata statku i towarów zachodzi wówczas, gdy ubezpieczony postradał je bez nadziei odzyskania, szczególnie gdy zatonęły bez możności odzyskania albo gdy zostały zniszczone w porównaniu z ich pierwotną właściwością (§§ 854 oraz 71 ADS).

Za zaginiony należy uważać statek, jeżeli nie dopłynął do portu przeznaczenia w ciągu czasokresu zaginienia *(Verschollenheitsfrist)* i jeżeli w przeciągu tego czasokresu nie otrzymano żadnej wiadomości o tym statku.

Według § 72 ADS czasokres zaginienia wynosi potrójną ilość czasu, jakiego statek potrzebowałby w zwykłych warunkach do odbycia drogi z miejsca, skąd nadeszła ostatnia wiadomość, do najbliższego portu przeznaczenia; jednak dla parowców najmniej 2, a dla żaglowców najmniej 3 miesiące. Czasokresy te wynoszą 6 miesięcy, gdyby nadejście wiadomości mogło się opóźnić wskutek wojny.

Kodeks handlowy odmiennie oznacza czasokresy zaginienia (§§ 862, 863), co tu należy przypomnieć: mianowicie dla żaglowców 6, a dla parowców — 4 miesiące, jeśli porty wyjścia i przeznaczenia są portami europejskiemi; 9 względnie 12 miesięcy, gdy jeden z portów jest portem pozaeuropejskim, zależnie od tego, czy leży z tej czy z tamtej strony przylądka Dobrej Nadziei i przylądka Horn; wreszcie, gdy obydwa porty są portami pozauropejskiemi, — 6, 9 lub 12 miesięcy, zależnie od tego, czy podróż trwa przeciętnie nie dłużej, niż 2, niż 3, albo też dłużej niż 3 miesiące. Czasokres liczy się od dnia rozpoczęcia podróży przez statek, względnie od dnia, do którego sięga ostatnia wiadomość (por. też str. 109 n.).

Za niezdatny do naprawy uważać należy wedle § 77 ADS statek wówczas, gdy naprawa statku wogóle nie jest możliwa, albo nie może być dokonana w miejscu, w którem statek się znajduje, a nie można doprowadzić go do miejsca, w którem naprawa mogłaby być uskuteczniona (por. też. str. 80). Uznanie statku za niezdatny do naprawy musi być przeprowadzone przez biegłych w sposób, podany w § 74 ADS (por. niżej).

Za niewart naprawy uważać należy (§ 77 ADS) statek wtedy, gdy stwierdzono przez biegłych, że koszty naprawy wyniosłyby więcej, niż wartość ubezpieczeniowa (por. też str. 80).

We wszystkich wypadkach zalicza się wartość rzeczy, uratowanych przed wypłatą sumy ubezpieczenia, oraz wszystkiego, co ubezpieczony skądinąd uzyskał dla wyrównania szkody.

Wszelkie prawa ubezpieczonego do statku i t. p. przechodzą z chwilą uskutecznienia zapłaty na ubezpieczającego. To też ubez-

pieczony jest obowiązany udzielić ubezpieczającemu wszelkich potrzebnych informacyj, wydać wszelkie potrzebne dokumenty, a na żądanie również wystawić uwierzytelnione przez władze poświadczenie odstąpienia praw.

Nawet po przejściu praw ubezpieczony jest obowiązany dbać o zmniejszenie szkody, dopoki ubezpieczający sam tego uczynić nie może.

II. Uszkodzenie statku, naprawa i potrącenia.

Uszkodzenie statku powinno być stwierdzone przez biegłych, których wyznaczają (po jednym) — ubezpieczający i ubezpieczony, lub w jego imieniu kapitan statku. Jeśli biegli nie mogą dojść do porozumienia, wyznaczają trzeciego biegłego jako superarbitra; gdy zaś nie mogą się zgodzić na jego osobę, wówczas każdy z nich naznacza nowego biegłego, a pomiędzy tak naznaczonymi rozstrzyga los. Zagranicą udaje się ubezpieczony o wyznaczenie superarbitra do konsula własnego kraju, ewentualnie obcego, a nawet do władz danego państwa.

Jeśli ubezpieczający odmawia wyznaczenia biegłego, można prosić o to Izbę Handlową danego okręgu, a zagranicą konsula (por. nadto odp. rozdz.).

Po obejrzeniu i ustaleniu uszkodzenia w obecności zainteresowanych, jeśli to możliwe, biegli wydają opinję o rodzaju i przyczynach uszkodzeń i oszacowują koszty naprawy. Orzeczenia ich zapadają większością głosów i powinny być podpisane.

Orzeczenie biegłych nie jest wiążące, jeśli jest wyraźnie sprzeczne ze stanem rzeczywistym (por. zresztą § 74 ADS).

Po ustaleniu uszkodzenia należy statek natychmiast naprawić, przyczem ubezpieczony obowiązany jest baczyć na interesy ubezpieczającego. To też należy zasięgnąć zdania ubezpieczającego co do projektu umowy o naprawę. Ubezpieczający ma prawo doglądać napraw, względnie żądać wiadomości o stanie robót, dowodów poniesionych wydatków i t. p.

Przy częściowem uszkodzeniu statku odpowiedzialność ubezpieczającego obejmuje koszty naprawy. Jeżeli ogólna suma kosztów naprawy przewyższa kosztorys, opracowany przez biegłych, obowiązuje ten kosztorys:

Od ogólnej sumy potrąca się:

1) przedewszystkiem kwotę, wynikającą z różnicy „między nowem a starem";

2) następnie kwotę, która odpowiada wartości rzeczy, zastąpionych przez nowe. Na żądanie ubezpieczającego należy ustalić wartość tych rzeczy przez publiczną licytację.

Kwotę, wynikającą z różnicy „między nowem a starem", ustala się według § 76 ADS w sposób następujący:

1) Jeśli nie postanowiono nic innego, potrąca się trzecią część.

2) Przy statkach żelaznych niema potrąceń dla części żelaznych lub cementowych, jeśli szkoda powstała w pierwszych dziesięciu latach od pierwszego zarejestrowania statku; jeśli w następnych pięciu latach, potrąca się — $^1/_6$, a jeśli później — $^1/_3$. Dla części drewnianych mają zastosowanie przepisy o statkach drewnianych (bliższe szczegóły por. § 76 ADS).

3) Przy statkach drewnianych i budowy mieszanej niema potrąceń dla metalowego poszycia i uszczelnień, jeśli szkoda powstała w pierwszym roku od założenia poszycia lub uszczelnienia; w drugim roku potrąca się $^1/_3$, w trzecim $^2/_3$, po trzech latach nie wypłaca się żadnego odszkodowania. Dla kadłuba statku i masztów niema potrącenia w pierwszym roku od spuszczenia statku na morze; to samo dotyczy poszczególnych części kadłuba, masztów i innych przynależytości, jeśli szkoda powstała podczas podróży, przed której rozpoczęciem rzeczy były nowe.

4) Przy uszkodzeniach maszyn nic się nie potrąca, jeśli szkoda powstała w ciągu trzech pierwszych lat od wzięcia w używanie części uszkodzonej lub zniszczonej, w okresie od trzech do sześciu lat potrąca się $^1/_6$, potem $^1/_3$.

5) Przy uszkodzeniach kotłów nic nie potrąca się w ciągu pierwszego roku od wzięcia w używanie, a potem za każdy rok, w którym kocioł był używany, potrąca się po $^1/_{10}$. Nie płaci się żadnego odszkodowania, jeśli kocioł był używany przez 10 lat.

6) Przy uszkodzeniu kotwic nic nie potrąca się. Przy uszkodzeniach łańcuchów kotwicznych nic się nie potrąca w pierwszym roku używania, w późniejszych — $^1/_6$.

7) Nie pokrywa się kosztów robót malarskich i szklarskich, jeśli inaczej nie postanowiono.

Uszkodzenie towarów, t. j. utratę wartości ustala się przez porównanie wartości, jaką te towary miałyby w porcie doręczenia, gdyby były nieuszkodzone, oraz wartości, którą w tymże porcie mają w stanie uszkodzonym. Za wysokość szkody, którą ubezpieczający ponosi, uważa się część sumy ubezpieczenia, odpowiadającą stosunkowo różnicy tych wartości.

Oszacowania szkody dokonują biegli, jak przy uszkodzeniu statku. Jednak ubezpieczający może w przeciągu tygodnia od wydania przez biegłych orzeczenia zażądać, aby wartość towarów uszkodzonych została ustalona przez sprzedaż publiczną. Kwota uzyskana stanowi wówczas wartość ubezpieczonych towarów (§§ 875 oraz 93 ADS).

Sprzedaż towarów musi nastąpić na żądanie ubezpieczającego, jeśli statek po rozpoczęciu się ubezpieczenia nie podejmuje podróży lub z innych powodów podróży nie kończy, a ubezpieczający nie zostaje zwolniony od zobowiązania, towary zaś nie mogą być dalej przesłane z powodu zbyt wysokich kosztów lub zbyt krótkiego terminu umówionego.

Sprzedaż może nastąpić z wolnej ręki lub przez licytację, a przeprowadza ją ubezpieczony z współudziałem ubezpieczającego. Ubezpieczenie kończy się z chwilą sprzedania towarów.

Ubezpieczony może żądać w wypadku sprzedania różnicy między sumą ubezpieczenia i kwotą uzyskaną. Jednak zalicza mu się to wszystko, co skądinąd uzyskał dla pokrycia szkody. Te same przepisy obowiązują, gdy towary muszą być sprzedane w podróży z powodu wypadku, który obciąża ubezpieczającego. Również w tym wypadku ubezpieczenie kończy się z chwilą sprzedania towarów (§§ 877 oraz 96 ADS).

7. Wypłata odszkodowania.

Chcąc uzyskać odszkodowanie, musi ubezpieczony najpóźniej w ciągu 15 miesięcy od zakończenia ubezpieczenia, względnie od upływu czasokresu zaginienia, złożyć na piśmie oświadczenie o szkodzie (§ 42 ADS); ponadto powinien przedłożyć ubezpieczającemu obrachunek szkody, do którego dołącza wszystkie wymagane przez ubezpieczającego dowody.

Obrachunek szkody jest to dokładne zestawienie sum, jakie ubezpieczający powinien zapłacić za poszczególne szkody, wydatki i koszty.

Wymagane od ubezpieczonego dowody powinny wykazywać,

1) że jest on zainteresowany, co udowodni przez przedłożenie dowodów własności statku, certyfikatu, certepartji, konosamentów, faktur i t. p.
2) że przedmiot ubezpieczony był narażony na niebezpieczeństwo morskie; — w tym celu przedłoży protest morski, dzien-

nik okrętowy, dowód, że statek opuścił port, a nie dopłynął do portu przeznaczenia;

3) nieszczęśliwy wypadek, na którym roszczenie się opiera; — dowodami będą tu protest morski, dziennik okrętowy, akta kondemnacyjne, orzeczenie trybunału morskiego *(Prisengericht)* i t. d.

4) szkodę i jej wysokość, które udowodni przez dokumenty, stwierdzające zbadanie przedmiotów uszkodzonych, oszacowanie szkód, sprzedaż publiczną, nadto -- kosztorysy biegłych, pokwitowane rachunki za dokonane naprawy oraz inne pokwitowania uskutecznionych wypłat.

Przy ubezpieczeniu na cudzy rachunek musi ubezpieczony prócz tego udowodnić, że polecił zawarcie umowy.

Ubezpieczony, który przedłożył obrachunek szkód i wymagane dowody, ma prawo żądać wypłaty odszkodowania po upływie 1 miesiąca od wypełnienia wszelkich formalności. Jeżeli bez winy ubezpieczonego niemożliwe było wypełnienie formalności w ciągu miesiąca od zgłoszenia szkody, ubezpieczony może żądać zapłaty $^3/_4$ ogólnej sumy.

Prawo do odszkodowania może być przelane na osobę trzecią (§§ 882 — 884, 891 — 893 oraz 44 ADS).

Jeżeli ubezpieczający stał się niewypłacalny, może ubezpieczony odstąpić od umowy lub zawrzeć nowe ubezpieczenie na koszt ubezpieczającego. Prawo to nie przysługuje mu jednak, gdy otrzyma od ubezpieczającego dostateczne zabezpieczenie wykonania zobowiązań (§ 898).

Wierzytelności z tytułu umowy ubezpieczenia przedawniają się w pięciu latach. Przedawnienie rozpoczyna się z upływem roku, w którym kończy się ubezpieczenie, lub z upływem dnia ukończenia czasokresu zaginienia (§ 905).

DODATEK

I.

Dokumenty okrętowe.

Tym ogólnym tytułem obejmujemy nietylko dokumenty okrętowe w ścisłem słowa znaczeniu, ale również wszelkie inne, związane z żeglugą morską handlową. O znacznej ich części mówiono wyczerpująco w poprzednich działach niniejszej pracy — tu pozostanie dać tylko przykłady.

Zauważyć również należy, że rozdział niniejszy podaje przykłady tylko najważniejszych dokumentów.

1. Dokumenty dla legitymowania statku.

I. Certyfikat okrętowy.

Najważniejszym dokumentem dla statku jest certyfikat okrętowy, albo krótko certyfikat (A: *certificate, ship's register;* F: *acte de francisation*; N: *Schiffszertifikat*).

Jak już wiadomo (zob. str. 13), jest to dokument, wystawiony przez władzę, która dokonuje wpisania statku do rejestru okrętowego, i będący dowodem uzyskania prawa do podnoszenia handlowej bandery morskiej odpowiedniego państwa, a zatem — dowodem przynależności państwowej. Certyfikat okrętowy służy do legitymowania statku wobec wszystkich władz portowych i celnych, tak w kraju, jak i zagranicą. Powinien też stale znajdować się na statku (jak zresztą i inne dokumenty).

Dokumentem zastępczym jest Tymczasowe świadectwo rejestracji, wydawane przez konsulaty (por. wyżej: str. 13).

Dowodem zarejestrowania statku jest też Uwierzytelniony wyciąg z rejestru (por. wyżej: str. 13).

Poniżej przykłady:

(Strona 1)

Zgodnie z ust. sejm. o statkach handlowych polskich z dn. 28. maja 1920 r.

Godło państwowe.

RZECZPOSPOLITA POLSKA

(Strona 2)

CERTYFIKAT OKRĘTOWY

Rodzaj statku	Nazwa statku	Sygnał poznawczy	Narodowość *Polska*
Parowiec jednośrubowy	*Poznań*	Sygnał Radiost. *P. B. H. S.*	Port rejestracji *Gdynia*

Urząd rejestracyjny w *Wejherowie* zaświadcza niniejszem, że zgodnie z ustawą o polskich statkach handlowych z dnia *28. V. 1920* statek niżej opisany został dnia *11. stycznia 1927* pod № *31* wciągnięty do rejestru statków, uprawnionych do podnoszenia bandery handlowej morskiej Rzeczypospolitej Polskiej.

I. Nazwa statku *Poznań*
II. Rodzaj statku (drewniany, żelazny, stalowy) *Parowiec jednośrubowy* (parowy czy żaglowy) *parowy-stalowy*
III. Wymiary: Długość *83,63 mtr.*
Szerokość *12,11 mtr.*
Głębokość *5,45 mtr.*
IV. Tonaż: Brutto *2017,456 t.*
Netto *1121,161 t.*
V. Miejsce i czas wybudowania statku *1926 r. w Caen Chantiers-Navals*
VI. Port rejestracji *Gdynia*
VII. Normalna ilość załogi *do 20 osób*
VIII. Ilość dział na statku
IX. Wiadomości, dotyczące właściciela statku:

№ bieżący	Nazwisko, miejsce urodzenia miejsce zamieszkania, narodowość, obywatelstwo właściciela statku	Udział w sumie	Podstawa do prawa własności
1	*Państwowe Przedsiębiorstwo „Żegluga Polska“ Gdynia*	*100%*	*Umowa Rządu Polskiego z firmą Chantiers-Navals*

(Strona 3)

CERTIFICATE

	Sort of ship	Name of ship	Code letters	Nationality *Polish*
	Steamship single Screw	*Poznań*	W/T Call Signal *P. B. H. S.*	Port of Registry *Gdynia*

The Register office in *Wejherowo* certifies hereby that according to the National Shipping Act of *28. V. 1920.* the ship described below has been inscribed under Nr. *31.* in the register of the ships having the right to wear the merchant flag of the Polish Republic.

I. Name of ship *Poznań*
II. Sort of ship *Steamship single Scr. steel*
III. Dimensions: Length *83,63 mtr.*
Breadth *12,11 mtr.*
Depth *5,45 mtr.*
IV. Tonnage: Brutto *2017,456 t.*
Netto *1121,161 t.*
V. Where and when built *1926 in Caen Chantiers-Navals*
VI. Port of Registry *Gdynia*
VII. Number of crew *20 (twenty) men*
VIII. Number of guns
IX. Shipowner:

№	Name, place of birth, domicile, nationality, citizenship of the shipowner	Share in the sum	Declaration of ownership
1	*Państwowe Przedsiębiorstwo „Żegluga Polska" (Polish Navigation) Gdynia*	*100%*	*Contract of the Gouverment of Poland with Company Chantiers-Navals in Caen*

(Strona 4)

№ bieżący	Nazwisko, miejsce urodzenia, zamieszkanie i narodowość, obywatelstwo właściciela statku	Udział	Prawo własności

(Strona 5)

№	Name, place of birth, domicile, nationality, citizenship of the shipowner	Share	Declaration of ownership

(Strona 6)

Zmiana własności, rekwizycje, obłożenie i uwagi inne

Wyżej opisany statek ma prawo podnoszenia bandery handlowej polskiej i wobec tego przysługują mu wszelkie przywileje z tem prawem związane.

Wszystkie władze cywilne i wojskowe Rzeczypospolitej Polskiej i Państw zaprzyjaźnionych uprasza się o przepuszczanie wyżej wymienionego statku z załogą, pasażerami, ładunkiem i udzielanie mu wszelkiej pomocy i opieki.

URZĄD REJESTRACYJNY.

Wejherowo, dnia *11 stycznia 1927 r.*

(Pieczęć Urzędu). (Podpis).

(Strona 7)

Change of the ownership, requisitions, embargo and other notes

Above mentioned ship has right to wear the Polish Merchant Flag and shall enjoy all the privilege pertaining thereto.

All civilian and military authorities of the Polish Republic and of the States allied to her are requested to allow to pass this ship including the crew, passengers and cargo and give her all kinds of assistence and protections.

THE REGISTER OFFICE.

Date *Wejherowo, 11. I. 1927 r.*

(Official stamp.) (Podpis).

(Strona 1)

Godło państwowe

RZECZPOSPOLITA POLSKA

Tymczasowe Świadectwo Rejestracji.

Konsulat *Generalny* Rzeczypospolitej w *Paryżu* zaświadcza, że na podstawie Ustawy o statkach handlowych z *28 Maja 1920. Dz. Ust. R. P. 47* z dnia *16 Czerwca 1920* udzielono statkowi *„POMORZE“* prawa podnoszenia polskiej bandery handlowej pod warunkiem, że rejestracja ma być dokonana w ciągu 12 miesięcy w polskim urzędzie rejestracyjnym.

Wszystkie władze cywilne i wojskowe Rzeczypospolitej Polskiej i państw zaprzyjaźnionych uprasza się o przepuszczanie wyżej wymienionego statku z załogą, pasażerami i ładunkiem i udzielanie mu wszelkiej pomocy i opieki.

KONSUL RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ:

(—) Jan Karczewski

Paryż, dn. *7. grudnia 1929* r.

Pieczęć Konsulatu.

Konsulat Generalny R. P.
Paryż

(Strona 2)

NAZWA STATKU NAME OF THE SHIP	Tonaż i opis, rok budowy Particulars respecting tonnage, building and description	Ilość załogi Number of Crew
„POMORZE“ (ex COLBERT)	*Tonaż brutto 1622T84* *„ netto 1217T84* *Żaglowiec rejowy 3 maszty uzbrojone* *Długość 70 m.* *Szerokość 12 m. 5* *Wysokość 7 m. 3* *Zanurzenie . dziób 4 m. 25* *W balaście · rufa 4 m. 95* *Materjał budowy: stal, Syst. bud: poprzeczny, Ilość pokładów 2* *Konstruktor: BLOHM and VOSS w Hamburgu w r. 1909*	
„POMORZE“ (ex COLBERT)	*Tonnage brutto 1622T84* *„ netto 1217T84* *Satling full ship-three masts* *length: 70 m* *breadth: 4 „ 75* *height: 7 „ 6* *Depth: poop 4 m 25* *roof 4 m 95* *Material: steel. Building system: crossdeck. Number of deck: 2* *Constructor: BLOHM and VOSS at Hamburg 1909*	

(Strona 3)

Nazwisko kapitana Name of the Master	Miejsce kupna i nazwisko kupujących. The time and place of the purchase and the name of the purchasers	UWAGI REMARKS
Konstanty MATYJEWICZ - Maciejewicz	*Kontrakt podpisany w HAWRZE dnia 2. listopada 1929 r. przez p. J. KARCZEWSKIEGO Konsula Konsulatu Generalnego R. P. w PARYŻU jako pełnomocnika Wojewódzkiego Komitetu Floty Narodowej w Warszawie.*	
Konstanty MATYJEWICZ - Maciejewicz	*The contract was signed at HAVRE on the 2 November 1929 by Mr. J. KARCZEWSKI the polish Consul in PARIS as plenipontiary of the Polish National Fleet Comitee in Warsaw.*	

(Strona 4)

Godło państwowe

POLISH REPUBLIC

Provisional Certificate of Registry.

The *General* Consulate of the Polish Republic certifies hereby that according to the National Shipping Act *of May 28, 1920 Law Register of P. R.* of *June 16, 1920* the right of hoisting the Polish merchant flag has been granted to the ship *„POMORZE"* under the condition of the future registration of the said ship in space of time not exceeding 12 months in the Polish Register Office.

All civil and military authorities of the Polish Republic and of the friendly powers are requested to give free passage to the said ship, with her crew, passengers and cargo and to accord her all help and protection.

THE CONSUL OF THE POLISH REPUBLIC.
(—) *Jan Karczewski*

December the 7, 1929
Seal of the Consulate.
Konsulat Generalny R. P.
Paryż

(Strona 1)

Wyciąg z rejestru.

Rubryka 1. Nazwa statku: *Lwów* — Międzynarodowy sygnał odróżniający: *P. B. A. L.*

Rubryka 2. Rodzaj statku: *Żelazny — żaglowo - motorowy*

Rubryka 3. Wynik obliczenia wymiaru statku:

	Długość	*64,76 m*
	Szerokość	*11,34 m*
	Wysokość	*6,87 m*
Tonaż	brutto	*1293,44 t.*
	netto	*963,66 t.*

Rubryka 4. Data i miejsce wybudowania statku: *w roku 1868 w Birkenhead*

Rubryka 5. Port ojczysty statku: *Gdańsk*

Rubryka 6. Pełnomocnik (przynależność państwowa oraz miejsce stałego zamieszkania: *kapitan Ziółkowski, Tadeusz*

Rubryka 7. Data zarejestrowania statku: *4 kwietnia 1922 r.*

Rubryka 7a. Normalna ilość załogi: *22*

(Strona 2)

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.
	Rzeczpospolita Polska zastępowana przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu — Departament Marynarki Handlowej			*Kontrakt kupna z dnia 21 lipca 1920 r.*

Zapisano w dniu 4 kwietnia 1921 r.

Pieczęć: *Urząd Marynarki Handlowej w Gdańsku*

Podpisy *Unruh, sędzia rej. Buczkowski, sekr.*

(Strona 3)

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).

Wszystkie warunki wypełniono.

Rubryka 10. Zmiany własności:

Nr. kol.	Do rubryki	Nazwisko i bliższe oznaczenie właściciela	Wysokość udziału we własności	Tytuł nabycia
a.	b.	c.	d.	e.

(Strona 4)

Rubryka 11. Zmiany zapisanych danych prócz zmian własności.

Nr. kol.	Do rubryki	Z m i a n a
a.	b.	c.

(Strona 5, 6 i 7)

Rubryka 12. Wykreślenie statku.
Rubryka 13. Obciążenie.

Nr. kol.	Suma	Wpis	Zmiany	Wykreślenie
a.	b.	c.	d.	e.

(Strona 8)

Pieczęć:
Urząd Marynarki Handlowej w Gdańsku

Gdańsk, dnia *4. kwietnia 1922 r.*
Urząd Marynarki Handlowej
Wydział Rejestracji Statków Morskich
Podpisy:
Unruh, kom. sędzia rejestr.
Buczkowski, sekr. rejestr.

II. Ś w i a d e c t w o p o m i a r o w e.

Równie ważnym dokumentem jest świadectwo pomiarowe (A: *certificate of tonnage*; F: *certificat de jaugeage*; N: *Messbrief*). Wystawia go w Polsce Urząd Morski w Gdyni (szczegóły zob. wyżej: str. 21 n).

P r z y k ł a d na stronach następnych:

Świadectwo pomiarowe dla statków pokładowych

RZECZPOSPOLITA POLSKA
Republic of Poland

Formularz A.
№ 7/3592

Rodzaj statku Sort of Ship	Nazwa statku Name of Ship
parowiec jednośrubowy	*„Poznań"*

Godło państwowe

Numer rejestrowy Register number	Przynależność państwowa Nationality
	Polska
Sygnał poznawczy Code letters	Port ojczysty Home harbour
P. B. H. S.	*Gdynia*

Świadectwo Pomiarowe — Certificate of Tonnage

Opis statku — Description of Ship

Kto budował Shipbuilder *Chantiers-Navals*
Rok budowy When built *1926*
Miejsce budowy Where built *Caen*
Materjał Material *stal*
Konstrukcja Sort of building *syst. szpant.*
Charakter najwyższego pokładu Character of upperdeck *Well Deck*
Ilość poprzecznych przegród wodoszczelnych pod i nad pokładem pomiarowym *4 (cztery)*
Number of watertight cross bulkheads under and upon the tonnage deck

Ilość zbiorników balastu wodnego z lukami ładunkowemi *3 (trzy)*
Number of water ballast tank with hatches
Kształt dziobu Form of stem *stromy*
Kształt rufy Form of stern *eliptyczny*
Ilość kominów Number of funnels *1 (jeden)*
Ilość masztów Number of masts *2 (dwa)*
Otaklowanie Rigging

Główne wymiary korpusu statku
Principal Dimensions of the Ship

1. Długość między przednią powierzchnią sztaby przedniej a tylną powierzchnią sztaby tylnej, mierzona na najwyższym stałym pokładzie — *83,63* m.
   Length from forepart of stem to the aft side of the head of stern post, measured on the uppermost laid deck
2. Największa szerokość między zewnętrznemi powierzchniami zewnętrznego poszycia obu burt — *12,11* m.
   Main breadth to outside of planking (plating)
3. Głębokość wnętrza statku w środku długości, między dolną krawędzią najwyższego stałego pokładu, a górną krawędzią wręg obok kila lub górną powierzchnią wewnętrznego dna podwójnego, o ile takie istnieje — *5,45* m.
   Depth in hold amidships from underside of uppermost laid deck, to the floor timber at side of keelson or to upper side of double bottom, if any
4. Największa długość przedziału maszynowego wraz ze stałemi pomieszczeniami dla paliwa, mierzona między przegrodami, sięgającemi od burty do burty, a ograniczającemi ten przedział — *12,5* m.
   Length of engine room with fixed fuel bunkers, measured between the foremost and aftermost bulkheads considered as limits of its length.

Dane, ustalone przez pomiar — Particulars of Tonnage

Pojemność brutto Gross-Tonnage	m³	Przyjęte potrącenia Deductions allowed	m³
1. Pojemność pod pokładem pomiarowym . . . Capacity under tonnage deck	*4462,40*	I. Dla przestrzeni dla siły pędnej . On account of space required for propelling power	*1828,25*
2. Pojemność między pokładem pomiarowym a najbliższym nad nim pokładem 1-ym . . . . Capacity between 1-st deck above tonnage deck and tonnage deck		II. Dla przestrzeni, potrzebnej dla załogi i na cele nawigacji: On account of space required for crew and navigation	
3. Pojemność między pokładem 1-ym a 2-im ponad pokładem pomiarowym . . . . . Capacity between 1-st and 2-nd deck above tonnage deck		1. Pomieszczenie dla załogi (marynarzy, palaczy, kucharzy, posługaczy i t. d.) Crew spaces	*361,82*
4. Jut . . . . . Poop	*151,05*	2. Pomieszczenie dla oficerów i mechaników i t. d. Spaces for officers, engineers etc.	
5. Bak . . . . . Forecastle	*16,88*	3. Budka nawigacyjna i t. d. Spaces for chartroom, signal etc.	*21,18*
6. Pojemność pod pokładem środk. nadbudówki Capacity under bridge deck	*293,43*	4. Pomieszczenie dla żagli Sail-room	
7. Półpokład . . . . . Halfdeck		5. Sprzęt bosmański . . . Boatswains stores	*23,54*
8. Pomieszczenia maszynowe nad górnym pokładem, dla światła i powietrza, według § 11 pkt. 2 regulaminu do rozporządz. Min. Przem. i Hand. z d. 24. XI. 1927 r. Spaces on upper deck for propelling machinery and air and light, under § 11 pos. 2 of decree of the Min. of Ind. and Trade of November 24-th 1927		6. Balast wodny . . . . Water ballast spaces	*264,33*
9. Pozostałe pomieszczenia Other spaces	*505,51*	III. Dla pomieszczenia kapitana . . . On account of Masters Cabin	*39,97*
10. Pojemność luk, podlegająca doliczeniu . . . Excess of hatchways	*285,91*		
Pojemność brutto . . Gross Tonnage	*5715,18*	Suma potrąceń . . . Sum of deductions	*2539,09*

	m³	t. rej.
Pojemność brutto: Gross Tonnage	*5715,18*	*2017,46*
Potrącenia, według obliczenia: . . . Deductions, as per contra	*2539,09*	*896,30*
Pojemność netto: Register Tonnage	*3176,09*	*1121,16*

	m³	t. rej.
Wynik ostateczny pomiaru: Result of measurement		
Pojemność brutto: Gross Tonnage	*5715,2*	*2017,46*
Pojemność netto: Register Tonnage	*3176,1*	*1121,16*

UWAGA 1. Pojemność pomieszczenia maszynowego pod najbliższym pokładem nad pomieszczeniem maszyny głównej, zajęta przez instalację mechaniczną . . . . . *491,5* m³

Pojemność pomieszczenia maszynowego nad najbliższym pokładem nad pomieszczeniem maszyny głównej, a również nad górnym pokładem, zajęta przez instalację mechaniczną, i dostarczanie światła i powietrza . . . . *202,1* m³

NOTE 1. The tonnage of the total engine room spaces below the crown of the engine room, occupied by the propelling power.

The tonnage of the total engine room spaces above the crown of the engine room and above the upper deck as is framend in for the propelling machinery, for the admission of light and air.

UWAGA 2. Niżej wyszczególnione pomieszczenia uznano za pomieszczenia otwarte i z tego powodu nie wliczono ich do pojemności brutto i netto:

NOTE 2. The undermentioned spaces are considered as open ones and are therefore not included in the cubical contents forming the ship's gross or register tonnage.

Bak L = 7,25 mtr pojemn. 76,8 m³

Pomiaru dokonał Urząd *Marynarki Handlowej w Gdyni* sposobem zwykłym dnia *7. I. 1927 r.* na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 17. maja 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 47,poz. 422) oraz rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 24. listopada 1927 r. o wykonaniu rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 17. maja 1927 r. o pomiarze morskich statków handlowych (Dz. U. R. P. Nr. 105, poz. 906), na dowód czego zostało wydane niniejsze świadectwo pomiarowe.

The measurement was taken by the Marine Office *Gdynia* by complete mode of Measurement on *7. I. 1927 r.* according to the decree of the President of the Republic of May 17-th 1927 (Dz. U. R. P. Nr. 47, pos. 422) and to the decree of the Minister of Industry and Trade of November 24-th 1927 in execution of the decree of the President of Republic of May 17-th 1927 on the measurement of sea trading ships (Dz. U. R. P. Nr. 105, pos. 906), in virtue whereof the present certificate of tonnage is delivered.

Gdynia, dnia *19. maja 1928 r.*
day

Naczelnik Urzędu *Dyrektor* (—) *J. Poznański.*
Chief of the Marine Office

Referent Techniczny *Inż. Małyszewicz*
Pieczęć Surveyor of Tonnage

III. Certyfikat klasyfikacyjny.

Bardzo ważnym dowodem zdolności statku do żeglugi jest certyfikat klasyfikacyjny.

Stwierdzenie stopnia tej zdolności czyli t. zw. klasy statku jest korzystne nietylko dla armatora ale również dla osób, zainteresowanych w przewozie towarów, towarzystw ubezpieczeniowych i t. p. Certyfikaty mają wielkie znaczenie przy wynajmie statków i ubez-

pieczeniu, a nawet w procesach, gdyż są uznane przez wszystkie sądy.

Klasę statków oznaczają i certyfikaty wystawiają instytuty klasyfikacji statków, jak *Bureau Veritas* we Francji, *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping* w Anglji, *Germanischer Lloyd* w Niemczech, *Registro Nazionale Italiano* we Włoszech, *Nederlandsche Vereeniging van Assurandeuren* w Holandji, *Det Norske Veritas* w Norwegji, *Record of American and Foreign Shipping* w Stanach Zjednoczonych A. P. i inne. Polska nie posiada dotychczas takiego instytutu i poddaje swoje statki klasyfikacji przeważnie przez Lloyd angielski lub niemiecki, oraz Bureau Veritas. Zauważyć jednak należy, że niema w tym względzie żadnego przymusu; wybór instytutu zależy od stopnia zaufania od niego i od jego znaczenia międzynarodowego.

Każdy instytut posiada regulamin, według którego ustala się wiek statku, sposób budowy, materjał i t. p.; badania przeprowadzają rzeczoznawcy. Dowodem badania i zarazem świadectwem klasy jest certyfikat.

Instytuty te dokonują również klasyfikacji maszyn.

Poniżej przykłady certyfikatu klasyfikacyjnego i maszynowego.

Nr. *12967.* SCHIFF

GERMANISCHER LLOYD

Berlin N. W. Alsenstrasse 12.

KLASSENZERTIFIKAT.

Wir bescheinigen hiermit, dass *die* unter *polnischer* Flagge fahrende *Bark mit zwei Motoren*

„LWÓW" fr. „Nest"

Reeder *Departament do Spraw Morskich M. S. W. Rzeczypospolitej Polskiej in Warschau,* Heimatshafen *GDYNIA,* Unterscheidungssignal *PBAL,* Stapellauf im Jahre *1868* in *Birkenhead,* Bauwerft *G. R. Clover & Co.*

Länge *64,76 m*	Brutto *1293*	Register-Tonnen	} laut Zertifikat der heimischen Registerbehörde
Breite *11,34 m*	Netto *963*	„	
Tiefe *6,87 m*	Unterdeck *1146*	„	

Sommerfreibord (in Seewasser) . . . Gesamt-Brutto-Reg.-Tonnen *1293* den Vorschriften der Gesellschaft gemäss *in Danzig im Semptember 1929* durch den zuständigen Besichtiger der Gesellschaft untersucht worden ist und auf Grund des über den Befund erstatteten Berichtes die **Klasse** ✝ $\frac{90\ A}{3}$ vom Juni *1929* ab gerechnet erhalten hat.

Berlin, den *21. Oktober 1929.*

(Pieczęć i podpisy)

KLASSENERNEURUNGEN. (Class Renewals)	BESICHTIGUNGSVERMERKE. (Entries relating to the survey)
Auf Grund der Besichtigung in . . .	
ist die Klasse	. . . . .
vom . . . . . ab gerechnet	. . . . .
erneuert worden.	. . . . .
Ort . . . . . Datum	Ort . . . . . Datum . . .
Der Besichtiger	Der Besichtiger . . . . .

Das Schiff behält nur solange die Klasse, als es nach den geltenden Klassifikationsvorschriften dafür geeignet befunden wird.

Bei einer Hawarie, durch welche seine Seetüchtigkeit beeinträchtigt wird, verliert das Schiff die Klasse. „Zur Wiederherstellung der Klasse oder zur Bescheinigung der Seefähigkeit des Schiffes muss der zuständige Besichtiger oder Agent unserer Gesellschaft zu einer Untersuchung des Schiffes aufgefordert werden. (Siehe § 7 der Klassifikationsvorschriften)".

Der Germanische Lloyd wird darüber wachen, dass seine Besichtiger und alle übrigen Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten bedient, sorgfältig ausgewählt werden; er übernimmt jedoch keine Haftung für Schäden, die durch Verschulden dieser Personen entstehen.

Bei Klassenerneuerung sind die entsprechenden Vermerke nicht hier, sondern in die umstehenden Abteilungen für Klassenerneuerung einzutragen.

Besondere Bemerkungen zu diesen Besichtigungen und alle Ergebnisse der Boden-, Hawarie-, und Reparatur-Besichtigungen sowie Seefähigkeits-Bescheinigungen sind von den Besichtigern in die obenstehenden Abteilungen einzutragen.

Die Vermerke sind nur in einer Sprache, deutsch oder englisch, anzufertigen.

Die Schiffsklasse kann nur erneuert oder bestätigt werden, wenn auch die Maschine in Ordnung befunden ist.

Nr. *5760.*

GERMANISCHER LLOYD.
Berlin, N. W., Alsenstrasse 12.

MASCHINEN-ZERTIFIKAT.

Wir bescheinigen hiermit, dass die in *Amsterdam* von *D. Goedkoop jr.* im Jahre *1921* gebaute *Verbrennungs*-Maschine, System *Explosionsmotor Zweitakt eff.* Pferdestärken *360* mit *acht* Zylindern von *335 mm.* Durchmesser, *350 mm.* Hub, des unter *polnischer* Flagge fahrenden *Motorschiffes*

L W Ó W

Reeder *Departament do Spraw Morskich M. S. W. Rzeczypospolitej Polskiej,* Heimatshafen *Danzig,* gebaut im Jahre *1868* in *Birkenhead*

von *G. R. Clower & Co.*, sowie dessen Kessel, gebaut im Jahre . . . . in . . . . . von . . . . . System . . . . . ., gesamte Heizfläche . . . . qm., höchste zulässige Dampfspannung . . . . kg/qcm, den Vorschriften der Gesellschaft gemäss in *Rotterdam & Amsterdam* durch den zuständigen Besichtiger der Gesellschaft untersucht und in gutem, betriebsfähigem Zustande befunden worden ist. Auf Grund des über den Befund erstatteten Berichtes ist der Anlage

das **Zeichen** † *MC* vom *Juni 1921* ab gerechnet erteilt worden.

Zur Anlage gehören 4 Druckluftbehälter von 460 ltr. Inhalt u. 12 kg/qcm Betriebsdruck und ein Hilfsmotor von . . . . eff. P. s.

Berlin, den *24. Juni 1921.*

GERMANISCHER LLOYD

(Podpisy) Pieczęć

KLASSENERNEUERUNGEN.
(Class Renewals).

Auf Grund der Besichtigung im (Monat und Jahr) *Mai 1925* in *Danzig* ist das Zeichen † *MC* vom *Juni 1925* ab gerechnet zwecks Klassenerneuerung bestätigt worden.

Ort *Danzig* Datum *12 Mai 1925*

Der Besichtiger des Germanischen Lloyd

Pieczęć (Podpis)

Auf Grund der Besichtigung im (Monat und Jahr) *Juli und Nov. 1929* in *Danzig* ist das Zeichen † *MC* vom *Juni 1929* ab gerechnet zwecks Klassenerneuerung bestätigt worden.

Ort *Danzig* Datum *22 Nov. 1929*

Der Besichtiger des Germanischen Lloyd

Pieczęć (Podpis)

Zur Aufrechterhaltung der Schiffsklasse ist es notwendig, die Maschinenanlage in denselben Zeitabständen, wie für das Schiff vorgeschrieben, einer speziellen Besichtigung zu unterziehen. (Siehe § 4 b der Klassifikationsvorschriften). Die Schraubenwellen müssen ausserdem in den Zwischenzeiten besichtigt werden. (Siehe § 4 a der Klassifikationsvorschriften).

Erleidet die Maschinenanlage einen Schaden, welcher die Seefähigkeit des Schiffes beeinträchtigt, so muss der Schaden zur Wiederherstellung des Maschinenzeichens, bezw. der Klasse unter Aufsicht eines Besichtigers der Gesellschaft beseitigt werden. (Siehe § 5 der Klassifikationsvorschriften).

Der Germanische Lloyd wird darüber wachen, dass seine Besichtiger und alle übrigen Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten bedient, sorgfältig ausgewählt werden; er übernimmt jedoch keine Haftung für Schäden, die durch Verschulden dieser Personen entstehen.

(Strona odwrotna).

BESICHTIGUNGSVERMERKE.

Die Vornahme spezieller Besichtigungen und die Bestätigung des Maschinenzeichens bei Klassenerneuerungen sind nicht hierunter, sondern in den umstehenden Abteilungen unter „Klassenerneuerungen" einzutragen.

Besondere Bemerkungen zu speziellen Besictigungen sowie die Ergebnisse von Schraubenwellen-, Havarie- und Reperatur-Besichtigungen und ferner Seefähigkeits-Bescheinigungen sind in die nachfolgenden Abteilungen einzutragen.

Die Vermerke sind in einer Sprache, deutsch oder englisch, anzufertigen.

. . . . . .

. . . . . .

Ort . . . . . Datum . . . . . .

Der Besichtiger . . . . . .

IV. Swiadectwo badania latarń.

Jest to świadectwo, stwierdzające rozmiary oraz stan latarń okrętowych. Świadectwa te mają znaczenie na wypadek zderzenia statków, mogą bowiem być dowodem, że stan latarń był zadowalający zgodnie z wymaganiami.

Przykładu takich świadectw nie podaje się ze względu na ich mniejszą wagę.

V. Świadectwa badania kotwic, łańcuchów kotwicznych i lin.

Świadectwa te są dowodem, że statek jest zaopatrzony w dostateczną ilość dobrych kotwic, łańcuchów kotwicznych i lin cumowych. W razie utraty tych części zaopatrzenia statku dane, zawarte w świadectwie, są miarodajne dla oznaczania wysokości odszkodowania.

Również świadectwa o kotwicach i łańcuchach wydaje instytut klasyfikacyjny po przeprowadzeniu odpowiednich prób.

Poniżej przykłady:

Bescheinigung Nr. *8725.*
Magdeburg

Bescheinigungen über Materialprüfung:
Ankerkopf Nr. *6695 Magdeburg*
Ankerschaft Nr. *7294* „

GERMANISCHER LLOYD.

Wir bescheinigen hiermit, dass der hierunter beschriebene *Gruson-***ANKER,** hergestellt aus *S. M. Stahlformguss mit Stahlgussschaft* von

Otto Gruson & Co. in *Magdeburg* unter Aufsicht des mitunterzeichneten Besichtigers nach **unseren Vorschriften** geprüft worden ist.

Gewicht des Ankers *1810* kg. Gewicht des Ankerstockes — kg.

Länge des Schaftes *1808* mm. Länge eines Armes *1005* mm.

ZUGPROBE-BELASTUNG, welcher der Anker unterworfen wurde, *33700* kg.

Baunummer . . . . Werft . . . .

*) Der Anker ist bestimmt für $\frac{\text{Dampfer}}{\text{Segler}}$ . . . . . Reederei . . . .

Der Anker wurde an *2* Stellen wie nebenstehend gestempelt: **)

Stahlformgussschaft mit Zustimmung des Bestellers genehmigt.

Berlin, den *7. Oktober 1920.*

O. G. 7111
10 GL 20
1810 k.

GERMANISCHER LLOYD
Podpisy

Berlin, den *7. Oktober 1920*
Besichtiger des Germanischen Lloyd

Pieczęć

*) Diese Angaben sind, wenn unvollständig, bei der Kontrolle des Ankers an Bord oder auf der Werft durch den Besichtiger des Germanischen Lloyd zu ergänzen.

**) Die Stempelung geschieht mit Zertifikatnummer, GL Monat und Jahr der Prüfung und Ankergewicht mit Zusatz: kg.

Bescheinigung Nr. *3718.*

GERMANISCHER LLOYD.

Wir bescheinigen hiermit, dass die hierunter beschriebene **Steg-KETTE,** welche aus Schweisseisen von *Handel Maals „Keilehaven"* in *Rotterdam* geliefert ist, auf der von uns anerkannten Ketten-Probiermaschine dieser Firma unter Aufsicht des unterzeichneten Besichtigers unseren Vorschriften gemäss geprüft worden ist.

Jedes Kettenende ist an *4* Stellen mit dem Stempel *10. 20.* GL *3718* . . . . versehen*).

Ganze Länge der Kette *412½* m, bestehend aus *15* Enden von je *27½,* m und . . . . . Vorläufer.

Durchmesser der Kettenglieder *41* mm. Anzahl und Art der Verbindungsschäkel *15*

Länge „ „ *248* „

Breite „ „ *148* „ Anzahl der Ankerschäkel *3,*

der Wirbel . . Gewicht der Kette und Schäkel *15932* kg

BRUCHPROBE-BELASTUNG, welcher je 3 Glieder aus jedem Kettenende unterworfen sind, *66700* kg

RECKPROBE-BELASTUNG, welcher jedes Kettenende unterworfen ist, *47580* kg

Baunummer . . . . . Werft *N. V. Ver. Scheepsw. Gebr. v/d. Windl.*
**) Die Kette ist bestimmt für *Motor*-Segler *„LWÓW“*.
Reederei *Depart. do Spraw Morskich M. S. W. Rzeczypospolitej Polskiej*

Berlin, den *14. Oktober 1920.*
GERMANISCHER LLOYD *Rotterdam,* den *9. Oktober 1920.*
(Podpisy) (Podpis) Pieczęć
Besichtiger des Germanischen Lloyd

*) Die Stempelung geschieht in der Reihenfolge: Monat und Jahr der Prüfung Zertifikatnumer.
**) Diese Angaben sind, wenn unvollständig, bei der Kontrole der Ketten an Bord oder anf der Werft durch dek Besichtiger des Germanischen Lloyd zu ergänzen.

(*Strona odwrotna*).

Die umstehenden 15 Kettenenden wurden einer erneuten Reckprobe unterworfen, nachdem schadhafte Glieder ausgewechselt und erneuert waren.

Dabei wurden 9 Enden für „gut“ befunden und 6 Enden verworfen.

Danzig, 4. Mai 1928.
Pieczęć *Besichtigung Germanischer Lloyd*
Danzig (Podpis)

VI. Świadectwo wolnej burty[1]).

Świadectwo wolnej burty stwierdza zdolność załadowczą statku w zależności od pory roku i od obszaru wodnego. Kapitan powinien baczyć, aby statek, obciążony ładunkiem, nie zanurzał się głębiej, niż na to pozwala ustalona marka burtowa.

GERMANISCHER LLOYD.
Berlin N.W. Alsenstrasse 12.

FREIBORD-ZERTIFIKAT.

Wir bescheinigen hiermit, dass wir für das unter *Polnischer* Flagge fahrende Segelschiff
„LWÓW“
Reeder *Departament dla Spraw Morskich M. S. W.* in *Warschau* Heimatshafen *Danzig* Br.-Tonnengehalt *1293* auf Grund der deutschen Freibord-Regeln den Freibord berechnet und folgende Resultate erhalten haben:

---

[1]) Przez wolną burtę (albo wynios burty) rozumiemy wzniesienie ponad wodą górnego wodoszczelnego pokładu w najniższem jego miejscu, t. j. najczęściej pośrodku statku. Najwyższe dopuszczalne zanurzenie statku wskazuje się przez odpowiednie znaki (por. rysunek).

Freibord in Seewasser . . . . . F = *1,20* Meter
Abzug vom Freibord in Frischwasser d = *0,11* „
Zuschlag zum Freibord im Winter im
Nord-Atlantik . . . . . *0,075* „

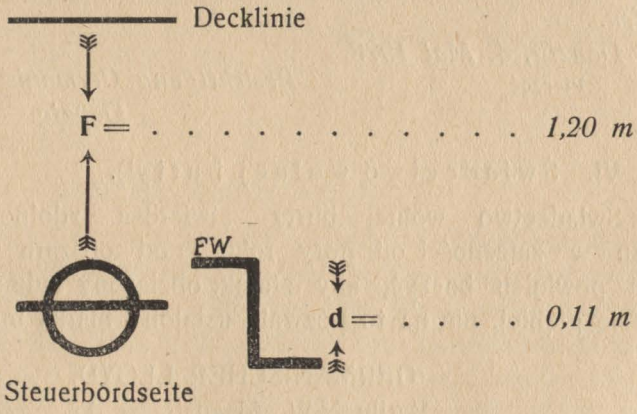
Die Stelle (Decklinie), von welcher ab der Freibord gemessen wird, liegt *86 mm über* der Oberkante Stringerplatte des *Haupt*-decks an der Bordseite.

Berlin, den *11. April 1921.*

GERMANISCHER LLOYD.
(Podpisy).

(Strona odwrotna).

Unter Zugrundelegung der umstehenden Angaben habe ich die Tiefladelinie in Übereinstimmung mit den in der Skizze angegebenen Zahlen angemarkt:



Ort und Datum: *Rotterdam,* den *10. Juni 1921.*

Der Besichtiger des Germanischen Lloyd
(Pieczęć i podpis).

Das Schiff darf in Seewasser bis zur Oberkante der horizontalen Mittellinie des Kreises beladen werden.

Das Schiff darf in Frischwasser bis zur Oberkante der mit **FW** bezeichneten Marke beladen werden.

Für Fahrten in Nord-Atlantik darf das Schiff im Winter in Seewaser nur bis zu einer Ladelinie *0,075* Meter unter der Oberkante der horizontalen Mittellinie des Kreises beladen werden.

Das Freibord-Zertifikat bleibt so lange in Kraft, als das Schiff seine gegenwärtige Klasse *100 A* behält.

Segelschiffe mit einem Brutto-Tonnengehalt von weniger als 100 Register-Tons dürfen auf Fahrten, welche die Grenzen der kleinen Küstenfahrt nich erheblich überschreiten, im Sommer in Seewasser bis zur Oberkante der mit **FW** bezeichneten Marke beladen werden, in Frischwasser um die Entfernung **„d"** tiefer.

VII. Spis inwentarza.

Jest to spis wszystkich ruchomości statku, t. j. żagli, lin, sprzętów, urządzeń maszynowych, przyrządów nawigacyjnych i t. p. Spis inwentarza przedkłada się władzom celnym jako dowód posiadanych ruchomości, które przeważnie są wolne od cła (por. zresztą wyżej: str. 48—51).

2. Dokumenty dla legitymowania załogi.

I. Spis załogi[1]).

(Strona 1)

Zgodnie z ust. sejm. o statkach handlowych polskich z dn. 28 maja 1920 r. (Dz. Ust. Nr. 47, poz. 285).

Godło państwowe

RZECZPOSPOLITA POLSKA

SPIS ZAŁOGI.

Załoga polskiego statku *s/s „Poznań"*

Port ojczysty: *Gdynia* Sygnał poznawczy: *P. B. H. S.*

„ rejestrowy: *Gdynia*

Na podróż: *do portów morza Bałtyckiego, Północnego i Kanału*

„ czas *nieograniczony*

Port rozpoczęcia podróży: *Gdańsk*

W *gdańskim* Urzędzie Marynarki Handlowej zjawili się osobiście niżej wymienieni kapitan (dalekiej, małej żeglugi) jako Kierownik

[1]) Por. str. 101 — 103

Statku i od Nr. *1* do Nr. *24* wymienieni oficerowie i marynarze oświadczyli, że się zobowiązali do służby według polskiej ustawy żeglarskiej na wyżej wymienionym statku, o ile niema poniżej innej wzmianki na wyżej oznaczony $\frac{\text{czas}}{\text{podróż}}$ z płacą wymienioną przy ich nazwiskach na warunkach wymienionych w niniejszym jako też, że otrzymali zadatek.

Płaca, jeżeli nie zaznaczono wyraźnie inaczej, rozumie się w złotych polskich i miesięcznie; płaca ta zaczyna się od dnia podpisania kontraktu, o ile nie jest wyznaczony wyraźnie dzień wcześniejszy.

Gdańsk, dnia *29 marca 1930* r.

URZĄD MARYNARKI HANDLOWEJ

(Pieczęć)

Podpis Naczelnika Urzędu.

(Strona 2)

Ilość żywności, którą otrzymują marynarze:

Za nadobowiązkowe godziny płaca ma wynosić:

Warunki dodatkowe:

Według taryfy zbiorowej

Wypowiedzenie umowy (lub inna umowa co do przerwania służby przy umowach na nieograniczony czas). *48 godzin przed przybyciem do portu w Gdyni lub w Gdańsku lub w tych portach.*

Tę umowę podpisali kapitan, oficerowie statkowi i marynarze jak następuje:

Kapitan (—) *T. Szczygielski z s/s „Poznań"*
Szczygielski Tadeusz ur. w Warszawie dn. 28. IX. 1890 r.

(*Strona 3*)

Nr. bieżący	Nazwisko i stanowisko Miejsce zamieszkania Podpis zaciągniętego	Miejsce i data urodzenia Pierwsza instytucja ubezpieczeniowa i sygnał poznawczy ostatniego statku Dalsze dane dotyczące zabezpieczenia od inwalidności	Płaca Zadatek Dzień rozpoczęcia służby	Koniec służby Urząd Marynarki Handlowej, w którym zarejestrowano zwolnienie ze służby
1	2	3	4	5
1	*st. oficer* *Gottschalk Jan* *Oliva* (—) *Gottschalk*	*Warszawa* *18. VII. 1902*	*w/g taryfy* *24./10.* 1929	
2	*II oficer* *Kubin Stanisław* *Pilawa Siedlecka* (—) *Kubin*	*Symiczki* *8. I. 1903*	*w/g taryfy* *27./3.* 1930	
3	*III oficer* *Mazur Marjan* *Lwów* (—) *Mazur*	*Lwów* *23. XII. 1904*	*w/g taryfy* *1./3.* 1930	
4	*I mechanik* *Szulikowski Marek* *Gdynia* (—) *Szulikowski*	*Odessa* *23. IV. 1882*	*w/g taryfy* *28./8.* 1929	
5	*II mechanik* *Małecki Stanisław* *Zamość* (—) *Małecki*	*Smolarnia Bełchatowska*	*w/g taryfy* *28./8.* 1928	
6	*III mechanik* *Wesołowski Przemysław* *Borysławice* (—) *Wesołowski*	*Borysławice* *27. VI. 1906*	*w/g taryfy* *30./3.* 1930	

i t. d. do Nr. 24 (Strona 3 i 4).

Na tem zaciąg zakończono.

Gdańsk, dnia *29. marca 1930.*

Pieczęć Podpis Naczelnika

(*Strona 5 i 6*)

Adnotacja o zgłoszeniu się statku.

II. Świadectwo sanitarne.

Świadectwo sanitarne jest to dokument, w którym lekarz portowy stwierdza stan zdrowotny portu i okolicy. W Polsce świadectwo sanitarne podpisuje również kapitan portu. Zagranicą należy uzyskać podpis konsula kraju przeznaczenia, lub konsula innego kraju (gdy tamtego niema).

Świadectwo to przedkłada się władzom sanitarnym portu przeznaczenia.

Poniżej przykład:

RZECZPOSPOLITA POLSKA.

ŚWIADECTWO SANITARNE.

Nazwa statku *m/ż „Lwów"*
Narodowość *Polska*
Port ojczysty *Gdańsk*
Pojemność *1293,44 br. R. T.*
Siła maszyny *360 H. P.*
Nazwisko kapitana *Konstanty Matyjewicz-Maciejewicz*
Nazwisko właściciela *Ministerstwo Przemysłu i Handlu*
Nazwisko lekarza *Dr. Kamiński*
Port przeznaczenia *Konstanza via Ateny i Konstantynopol*
Liczba załogi *osiemdziesiąt dziewięć*
Liczba pasażerów _____
Liczba bydła _____
Liczba i rodzaj ładunku _____

Niniejszem zaświadcza się, że stan zdrowotny portu i okolicy jest zadawalający, wypadków zakaźnych chorób, jako to: cholery, ospy, tyfusu wysypkowego, dżumy i żółtej febry nie było.

Lekarz portowy: *Dr. Skowroński* Kapitan portu Gdynia: *W. Zaleski*

(Strona 2)

REPUBLIC OF POLAND.

SANITARY PATENT.

Ships's name *motor-sailing-vessel „Lwów"*
Nationality *Polish*
Port of registry *Danzig*
Tonnage *3129,44 br. Reg. T.*
Machine-power *360 H. P.*
Master's name *Konstanty Matyjewicz-Maciejewicz*

Ship-owner's-name *Board of Irade*
Physician's name *Dr. Kamiński*
Port of destination *Constanza via Athen and Constantinopel*
Number of crew *eighty nine*
Number of passengers ____
Number of animals ____
Quantity and quality of cargo ____

This is to certify, that the sanitary conditions of our port and its regions are satisfactory, accidents of infectious diseases as cholera, smallpox, eruptional typhus and yellow-fever were not observed.

(Pieczęć Kapitanatu Portu w Gdyni) Harbour physician: *Dr. Skowroński*
Captain of the port Gdynia: *W. Zaleski*

3. Dokumenty, dotyczące ładunku.

I. Certepartja[1]).

RECOMMENDED

Issued to come into force for fixtures on and after 15 th Septembre 1922.

Adopted by the Documentary Committee of the Chamber of Shipping of the United Kingdom

THE DOCUMENTARY COUNCIL OF THE BALTIC AND WHITE SEA CONFERENCE.

UNIFORM GENERAL CHARTER.

AS REVISED 1922.

(only to be used for trades for which no approved form is in force)

Code name: **Gencon**

Rotterdam 19 th March 1930.

Owners. **1. It is this Day mutually agreed** between *Messrs. C. H. W. Blasius & Co. Hamburg* Agents to owners of the steamer or motor-vessel *„HEINZ FERDINAND"* of *954* tons $\frac{\text{gross}}{\text{[nett]}}$ Register and carrying about *1300* tons of deadweight cargo,

Position. now *trading*
and expected ready to load under this Charter about *29 th March a. c.*

Charterers. and Messrs *KUYPER van DAM & SMEER* of *Rotterdam* at Charterers *Agents*

Where to load. That the said vessel shal proceed to *BRUSSELS or GHENT* *in charterers option* or so near thereto as she may safely get and lie

[1]) Por. str. 136—147.

Cargo. always afloat, and there load a full and complete cargo (if shiment of deck cargo agreed same to be at Charterers' risk (of *Heavy handy Deadweight Scrap With charterers (captains option to give) take deckcargo at charterers risk and at full freight* (Charterers to provide all mats and/or wood for dunnage and any separations required, the Owners allowing the use of any dunnage wood on board if required) which the Charterers bind themselves to ship and being so loaded the vessel shall proceed to

Destination. *GDYNIA*

as ordered on signing Bills of Landing or so near thereto as she may safely get and lie always afloat and there deliver the cargo on being paid freight - on $\frac{\text{delivered}}{\text{[intaken]}}$ quantity - as

Rate of Freight. follows *6/3 say six shillings and three pence B. S. per ton of 1016 kg as ascertained by Railway Co.*

Owners Responsibility Clause **2.** Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by the improper or negligent stowage of the goods (unless stowage performed by shippers or their stevedores or servants) or by personal want of due deligence on the part of the Owners or their Manager to make the vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied or by the personal act or default of the Owners or their Manager.

And the Owners are responsible for no loss or damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Captain or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts

they would, but for this clause, be responsible, or from unseaworthiness of the vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever.

Damage caused by contact with or leakage, smell or evaporation from other goods or by the inflammable or explosive nature or insufficient package of other goods not to be considered as caused by improper or negligent stowage, even if in fact so caused.

Deviation Clause.

3. The vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.

Payment of Freight.

4. The freight to be paid in cash without discount on delivery of the cargo at mean rate of exchange ruling on day or days of payment, the receivers of the cargo being bound to pay freight on account during delivery, if required by Captain or Owners.

Cash for vessel's ordinary disbursements at port of loading to be advanced by Charterers if required at highest current rate of exchange, subject to two per cent, to cover insurance and other expenses.

AS PER CLAUSE 16

Loading.

5. Cargo to be brought [alongside in such a manner as to enable vessel to take the goods with her own tackle and to load the full cargo in . . . . running working days. Charterers to procure and pay the necessary men on shore or onboard the lighters to do the work there, vessel only heaving the cargo onboard.

If the loading takes place by elevator cargo to be put free in vessel's holds, Owners only paying trimming expenses]*).

Any pieces and/or packages of cargo over two tons weight, shall be loaded, stowed and discharged by Charterers at their risk and expense.

*) Poszczególne zdania, ujęte w przykładzie w nawiasy [ ], są w oryginale przekreślone i zastąpione klauzulami dodatkowemi, przez strony umówionemi (w tym przykładzie klauzule 16—22). W nawiasy ujęte są również przekreślone wyrazy.

Time to commence at 1 p. m. if notice of readiness to load is given before noon and et [6] *8* a. m. next working day if notice given during office hours after noon. The notice to be given to the Shippers, Messrs.

To be named later

Time lost in waiting for berth to count as loading time.

Discharging.

6. [Cargo to be received by Merchants at their risk and expense alongside the vessel not beyond the reach of her tackle and to be discharged in . . . . . running working days]. Time to commence at 1 p. m. if notice of readiness to discharge is given before noon, and at [6] *9* a. m. next working day if notice given during office hours after [noon] *9 am.*

SEE CLAUSE 16 & 17

Time lost in waiting for berth to count as discharging time.

Demurrage.

7. Ten running days on demurrage at the rate of *£. 17. -/-* */of 24 running hours* per day/ or pro rata for any part of a day, [payable day by day,] to be allowed Merchants altogether at ports of loading and discharging. *SEE CLAUSE 21.*

Lien Clause.

8. Owners shall have a lien on the cargo for freight, dead-freight, demurrage and damages for detention. Charterers shall remain responsible for dead-freight and demurrage (including damages for detention), incurred at port of loading. Charterers shall also remain responsible for freight, dead-freight, and demurrage (including damages for detention) incurred at port of discharge, but only to such extent as the Owners have been unable to obtain payment thereof by exercising the lien on the cargo.

Bills of Lading.

9. The Captain to sign Bills of Lading at such rate of freight as presented without prejudice to this Charterparty, but should the freight by Bills of Lading amount to less than the total chartered freight the difference to be paid to the Cap-

tain in cash on signing Bills of Lading.

Strike-, War- and Ice-Clauses

10. Strike - Clause, War - Clause and Ice-Clause as below.

Cancelling Clause

11. Should the vessel not be ready to load (whether in berth or not) on or before the *8th April* Charterers have the option of cancelling this contract, such option to be declared, if demanded, at least 48 hours before vessel's expected arrival at port of loading. Should the vessel be delayed on account of average or otherwise, Charterers to be informed as soon as possible, and if the vessel is delayed for more than 10 days after the day she is stated to be expected ready to load, Charterers have the option of cancelling this contract, unless a cancelling date has been agreed upon.

General Average

12. General average to be settled according to York—Antwerp rules, Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owner's servants (see clause 2).

Indemnity.

13. Indemnity for non - performance of this Charter-party, proved damages, not exceeding estimated amount of freight.

Agency.

14. In every case the [Owner] *charterer* shall appoint his own Broker or Agent both at the port of loading and the port of discharge.

Brokerage.

15. $2^3/_4\%$ brokerage on the freight *DEAD-FREIGHT & DEMURRAGE* earned is due to *KUYPER van DAM & SMEER, ROTTERDAM For equal division with Messrs. C. H. W. Blasius & Co.*

In case of non execution at least $^1/_3$ of the brokerage on the estimated amount of freight and dead-freight to be paid by the Owners to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be mutually agreed.

GENERAL STRIKE CLAUSE.

Neither Charterers nor Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or delaying the fulfiment of any obligations under this contract.

If there is a strike or lock-out affecting the loading of the cargo, or any part of it, when vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, Captain or Owners may ask Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, Owners shall have the option of cancelling this contract. If part cargo has already been loaded, Owners must proceed with same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.

If there is a strike or lock-out affecting the discharge of the cargo on or after vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging, or of ordering the vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this charterparty and of the Bill of Lading shall apply and vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freigt on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.

GENERAL WAR CLAUSE.

If the nation under whose flag the vessel sails should be engaged in war and the safe navigation of the vessel should thereby be endangered either party to have the option of cancelling this contract, and if so cancelled, cargo already shipped shall be discharged either at the port of loading or, if the vessel has commenced the voyage, at the nearest safe place at the risk and expense of the Charterers or Cargo-Owners.

If owing to outbreak of hostilities the goods loaded or to be loaded under this contract or part of them become contraband of war whether absolute or conditional or liable to confiscation or detention according to international law or the proclamation of any of the belligerent powers each party to have the option of cancelling this contract as far as such goods are concerned, and contraband goods already loaded to be then discharged either at the port of loading, or if the voyage has already commenced, at the nearest safe place at the expense of the Cargo-Owners. Owners to have the right to fill up with other goods instead of the contraband.

Should any port where the vessel has to load under this Charter be blockaded the contract to be null and void with regard to the goods to be shipped at such port.

No Bills of Lading to be signed for any blockaded port, and if the port of destination be declared blockaded after Bills of Lading have been signed, Owners shall discharge the cargo either at the port of loading, against payment of the expenses of discharge, if the ship has not sailed thence, or, if sailed at any safe port on the way as ordered by Shippers or if no order is given at the nearest safe place against payment of full freight.

GENERAL ICE CLAUSE.

PORT OF LOADING.

a) In the event of the loading port being inaccesible by reason of ice when vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or on vessel's arrival or in case frost sets in after vessel's arrival, the Captain for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this Charter shall be null and void.

b) If during loading the Captain, for fear of vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for Owner's benefit for any port or ports including port of discharge. Any part cargo thus loaded under this Charter to be forwarded to destination at vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra expensens be thereby caused to the Receivers, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per Charter.

c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, the Captain or Owners to be at liberty either to load the part cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under section B or to declare the charter null and void unless Charterers agree to load full cargo at the open port.

d) This Ice Clause not to apply in the Spring.

PORT OF DISCHARGE.

a) Should ice (except in the Spring) prevent vessel from reaching port of discharge Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until the re-opening of navigation and paying demurrage, or of ordering the vessel to a safe and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of detention by ice. Such orders to be given within 48 hours

after Captain or Owners have given notice to Charterers of the impossibility of reaching 174
port of destination. 175

b) If during discharging the Captain for fear of vessel being frozen in deems it advisable to leave, he has liberty to do 176
so with what cargo he has on board and to proceed to the nearest accessible 177
port where she can safely discharge, 178

c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and vessel shall receive the same 179
freight as if she had discharged at the original port of destination, 180
except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the sub- 181
stituted port to be increased in proportion. 182

16. *Cargo to be loaded and stowed by Charterers Stevedore free of expense to the Owners and to be discharged by Charterers stevedore at 1/8 (say one shilling and eight pence) per ton for Owners account both loading and discharging to be effected at the rate of 300 tons per running working day of 24 consecutive hours weather permitting Sundays and Holidays always excepted unless used.*
At loading port time from Saturday or day before any Holiday 13 o'clock until next working day 8 o'clock not to count as laydays unless used.
17. *Discharging to be effected alongside railway quay.*
Discharging to the landside only.
In case steamer should use for discharging cranes instead of winches. Half cranage to be for ship's account not exceeding three pence per ton.
18. *Time for loading and discharging to be reversible.*
19. *Steamer to supply for loading and discharging winches, steam, derricks, gear, light and winchmen by day and night also on Sun- and Holidays if required free of charge to Charterers and provided stevedores labourers agree to work together with ships crew otherwise winchmen from shore to be used at Owners expenses.*
20. *Owners to pay despatch-money at half the demurrage rate per 24 hours or pro rata for part thereof for any time saved in loading and discharging.*
21. *In case of demurrage or any other claim captain to agree to a bank guarantee of a first class bank at Danzig under claim is difinitely settled later on between Owners and Charterers by arbitration in Danzig.*

22. *Captain to telegraph departure from loading place to Receivers agents stating exact quantity loaded also passage through Kiel Kanal.*

For both parties as per telephonic authority:
Sgd. Kuyper Van Dam & Smeer
As agents only.

II. Nakaz załadowania i poświadczenie odbioru ładunku[1]).

Przed załadowaniem towarów otrzymuje najemca (ładujący) od armatora, kapitana statku, względnie od maklera t. zw. nakaz załadowania (A: *shipping order;* F: *permis d'embarquement;* N: *Schiffszettel*), na podstawie którego kapitan lub wyznaczony do tego oficer statku przyjmuje towary na statek.

Odbiór ładunku potwierdza kapitan przez konosament; gdy jednak ładowanie nie odbywa się odrazu, lecz partjami, albo trwa przez szereg dni, kapitan lub wyznaczony oficer statku wydaje w miarę ładowania towarów lub codziennie tymczasowe poświadczenia odbioru ładunku czyli pokwitowania załadowania (A: *mate's receipt;* F: *reçu de bord;* N: *Steuermanns-Quittung*). Na podstawie pokwitowań załadowania wystawia kapitan konosament.

Poświadczenia odbioru ładunku mogą być czyste *(clean receipt)*, t. j. niezawierające żadnych uwag o jakości załadowanego towaru, albo nieczyste *(foul receipt)*, t. j. zawierające uwagi o uszkodzeniach towaru, opakowania i t. p.

Poniżej przykład:

MATE'S RECEIPT

Gdynia, 10. I. 1930.

Received on board the Steamer *Niemen* Capt. *Niewiarowicz* for . . . . . from M „*POLSKAROB*" *Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe S-ka Akc. Gdynia*

Marks	№ s	Packages	Goods	Weight
			coal	*974 tons*
			„	*1404* „
			„	*248* „
			„	*1198* „
			„	*773* „
			Total	*4597 tons*

RECEIVED ON BOARD
The Mate
(Podpis)

[1]) Por. str. 149

Statek prowadzi dokładną ewidencję przyjętych do przewiezienia towarów w księdze ładunkowej, w której notuje się również wszelkie dane o jakości towarów, stanie opakowania i t. p.

III. List gwarancyjny.

Uwagi, zamieszczone w poświadczeniach odbioru ładunku, powodują konieczność przeniesienia ich do konosamentu (t. zw. konosament nieczysty — *foul bill* — w przeciwieństwie do konosamentu czystego — *clean bill* — czyli niezawierającego żadnych uwag o jakości ładunku). Jednakowoż „nieczystość" konosamentu utrudnia najemcy jego przeniesienie. Dla uniknięcia tych skutków najemca uzyskuje od kapitana statku konosament czysty, zwalniając go równocześnie tak zwanym listem gwarancyjnym (A: *letter of indemnity;* F: *lettre de garantie;* N: *Garantiebrief*) od odpowiedzialności za szkody, któreby mogły wyniknąć z wystawienia niewłaściwego konosamentu.

Poniżej przykład:

LETTRE DE GARANTIE

(Letter of Indemnity)

Le soussigné déclare dégager la responsabilité du capitaine du Steamer . . . . . pour la non-insertion dans les connaissements et le Mate's Receipt de la clause . . . . . sur la partie de . . . . . que . . . . prétend . . . avoir été embarqué à bord du Steamer . . . . . d'Anvers en destination d . . . . . .

Au cas où les dits colis pour lesquels le capitaine . . . . . a délivré $\frac{\text{le Mate's Receipt}}{\text{des connaissements}}$ signé à . . . . . demande sans clause restrictive donneraient lieu à des réclamations quelconques au port de dèchargement . . . . . engage . . à bonifier l'agence d'Anvers: . . . . . toute somme, amende, perte ou dommage payé à destination du chef de ces réclamations et . . . . . déclar . . . expressément d'accord d'effectuer ce paiement sur simple reçu de: . . . . . indiquant le montant, sans objection quelconque, donnant à cette fin pouvoirs irrévocables au capitaine ou aux agents du vapeur de régler à destination toute réclamation au mieux des intérêt . . . . soussigné.

Anvers, le . . . . . .

IV. Konosament[1]).

„ROBUR"
Związek Kopalń Górnośląskich Spółka z Ograniczoną Poręką
KATOWICE

Colliery / Railway / Dock / Works | Weight. Weight shipped unknown

CARGO.

tons in hold
tons in do.
tons in do.
tons in do.

Total _____ Tons.

COALS ON BOARD FOR VESSEL'S USE INDEPENDENT OF CARGO.

tons in
tons in
tons in bunkers

tons in bunkers on arrival.

Total _____ Tons

RECEIVED on account of Freight.
Pounds Shillings
and Pence, on which Insurance and Interest have been paid.

£ _____

Shipped at *GDYNIA* in good order and condition by The Polnisch-Skandinavische Transport-Handelgesellschaft m. b. H., Danzig, as Agents for The „Robur" Związek Kopalń Górnośląskich Spółka z ograniczoną poręką, Katowice, in and upon the good Vessel called the *ss „NIEMEN"* whereof *Niewiarowicz* is Master for this present Voyage, and bound for *Nantes* with liberty to sail without Pilots, and to call at any ports in any order

a cargo / parcel Coal of Coke / Patent Fuel of *Roburkohlen*

4597.—kilo tons Colliery / Railway / Dock / Works weight, weight shipped unknown.

equal to 4523,5 engl. tons of 1016 kg.
which are to be delivered in the like good order and condition at the said Port of *Nantes*
unto *order* or *their*
Assigns, he or they paying Freight for the same as per Charter-Party dated *22. I. 1929* all the terms, conditions and exceptions contained in which Charter-Party including the Strike Rules are herewith incorporated.
General Average payable according to York-Antwerp Rules, 1924.

Alle the terms, provisions and conditions of the Carriage of Goods by Sea Act 1924, and the Schedule thereto are to apply to the contract contained in this Bill of Lading, and the Owners and the Charterers are to be entitled to the benefit of all privileges, rights and immunities contained in such Act, and the Schedule thereto, as if the same were herein specifically set out, the unit under Article IV (5) being the ton. If, or to the extent that, any term of this Bill of Lading is repugnant to or inconsistent with anything in such Act or Schedule it shall be void.

IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel hath signed *one* Bills of Lading all of this tenor and date, drawn as a set and consecutively numbered any one of which being accomplished the others to be void.

Gdynia, January 10 th 1930

QUALITY UNKNOWN *W. Niewiarowicz.*
Kapitan S/S „Niemen".

NOT RESPONSIBLE FOR WEIGHT. MEASURE QUALITY AND CONDITION

[1]) Por. str. 148 — 156

V. Manifest.

Manifest (A: *manifest;* F: *manifeste;* N: *Manifest*) jest to spis wszystkich załadowanych na statek i przeznaczonych dla jednego portu towarów. Wystawia go na podstawie wystawionych przez kapitana konosamentów agent statku lub makler, a podpisuje własnoręcznie kapitan statku.

Czasem żąda się, aby manifest był wizowany, a podpis kapitana uwierzytelniony przez konsula kraju przeznaczenia.

Manifest służy władzom celnym do kontroli przywiezionych towarów (por. str. 48 n.).

Poniżej przykład:

(Strona 1)

Urząd celny wejściowy w . . . . Rejestr konwojowy zapowiedczy Nr. . . . . dnia . . . . . . Podpisy urzędników celnych Pieczęć urzędowa	Urząd celny wyjściowy w . . . . Rejestr konwojowy odbiorczy Nr. . . . . dnia . . . . . . Podpisy urzędników celnych Pieczęć urzędowa

Flaga . . . . . .
Znak rozpoznawczy . . . . . .
Ilość załogi . . . . . .

MANIFEST OKRĘTOWY

(zgłoszenie ogólne)

kapitana (szypra) . . . . . z . . . . . co do zawartości prowadzonego przezeń statku (żaglowego, parowego, berlinki) . . . . . .[1]) o nośności . . . . . tonn, przybywającego z . . . . . gdzie ładunek przyjęto na statek.

Port macierzysty statku . . . . . .

. . . . . dnia . . . . . 19 . .

Kierownik statku:

Uwaga: [1]) Nazwa statku.

(Strona 2)

	I. Zgłoszenie				
Pozycja bież.	Nazwisko odbiorców	Miejsce zamieszkania	Cechy i numery	Ilość sztuk	Opakowanie

(Strona 3)

strony			II. Załatwienie urzęd.		
Waga brutto w kg	Rodzaj towaru	Kraj pochodzenia	Zamknięcie Ilość pieczęci	plomb	Uwaga: (Zabezpieczenie celne w kwocie . . . . pobrano dnia . . . do poz. rej. . . . . lub inny sposób zabezpieczenia celnego).

VI. Formalności przy wejściu i wyjściu z portu.

Formalności, jakim kapitan statku powinien uczynić zadość. wchodząc lub wychodząc z portu, omówione zostały szczegółowo w różnych rozdziałach niniejszej pracy; wobec tego ograniczamy się tutaj wyłącznie do podania przykładów najważniejszych formularzy, których wypełnianie jest wymagane.

A. Zameldowanie.

L. p. . . . . .
Księgi ruchu statków.

ZAMELDOWANIE.

STATEMENT OF ARRIVAL.

1. Nazwa statku . . . . Nazwisko właściciela . . . . . .
   Ships name Ship-owner's name
2. Rodzaj statku (parowy, motorowy, żaglowy) . . . . . .
   Sort of ship (steamer, motor or saling vessel)
3. Narodowość . . . . . .
   Nationality
4. Port rejestracji . . . . . .
   Port of registry
5. Sygnał poznawczy . . . . . .
   Code letters
6. Pojemność Br. Cub. metr. . . Net. Cub. mtr. . . Dług. metr. . .
   Tonnage Br. reg. T. . . . Net. reg. T. . . lenght. . . .
7. Nazwisko kapitana . . . . . .
   Masters name
8. Ilość załogi z kapitanem . . . . . .
   Number of crew including captain
9. Ilość pasażerów I. kl. . . . II. kl. . . . III. kl. . . .
   Number of passengers
10. Ilość i rodzaj ładunku . . ton . ., . . ton . ., . . ton . ., . .
    Quality and quantity of cargo

11. Ilość bydła . . . . . .
Number of animals
12. Port wyjścia . . . . . Państwo . . . . . .
Port of departure State
13. Zagłębienie dziobem . . . . . rufą . . . . . .
Draught for aft
14. Materjały wybuchowe i łatwozapalne . . . . . .
Explosives and inflamables materials
15. Balast . . . . . .
Ballast
16. Nazwisko agenta . . . . . .
Agents name
17. Patent sanitarny . . . . . .
Sanitary patent
18. Przybycie na redę dn. . . . . godz. . . . . .
19. Uwagi . . . . . .
Remarks

Data przybycia do portu . . . . . 193 . . r. godzina . . . .

Kapitan . . . . . .
Master

B. Zgłoszenie do urzędu celnego.

„POLSKAROB"
Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe S. A.
TELEFONY: Biura 1201, 1202, 1203
PORT 1918, 1919
Skrót telegraficzny: „POLSKAROB"

Gdynia, dn. . . . . 193 . .

DEKLARACJA SZYPERSKA.

Nr. porz. rejestru statków . . . . .
Rodzaj statku . . . . nośność . . . n. reg. ton . . .
Nazwa . . . . . Port ojczysty . . . . . .
Narodowość . . . . . .
Imię i nazwisko kapitana . . . . . .
Port wyjściowy . . . . . .
Port przeznaczenia . . . . . .
Spis towarów niezapisanych do konosamentów . . . .
. . . . . .
Wykaz przedstawionych dokumentów . . . . . .
. . . . . .

Czy zamierza wyładować wszystkie towary, czy część . .
. . . . . .
Pozostałe towary zostaną wyładowane . . . . . .
Gdynia, dnia . . . . . 193 . .
Podpis kapitana statku
. . . . . .

C. Wymeldowanie.

L. p. . . . . .
Księga ruchu statków.

WYMELDOWANIE.
STATEMENT OF DEPARTURE.

1. Nazwa statku . . . . . Nazwisko właściciela . . . . .
Ships name Ship-owner's name
2. Rodzaj statku (parowy, motorowy, żaglowy) . . . . . .
Sort of ship (steamer, motor or saling, vessel)
3. Narodowość . . . . . .
Nationality
4. Pojemność Br. rej. t. . . . . Net. rej. t. . . . . .
Tonnage Gr. reg. t. Net. reg. t.
5. Nazwisko kapitana . . . . . .
Masters name
6. Ilość załogi z kapitanem . . . . . .
Number of crew including captain
7. Ilość pasażerów I kl. . . . . II kl. . . . . III kl. . . . .
Number of passengers
8. Ilość i rodzaj ładunku . . . . ton. . . . ton . . . ton
Quality and quantity of cargo
9. Port przeznaczenia . . . . . Państwo . . . . . .
Port of destination State
10. Zagłębienie dziobem . . . . . rufą . . . . . .
Draught for aft
11. Balast . . . . . .
Ballast
12. Uwagi . . . . . .
Remarks

Data wyjścia z portu . . . . . 193 . . r. godzina . . . .
Kapitan . . . . . .
Master

VII. Świadectwo pochodzenia towarów.

Jak wyżej (str. 46) zaznaczono, niejednokrotnie władze państwowe żądają okazania świadectwa pochodzenia towarów (A: *certificate of origin;* F: *certificat d'origine*; N: *Ursprungszeugniss*). Wystawia je konsul, urzędujący w kraju, z którego towar pochodzi. Wymaga się go w wypadkach, gdy istnieje zakaz przywozu z pewnych krajów, lub gdy chodzi o ulgi celne. Kapitan powinien otrzymać je od najemcy (ładującego) podczas okresu ładowania względnie przedłużonego postoju.

VIII. Dowody odprawy.

Dowody odprawy (A: *clearance papers*; F: *déclaration en douane à la sortie;* N: *Klarierungspapiere*) odnoszą się do statku i ładunku. Wystawiają je władze celne i (lub) portowe na dowód, że uczyczyniono zadość wszelkim przepisom celnym, że uregulowano opłaty portowe i t. p. Z chwilą wręczenia dowodów odprawy statek ma prawo opuścić port (por. str. 51) i jest w znaczeniu prawnem uważany za gotowy do żeglugi (por. str. 196).

4. Protest morski[1]).

Przykład:

Gdynia, dnia 27. czerwca 1929 r.

SĄD GRODZKI
Izba Morska

Obecni: Sędzia Dr. Pobłocki,
st. sekr. Szpilczyński,

Stawiły się następujące osoby należące do załogi angielskiego statku „RHYMNEY".

1. Kapitan W. Richards, lat 56, zam. 58, Foreland Road, Mutchurch, Cardiff.
2. J. Jones, II. ofic., lat 60, zam. Greenbank, Handegfan, Anglesea.
3. Cieśla J. Spoormaker, lat 58, zam. Duist St. 12 — Rotterdam.
4. Marynarz B. Loaue, lat 20, Downdaniel, Junishanon — Cork.

Stający przedkładają dziennik okrętowy i wnoszą o sporządzenie pamiętnika. Po pouczeniu o ważności i świętości przysięgi stający oświadczają:

[1]) Por. str. 87 n.

Parowiec „RHYMNEY" z Londynu, którego kapitanem jest W. Richards, został dnia 25. VI. 29. o godz. 9-tej wprowadzony do Gdyni, przybywając z Rangoon w Indjach z ładunkiem ryżu workowanego. Cały ładunek jest załadowany pod pokładem.

Jak tylko pogoda pozwalała, otwierano luki, aby umożliwić dostęp świeżego powietrza do ładowni.

W czasie złej pogody nie można było otwierać luk i przez to mogło nastąpić uszkodzenie towaru spowodowane poceniem się burty. Podczas złej pogody fale przechodziły przez pokład tak, że zachodzi możliwość, że woda mogła się dostać do ładowni, chociaż zwracano szczególną uwagę i stale sprawdzano, czy luki są szczelne i nieuszkodzone.

W tych warunkach ja jako kapitan statku oświadczam w imieniu armatora, że nie ponoszę żadnej odpowiedzialności ani wobec właściciela ładunku, ani wobec Towarzystwa Asekuracyjnego za jakiekolwiek szkody, wyrządzone przez wodę morską lub przez jakiekolwiek inne przyczyny.

My niżej podpisani oświadczamy, że ani armatorzy, ani kapitan statku, ani załoga nie ponoszą żadnej winy i odpowiedzialności za ewentualne uszkodzenia ładunku, ponieważ wszystko zostało przedsięwzięte, aby dowieźć w dobrym stanie ładunek do portu przeznaczenia. Oświadczamy również, że przy odjeździe z portu załadowania statek był w dobrym stanie i zdolny do odbycia podróży.

Oświadczamy dalej, że dnia 24. VI. 1929 o godz. 0,48 am. statek osiadł na mieliźnie przy latarni pływającej „Adlergrund". Maszyny zatrzymano natychmiast i dano całą wstecz. Głębokości sondowane były 5 sążni na przedzie, 4 sążnie pośrodku statku i 4 sążnie na rufie. Celem ratowania okrętu tak jak i ładunku po kilkakrotnych wstecznych chodach i manewrach, mogących pociągnąć za sobą uszkodzenie kadłuba względnie maszyn okrętowych, udało się powoli ściągnąć statek o godzinie 1,25 am. z mielizny i kontynuować podróż. Sondowano tanki i zenzy, które znaleziono suche.

Wobec zaszłego wypadku zachodzi możliwość, że statek ucierpiał szkody i straty, któremi winien być obciążony ładunek lub część tegoż albo winny tworzyć przedmiot udziału w ratownictwie i lub awarji wielkiej, ponieważ statek poniósł ofiary i użył wysiłków, aby zejść z mielizny. Czy i jakie szkody i straty statek ucierpiał, nie można narazie stwierdzić.

Oświadczamy dalej, że dnia 25. czerwca 1929 r. o godz. 8.40 am. przy wprowadzaniu statku z pomocą jednego holownika do portu, statek uderzył o godzinie 8.45 silnie o krawędź wyspy, znajdującej się wewnątrz basenu im. Marszałka Piłsudskiego, i przechylił się na lewą burtę. Sondowano tanki i znaleziono takowe suche. Wobec powyższego wypadku zachodzi możliwość, że statek ucierpiał uszkodzenie, którego narazie nie można stwierdzić.

Zwracamy szczególną uwagę na zapisy w dzienniku okręt. pod następującemi datami: 24/V., 11/VI., 15/VI., 16/VI., 17/VI., 24/VI. i 25/VI.

Wnoszę o wizowanie dziennika okrętowego i wnoszę dalej o sporządzenie pamiętnika oraz wręczenie mi 3 wierzytelnych odpisów niniejszego aktu na ręce Polskiej Agencji Morskiej w Gdyni.

Jawiący się zaprzysięgli prawidłowo swoje zeznania, poczem protokół został odczytany, przez zaprzysiężonego od hoc tłumacza p. C. Antkowiaka z Gdyni na język angielski przetłumaczony.

Wartość złotych 500—.

Wszyscy obecni protokół przyjęli i podpisali.

(—) W. Richards, (—) J. Jones,
(—) J. Spoormaker, (—) B. Loaue.

Zakończono (--) Dr. Pobłocki (—) Szpilczyński.

Zgodność z oryginałem stwierdzam

(Pieczęć). Gdynia, dnia 27. czerwca 1929.

(—) *Szpilczyński,* st. sekr.

Abstract Log of s/s „RHYMNEY" from Rangoon to Gdynia.

April	26th	29. Commenced loading
May	8th	„ Completed loading
„	9th	„ Sailed for Gdynia at 1 pm,
„	12th	„ Strong westerly wind and rough sea.
„	13th	„ „ „ „ „ head sea.
„	24th	„ Strong wind and rough sea shipping water fore & aft.
„	27th	„ Stopped noon to 5.30 pm. for Engine repairs.
„	28th	„ 9.45 pm. arrived at Perim for bunker.
„	29th	„ 1 am. sailed from Perim.
„	31st	„ Strong head wind and sea shipping heavy water.
June	4th	„ Arrived Suez Bay 5.40 am.
„	4th	„ Sailed from Suez Bay 9.45 am.
„	4th	„ Arrived at Portsaid 8.45 pm.
„	5th	„ Sailed from „ 2.45 am.
„	11th	„ Arrived at Algers for bunkers at 10 pm.
„	12th	„ Noon sailed from Algers.
„	15th	„ Strong head wind and sea shipping heavy water.
„	16th	„ Dto Dto
„	17th	„ Dto Dto
„	21st	„ Arrived Hook of Holland for bunkers at 3 am.
„	21st	„ Sailed from Hook Holland 3.30 pm.
„	23rd	„ Arrived Kiel Canal 1 am.
„	23rd	„ Sailed from Kiel Canal 11.15 am.
„	24th	„ 0.48 am. ship grounded at Adlerground.
„	24th	„ 1.25 am, ship got over bank proceeded full speed.
„	24th	„ 11.45 pm. anchored in Gdynia Bay.
„	25th	„ 8 am. got under way pilot on board and Tug assisting.
„	25th	„ 8.45 am. Vessel struck heavily on edge of bank inside harbour and listed heavily to port.
„	25th	„ 9.30 am. moored in discharging berth.

5. Rozliczenie awarji wspólnej czyli dyspasz[1])

Przykład:

№ 946/G. GROSSE HAVARIE. Wurf von Deckladung Nothafen.

DISPACHE

nach York—Antwerp—Rules 1924
über die Havarie
des Dampfschiffes
„T O R U Ń"
(gebaut 1926)
Kapt. Mikulowsky
auf der Reise
von
D A N Z I G
mit Ladung Holz
nach
G E N T.

Eingelieferte Papiere.

A. Journal- Auszüge.

———

B. Verklarung, belegt in Cuxhaven am 2. August 1928 und Nachtrag.

———

C. Verklarung, belegt in Gent am 7. August 1928 und Nachtrag.

———

D. Schadenstaxe, datiert Cuxhaven, den 28. Juli 1928.

———

E. Nach-Erklärung der Experten, datiert Hamburg-Cuxhaven, den 11. Dezember 1928.

———

F. Werttaxe des Schiffes, datiert Gent, den 18. August 1928.

———

G. Ladungs-Reklamation.

———

H. Kosten-Aufstellung nebst Belegen No 1—53.

———

J. Manifest der Ladung.

A., B. & C.

Aus den Journal-Auszügen — Anlage A —, der am 2. August 1928 in Cuxhaven belegten Verklarung und Nachtrag — Anlage B —, sowie der in Gent am 7. August 1928 belegten Verklarung und

[1]) Por. str. 174—183.

Nachtrag, datiert Gent, den 16. August 1928, — Anlage C — ergibt sich im wesentlichen das Folgende:

Verliessen Danzig am Freitag, den 20. Juli 1928 19.30 Uhr Tiefgang V. 17'5", A. 19'10". Ballast in Tanks, forpeak Nr. 1, 2, 5 und diepp-tanks. 19.47 Uhr Abfahrt von Danzig in See.

Sonnabend, den 21. Juli 1928: 1,35 Uhr Rixhöft, Schlagseite 7° B. B., Windstärke SW/5. 6.10 Uhr Wellen brechen über das Deck und die Deckslast. Schlagseite 7° B. B., Windstärke WS/5, Seegang 5. 12 Uhr: Während der ganzen Wache kommen die Wellen an Deck. Windstärke WS/5, Schlagseite 7° B. B., Seegang 5. 15 Uhr: Die Wellen von WS/5 brechen über das Deck. 21.37 Uhr Adler Grund. 23 Uhr: Die Wellen brechen über das Deck und die Deckslast. Schlagseite 8° B. B., Windstärke WS/5, Seegang 5.

Sonntag, den 22. Juli 1928: 2.20 Uhr Arkona. Die Wellen von W brechen über das Deck und die Deckslast. 4.30 Uhr: Die B. B. Schlagseite erreicht 13° durch die Durchnässung der Ladung. Windstärke W/6, Seegang 5. 9.15 Uhr: Gjedser Rev. 19 Uhr: Ankunft des Kanallotsen. 19.25 Uhr: Festmachen mit Backbordseite in der Schleuse von Holtenau. 19.50 Uhr: Ausfahrt aus der Schleuse. Mit Lotsen und Steurer durch den Kanal. 20.15 Uhr: Beim Ausweichen eines Schiffes durch scharfe Biegung nach Steuerbord legt sich das Schiff schnell auf die Steuerbordseite um 15°. 23.05 Uhr: Lotsenwechsel. Ankunft des Lotsen Münzel.

Montag, den 23. Juli 1928: Durch die Steuerbordschlagseite und erhöhten Wasserstand im Verhältnis zum Deck wird durch den Wasserdruck das Becken aus dem Ofiziersklosett herausgerissen. Durch das Abflussrohr dringt Wasser in das Klosett und in den Baderaum ein. Nach Verstopfung der Öffnung wurde das Wasser ausgeschöpft. Die Steuerbordschlagseite vergrössert sich durch den Verbrauch von Speisewasser und durch die Durchnässung der Deckslast. 3.55 Uhr: Festmachen mit Backbordseite in der Schleuse von Brunsbüttel. 4 Uhr: Für das verbrauchte Speisewasser wird der Kesseltank gefüllt. 4.35 Uhr: Ausfahrt aus der Schleuse. Auf der Elbe nach Angaben des Lotsen. 5.30 Uhr: Das Schiff hebt sich zur geraden Linie. 5.40 Uhr: Steuerbordschlagseite 6°. Das Schiff steht fest. 5.50 Uhr: Das Schiff legt sich schnell nach Backbord über, Schlagseite 20°. 5.52 Uhr: Das Schiff legt sich bis 36° über. Die Deckslast achtern rollt über Bord. Die Kohle in den Bunkern fällt nach Backbord über. 6,10 Uhr: Schlagseite 40°. Das Schiff ist in Gefahr zu kentern. Maschine stopp. Voll rückwärts. Werfen Steuerbordanker bei der Kreuztonne Nr. 20. Die Stützen und Laschings der Deckslast geben nach; die Deckslast geht nach Kappen der Zurringe über Bord, wobei die Reeling bei den Luken 2 und 3 wegbricht. Um Schiff und Ladung zu retten, werden weitere Zurringe gekappt. 6.20 Uhr: Die Schlagseite verringert sich. 6.40 Uhr: Schlagseite Backbord 15°. Das Schiff steht fest. Das Boot Nr. 2 wird auf's Wasser gesetzt, um das sich noch an der Schiffswand haltende Holz zu

lösen. 7 Uhr: Das Boot wird gehoben. 9.30 Uhr: Heben des Steuerbordankers. Fortsetzung der Fahrt mit dem Lotsen Lassen auf der Elbe in der Richtung zur See. 10 Uhr: Der I. Maschinist meldet, dass das Wasser in den Bilgen der Laderäume 2 und 3 trotz des Pumpens nicht abnimmt, darum begeben wir uns auf die Reede von Cuxhaven, um dort zu ankern. 11.10 Uhr: Ankerwerfen auf der Reede von Cuxhaven. 11.20 Uhr: Lotse Lassen verlässt das Schiff. 12 Uhr: Der Kapitän begibt sich mit dem Lotsen an Land, um die Reederei „Żegluga Polska" von dem Vorfall zu benachrichtigen. 14.20 Uhr: Der Kapitän trifft mit einem Schlepper aus Cuxhaven ein. Mit demselben Schlepper wird der Schiffsjunge Josef Taszawek, der sich einen Fuss gequetscht hat, ins Krankenhaus geschickt. 15.05 Uhr: Der Hafenlotse trifft ein. 15.15 Uhr: Heben des Steuerbordankers. 15.20 Uhr: Fahrt nach dem Hafen. 16.25 Uhr: Festmachen mit Steuerbordseite an der Mole im Hafen von Cuxhaven. 16.30 Uhr: Abgang des Lotsen.

Die während der Havarie entstandenen Beschädigungen und Verluste werden nach Entladung der Deckslast und der Räume festgestellt.

Unser Schiff war bei der Abreise von Danzig dicht und stark, mit einer im ganzen aus 32 Personen bestehenden Besatzung gehörig bemannt und in gutem Zustande, mit allen nötigen Zubehörungen wohl versehen. Die Masten und Pumpen hatten dichte Kragen. Die Luken waren mit Persenningen bedeckt und verschalkt. Die Ladung wurde durch berufsmässige Stauer unter Aufsicht der Offiziere nach Seemannsbrauch gut gestaut.

Der Kapitän erklärte:

Das Schiff ist hier zum Teil entlöscht, ein Teil der Deckslast wurde entlöscht und wird nach Reperatur der sichtbaren Schäden wieder geladen.

Auf Befragen von Herrn Hoffmann erklärt der Kapitän:

Ich bin der Ansicht, dass das Schiff noch weitere Schäden erlitten hat, die sich erst nach Löschung der Ladung feststellen lassen.

———

Während der Liegezeit in Cuxhaven wurden die Schäden repariert und nach Fertigstellung die Ladung wieder eingenommen. Am Sonnabend den 4. August wurde alsdann die Reise nach dem Bestimmungsort fortgesetzt.

Die Eintragungen im Schiffstagebuch über die weitere Reise lauten wie folgt:

Am 4. August kam der Lotse 7.40 Uhr an Bord, und verliessen wir Cuxhaven um 7.45 Uhr. Sonntag den 5. 8. passierten wir Terschelling Feuerschiff und vertäuten am 6. 8. in der Schleuse von Torneuzen. 9.40 Uhr waren wir in Gent vertäut.

Die Schiffsbesatzung erklärte alsdann noch, dass, als das Schiff 35 Grad Schlagseite hatte, ca. 1—5 Faden Holz über Bord rollte. Der andere Teil der Deckladung ging erst verloren, als die Deckzurrings auf Befehl des Kapitäns gekappt wurden.

Ferner erklärte der Kapitän, dass für die in Cuxhaven von den Sachverstaendigen festgestellten Beschädigungen an dem Schiffskörper des Dampfers „Toruń", sowie für den Verlust der aufgegebenen Inventarien und Materialien nicht das Ueberbordrollen einiger von den Zurrings nicht erfassten Hölzer der achteren Deckslast kausal gewesen ist, sondern dass die Schäden am Schiffskörper und der Verlust der Materialien erst nach dem auf den Befehl des Kapitäns erfolgten Kappen der Zurrings entstanden sind.

———

Die Experten KURT HOFFMANN und C. W. PETERS berichten aus Cuxhaven unterm 28. Juli 1928 wie folgt:

Im Auftrage der Beteiligten besichtigten wir den polnischen Dampfer „Toruń", Kapitän Mikulowsky, um die Schäden festzustellen, welche das Schiff auf der Reise von Danzig nach Gent, mit Holz beladen, am 23. Juli ds. Js. auf der Unterelbe erlitten hatte.

Die näheren Umstände des Unfalles ergeben sich aus dem Journalauszug.

Nachdem das Schiff in den hiesigen Hafen gekommen und ein Teil der Decksladung gelöscht war, fand eine Besichtigung im Beisein des Herrn PAUL THODE als Vertreter der Reederei und der Assekuradeure, des Herrn SCHNEIDER vom Bureau Veritas und des Kapitäns MIKULOWSKY statt, welche folgendes ergab:

An B. B.-Seite war von der Back bis zur Brücke und von Hinterkante Brücke bis zum Heck das Schanzkleid nach aussen gedrückt, alle Reelingstützen waren vom Deck losgerissen und das Reelingeisen war mehrfach gebrochen. Die Deckwaschleitung war verbogen und losgerissen. Die Wanten der beiden Masten waren lose, die Spannschraube vom Fockstag war gebrochen. Die Schwanhälse der Luftröhre waren abgebrochen. Das Geländer an der Hinterkante der Brücke war verbogen, 1 Klosett nebst Leitung war losgerissen, 1 Klosett war beschädigt. Ferner mussten durch das Uebergehen der Decksladung die Deckzurrings gekappt werden und gingen Inventargegenstände mit über Bord verloren.

Um das Schiff in seinen früheren Zustand zu setzen, sind nachstehende Arbeiten erforderlich, deren Kosten ohne Präjudiz für die policenmässige Haftung der Assekuradeure wie folgt festgesetzt wurden:

Zu erneuernde Eisenteile.

B. B. vorne:

Schanzkleidplatten	12000×1030×	8 mm
„	2500×1400×	12 mm
18 St. Fusswinkel zus.	3000×130×75×	12 mm
1 Lasche	1000×250×	15 mm.

B. B. hinten:

Schanzkleidplatten	19000×900×	8 mm
„	3000×900×	10 mm

22 st. Fusswinkel zus. 3300×130×75×12 mm
1 Dopplungsplatte 1250×1000×12 mm

Eisenteile los, richten und fest.

B. B. vorne:

Reelingeisen 19000×125×11 mm
9 Reelingstützen à 1250×150×10 B mm
9 Reelingwinkel à 900×75×75×10 mm
2 Dopplungsplatten à 1000×1000×12 mm

B. B. hinten:

Reelingeisen 25000×125×11 mm
11 Relingstützen à 1250×150×10 mm
11 Reelingwinkel à 900×75×75×10 mm
1 Dopplungsplatte 1000×1000×12 mm
4 Seitenklüsen
1 Schanzkleidplatte und 2 Scheergangplatten an Ort und Stelle richten.
8 Rüsteisen los und fest.
B. B. Wanten untersuchen, Spannschrauben überholen und alles wieder ansetzen.
Fockstag neu ansetzen, Spannschraube erneuern.
Deckwaschleitung losnehmen, verschweissen und alles wieder intakt bringen.
4 Schwanhälse zum Teil erneuern und anbringen.
Geländer an der Hinterkante Brücke reparieren.
1 Klosett mit Rohrleitung erneuern, 1 dito reparieren.
Anstrich der reparierten Teile und Transportkosten.
Deckzurring 545 m 4 "Manila, 225 m 3 "Stahldraht, 150 m 5/8" Kette, 11 Fussblöcke und 9 Schäkel.

Verlorene Inventargegenstände:

2 Ladeblöcke, B. B. Seitenlaterne, 3 Korkfender, 1 Reelingtreppe, 1 Sturmleiter, 1 Leiter, 1 Fass Maschinenöl, 1 Fass Zylinderöl.

An Stauhölzer:

12 Planken à 7 m 250×100 mm, 35 Planken à 6.50 m 200×25 mm.

Für vorstehende Arbeiten und Gegenstaende wurden Tender eingeholt, welche folgende Summen ergaben:

H. Sanftleben & Co.	Rm. 12.327,—	7 Arbeitstage
Hoppe & Krooss	Rm. 11.595,—	5 „
Cuxhavener Schiffswerft	Rm. 11.722,50	7 Arbeitstage

Nach Prüfung der Tender wurde der Firma Hoppe & Krooss die Arbeiten für Rm. 11,595,— übertragen.

———

Dieselben Experten erklärten unter dem 25. Oktober 1928, dass die in ihrer Taxe — Anlage D — genannten Schäden am Schiff, an Inventarien und Materialien durch das Kappen der Zurringe auf Befehl des Kapitäns und das dadurch erzielte Ueberbordgehen der gesamten Deckslast entstanden sind.

E.

Die Nacherklärung der vorgenannten Experten lautet wie folgt:

Wir, welche vom 20. bis 24. Juni 1928 die Havarie-Grosse-Schäden, die der polnische Dampfer „Toruń" durch Kappen der Deckslast erlitten haben sollte, besichtigten, erklären nach Durchsicht der vom Havariekommissar Max Toeplitz in Gdingen ausgefertigten Taxe:

Unseres Erachtens sind von den im Havariebericht von Herrn Max Toeplitz aufgenommenen Schäden folgende durch das Uerbordgehen der Decksladung infolge Kappens der Zurringe hervorgerufen und von der Havarie-Grosse-Gemeinschaft zu tragen:

1. Die Reparaturen der Winden Nr. 1 und 2,
2. Die Erneuerung und Montierung einer Wantschraube,
3. Die Reparatur der B. B.—Reeling Achterkante der Back, das Entfernen der Notreparatur und das Einziehen von Nieten, statt der in Cuxhaven eingesetzten Stiftschrauben.

NB. Die Reelingstützen konnten seinerzeit in Cuxhaven nicht ordnungsgemäss genietet werden, da die Besichtiger sich wegen dieser geringfügigen Arbeit nicht entschliessen konnten, Auftrag zum Löschen eines Teils der Raumladung zu geben, welche Massnahme der Havarie-Grosse-Gemeinschaft unnötige Unkosten aufgebürdet hätte.

Wir schätzten die Kosten dieser Reparaturen auf Grund des Toeplitz'schen Havarieberichtes und der vorliegenden Rechnungen, wie folgt:

1. Winden Nr. 1 und 2 auseinandernehmen, verbogene Teile richten, einige Bolzen erneuern, alles wieder zusammenbauen und betriebsfertig machen	Neuarbeit £	2.16.—
	Reparatur „	6.—.—
2. Eine Wantschraube erneuern	Neuarbeit „	1.10.—
3. B. B.-Reelling Achterkante Back reparieren, Notreparatur entfernen, statt der in Cuxhaven eingezogenen Stiftschrauben Nieten einsetzen	Reparatur „	20.—.—
	Neuarbeit „	—.16.—

Rechtslage und Schuldfrage, sowie die policenmässige Haftung aller beteiligten Assekuradeure werden durch diese Taxe nicht berührt.

———

F.

Der Expert E. SMIT hat den Wert des Schiffes in dem beschädigten Zustande, wie dasselbe am 23. Juli in Cuxhaven ankam, in Gent am 18. August 1928 auf Veranlassung der Dispacheure Langlois & Co., Fr. Genicot und Leon van Peborgh auf

£ 25.000.—.—

geschätzt.

———

H.

Die Kosten dieser Havarie betragen laut Kosten-Aufstellung — Anlage H — nebst Belegen Nr. 1—53 einschliesslich des Ladungsschadens und der Dispachierungskosten total

£ 2051.3.1.

Laut Charter und Konnossementen ist Dispachierung vorgesehen nach den York—Antwerp—Rules mit den neuesten Zusaetzen und Abaenderungen.

Die Reederei und Ladungs-Interessenten haben sich ausdrücklich einverstanden erklaert, dass die Dispachierung nach den York—Antwerp—Rules 1924 erfolgt.

———

Es sind noch weitere kleine Mengen der geopferten Decksladung in der Umgegend von Cuxhaven geborgen worden. Eine Verwertung hat bisher nicht erzielt werden können. Nach Mitteilung der Herren THODE & DIECK in Cuxhaven ist das geborgene Holz in einem derart schlechten Zustand, dass mit einem Netto-Erlös nicht gerechnet werden kann.

Immerhin bleibt ein evtl. Nachtrag zu dieser Dispache vorbehalten.

———

Das Schiff ist im Jahre 1926 aus Eisen gebaut.

———

I. Berechnung des Kapitals.

1) Wert des Schiffes laut Taxe einschl. Vergütung in Grosser Havarie	£ 25517.—.—
2. Wert der Ladung laut nachfolgender Spezifikation einschl. Vergütung in Grosser Havarie	£ 6890.—.—
3. Wert der Fracht in Risiko traegt bei nach York-Antwerp-Rules 1924 von	£ 769.—.—
	£ 33176.—.—

———

II. Berechnung der Havarie.

Total	Bel.	Spezifikation der Kosten	Schiff und Reederei	Grosse Havarie
Rm.				Rm.
		Laut Generalrechnung der Państwowe Przedsiębiorstwo „Żegluga Polska", Gdynia:		
	a.	**Laut Abrechnung der „Navigare Schiffahrts- & Handels A. G., Hamburg:**		
9.60	1	Extralohn an Lotsen W. Lassen für Extradienste bei dem Unfall		9.60

Total	Bel.	Spezifikation der Kosten	Schiff und Reederei	Grosse Havarie
Rm.			Rm.	Rm.
31.50	2	**Schiffahrtsamt Cuxhaven** Boot für Hafenlotsen und Bootmiete für Kapitän — Rm. 27.— für Abholen eines Kranken von Bord — 4.50 Rm. 31.50	4.50	27.—
30.—	3	**Herrn Dr. med. H. Schorr, Cuxhaven** für ärztliche Bemühungen	30.—	
7.50	4	**Hamburger Kolonne vom Roten Kreuze, Abteilung Cuxhaven** für Krankentransport im Sanitätsauto	7.50	
104.50	5	**Staatskrankenhaus Cuxhaven** Hospitalkosten für Joseph Taszarek	104.50	
9.70	6	**Löwen-Apotheke, E. W. Voss, Cuxhaven** für Medikamente	9.70	
20.—	7	**Herrn Hafenlotse Lindemann** für Hilfe beim Ein- und Auslaufen im Nothafen		20.—
30.—	8	**Herrn H. Willms, Cuxhaven** für Hilfe beim Fest- und Losmachen incl. Bootsgeld		30.—
400.—	9	**Herrn C. W. Peters, Cuxhaven** für Besichtigungsgebühren und Berichte	100.—	300.—
9670.—	10	**Herrn Hoppe & Krooss G. m. b. H., Cuxhaven** für ausgeführte Reparaturen am Schiffe und Inventar, nämlich: **Backbordseite vorne:** 12 m Schanzkleid erneuert, 9 Deckstützen los, gerichtet und fest mit je 2 neuen Fusswinkeln versehen, 19 m Reelingeisen los, gerichtet und fest, eine Schanzkleidplatte vorne an Ort und Stelle gerichtet und das neue Schanzkleid verlängert und angebracht, eine Platte 2500 x 1400 x 12 neu angebracht, dazu die alte Platte abgeschnitten und die neue Platte mit Doppellasche und dreifacher Nietung befestigt. 2 Klüsen mit Dopplungsplatte los, gerichtet und fest.		

Total	Bel.	Spezifikation der Kosten	Schiff und Reederei	Grosse Havarie

Achterdeck:

Backbordschanzkleid 19000 x 900 x 8 erneuert, die Reelingeisen 25000 x 125 x 80 x 10 los, gerichtet und fest. 11 Reelingstützen los und fest mit je 2 Fusswinkel versehen, eine Platte 3000 x 900 x 10 erneuert, eine Klüse mit grosser Dopplungsplatte los, fest und die Dopplungsplatte erneuert, eine Platte an Ort und Stelle gerichtet die Scheergangsplatte an Ort und Stelle gerichtet, eine Klüse mit Dopplungsplatte los und fest, 2900 kg Platten los, neu und fest à M 1.43 1800 kg Platten los, gerichtet und fest à M 0,93

Rm.
4147.—
1674.—
5821.—

Backbordseite vorne:

4 Rüsteisen los und fest, die Wanten neu angesetzt, das gesamte Rüstzeug und das stehende Gut überholt, Spannschrauben gangbar gemacht ohne Erneuerung von Teilen, das Fockstag losgenommen und überholt, die Spannschraube erneuert und das Fockstag neu befestigt, die Rohrleitung der Deckwaschleitung losgenommen, repariert und angebracht, die Schwanenhälse der Tanks neu befestigt.

Achterdeck:

4 Rüsteisen los und fest, die Wanten und das stehende Gut überholt ohne Erneuern von Teilen, Spannschrauben gangbar gemacht, 2 Schwanenhälse neu befestigt, die Deckwaschleitung repariert, ein Klosett mit Rohr neu geliefert und angebracht, ein Klosett repariert, das Geländer hinter dem Deckshaus repariert, 2 Ladeblöcke 14" neu geliefert, 11 Fussblöcke mit Ueberfall für 2 ein halb tons neu geliefert, 9 Schäkel 200 lang 7/8" neu geliefert, 12 Holzplanken 7 m lang x 250 x 100 mm, 35 Bretter 6 ein halb m x 200 x 1", eine Raumleiter 7 m lang geliefert, eine Reelingtreppe neu geliefert, Gesamtpreis

Rm. 3.849,—
Rm. 9.670,—

Total	Bel.	Spezifikation der Kosten		Schiff und Reederei	Grosse Havarie
Rm.				Rm.	Rm.
		davon zu vergüten laut Taxe in Grosser Havarie für beim Kappen der Deckzurrings entstandene Schäden und Verluste laut Bericht der	Rm.		
		Sachverständigen, nämlich:			
		Platten neu	4147.—		
		„ richten	1674.—		
		weitere Reparaturen und Erneuerungen an Eisenteilen	1555.—		
		NB. Schiff unter 3 Jahre alt, demnach voll zu vergüten mit zus.	7376.—		7376.—
			bleiben 2.294.—		
		davon für Klosett-Reparatur (Seeschaden)	445.—	445.—	
			bleiben 1849.—		
		davon für Deckwaschleitung	Rm. 650.—	650.—	
		1/6 Abzug „neu für alt"	108.33	108,33	
		Rest	541.67		541.67
			bleiben	1199.—	
		für Inventar- und Holzteile mit 1/3 Abzug „neu für alt"		399.67	399.67
				799.33	799.33
759.37	11	Herren Hoppe & Krooss, Cuxhaven			
		für 36 Std. frühere Fertigstellung vor dem Kontrakt-Termin, wodurch die Havarie-Grosse erheblich grössere Nothafenkosten gespart hat			759.37
1502.30	12	Fa. Rickmers (Inh. A. Grimke), Cuxhaven			
		für geliefertes Tauwerk und Inventar, nämlich:			
		225 m I a Manila 4" 180 kg	Rm. 208.80		
		320 m I a Manila 4" 260 kg	301.60		
		225 m Ia verz. Stahldraht 3" 405 kg	477.90		

Total	Bel.	Spezifikation der Kosten		Schiff und Reederei	Grosse Havarie
Rm.				Rm.	Rm.
		1 Seiten-Laterne nach Muster, geprueft	Rm. 98.—		
		150 m Kette 1/2 — 5/8" Deckslastzurring	380.—		
		3 Korkfender	18.—		
		1 Sturmleister 14 Stufen, compl.	108.—		
			1592.30		
		davon zu vergueten laut Taxe in Grosser Havarie fuer beim Kappen der Deckzurrings entstandene Schäden und Verluste, nämlich:			
		Stahldraht	Rm. 477.90		
		Kette	380.—		
		zus.	857.90	857.90	
		1/6 Abzug „neu fuer alt"	142.98	142.98	
		Rest	714.92		714.92
		bleiben		734.40	
		fuer Manilatrossen und Inventarteile mit 1 3 Abzug „neu fuer alt" zu vergueten		244.80	244.80
				489.60	489.60
261.39	13	Herrn Robert Schmoldt, Cuxhaven fuer geliefertes Cylinder- und Maschinenöl N. B. Laut Taxe durch Kappen der Zurringe ueber Bord verloren			261.39
40.—	14	Herrn Felix Nowak, Cuxhaven fuer Übersetzungskosten und Dolmetschergebuehr bei der Verklarung			40.—
84.65	15	Amtsgericht Cuxhaven fuer Kosten der Verklarung			84.65
550.—	16-18	Cassa an den Kapitän		550.—	
44.25	19	Wasserwerk Cuxhaven fuer 63 cbm. Wasser		44.25	
31.25	20	An Dasselbe fuer 45 cbm. Wasser		31.25	
15.—	21	Herrn Robert Schmoldt, Cuxhaven fuer gelieferte Stearinlichte		15.—	
1011.65	22-23	An Denselben fuer gelieferten Proviant		1011.65	

Total	Bel.	Spezifikation der Kosten	Schiff und Reederei	Grosse Havarie
Rm.			Rm.	Rm.
17.50	24	Herren Hoppe & Kroos, Cuxhaven Ventilspindel fuer Windenzudampfventil angefertigt	17.50	
173.40	25	Lloyds Register of Shipping, Agentur Cuxhaven fuer tarifmässige Gebuehren £ 8.10.— à 20.40 Rm 173.40	173.40	
173.50	26	Bureau Veritas, Agentur Hamburg fuer desgleichen	173.50	
100.—	27	Herrn Wilhelm Othmar, Cuxhaven fuer Aufmass und Schätzung der Ladung zwecks Ermittlung der Menge der ueber Bord geworfenen Deckslast		100.—
2763.44	28	Herrn J. Hiort, Cuxhaven fuer Löschen und Wiedereinnahme eines Teils der Ladung im Nothafen		2763.44
663.—	29	An Hafenamt Cuxhaven fuer Lagermiete fuer die im Nothafen gelöschte Ladung		663.—
498.50	30	An Dasselbe fuer Krangebuehren beim Löschen und Laden im Nothafen		498.50
698.90	31	An Hafen- und Seemannsamt Cuxhaven fuer Raumgebuehren im Nothafen		698.90
7.—	32	Herren Wahler & Co., Hamburg fuer Versicherung der gelöschten Ladung		7.—
182.—	33	Herrn Carl H. Mohr, Hamburg fuer Bemuehungen und Auslagen als Vertreter der Kasko-Assekuradeure	182.—	
4.50	34	An Schiffahrtsamt Cuxhaven fuer Hafenlotse ausgehend		4.50
41.—	35	An Dasselbe fuer Lotsgeld vom Nothafen in See		41.—
14.—	36	An Amt Ritzebuettel fuer Ausfertigung der amtlichen Besichtigungsdokumente		14.—

Total	Bel.	Spezifikation der Kosten	Schiff und Reederei	Grosse Havarie
Rm.			Rm.	Rm.
1200.—	37	An Navigare Schiffahrts- & Handels-Aktien - Gesellschaft, Hamburg fuer ihre Bemuehungen in der Havarie-Grosse-Angelegenheit		1200.—
406.53	38	An Dieselbe fuer Auslagen fuer Telegramme, Telefon, Reisespesen, Fahrgelder und kleine Kosten		406.53
1123.88	39	Herren Thode & Dieck, Cuxhaven fuer bezahlten Bergelohn fuer die in der Nähe Cuxhavens geborgenen Teile der geopferten und mit D. „Toruń" wieder verladenen Deckslading sgteile, nämlich;		
		An gezahlten Bergelohn Ahlf — Rm. 7.59 An do. Sievers — 181.64 „ „ Hein — 30.37 „ „ Röpcke — 229.50 „ „ Matthiess — 235.93 „ „ Wulf — 135.— „ W. Othmar fuer Aufmass fuer 2 Sachverständige — 50.— An J. Hiort fuer Verladung der Partie des Bergers Wulf — 115.05 „ Hafenamt fuer Krangebuehren betreffs der Partie des Bergers Wulf — 23.— „ Amt Ritzebuettel für Abschriften des Aufmassdokumentes — 4.— fuer unsere vielfachen Bemuehungen in dieser Angelegenheit — 100.— unsere Aulagen fuer Telefon- und Telegrammgebuehren, Fährgelder, Porti etc — 11.80 zus. — 1123.88		1123.88
22769.81		Kurs 20.369	3795.53	18974.28

Total	Bel.	Spezifikation der Kosten		Schiff und Reederei	Grosse Havarie
Ł				Ł	Ł
1117.17.4		Vortrag fuer Seite 279!		186.6.8	931.10.8
		Kost- und Monatsgelder der Mannschaft im Nothafen Cuxhaven			
		vom 23. 7. bis 4. 8. 1928 mittags:	Ł		
	40	I. Gagen per Monat	163.12.7		
		II. Kostgelder auf Basis Selbstkosten der Reederei per Monat	80.12.—		
		zus.	244.4.7		
		Demnach fuer 12/30 tel Monat	Ł 97.13.10		
	41	Kohlen- und Materialverbrauch im Nothafen, nämlich:			
		Kohlen 49,3 tons à 23/— d.	56.13.11		
	42-43	Schmiermaterial etc.	11.—.11		
		kleine Ausgaben und Ueberstunden der Mannschaft im Nothafen	5.13.8		
171.2.4		zus.	171. 2.4		171.2.4
171.2.4		Vortrag fuer Seite 279!		—.—.—	171.2.4

Ausgaben in Gent:

Laut Rechnung der Firma L. G. Voigt, Gent:

Belg. Frs.			Belg. Frs.
50.—	44	An Handelsgericht, Gent fuer Kosten der Verklarung	50.—
175.—	45	An L. G. Voigt, Gent fuer Uebersetzung und Dolmetschergebuehren bei der Verklarung	175.—
50.—	46	An Handelsgericht, Gent fuer Nachtrags-Verklarung	50.—
90.—	47	An L. G. Voigt, Gent fuer Uebersetzung und Dolmetschergebuehren bei der Nachtrags-Verklarung	90.—
12.50	48	Copialien-Gebuehr an das Handelsgericht Gent	12.50

Total	Bel.	Spezifikation der Kosten	Schiff und Reederei	Grosse Havarie
Belg. Frs.			Belg. Frs.	Belg. Frs.
90.—	49	Herrn Leon van Péborgh, Antwerpen fuer Bemuehungen in der Havarie-Grosse-Sache		90.—
890.—	50	Herrn E. Smit, Expert in Gent fuer Werttaxe des Schiffes		890.—
568.75	51	Fuer Extraarbeitslöhne zur Feststellung des Mankos an der Deckladung		568.75
250.—	52	Herrn L. G. Voigt, Gent fuer Telegramme, Telefon und Porti		250.—
2176.25		Kurs 174,50	—.—	2176.25
Ł			Ł	Ł
12. 9.5			—.—.—	12. 9.5
15.—.—	53	Herrn L. G. Voigt, Gent fuer seine Bemuehungen in der Havarie-Grosse-Sache		15.—.—

Die Ladung hat zu erhalten fuer geworfene Deckladung, wie folgt:

Lfd. Nr. 18. Danzig-Gent.

Empf.: Etablissements J. H. Pierard S. A. Charleroi.

Rekl.: Rissmann & Jochheim Danzig.

		Ł
2.40 m 50/65	— 8.80 fm.	
2.60 „ „	— 189.20 „	
2.70 „ 55/65	— 246.40 „	
3.— „ „	— 96.80 „	
	541.20 fm.	
	à sh 27/—	730.12.5
1.— m 25.32	— 83.60 fm.	
1.40 „ 27.33	— 128.20 „	
	211.80 fm.	
	à sh 24/—	254. 3.2
3.50 m 30/40	— 255.20 fm.	
	à sh 25/6	325. 7.8
1.20 m 25/35	— 44.00 fm.	
1.80 „ 43/55	— 233.20 „	
2.20 „ 45/60	— 26.40 „	
2.— „ 43/55	— 286.00 „	
3.— „ 30/40	— 167.20 „	
	756.80 fm.	
	à sh 24/6	927. 1.8

Total	Bel.	Spezifikation der Kosten	Schiff und Reederei	Grosse Havarie
		3,— m 22/30 — 123.20 fm. à sh 25/—	£ 154.—.—	
		cif Marktwert laut Attest incl. voll bezahlter Fracht	2391. 4.11	
		Ausgeliefert sind:		
		78.445 fm à sh 24/— £ 94. 2. 8		
		38.605 fm à sh 24/6— 47. 5.10		
		140.882 fm à sh 24/— 169. 1. 2		
		13.954 fm à sh 24/6— 17. 1.10		
		161.931 fm à sh 24/6— 198. 7. 4		
		176.178 fm à sh 24/6— 215.16. 5		
		31.734 fm à sh 24/6— 38.17. 6		
		5.624 fm à sh 27/— 7.11.10		
		121.782 fm à sh 27/— 164. 8. 1		
		162.870 fm à sh 27/— 219.17. 5		
		180.565 fm à sh 25/— 225.14. 1		
		70.091 fm à sh 24/6— 85.17. 3		
		48. 389 fm à sh 27/— 65. 6. 6		
		2.460 fm à sh 27/— 3. 6. 5		
		7. 744 fm à sh 27/— 10. 9. 1		
		191.948 fm à sh 25/6— 244.14. 8		
		zus. 1807.18. 1	1807.18. 1	
			583. 6.10	
		Durch Ueberbordspuelen sind lt. Nachverklarung in Gent verloren gegangen rechnungsweise 3 ein halb Faden oder 17.670 fm im Werte von sh 25 ein halb — p. fm —	22.10. 7	
		es sind folglich ueber Bord geworfen Hölzer im Werte von	560.16. 3	

Total	Bel.	Spezifikation der Kosten	Schiff und Reederei	Grosse Havarie
£			£	£
		Extrakosten an den beeidigten Zähler belg. Frs. 1.402.60 — Belgas 280.52	£	
		Besichtigungskosten und Bericht belg. Frs. 650.— — 130.—		
		410.52		
		à 34.90 = £ 11.15.3	11.15. 3	
			572.11. 6	
		plus 5 proc. p. a. Zinsen fuer 5 Monate	11.18. 7	
584.10. 1			584.10. 1	584.10. 1
1117.17. 4		Hierzu die Vorträge von Seite 276 (	186. 6. 8	931.10. 8
171. 2. 4			—.—.—	171. 2. 4
		Die Reederei hat ferner zu erhalten fuer erst nach Beendigung der Reise später reparierte weitere Schäden, welche durch Opfern der Deckslast entstanden sind laut Nachtragsbericht der Experten — Anlage E — auf Grund beigebrachter Rechnungen, nämlich:		
6.—.—		Winden-reparatur ohne Erneuerung		6.—.—
		£		
2.10.—		Neuarbeiten an der Winde 2.10.—		
		1/6 Abzug „neu fuer alt" —. 8. 4	—. 8. 4	
		2. 1. 8		2. 1. 8
		£		
1.10.—		Wantschraube neu 1.10.—		
		1/6 Abzug „neu fuer alt" —. 5.—	—. 5.—	
		1. 5.—		1. 5.—
20.16.—		Reparatur- und Erneuerungsarbeiten an B. B. — Reeling 20.16.—		20.16.—
		N. B. Schiff unter 3 Jahre alt.		
1. 5.—		Herrn Max Toeplitz, Gdingen fuer Besichtigungsgebuehren (Anteil fuer Havarie-Grosse-Schäden)		1. 5.—
1933.—. 2			187.—.—	1746.—. 2
23. 4. 8		2 proc. Vorschuss der Gelder auf 1161.10.1 = 23.4.8		23. 4. 8

Total	Bel.	Spezifikation der Kosten	Schiff und Reederei	Grosse Havarie
£			£	£
		5 proc. p. a. Zinsen auf die Havarie-Grosse-Kosten und Auslagen, nämlich:		
		£		
		fuer 5 Monate auf £ 1078.17.2 22. 9. 7		
		fuer 4 Monate auf £ 82.12.11 1. 7. 7		
23.17. 2		23.17. 2		23.17. 2
12.10.—		Fuer Telegramme, Telefon, Porti und sonstige Auslagen der Reederei		12.10.—
1992.12.—			187.—.—	1805.12.—
6. 4.—		Fuer 10 Abschriften dieser Dispache		6. 4.—
		„ Telegramm- und Telefon-Auslagen usw. Rm 105,— £ 5.2.11		
5. 2. 11				5. 2.11
47.17. 6		„ Aufmachung dieser Dispache		47.17. 6
—. 6. 8.		und um auszugleichen		—. 6. 8
2052. 3. 1			187.—.—	1865. 3. 1

III. Verteilung der Grossen Havarie.

Vorstehend berechnete £ 1865.3.1 verteilt über das beitragspflichtige Kapital in Höhe von £ 33176.—.— ergeben 5.622% und es haben demnach zur Grossen Havarie beizutragen:

	Beitragswerte	Beitraege 5.622%
1. Das Schiff einschl. Vergütung in Grosser Havarie von:	£ 25517.—.—	£ 1434.11.4
2. Die Ladung laut nachfolgender Spezifikation einschl. Vergütung in Grosser Havarie von:	£ 6890.—.—	£ 387. 7.2
3. Die Fracht i/R. traegt bei nach York—Antwerp—Rules 1924 von:	£ 769.—.—	£ 43. 4.7
	£ 33176.—.—	£ 1865. 3.1

IV. Schlussabrechnung fuer die Ladung.

Lfd. №	Konn. №	Empfänger, Marken, Nummern, Kolli und Gegenstand	Beitrags-werte	Beiträge 5.622%
			£	£
		Von Danzig nach Gent		
1	1	Rufin Piérard, Gilly rote No. 1 — 260 = 260 Stück Rund-eichen	526.—.—	29.11. 5
2	2	Rufin Piérard, Gilly 97 Block eich. Blockware	139.—.—	7.16. 4
3	3	A. Bauwens, Mont-St. Amand 200 Stück bes. eich. Bretter	17.—.—	—.19. 2
4	4	A. Bauwens, Mont-St. Amand 249 Stück unbes. eich. Bretter	28.—.—	1.11. 6
5	5	Rufin Piérard, Gilly grüne No. = 70 Stück Rundeichen	61.—.—	3. 8. 7
6	6	G. Stoffelen & Co., Brüssel 3224 Stück eichene Halbrundschwellen	924.—.—	51.18.11
7	7	G. Stoffelen & Co., Brüssel 409 Stück Eichen-Plattschwellen	117.—.—	6.11. 7
8	8	M. Carette-Raepsaet, Courtrai 91 Stück) 800 „) Eichen-Bretter- & Bohlen	192.—.—	10.15.10
9	9	V. & L. De Baerdemaecker, Gent 1 206 = 206 Bündel Sperrplatten	230.—.—	12.18. 7
10	10	Fogel's Houtagentur Maats-chappij „Foham", Antwerpen 200 Bündel Sperrplatten	301.—.—	16.18. 5
11	11	A. Bauwens, Mont-St. Amand A. D. P. 160 Bündel Sperrplatten	285.—.—	16.—. 6
12	12	A. Bauwens Mont-St. Amand L. C. 196 Bündel Sperrplatten	283.—.—	15.18. 2
13	13	A. Bauwens, Mont-St. Amand A. D. P. 1 262 Bündel Sperrplatten	511.—.—	28.14. 7

Lfd. №	Konn. №	Empfänger, Marken, Nummern, Kolli und Gegenstand	Beitragswerte	Beiträge 5.622%
			£	£
		Von Danzig nach Gent.		
14	14	V. & L. De Baerdemaecker, Gent (Rekl.: Danziger Allg. V. A. G., Danzig) G. L. 1 157 Bündel Sperrplatten	454.—.—	25.10. 6
15	15	V. & L. De Baerdemaecker, Gent (Rekl.: Danziger Allg. V. A. G., Danzig) G. L. 160 Bündel Sperrplatten		
16	16	J. Collard & Martin, Brüssel (Rekl.: Rissmann & Jochheim, Danzig) 121 Faden Grubenholz	512.—.—	28.15. 9
17	17	J. Collard & Martin, Brüssel 1052 Stück Telegrafenstangen	399.—.—	22. 8. 8
18	18	Sté. Ame. Etablissemente J. H. Piérard, Charleroi (Rekl.: Rissmann & Jochheim, Danzig) 67158 Stück = 374 Faden Grubenhölzer	1911.—.—	107. 8. 8
			6890.—.—	387. 7. 2

V. Schlussabrechnung fuer die Interessen der Herren RISSMANN & JOCHHEIM, DANZIG.

Die Herren RISSMANN & JOCHHEIM in Danzig vertreten die Konnossemente № 16 und 18.

Gemaess Tabelle IV haben die Konnossemente zu zahlen:

	£
Fuer Kt.-№ 16 Beitrag zur Grossen Havarie von £ 512.—.— á 5.622% =	28.15. 9
„ „ 18 Beitrag zur Grossen Havarie von £ 1911.—.— á 5.622% =	107. 8. 8.
zus.	136. 4. 5

Dagegen zu empfangen:

	£
Fuer Kt.-№ 18 Verguetung in Grosser Havarie einschl. Zinsen lt. Tab. II, Seite 267	584.10. 1

		Ł	Ł
sowie die von ihnen verauslagten Bergungskosten für geborgene Deckladungshölzer in Cuxhaven laut Beleg 39, Seite 275 u. 276, an die Herren THODE & DIECK, Cuxhaven, Rm. 1123.88	Ł		
=	55. 3. 5		
plus 5% p. a. Zinsen für 4 Monate =	—.18. 5	56. 1.11	
		640.12.—	640.12.—
demnach Saldo zu empfangen			504. 7. 7

Evtl. Nachtrag laut Seite 268 vorbehalten.
Hamburg, den 17. Dezember 1928.

Alfred Schmidt, Dr. jur. E. Prosch
beeidigte Dispacheure
gez. Alfred Schmidt.

Für richtige Abschrift:
Alfred Schmidt, Dr. jur. E. Prosch
Pieczęć (Podpis)

6. Polisa na ubezpieczenie morskie[1]).

Przykład:

DZIAŁ TRANSPORTOWY.

WARSZAWSKIE TOWARZYSTWO UBEZPIECZEŃ
Spółka Akcyjna.

Oddział w *Warszawie*
Agentura w *Warszawie*
Suma ubezpieczenia
Ł 8000.—.—

Obliczenie należności:
Składka *Ł 60.—.—*
Koszta —.—.—
Stempel *Ł 1.6.5*
Razem *Ł 61.6.5*

POLISA № *30326*
na ubezpieczenie morskie

Warszawskie Towarzystwo Ubezpieczeń, Sp. Akc. *oraz podpisane Towarzystwa Ubezpieczeń* przyjmuje niniejszym do ubezpieczenia od *Ministerstwa Przemysłu i Handlu w Warszawie* na sumę *Funtów ang. ośm tysięcy*

[1]) Por. str. 202 n.

kadłub „casco", maszyny i inne części składowe statku szkolnego „Pomorze" ex „Colbert" ex „Prinz Eitel Friedrich", prowadzonego pod banderą polską na jedną podróż z St. Nazaire do Nakskov oraz w czasie przebudowy w stoczni w Nakskov od *14. grudnia 1929 r. godz. 12 w poł.,* do *31. maja 1930 r. godz. 12. w południe (czas środkowo-europejski)* według stawki po *0,25% za podróż i 0,5% w czasie przebudowy,* wynoszącej *Funtów ang. sześćdziesiąt.*

Rzeczywista wartość . . . . . .

Ubezpieczenie niniejsze zawarte zostaje na podstawie *niemieckich warunków „Allgemeine Deutsche Seeversicherungs-Bedingungen" z 1919 r., uzupełnionych klauzulami D. T. V. z 1929 r.*

Stosownie do listu Dyrektora Szkoły Morskiej w Tczewie p. Mohuczego z dnia 31 stycznia 1930 roku, natychmiast po zwiększeniu wartości s/s „Pomorze" Warszawskie Towarzystwo Ubezpieczeń będzie powiadomione i zostanie wystawiony wówczas dodatek do niniejszej polisy. Dodatkowa premja zostanie policzona od różnicy pomiędzy obecnie ubezpieczoną sumą a ostateczną wartością statku.

Wszystkie warunki szczegółowe, dotyczące przebudowy statku, podane będą w dodatku do niniejszej polisy.

Pokryta przez niniejszą polisę suma ubezpieczenia Ł 8000.—.— rozdziela się między uczestniczące Towarzystwa w następujący sposób:

Warszawskie Towarzystwo Ubezpieczeń S. A. Ł 6400.—.—
Towarzystwo Ubezpieczeń „Przezorność" 800.—.—
Poznańsko-Warszawskie Towarzystwo Ubezpieczeń Spółka Akcyjna Ł 800.—.—

Warszawskie Towarzystwo Ubezpieczeń S. A. jest w ubezpieczeniu niniejszem „Towarzystwem prowadzącem". W razie szkody lub w innych sprawach, odnoszących się do niniejszej polisy, zgadzają się podpisane Towarzystwa z zarządzeniami Towarzystwa prowadzącego, akceptują wszelkie umowy, dotyczące regulacji szkód, ustalonych drogą dispachy czy też dobrowolnej umowy z ubezpieczonym, oraz obowiązują się do wypłaty odszkodowania, przypadającego na ich udział jednocześnie z Towarzystwem prowadzącem.

Warszawa, dnia 11. lutego 1930 r.

(Pieczęcie wymienionych Towarzystw i podpisy dyrektorów).

W razie szkody uprasza się o zawiadomienie

II.

Ubezpieczenia społeczne marynarzy.

1. Wstęp.

Kwestja ubezpieczeń społecznych marynarzy nie jest dotychczas całkowicie uregulowana przepisami polskiemi. Wiele dziedzin opieki społecznej nad pracownikami w marynarce handlowej wciąż jeszcze ma za podstawę ustawy i rozporządzenia niemieckie, które niezupełnie odpowiadają duchowi czasów dzisiejszych i pod wielu względami stawiają marynarzy w gorszem położeniu od innych kategoryj pracowników w Polsce.

Tak niewątpliwie przestarzałą dla naszych stosunków jest omówiona wyżej ustawa o służbie marynarza z dnia 2. czerwca 1902 r. Poza tem dotychczas nie mają w zupełności zastosowania względem marynarzy postanowienia ustawy z dnia 18. lipca 1924 r. o zabezpieczeniu na wypadek braku pracy, jak również dekretów i rozporządzeń w zakresie pośrednictwa pracy; brak nowoczesnego ustawowego ujęcia uprawnień marynarzy na wypadek choroby, w dziedzinie urlopów, czasu pracy i t. d.

Jednak zaznaczyć należy, że także w tej dziedzinie robi się sporo i coraz więcej, a samo życie zmusza do wypełniania luk przez umowy zbiorowe, ugody i t. p.

W tych warunkach dość ryzykowną wydaje się próba ujęcia całokształtu sprawy ubezpieczeń społecznych marynarzy — tem bardziej, że według uzyskanych wiadomości przygotowuje się wydanie jednolitej ustawy ubezpieczeniowej, która ma wprowadzić istotne zmiany. Z tego powodu rozdział niniejszy ujmuje sprawę jak najogólniej, szerzej uwzględniając te przepisy, które według wszelkiego prawdopodobieństwa nie ulegną zmianie.

Dokładne omówienie sprawy opieki społecznej nad pracownikami w marynarce handlowej pozostawić należy do czasu, gdy zostanie ona całkowicie uregulowana.

Pod ogólną nazwą — marynarza rozumieć należy w tym rozdziale nietylko marynarzy w ścisłem tego słowa znaczeniu, ale również oficerów wszelkich stopni i innych pracowników, związanych bezpośrednio lub pośrednio z żeglugą morską handlową. Dlatego też w dalszym ciągu będzie mowa o pracownikach umysłowych i fizycznych w polskiej marynarce handlowej, przyczem uwzględnione zostaną przepisy odrębne i wspólne dla obu kategoryj pracowników.

2. Ubezpieczenie na wypadek choroby.

W poprzednich rozdziałach niniejszej pracy omówiono dokładnie uprawnienia kapitana statku, oficerów i członków załogi na wypadek choroby lub uszkodzenia (por. str. 92 n. i 111 n). W szczególności powiedziano tam, że wszyscy członkowie obsady statku mają w razie zachorowania prawo do 26- względnie 13-tygodniowego leczenia i wyżywienia na koszt armatora. Powiedziano też, że kapitan otrzymuje płacę także podczas pobytu w zakładzie leczniczym, natomiast członek załogi (także oficer) tylko wyjątkowo może otrzymać $^1/_4$ część płacy.

Świadczenia na rzecz tych osób po upływie wspomnianych wyżej czasokresów obejmują odpowiednie zakłady ubezpieczeniowe (por. niżej).

Nie należą więc, jak z tego widać, marynarze do Kas Chorych, które utworzono dla wszystkich innych kategoryj pracowników celem obowiązkowego ich ubezpieczenia na wypadek choroby. Jest to częściowo zrozumiałe wobec trudności ustalenia wysokości składek dla marynarzy, którzy udają się do państw o różnych walutach.

Ponieważ jednak, jak się dowiadujemy, planowane jest włączenie również marynarzy do Kasy Chorych, pożyteczne będzie podanie przynajmniej tabeli obliczania składek i świadczeń (por. niżej). Szczegółowe omówienie ustawy z dnia 19. maja 1920 r. (Dz. U. R. P. Nr. 44) o obowiązkowem ubezpieczeniu na wypadek choroby oraz później wydanych przepisów pozostawić należy do czasu, kiedy ona będzie aktualna dla marynarzy.

Tabela obliczania składek i świadczeń

opracowana dla Kas Chorych Województwa Poznańskiego i Pomorskiego przez Okr. Zw. Kas Chorych w Poznaniu.

(Strona lewa)

Grupa zarobkowa	Dla zarabiających: dziennie do	tygodniowo ponad	tygodniowo do	miesięcznie ponad	miesięcznie do	Płaca ustawowa wynosi dziennie	Składka wynosi przy 6½% płacy ustawowej za: 1 tydzień	4 tygodn.	5 tygodni	Za 1 tydzień płacą składki: Pracodawca 3/5	Pracobiorca 2/5
	zł gr	zł gr	zł gr	zł gr	zł gr	zł gr	zł gr	zł gr	zł gr	zł gr	zł gr
I.	1 —	— —	6 —	— —	25 —	— 75	— 34	1 36	1 70	— 20	— 14
II.	1 50	6 —	9 —	25 —	37 50	1 25	— 57	2 28	2 85	— 34	— 23
III.	2 —	9 —	12 —	37 50	50 —	1 75	— 80	3 20	4 —	— 48	— 32
IV.	2 50	12 —	15 —	50 —	62 50	2 25	1 02	4 08	5 10	— 61	— 41
V.	3 —	15 —	18 —	62 50	75 —	2 75	1 25	5 —	6 25	— 75	— 50
VI.	4 —	18 —	24 —	75 —	100 —	3 50	1 59	6 36	7 95	— 95	— 64
VII.	5 —	24 —	30 —	100 —	125 —	4 50	2 05	8 20	10 25	1 23	— 82
VIII.	6 —	30 —	36 —	125 —	150 —	5 50	2 50	10 —	12 50	1 50	1 —
IX.	7 —	36 —	42 —	150 —	175 —	6 50	2 96	11 84	14 80	1 78	1 18
X.	8 —	42 —	48 —	175 —	200 —	7 50	3 41	13 64	17 05	2 05	1 36
XI.	9 —	48 —	54 —	200 —	225 —	8 50	3 87	15 48	19 35	2 32	1 55
XII.	10 50	54 —	63 —	225 —	262 50	9 75	4 44	17 76	22 20	2 66	1 78
XIII.	12 50	63 —	75 —	262 50	312 50	11 50	5 23	20 92	26 15	3 14	2 09
XIV.	— —	75 —	— —	312 50	— —	12 50	5 69	22 76	28 45	3 42	2 27

Dla Kas Chorych, które wprowadziły 15 grup:

XIV.	15	—	75	—	90	—	312	50	375	—	13	75	6	26	25	04	31	30	3	76	2	50
XV.	—	—	90	—	—	—	375	—	—	—	15	—	6	83	27	32	34	15	4	10	2	73

Tabela obliczania składek i świadczeń

opracowana dla Kas Chorych Województwa Poznańskiego i Pomorskiego przez Okr. Zw. Kas Chorych w Poznaniu.

(Strona prawa)

Grupa zarobkowa	Składka wynosi przy 6% płacy ustawowej za:						Za 1 tydzień płacą składki				Świadczenia pieniężne w czasie choroby						Zasiłek pogrzebowy			
	1 tydzień		4 tygodnie		5 tygodni		Pracodawca 3/5		Pracobiorca 2/5		Zasiłek za jeden dzień niezdolności do pracy		Zasiłek dzienny dla członków lecz. w szpitalu				Za członka ubezpiecz.		Za członka rodziny	
													I. dla utrzymujących inne osoby		II, dla nieutrzymujących innych osób					
	zł	gr	zł	gr	zł	gr	zł	gr	zł	gr	zł	gr	zł	gr	zł	gr	zł	gr	zł	gr
I.	—	32	1	28	1	60	—	19	—	13	—	45	—	22	—	08	15	75	7	87
II.	—	52	2	08	2	60	—	31	—	21	—	75	—	37	—	12	26	25	13	12
III.	—	74	2	96	3	70	—	44	—	30	1	05	—	52	—	18	36	75	18	37
IV.	—	94	3	76	4	70	—	56	—	38	1	35	—	67	—	23	47	25	23	62
V.	1	16	4	64	5	80	—	70	—	46	1	65	—	82	—	27	57	75	28	87
VI.	1	47	5	88	7	35	—	88	—	59	2	10	1	05	—	35	73	50	36	75
VII.	1	89	7	56	9	45	1	13	—	76	2	70	1	35	—	45	94	50	47	25
VIII.	2	31	9	24	11	55	1	39	—	92	3	30	1	65	—	55	115	50	57	75
IX.	2	73	10	92	13	65	1	64	1	09	3	90	1	95	—	65	136	50	68	25
X.	3	15	12	60	15	75	1	89	1	26	4	50	2	25	—	75	157	50	78	75
XI.	3	57	14	28	17	85	2	14	1	43	5	10	2	55	—	85	178	50	89	25
XII.	4	09	16	35	20	45	2	46	1	64	5	85	2	92	—	98	204	75	102	37
XIII.	4	83	19	32	24	15	2	90	1	93	6	90	3	45	1	15	241	50	120	75
XIV.	5	25	21	—	26	25	3	15	2	10	7	50	3	75	1	25	262	50	131	25

Dla Kas Chorych, które wprowadziły 15 grup:

XIV.	5	78	23	12	28	90	3	47	2	31	8	25	4	12	1	38	288	75	144	37
XV.	6	30	25	20	31	50	3	78	2	52	9	—	4	50	1	50	315	—	157	50

3. Ubezpieczenie pracowników umysłowych w marynarce handlowej.

I. Pojęcie pracownika umysłowego.

Za pracowników umysłowych w marynarce handlowej uważać należy zgodnie z art. 3. punkt 11. rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24. listopada 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 106, poz. 911): „kapitanów, oficerów pokładowych i maszynowych, zarządców i asystentów zarządu polskich statków morskich lub rzecznych, jako też osoby, spełniające czynności, połączone z zajmowaniem równorzędnego lub wyższego stanowiska".

Rozporządzenie to reguluje ubezpieczenie pracowników umysłowych na wypadek braku pracy i niezdolności do pracy, jak również na starość i na wypadek śmierci.

Pracownicy umysłowi polskiej marynarki handlowej są ubezpieczani w Zakładzie Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych w Poznaniu.

II. Obowiązek ubezpieczenia.

Obowiązkowi ubezpieczenia w tym Zakładzie podlegają pracownicy umysłowi, którzy *a)* są zatrudnieni[1]) u innych osób fizycznych lub prawnych, *b)* ukończyli 16 lat życia, *c)* nie przekroczyli 60 lat życia w chwili powstania obowiązku ubezpieczenia[2]).

Zwolnione, od obowiązku ubezpieczenia są: *a)* osoby, niezdolne do wykonywania swego zawodu, t. j. takie, których zdolność do wykonywania zawodu obniżyła się poniżej 50%; *b)* osoby, otrzymujące już rentę lub emeryturę, która wynosi conajmniej 40% wynagrodzenia na pierwszej po uzyskaniu renty posadzie; *c)* osoby, które zarobkują ubocznie, a główne ich zajęcie nie uzasadnia obowiązku ubezpieczenia; *d)* etatowi funkcjonarjusze państwowi, praktykanci, aplikanci i pracownicy przedsiębiorstw i zakładów państwowych, jak również związków komunalnych i tym podobnych instytucyj publiczno-prawnych, o ile mają prawo do odpowiedniego zaopatrzenia emerytalnego (nie dotyczy to jednak urzędników kontraktowych i prowizorycznych);

---

[1]) Istnienie zatrudnienia jest konieczne, ale obojętne jest, czy jest ono stałe, czy czasowe, albo wyłączne, czy też dodatkowe.

[2]) Pracownicy, którzy w dniu 1. stycznia 1928 r. mieli ukończone 60 lat życia, podlegają jednak obowiązkowi ubezpieczenia, o ile nie ukończyli 65 lat życia.

e) cudzoziemcy, o ile są zatrudnieni w przedstawicielstwach dyplomatycznych i konsularnych państw obcych oraz w komisjach międzynarodowych; *f)* uczniowie szkół średnich ogólnokształcących i zawodowych (zarówno państwowych, jak i prywatnych).

Żądać zwolnienia mogą *a)* studenci państwowych szkół akademickich i uznanych za wyższe; *b)* zatrudnieni u inżynierów i t. p. kandydaci do tego zawodu; *c)* pochodzący z wyboru członkowie organów osób prawnych; *d)* niektóre kategorje krewnych.

Powstaje obowiązek ubezpieczenia od pierwszego dnia tego miesiąca kalendarzowego, w którym pracownik sprawował zajęcie conajmniej przez 14 dni, kończy się zaś z końcem miesiąca kalendarzowego, w którym ubezpieczony utracił cechy pracownika umysłowego, utracił zajęcie lub uzyskał rentę.

Niewykonywanie czynności służbowych z powodu choroby, urlopu płatnego i t. p. nie zwalnia od obowiązku ubezpieczenia, dopóki ubezpieczony pobiera wynagrodzenie lub ma do niego prawo.

III. Składki na ubezpieczenie.

Wysokość składek zależy od wysokości wynagrodzenia, pod którem rozumieć należy nietylko płacę miesięczną, ale także udział w zyskach, wynagrodzenie w naturze, płacę za godziny nadliczbowe i t. p. Oblicza się zaś składkę od tak zwanej płacy podstawowej, w związku z czem rozporządzenie ustala 14 grup zarobkowych w granicach od 60 do 720 zł. i więcej miesięcznie, do których zalicza się pracowników, zależnie od wysokości otrzymywanego wynagrodzenia.

Osoby, nieotrzymujące żadnego wynagrodzenia lub niższe od 60 zł. miesięcznie, podlegają ubezpieczeniu według grupy pierwszej (A), osoby zaś, otrzymujące wynagrodzenie, przekraczające 720 zł. miesięcznie, zalicza się do grupy najwyższej (N) odnośnie do ubezpieczenia emerytalnego. Natomiast dla ubezpieczenia na wypadek braku pracy za najwyższą grupę uważa się dwunastą (L), wedle której płacą składki wszyscy, którzy otrzymują ponad 560 zł. miesięcznie (por. tabelę składek).

W razie posiadania przez pracownika kilku zajęć, uiszcza się składki przedewszystkiem od wynagrodzenia najwyższego, a od innych dodatkowo — jednak ogółem najwyżej od 720 zł. miesięcznie.

TABELA SKŁADEK.

Grupa zarobkowa (miesięcznie)		Odpowiadająca jej płaca podstawowa	Pełna składka miesięczna na ubezpieczenie		Z tego pokrywa					
					przy płacy	przy ubezpieczeniu				
						emerytalnem		na wypadek braku pracy		
			emerytalne	na wypadek braku pracy		pracodawca	pracownik	pracodawca	pracownik	Razem
	zł	zł	zł	zł		zł	zł	zł	zł	zł
A	0— 60.00	60	4.80	1.20	do 60 zł	4.80	—	1.20	—	6
A	60— 89.99	60	4.80	1.20	ponad 60 zł	2.90	1.90	0.70	0.50	6
B	90—119.99	90	7.20	1.80		4.30	2.90	1.10	0.70	9
C	120—149.99	120	9.60	2.40		5.80	3.80	1.40	1.—	12
D	150—179.99	150	12.—	3.—		7.20	4.80	1.80	1.20	15
E	180—219.99	180	14.40	3.60		8.60	5.80	2.20	1.40	18
F	220—259.99	220	17.60	4.40		10.60	7.—	2.60	1.80	22
G	260—299.99	260	20.80	5.20		12.50	8.30	3.10	2.10	26
H	300—359.99	300	24.—	6.—		14.40	9.60	3.60	2.40	30
I	360—419.99	360	28.80	7.20	do 400 zł	17.30	11.50	4.30	2.90	36
					ponad 400 zł	14.40	14.40	3.60	3.60	36
J	420—479.99	420	33.60	8.40		16,80	16.80	4.20	4.20	42
K	480—559.99	480	38.40	9.60		19.20	19.20	4,80	4.80	48
L	560—639.99	560	44.80	11.20		22.40	22.40	5.60	5.60	56
M	640—719.99	640	51.20	11.20		25.60	25.60	5.60	5.60	62.40
N	720 i wyżej	720	57.60	11.20	do 800 zł	28.80	28.80	5.60	5.60	68.80
					ponad 800 zł	23.—	34.60	4.50	6.70	68.80

Od określonych wyżej płac podstawowych odlicza się na składkę miesięczną 10%, z czego 8% przypada na ubezpieczenie emerytalne, a 2% na ubezpieczenie na wypadek braku pracy.

Opłaca składki całkowicie, według grupy pierwszej, sam pracodawca za osoby, nieotrzymujące żadnego wynagrodzenia albo otrzymujące do 60 zł miesięcznie lub tylko utrzymanie. Natomiast jeżeli pracownik otrzymuje wynagrodzenie miesięczne w wysokości ponad 60 zł do 400 zł — pracodawca płaci $^3/_5$, a pracownik $^2/_5$ składki; przy wynagrodzeniu miesięcznem od 400—800 zł — pracodawca i pracownik płacą składki po połowie; przy wynagrodzeniu miesięcznem ponad 800 zł — pracodawca płaci $^2/_5$, a pracownik $^3/_5$ składki.

Za regularne i właściwe opłacanie składek odpowiedzialny jest pracodawca, który ma prawo potrącić z wynagrodzenia pracownika odpowiednią część składki. Za nieuiszczanie składek przewidziane są odsetki karne, a należność, powstała wskutek zalegania, może być ściągnięta w drodze egzekucji.

IV. Czas ubezpieczenia.

Prawo do świadczeń i ich wysokość zależy od ilości t. zw. miesięcy składkowych, czyli miesięcy, które zostały zaliczone do ubezpieczenia. Zalicza się miesiące składkowe począwszy od tego miesiąca, w którym należycie dokonano zgłoszenia do ubezpieczenia, przyczem niema znaczenia okoliczność, czy uiszczone zostały składki za okres po zgłoszeniu.

W razie zgłoszenia ubezpieczenia w późniejszym czasie po powstaniu obowiązku ubezpieczenia, można uzyskać zaliczenie miesięcy poprzednich. Jednak ogółem można uzyskać zaliczenie trzech lat poprzednich, o ile składki za ten okres zostaną wpłacone przed upływem trzech lat od chwili ich płatności.

W razie przerwania i późniejszego wznowienia ubezpieczenia zalicza się miesiące składkowe z przed przerwy:

1) odrazu, jeśli przerwa trwała do 18 miesięcy;
2) po przebyciu w ubezpieczeniu wznowionem 12 miesięcy składkowych, jeśli przerwa trwała do 5 lat;
3) po przebyciu w ubezpieczeniu wznowionem 24 miesięcy składkowych, jeśli przerwa trwała do 10 lat;
4) po przebyciu w ubezpieczeniu wznowionem 36 miesięcy składkowych, jeśli przerwa trwała do 15 lat.

Natomiast nie zalicza się do ubezpieczenia uzyskanych miesięcy składkowych, jeśli przerwa trwała ponad 3 lata i w jej czasie pracownik ukończył 60 lat życia.

Do czasu przerwy nie wlicza się służby wojskowej, czasu choroby i braku pracy (o ile nie można było znaleźć zajęcia).

Pracownicy instytucyj publiczno-prawnych (por. str. 289), którzy przechodzą stamtąd do zajęć, uzasadniających obowiązek ubezpieczenia (i naodwrót), mogą uzyskać zaliczenie całego poprzedniego okresu ubezpieczenia; instytucje takie, względnie Zakład U. P. U., obowiązane są przekazywać sobie wzajemnie składki pracownika.

V. Świadczenia na wypadek braku pracy.

Warunkiem uzyskania prawa do świadczeń na wypadek braku pracy jest pozostawanie w ubezpieczeniu conajmniej 6 miesięcy. Zwolniony po tym t. zw. okresie wyczekiwania pracownik powinien otrzymać od pracodawcy poświadczenie zwolnienia, zgłosić się w Państwowym Urzędzie Pośrednictwa Pracy po legitymację poszukującego pracy, wystarać się o poświadczenie zamieszkania, stanu rodzinnego i okoliczności wyłącznego utrzymywania członków rodziny, poczem złożyć we właściwej Kasie Chorych podanie o przyznanie zasiłku (z dołączeniem wymienionych dokumentów).

Prawo do świadczeń z powodu braku pracy trwa przez 6 miesięcy od dnia rozpoczęcia korzystania z tych świadczeń, a rozpoczyna się od dnia utraty zajęcia. Należy jednak w ciągu miesiąca od tego dnia złożyć podanie w Kasie Chorych.

Ubezpieczony otrzymuje na wypadek braku pracy: 1) zasiłek pieniężny, 2) opłatę Kasy Chorych, 3) w razie potrzeby zapomogę na podróż.

Zasiłek w razie braku pracy składa się z zasiłku zasadniczego, który wynosi dla samotnych 30%, a dla utrzymujących rodzinę 40% podstawy wymiaru zasiłku[1]), oraz z zasiłku rodzinnego, który wynosi 10% zasiłku zasadniczego za każdego utrzymywanego i niezarobkującego członka rodziny[2]).

Wstrzymanie świadczeń następuje w razie utraty zajęcia z własnej winy lub dobrowolnego ustąpienia bez uzasadnionego po-

---

[1]) Zasiłek oblicza się od przeciętnej płacy podstawowej z ostatnich 12 miesięcy składkowych, względnie z tylu miesięcy, ile ich było.

[2]) Za członków rodziny uważa się: 1) małżonka, 2) dzieci, wnuków, pasierbów, braci i siostry — do 18 lat życia, a jeśli się kształcą — do 24 lat życia, nadto na czas trwania niezdolności do zarobkowania, 3) rodziców, dziadków.

wodu (na czas 3 miesięcy), skutkiem strajku (na czas strajku), na czas aresztu prewencyjnego lub odbywania kary więzienia wzgl. aresztu, w razie otrzymania odprawy lub odszkodowania od pracodawcy, nieprzyjęcia uzyskanego za pośrednictwem P. U. P. P. odpowiedniego zajęcia (na 3 miesiące), w razie udzielania nieprawdziwych wyjaśnień (na 3 miesiące), przekroczenia przepisów o kontroli (na 1 miesiąc).

VI. Świadczenie emerytalne.

A. Uwagi ogólne. — Do świadczeń emerytalnych należą: 1) renta inwalidzka, 2) renta starcza, 3) pomoc lecznicza dla ubezpieczonego, 4) renta wdowia, 5) renta sieroca, 6) jednorazowa odprawa dla ubezpieczonego, względnie wdowy, sierot lub rodziców.

Okres wyczekiwania wynosi dla tych rent 5 lat, t. j. 60 miesięcy składkowych. Warunek ten odpada, jeżeli niezdolność do wykonywania zawodu lub śmierć ubezpieczonego nastąpiła wskutek wypadku, uprawniającego do świadczeń w myśl postanowień przepisów prawnych o ubezpieczeniu od nieszczęśliwych wypadków.

Prawo do świadczeń emerytalnych istnieje wówczas, gdy osiągnięcie wieku starczego, niezdolność do pracy lub śmierć nastąpi podczas trwania ubezpieczenia lub w ciągu 18 miesięcy po jego ustaniu (jednak nie wlicza się czasu służby wojskowej, niewoli, choroby, braku pracy wskutek niemożności znalezienia odpowiedniego zajęcia).

B. Renta inwalidzka. — Prawo do renty inwalidzkiej uzyskuje ten ubezpieczony, który — pomijając wymienione wyżej warunki — utracił ponad 50% zdolności do wykonywania swego zawodu. Rozmyślne pozbawienie się zdolności powoduje utratę prawa do renty inwalidzkiej, ale osoby, uprawnione do alimentacji ze strony ubezpieczonego, mogą uzyskać wsparcie. Przyznanie renty inwalidzkiej nie zależy od wieku ubezpieczonego.

Renta inwalidzka składa się z kwoty zasadniczej i wzrostu renty, oraz ewentualnie z dodatków (na dzieci, na pielęgnację). Renta zasadnicza wynosi 40% podstawy wymiaru świadczeń (por. str. 293).

Wzrost renty rozpoczyna się po przebyciu w ubezpieczeniu 10 lat (120 miesięcy składkowych) i wynosi $^1/_6$% podstawy wymiaru świadczeń za każdy dalszy miesiąc; po 40 latach (480 miesiącach składkowych) dochodzi do 60% podstawy wymiaru, razem więc z rentą zasadniczą wynosi 100%.

W żadnym wypadku renta inwalidzka nie może wynosić mniej niż 50 zł. miesięcznie.

Dodatek na dzieci wynosi na każde dziecko poniżej 18 lat (względnie więcej — por. str. 293) — $^1/_{10}$ część kwoty zasadniczej, najwięcej jednak tyle, ile wynosi podstawa wymiaru renty.

Dodatek na pielęgnację w wysokości różnicy między rentą pobieraną a podstawą wymiaru otrzymać może ten, kto potrzebuje stałej pomocy innych osób.

Podanie o przyznanie renty inwalidzkiej należy składać we właściwej Kasie Chorych.

C. Renta starcza. — Prawo do renty starczej uzyskuje ubezpieczony po ukończeniu 65 lat życia, względnie 60 lat życia, o ile posiada 480 miesięcy składkowych[1]). Prawo to nie zależy od tego, czy ubezpieczony jest zdolny do wykonywania zawodu i czy nadal spełnia zajęcie.

Renta starcza równa się co do wysokości rencie inwalidzkiej, jaką otrzymałby uprawniony do renty starczej, gdyby w chwili, od której ma się rozpocząć wypłata renty starczej, był niezdolny do wykonywania zawodu (por. str 294).

Podanie o przyznanie renty starczej składa się w Zakładzie Ubezpieczeń Prac. Umysł., a jeśli chodzi o przyznanie także dodatku na pielęgnację — w Kasie Chorych.

D. Pomoc lecznicza. — Chodzi tu o dalsze leczenie takich chorych ubezpieczonych, którzy wyczerpali okres zasiłkowy w Kasie Chorych. Prawo do pomocy leczniczej nie zależy od prawa do renty inwalidzkiej lub starczej.

E. Renta wdowia. — Prawo do renty wdowiej przysługuje wdowie, pozostałej po ubezpieczonym, który w chwili śmierci otrzymywał rentę starczą lub inwalidzką, względnie miałby do niej prawo. Nie ma prawa do renty wdowa, gdy małżonek zmarł przed upływem 6 miesięcy od dnia zawarcia małżeństwa (chyba że śmierć nastąpiła wskutek przyczyn, jakie miały miejsce po zawarciu małżeństwa); gdy zawarła małżeństwo z ubezpieczonym, który miał już ukończonych 55 lat życia albo pobierał rentę; gdy małżeństwo zostało rozdzielone lub rozwiedzione. W razie ponownego małżeństwa prawo do renty wdowiej ulega wstrzymaniu, a całkowicie ustaje w razie zgłoszenia roszczenia o odprawę (wynosi ona potrójną rentę roczną).

Renta wdowia wynosi $^3/_5$ renty, jaką pobierał ubezpieczony lub do jakiej był uprawniony w chwili śmierci.

---

[1]) Dla pracownic wymagany jest wiek 65 lat względnie 55 lat życia po osiągnięciu 420 miesięcy składkowych.

Podanie o rentę wdowią wnosi się do Zakł. Ubezp. Prac. Umysł.

Również wdowiec ma prawo do takiej samej renty po zmarłej małżonce, jeśli jest niezdolny do wykonywania swego zawodu i nie posiada niezbędnych środków utrzymania, a małżonka ponosiła w całości lub w przeważnej części wydatki na utrzymanie rodziny.

F. Renta sieroca. — Prawo do renty sierocej przysługuje do lat 18 (wzgl. do 24 lat w razie studjów) ślubnym i uprawnionym dzieciom osoby ubezpieczonej, która otrzymywała rentę lub miałaby do niej prawo. Co do dzieci nieślubnych, przysposobionych, pasierbów, wnuków i t. p. — por. cyt. rozporządzenie.

Renta sieroca wynosi dla sieroty niezupełnej $^1/_5$, zaś dla sieroty zupełnej $^2/_5$ renty, jaką pobierała osoba ubezpieczona albo do jakiej miałaby prawo w chwili śmierci.

Podanie o rentę sierocą kierować należy do Zakładu Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych.

Wszystkie renty mogą być wypłacone odrazu zgóry czyli skapitalizowane — pod pewnemi warunkami.

Świadczenia emerytalne ulegają wstrzymaniu przez czas odbywania kary utraty wolności, trwającej ponad jeden miesiąc, ale osoby, mające prawo do alimentów, otrzymują tę rentę. Zmniejsza się odpowiednio rentę na czas otrzymywania renty z Zakładu Ubezpieczenia od wypadków, lub z Kasy Chorych.

Prawo do świadczeń ustaje: 1) gdy zabraknie warunków, jakie są wymagane przy przyznaniu świadczeń, 2) gdy umrze uprawniony do świadczeń (o ile prawa jego nie przechodzą częściowo na członków rodziny), 3) przez przedawnienie (t. j. dla roszczenia o rentę emerytalną — 5 lat, o jednorazową odprawę — 1 rok, o zasiłek na wypadek braku pracy i o zapomogę na podróż — 6 miesięcy). Prawo do renty sierocej ustaje z powodu zawarcia małżeństwa.

G. Odprawa jednorazowa. — Prawo do jednorazowej odprawy przysługuje tej osobie ubezpieczonej, która z powodu nieprzebycia w ubezpieczeniu okresu wyczekiwania nie może otrzymać renty; w szczególności przysługuje ubezpieczonemu, który stał się trwale niezdolny do wykonywania swego zawodu, a w razie jego śmierci wdowie, względnie sierotom, względnie matce, względnie ojcu ubezpieczonego, o ile ci ostatni wyłącznie lub przeważnie byli utrzymywani przez zmarłego.

Jednorazowa odprawa wynosi dla ubezpieczonego, wdowy lub sierot roczną, a dla matki lub ojca półroczną przeciętną płacę podstawową ubezpieczonego.

VII. Rozstrzyganie sporów. Kary.

Spory między pracodawcami, pracownikami i uprawnionymi do świadczeń a Zakładem U. P. U. rozstrzygają do czasu ustanowienia specjalnych organów na obszarze województwa poznańskiego i pomorskiego — w I instancji Wyższe Urzędy Ubezpieczeń w Poznaniu i Toruniu, a w II instancji Trybunał dla spraw ubezpieczeń społecznych w Poznaniu.

Termin odwołań od orzeczenia Zakładu U. P. U. wynosi 6 miesięcy dla spraw, związanych z świadczeniami emerytalnemi, lub 1 miesiąc dla wszelkich innych.

Kara grzywny do 1000 złotych lub aresztu do 6 tygodni przewidziana jest dla pracodawcy, pracownika i otrzymującego świadczenia za podawanie szczegółów nieprawdziwych; karze do 500 zł (lub do 3 tygodni) za nieskładanie w terminie wykazów, zgłoszeń i t. p. oraz za potrącanie pracownikom wyższych od dopuszczalnych kwot.

4. Ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków.

I. Uwagi ogólne.

Ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków uregulowane jest dotychczas przez niemiecką ustawę ubezpieczeniową *(Reichsversicherungsordnung)* z dnia 19. lipca 1911 r., do której ustawodawstwo polskie dorzuciło szereg nieraz istotnych zmian.

Ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków w żegludze morskiej uregulowane jest w trzeciej części trzeciej księgi wymienionej ustawy p. n. *See-Unfallversicherung* (§§ 1046 — 1225).

Ponieważ szczegółowe omawianie tych przepisów zaprowadziłoby nas zbyt daleko, poprzestać należy na jak najogólniejszem przedstawieniu istoty i założeń takiego ubezpieczenia.

II. Obowiązek ubezpieczenia.

Ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków w żegludze morskiej jest ubezpieczeniem przymusowem i podlegają mu (§ 1046 ust. ubezp.):

1) w przedsiębiorstwach żeglugi morskiej[1]) wszystkie osoby, należące do załogi danego statku (ale tylko wówczas, gdy zatrudnione są za wynagrodzeniem, więc kapitan statku, oficerowie, lekarze, intendenci, płatnicy, telegrafiści, marynarze i inne

[1]) Za żeglugę morską uważać należy żeglugę w rozumieniu ustawy z dnia 6. lipca 1923 r. (por. str. 17).

osoby, wchodzące w skład obsady statku zgodnie z ustawą o służbie marynarza (por. str. 99);

2) osoby, które nie należą do załogi, a wykonują na statkach morskich w portach polskich, kanałach lub rzekach takie czynności, jak np. naprawa, czyszczenie i t. d., jednak o tyle, o ile nie są już ubezpieczone od wypadków w przemyśle;

3) wszyscy pracownicy takich przedsiębiorstw morskich, jak przedsiębiorstwa doków pływających, służby pilotowej, dla ratowania ludzi i rzeczy, dla pilnowania, oświetlania lub utrzymywania wód, przeznaczonych dla żeglugi morskiej.

Ponadto może ubezpieczyć się dobrowolnie każdy przedsiębiorca[1]) (oraz jego żona) bez względu na wysokość zarobków.

Wymienione przedsiębiorstwa podlegają ubezpieczeniu w Wydziale Ubezpieczeń od Wypadków Ubezpieczalni Krajowej w Poznaniu.

W ubezpieczeniach tych przyjęto zasadę ubezpieczenia zbiorowego, t. j. nieimiennego.

Nadto podlegają ubezpieczeniu morskiemu w Oddziale Drobnej Żeglugi Morskiej Ubezpieczalni Krajowej:

1) małe przedsiębiorstwa żeglugi morskiej, t. j. takie, które posiadają i używają żaglowców o pojemności poniżej 50 ton brutto, niebędących przynależnością statków większych;

2) małe przedsiębiorstwa okrętowo-rybackie, t. j. wszystkie przedsiębiorstwa, uprawiające rybołówstwo morskie zapomocą statków, — z wyjątkiem parowców rybackich, przeznaczonych dla połowu ryb na pełnem morzu i statków rybackich, przeznaczonych specjalnie dla połowu śledzi na pełnem morzu, (te bowiem podlegają ubezpieczeniu w Wydziale Ubezpieczeń od Wypadków).

W obu kategorjach przedsiębiorstw podlegają ubezpieczeniu wszystkie zatrudnione w nich osoby, bez względu na to, czy przedsiębiorstwa prowadzone są dla celów zarobkowych, czy osoby te otrzymują wynagrodzenie, oraz czy są spokrewnione z przedsiębiorcą okrętowym względnie z przedsiębiorcą rybackim[2]).

Przedsiębiorcy tacy podlegają ubezpieczeniu o tyle, o ile prowadzą przedsiębiorstwa dla zarobkowania, należą do załogi statków i zatrudniają najwięcej dwóch pracowników za wynagrodzeniem.

---

[1]) Przedsiębiorcą przedsiębiorstw okrętowych jest właściciel względnie współwłaściciel statku, w innych przedsiębiorstwach — ten, na którego rachunek prowadzi się przedsiębiorstwo.

[2]) Jest nim ta osoba, na której rachunek uprawia się rybołówstwo ze statku.

III. Zakres ubezpieczenia.

Ubezpieczenie obejmuje wypadki, jakie wydarzyły się podczas pracy, chociażby powodem ich były zjawiska elementarne. Działanie wbrew zakazowi nie wyklucza uznania wypadku, jako wydarzonego podczas pełnienia służby *(Betriebsunfall)*.

Szczególnie w żegludze morskiej pojęcie wypadku musi być obszerne, tak np. praktyka wykazuje, że za nieszczęśliwy wypadek uznano śmierć wskutek apopleksji podczas tajfunu, albo śmierć wskutek szkorbutu, który wywołany został spożyciem zepsutej wody na statku (Reichsversicherungsordnung, III. Buch, opr. A. Radtke, str. 457).

Ponadto ubezpieczenie obejmuje:

1) wypadki, które wydarzyły się podczas pracy na statkach, podlegających ubezpieczeniu, osobom nienależącym do załogi;
2) wypadki, doznane przez marynarzy polskich w czasie podróży powrotnej po zwolnieniu z zaciągu (por. str. 117 i 129);
3) wypadki, doznane przy wykonywaniu czynności domowych lub innych, o ile zostały zlecone przez przedsiębiorcę osobom, które stale wykonują pracę, związaną z przedsiębiorstwem (np. marynarzom).
4) wypadki, doznane podczas ratowania ludzi lub rzeczy.

Ubezpieczenie rozciąga się na okres czasu od rozpoczęcia do zakończenia stosunku służbowego, włączając dostawienie z lądu na statek i odstawienie ze statku na ląd. Przy zmianie bandery uważa się za zakończenie stosunku służbowego moment, w którym ubezpieczony powinienby był zażądać zwolnienia ze służby.

Natomiast ubezpieczenie nie obejmuje wypadków, doznanych przez ubezpieczonego wówczas, gdy on

1. wbrew obowiązkowi pozostaje poza statkiem;
2. znajduje się na lądzie, jako urlopowany w sprawach osobistych.

IV. Składki na ubezpieczenie.

Składki na ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków w żegludze morskiej opłacają przedsiębiorstwa[1]), na które rozkłada się stosunkowo wszystkie ciężary, t. j. całą sumę wydatków zeszłorocznych na renty i inne świadczenia, na koszty administracyjne i t. p.

[1]) Tak zwane małe przedsiębiorstwa opłacają tylko połowę składek, obliczonych według stałej stawki, ustalonej przez Min. Pr. i Op. Sp. dla jednej osoby zatrudnionej. Drugą połowę opłaca Wydział Powiatowy powiatu morskiego.

Za podstawę do rozdziału wydatków służy systematyczny podział przedsiębiorstw na klasy i stopy niebezpieczeństwa (taryfa niebezpieczeństwa) i zarobki, wypłacone w poszczególnych przedsiębiorstwach w ciągu roku[1]).

Wysokość poszczególnej składki zależy więc:

a) od ogólnej sumy rocznych ciężarów, jakie są skutkiem ubezpieczenia od wypadków;

b) od sumy zarobków, wypłaconych w danem przedsiębiorstwie;

c) od stopy niebezpieczeństwa, do której przedsiębiorstwo zaliczono.

Za podstawę obliczenia składek służy policzalny (a nie rzeczywisty) roczny zarobek pracownika. Za rzeczywisty roczny zarobek członków załogi statku[2]) uważa się 11-krotność przeciętnej płacy miesięcznej w gotówce, do czego dodaje się $^2/_5$ rzeczywistej przeciętnej płacy rocznej starszego marynarza jako wartość wolnego utrzymania na statku[3]). Jednak jako najwyższą kwotę rocznego zarobku przyjęto 5000 zł, przyczem z tej sumy policza się w całości tylko kwotę do 1800 zł, a z nadwyżki tylko $^1/_3$ część.

Co do innych pracowników podstawą jest 300-krotność przeciętnego zarobku za pełny dzień pracy.

Przedsiębiorcy są obowiązani wpłacić na żądanie zaliczkę tytułem składki przyszłego roku.

Taryfę niebezpieczeństwa zestawia się co pięć lat na podstawie statystyki wypadków w ten sposób, że najniebezpieczniejsze rodzaje przedsiębiorstw zaliczone są do setnej stopy niebezpieczeństwa, a mniej niebezpieczne do stóp odpowiednio niższych. Sto stóp niebezpieczeństwa dzieli się nadto ze względów praktycznych na większe i mniejsze klasy niebezpieczeństwa.

W żegludze morskiej ustanowione są następujące klasy i stopnie niebezpieczeństwa[4]):

---

[1]) W tym celu powinni przedsiębiorcy nadesłać Ubezpieczalni wykaz tych zarobków w ciągu pierwszych 6 tygodni w roku, w przeciwnym razie Ubezpieczalnia ustala zarobki z urzędu, a przedsiębiorca traci prawo zażalenia.

[2]) Nie dotyczy to lichtug i holowników. Co do liczby załogi — ustala się t. zw. załogę szacunkową dla każdego statku morskiego, t. j. taką ilość członków załogi, jaka jest konieczna do prawidłowej obsługi statku.

[3]) Przeciętne zarobki miesięczne powinna ustalać na okres taryfowy Rada Ministrów dla poszczególnych kategoryj marynarzy (w znaczeniu ogólnem).

[4]) Według Taryfy niebezpieczeństwa Ubezpieczalni Krajowej w Poznaniu, 1925.

A. PRZEDSIĘBIORSTWA ŻEGLARSKIE

(z wyłączeniem urządzeń należących do innego przedsiębiorstwa żeglarskiego)

Statki do żeglugi światowej:

Tytuł		Klasa niebezpieczeństwa	Stopa
622	Parowce	X	39
623	Żaglowce (ponad 50 ton brutto poj.)	X	39
	Większe statki do żeglugi nadbrzeżnej:		
624	Parowce	IX	31
625	Żaglowce (ponad 50 ton brutto poj.)	IX	31
	Statki do mniejszej żeglugi nadbrzeżnej:		
626	Parowce	IX	31
627	Żaglowce	IX	31
628	Łodzie motorowe	IX	31
	Jachty:		
629	parowe	IX	31
630	motorowe	IX	31
631	żaglowe	IX	31
	Statki o pojemności niżej 50 ton brutto (bez siły parowej lub motorowej):		
632	do przewozu osób	VII	20
633	do przewozu pakunków	VIII	25
	Statki służące do szczególnych celów bez względu na pojemność i siłę popędową:		
634	Statki do nadzoru i celów służbowych w portach, do celów naukowych, doświadczalnych i t. p.	VIII	25
635	Holowce	X	39
636	Parowe barki zapasowe	X	39
637	Łodzie do załadowania i wyładowania statków	X	39

B. POSZCZEGÓLNE PRACE NA STATKACH.

638	Prace około utrzymania statków w należytym stanie	X	39
639	Załadowanie i wyładowanie statków (także zaopatrywanie w środki opałowe)	XIV	87
640	Przymocowywanie i zarzucanie kotwicy	VIII	25

C. INNE PODOBNE PRZEDSIĘBIORSTWA.

641	Pływające doki, żórawie, przyrządy do wbijania słupów i t. p.	X	39
642	Służba ratunkowa i bezpieczeństwa	IX	31
643	Nadzór, oświetlanie i utrzymanie w należytym stanie komunikacji na wodach w obrębie państwa	VIII	25

V. Świadczenia.

Prawo do świadczeń, t. j. do wynagrodzenia szkody, która powstała wskutek uszkodzenia cielesnego lub zabicia, mają ubezpieczeni, względnie ich rodzina, w razie udowodnionego wypadku nieszczęśliwego, który się wydarzył przy wykonywaniu pracy zawodowej. Nie mają prawa do świadczeń osoby, które umyślnie spowodowały wypadek.

Można odmówić prawa do świadczeń — w całości albo częściowo — osobom, które uległy wypadkowi podczas czynności karygodnej, a fakt ten stwierdzono wyrokiem sądu karnego. Nie uważa się jednak za takie przestępstwo (§ 1065) ucieczki marynarza z płacą, uchylenia się od służby ani ciężkiego naruszenia obowiązku służbowego (por. str. 120—121).

Prawo do świadczeń ze strony Ubezpieczalni Krajowej, występującej w miejsce t. zw. spółki zawodowej (Berufsgenossenschaft), uzyskuje kapitan statku i załoga — począwszy od 14-go względnie od 27-go tygodnia po wypadku. Inni pracownicy (i przedsiębiorcy) uzyskują prawo do świadczeń — począwszy od 14-go tygodnia.

W okresach wymienionych (26 względnie 13 tygodni) obowiązek leczenia i wyżywienia uszkodzonego obciąża armatora, względnie Kasę Chorych. Przypomnieć należy, że obowiązek ten ustaje z chwilą przejęcia opieki nad uszkodzonym przez zakład ubezpieczeniowy, który może to uczynić w zupełności albo częściowo (por też str. 92n. i 111n.).

Po wymienionych czasokresach uszkodzonemu przyznaje się:

1) opiekę lekarską, lekarstwa oraz inne środki, potrzebne do zapewnienia skutecznego leczenia lub ulżenia skutkom okaleczenia (protezy i t. p.);
2) rentę na czas niezdolności do zarobkowania. Renta wynosi:
   a) w razie zupełnej niezdolności do pracy — $^2/_3$ zarobku rocznego — por. wyżej: str. 300 (renta pełna);
   b) w razie częściowej niezdolności do pracy — tę część renty pełnej, która odpowiada jego niezdolności do zarobkowania (renta częściowa);
   c) jeśli uszkodzony wskutek wypadku jest o tyle niezaradny, że nie może się obejść bez obcej opieki i obsługi, podwyższa się odpowiednio rentę, lecz najwyżej do pełnego rocznego zarobku (renta niezaradności).

Rentę oblicza się według zarobku, jaki osiągnął uszkodzony w ciągu ostatniego roku przed wypadkiem. Do zarobku istotnego należą również świadczenia w naturze i inne dochody z tytułu zatrudnienia w przedsiębiorstwie, jednak nadwyżkę ponad 1800 zł rocznego zarobku bierze się również tutaj (por. str. 300) w rachubę tylko do $^1/_3$. Względem nie-marynarzy mają zastosowanie odmienne sposoby ustalania zarobku rocznego (300-krotność przeciętnego zarobku za pełny dzień roboczy).

Zamiast omówionych wyżej świadczeń może uszkodzony otrzymać bezpłatne leczenie i utrzymanie w zakładach leczniczych[1]), albo — jednorazową odprawę pieniężną, jeśli uprawniony do renty przebywa zazwyczaj zagranicą.

Względem młodocianych podnosi się rentę po upływie 17-go roku życia według przeciętnej płacy młodszego marynarza, a po upływie 19 roku życia — według przeciętnej płacy starszego marynarza.

W stosunku do t. zw. małych przedsiębiorstw przyjmuje się za podstawę również 300-krotnośc przeciętnego dziennego zarobku miejscowego w danym czasie.

W razie śmierci wskutek wypadku przyznaje się:

1) pośmiertne (o ile obowiązek ponoszenia kosztów pogrzebu nie obciąża armatora i o ile zmarłego chowa się na lądzie;
2) rentę dla pozostawionych członków rodziny od dnia śmierci.

Pośmiertne wynosi dla marynarzy (w znaczeniu szerszem) — $^2/_3$ przeciętnej płacy miesięcznej, dla innych pracowników — piętnastą część rocznego zarobku zmarłego, dla pracowników „małych przedsiębiorstw" — 20-krotność przeciętnego dziennego zarobku miejscowego, we wszystkich jednak wypadkach najmniej 50 złotych.

Z pośmiertnego pokrywa się koszty pogrzebu. Prawo do nadwyżki przysługuje kolejno wdowie, dzieciom, ojcu, matce lub rodzeństwu zmarłego, o ile ten żył z nimi aż do śmierci we wspólności domowej.

Renta dla pozostawionych członków rodziny wynosi: dla wdowy lub dzieci po $^1/_5$ zarobku rocznego ubezpieczonego dla każdej osoby uprawnionej. Cała rodzina razem nie może tytułem renty otrzymać więcej niż $^3/_5$ zarobku rocznego. Rodzicom i dziad-

[1]) Ubezpieczalnia Krajowowa w Poznaniu utrzymuje własne instytuty lecznicze w Obornikach i Wejherowie.

kom zmarłego przysługuje również prawo do renty, o ile zmarły był ich jedynym żywicielem, a znajdują się w potrzebie. Jest to t. zw. renta ascendentów (krewnych linji wstępnej), która wynosi $^1/_5$ zarobku rocznego. Przyznanie jej możliwe jest tylko wówczas, gdy wdowa i dzieci nie wyczerpały całych $^3/_5$.

Wdowa uprawniona jest do otrzymywania renty aż do ponownego zamążpójścia, a dzieci aż do ukończenia 15-go roku życia. W razie ponownego zawarcia małżeństwa przyznaje się wdowie tytułem odprawy wdowiej $^3/_5$ zarobku rocznego zmarłego męża.

Jeżeli ubezpieczony znajdował się na statku, który zatonął lub zaginął, mają prawo pozostawieni członkowie rodziny do świadczeń wówczas, jeśli przez pełny rok od zatonięcia lub od ostatnich wiadomości o statku nie nadeszła wiarogodna wiadomość o zaginionym.

Renta przysługuje od dnia zatonięcia statku, względnie w pół miesiąca od tego dnia, w którym nadeszła ostatnia wiadomość o statku.

VI. Spory. Orzecznictwo.

Jeżeli zagranicą powstaje spór w sprawie leczenia i wyżywienia w zakładzie leczniczym lub na statku, prawo tymczasowego rozstrzygnięcia przysługuje konsulatowi. W kraju — rozstrzygnięcie w pierwszej instancji przysługuje w pewnych sprawach Urzędowi Morskiemu, w drugiej — Wyższemu Urzędowi Ubezpieczeń w Toruniu.

Przeciw orzeczeniom, wydanym przez Ubezpieczalnię w sprawie renty, przysługuje prawo wniesienia w przeciągu miesiąca sprzeciwu do Zarządu Ubezpieczalni; przeciwko jego orzeczeniu końcowemu — również w terminie miesięcznym przysługuje prawo odwołania do Wyższego Urzędu Ubezpieczeń w Toruniu (dla Pomorza); przeciw wyrokom tego urzędu można wnieść rekurs (rownież w terminie miesięcznym) do Trybunału dla Spraw Ubezpieczeń Społecznych w Poznaniu.

Prawo sprzeciwu przysługuje również przedsiębiorstwom: 1) przeciw orzeczeniom w sprawie obowiązku ubezpieczenia, zaliczenia do klasy i stopy niebezpieczeństwa — do Wyższego Urzędu Ubezpieczeń (w przeciągu miesiąca); 2) w sprawie wymiaru składki — do Zarządu Ubezpieczalni (w ciągu dwóch tygodni), a odwołanie do Wyższego Urzędu Ubezpieczeń w ciągu miesiąca; 3) przeciw grzywnom, nałożonym przez Zarząd Ubezpieczalni, — do Wyższego Urzędu Ubezpieczeń w ciągu miesiąca.

5. Ubezpieczenie pracowników fizycznych od inwalidztwa, na starość i na wypadek śmierci.

I. Uwagi ogólne.

Przepisy o ubezpieczeniu pracowników fizycznych w polskiej marynarce handlowej i w związanych z żeglugą morską zawodach od inwalidztwa (t. j. niezdolności do pracy), na starość i na wypadek śmierci zawiera czwarta księga ustawy ubezpieczeniowej z dnia 19. lipca 1911 r. (z uzupełnieniami i zmianami niemieckiemi i polskiemi).

Przepisy te w ujęciu pierwotnem obejmowały również kapitanów statków i innych oficerów marynarki handlowej. Obecnie — wobec wyraźnego brzmienia rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej (zob. wyżej: str. 289) — kapitan i oficerowie podlegają obowiązkowi ubezpieczenia jako pracownicy umysłowi.

II. Obowiązek ubezpieczenia.

Obowiązek ubezpieczenia pozostałych członków załogi statków morskich (i rzecznych) i innych pracowników fizycznych ustala § 1226 ustawy ubezpieczeniowej. Jednak obowiązek ubezpieczenia istnieje tylko wówczas, gdy osoby takie otrzymują wynagrodzenie. Zajęcia, wynagradzane tylko utrzymaniem, są wolne od ubezpieczenia.

Poza tem nie podlegają obowiązkowi ubezpieczenia osoby, zatrudnione w przedsiębiorstwie lub w służbie państwa, związku komunalnego, gminy i t. p., jeżeli mają zapewnione prawo do emerytury oraz na wypadek śmierci — prawo do zaopatrzenia członków rodziny, względnie uprawnione widoki uzyskania tego prawa.

Wreszcie wolne od ubezpieczenia są także te osoby, które już są inwalidami w myśl ustawy ubezpieczeniowej (por. str. 297) lub pobierają na podstawie tej ustawy rentę inwalidzką lub wdowią.

Prawo dobrowolnego ubezpieczenia posiadają:

1) osoby, uprawiające jakikolwiek proceder i inni przedsiębiorcy, którzy z reguły nie zatrudniają obowiązkowo ubezpieczonych lub najwyżej dwóch;
2) osoby, pracujące tylko za utrzymanie;
3) wszyscy, którzy już byli obowiązkowo ubezpieczeni.

III. Składki na ubezpieczenie.

Na pokrycie świadczeń i kosztów administracyjnych pobiera Ubezpieczalnia Krajowa składki w formie znaczków, które należy

cotygodniowo nalepiać na karcie kwitowej. Karty kwitowe wystawia i zamienia właściwa władza policyjna. Kartę kwitową powinien dostarczyć pracodawcy ubezpieczony; w razie odmowy powinien pracodawca sam postarać się o wystawienie karty na koszt ubezpieczonego. Znaczki inwalidowe sprzedają wszystkie urzędy pocztowe.

Przy ubezpieczeniu obowiązkowem odpowiada za uiszczenie składek pracodawca. Pracownik ponosi połowę opłat.

W myśl ustawy z dnia 13. maja 1925 r. (Dz. U. R. P. № 65, poz. 452) składki wynoszą 30, 45, 60, 75 i 90 groszy tygodniowo w klasach I—V, zależnie od wysokości zarobków miesięcznych, tygodniowych, względnie dziennych.

W klasie V opłacają składki te osoby, których zarobek miesięczny (tylko gotówkowy) przekracza 100 zł, w klasie IV zaś — te osoby, które zarabiają 75,01 zł do 100 zł, w klasie III — 62,51—75 zł, w klasie II — 37.51—62,50 zł, w klasie I — do 37,50 zł miesięcznie. W razie otrzymywania wolnego utrzymania i mieszkania dolicza się do zarobku gotówkowego ich wartość, którą ustala Ubezpieczalnia Krajowa[1]).

IV. Świadczenia.

Z tytułu ubezpieczenia ma ubezpieczony (i jego rodzina) prawo do świadczeń ze strony Ubezpieczalni Krajowej w Poznaniu, w szczególności prawo do renty inwalidzkiej lub starczej.

Prawo do renty inwalidzkiej przysługuje temu ubezpieczonemu, który udowodni, że jest niezdolny do pracy conajmniej w $66^2/_3\%$; okres wyczekiwania (por. str. 293) wynosi w tym wypadku 200 tygodni składkowych, jeżeli conajmniej 100 składek tygodniowych uiszczono na podstawie ubezpieczenia obowiązkowego, a — 500 tygodni, jeżeli nie uiszczono 100 składek obowiązkowych.

Prawo do renty starczej zyskuje pracownik, jeżeli ukończył 65 lat życia i pozostawał w ubezpieczeniu conajmniej 1200 tygodni składkowych, przyczem obojętne jest, jakiego rodzaju składki uiszczono (obowiązkowe lub dobrowolne).

Prawo do świadczeń gaśnie, jeżeli przez przeciąg dwóch lat od daty wystawienia karty kwitowej nie opłacono conajmniej 20 składek tygodniowych na podstawie ubezpieczenia obowiązkowego lub

[1]) Por. zresztą Tabelę składek inwalidowych, wyd. przez Ubezp. Kraj. w Poznaniu z ważnością od 1. VI. 1928 r. i szczegółowe przepisy w tym względzie.

dalszego dobrowolnego, a przy samoubezpieczaniu się — conajmniej 40 składek.

Prawo do świadczeń może być odnowione, jeżeli ubezpieczony podejmie znów zatrudnienie, podlegające ubezpieczeniu obowiązkowemu lub przez samoubezpieczenie odnowi ubezpieczenie, w którem następnie będzie pozostawał conajmniej 200 tygodni. W razie ukończenia 40 lat życia prawo do świadczeń odzyskuje się przez dalsze samoubezpieczenie, jeżeli ubezpieczony przed wygaśnięciem prawa miał conajmniej 500 tygodni składkowych i taki sam okres przetrwa następnie. W razie ukończenia 60 lat życia wymaga się, aby ubezpieczony uzyskał przedtem conajmniej 1000 miesięcy składkowych.

Prawo do renty wdowiej i sierocej mają członkowie rodziny ubezpieczonego, który przebył okres wyczekiwania, potrzebny do renty inwalidzkiej i któremu w dniu śmierci przysługiwało prawo do świadczeń. Nadto wdowa sama musi w czasie płatności renty mieć za sobą okres wyczekiwania dla renty inwalidzkiej i posiadać prawo do świadczeń.

Wdowie przysługuje renta do śmierci, względnie do powtórnego zamążpójścia, sierotom do ukończenia 15-go roku życia.

Poza temi świadczeniami przysługuje pozostawionym członkom rodziny pod pewnemi warunkami prawo do jednorazowej odprawy wdowiej, względnie sierocej. Pod pewnemi warunkami mają prawo do renty także wdowcy, dzieci ojca, niezdolnego do zarobkowania, i wnuki, których rodzice zmarli.

Wysokość rent ustanowiona jest według §§ 1284—1297 cyt. ust. ubezpieczeniowej. Świadczenia ubezpieczeniowe składają się ze stałego dodatku, wypłacanego przez państwo i z udziału Ubezpieczalni.

Dodatek państwa wynosi[1]) rocznie:

1) do renty inwalidzkiej, starczej i wdowiej . . . 50 zł
2) do renty sierocej . . . . . 25 „
3) do odpraw wdowich . . . . . 50 „
4) do odpraw sierocych . . . . . 15 „

Poza dodatkiem składa się renta inwalidzka z kwoty zasadniczej i z wzrostu renty, które oblicza się według ilości i wysokości uiszczonych składek oraz czasu choroby i odbytej służby wojskowej[2]).

[1]) Według rozp. Prez. Rzplitej z dnia 28. czerwca 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 56, poz. 571).

[2]) Służba wojskowa i choroba do roku liczy się według klasy II.

Kwotę zasadniczą renty inwalidzkiej oblicza się zawsze według 500 tygodni składkowych, licząc za jeden tydzień w klasie I — 15 groszy, w II — 17, w III — 19, w IV — 21, w V — 24 grosze, zależnie od tego, jakiej klasy składki za ubezpieczonego płacono.

Wzrost renty inwalidzkiej oblicza się tak samo z tem, że za jeden tydzień kwoty te wynoszą: w klasie I — 4 grosze, w II — 7, w III — 10, w IV — 12, w V — 14 groszy. Za każde dziecko poniżej lat 15 dochodzi jeszcze dodatek w wysokości 10% renty inwalidzkiej.

W rentach starczych udział Ubezpieczalni wynosi rocznie:

w klasie	I. . . .	70 zł
	II. . . .	110 „
	III. . . .	140 „
	IV. . . .	180 „
	V. . . .	220 „

Renta wdowia i sieroca składa się z dodatku państwowego oraz z części kwoty zasadniczej, która wynosi $^3/_{10}$ dla wdowy, a dla każdej sieroty $^3/_{20}$ renty, jakąby pobierał ubezpieczony w chwili śmierci, oraz z odpowiedniego wzrostu renty. Razem renta dla pozostawionych członków rodziny nie może przewyższać $1^1/_2$-krotności renty inwalidzkiej, jaką zmarły otrzymywał lub miałby prawo otrzymywać. Same renty sieroce mogą wynosić razem conajwięcej tyle, ile renta inwalidzka.

Odprawa wdowia wynosi 12-krotną kwotę miesięczną renty wdowiej, a odprawa sieroca — 8-krotną kwotę miesięczną renty sierocej.

Oprócz omówionych świadczeń obowiązkowych może Ubezpieczalnia Krajowa wdrożyć leczenie ubezpieczonego lub pobierającego rentę (względnie wdowy po ubezpieczonym) celem zapobieżenia lub usunięcia niezdolności do pracy. Podczas leczenia ubezpieczonego członkowie jego rodziny otrzymują wsparcie. Jeżeli chory bez ustawowego lub innego ważnego powodu nie podda się leczeniu, wówczas Ubezpieczalnia może mu na pewien czas odmówić renty albo ją wstrzymać — całkowicie albo częściowo.

V. Wnioski o renty oraz orzecznictwo.

Podania o renty i odprawy należy składać w urzędach ubezpieczeń, które znajdują się w każdem starostwie.

Na wniosek ubezpieczonego lub członka jego rodziny o przyznanie renty lub odprawy wydaje Ubezpieczalnia orzeczenie, od któ-

rego przysługuje w terminie miesięcznym odwołanie do Wyższego Urzędu Ubezpieczeń (w Toruniu). Od jego dycyzji przysługuje również w terminie miesięcznym rekurs do Trybunału dla Spraw Ubezpieczeń Społecznych w Poznaniu.

6. Ubezpieczenie pracowników fizycznych na wypadek braku pracy*).

Podwaliną ubezpieczenia pracowników fizycznych w Polsce na na wypadek braku pracy jest ustawa z dnia 18. lipca 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 67) z późniejszemi zmianami zwłaszcza według ustawy z dnia 25. marca 1929 r. (Dz. U. R. P. z 1930 r., Nr. 3, poz 18). Niestety, ustawa ta nie obejmuje marynarzy (w ścisłem tego słowa znaczeniu), wskutek czego również i tutaj — tylko z powodu toczących się pertraktacyj o przyłączenie marynarzy do t. zw. Funduszu Bezrobocia — omawia się zasady tego ubezpieczenia jak najogólniej.

Obowiązkowi zabezpieczenia na wypadek braku pracy podlegają robotnicy bez różnicy płci, po ukończeniu 16 lat życia, pozostający w stosunku najmu pracy w przedsiębiorstwach, zatrudniających conajmniej 5 robotników, względnie 5 robotników i pracowników umysłowych łącznie.

Uprawnione do korzystania z zasiłków są te osoby, których stosunek najmu pracy został rozwiązany, o ile w ciągu jednego miesiąca zgłosiły swoje prawo do świadczeń w Państwowym Urzędzie Pośrednictwa Pracy[1]) i conajmniej przez 20 tygodni w 12 miesiącach przed dniem zgłoszenia pracowali w wymienionych przedsiębiorstwach[2]).

Wyklucza prawo do świadczeń pozostawanie bez pracy wskutek choroby, inwalidztwa, strajku i wskutek okoliczności, zawinionych przez robotnika.

Środki pieniężne na pokrywanie świadczeń gromadzi się w t. zw. funduszu bezrobocia, który czerpie dochody ze składek, opłacanych przez przedsiębiorstwa, z dopłat Skarbu Państwa, odsetek i t. p.

---

*) Takie samo ubezpieczenie pracowników umysłowych omówiono wyżej (por. str. 289 n).

[1]) Utworzono te urzędy na zasadzie dekretu z dnia 27. stycznia 1919 r. (Dz. Praw Nr. 11).

[2]) Przy ograniczeniu produkcji do trzech dni pracy i nieuzyskaniu wskutek tego wymaganego czasokresu prawo do świadczeń przyznać może Minister Pracy i Opieki Społecznej; zasiłek może wynosić 30 — 50 % normy zasiłku.

Składki zakładów pracy wynoszą 2% od każdorazowo wypłacanych zarobków, z tem jednak zastrzeżeniem, że najwyższą normą podstawową zarobku jest 10 złotych dziennie. Pracodawcy pokrywają $^3/_4$ składki, pracownicy — $^1/_4$.

Wysokość zasiłku pozostaje w stosunku procentowym do zarobku, stanowiącego podstawę do obliczenia składek; mianowicie wynosi dla pracownika samotnego — 30%, dla pracownika z rodziną 1—2 osób — 35%, z rodziną 3—5 osób — 40%, z rodziną ponad 5 osób — 50% zarobku, ustalonego w sposób wyżej wskazany. Do rodziny zalicza się żonę niezarobkującą, dzieci, pasierbów i rodzeństwo niezarobkujące do lat 16, niezdolne do zarobkowania — ponad 16 lat, kształcące się w zakładach średnich — do lat 18.

Prawo do pobierania zasiłku zaczyna się po 10 dniach od zarejestrowania się w Państw. Urzędzie Pośrednictwa Pracy i trwa nie więcej niż 13 tygodni w ciągu jednego roku, licząc od dnia pobrania pierwszego zasiłku tygodniowego. Okres ten może być przedłużony przez Ministra Pracy i Op. Sp. do 17 tygodni (ust. z dnia 28. I. 1925).

Prawo do następnych 13-tygodniowych zasiłków przysługuje po roku, licząc od dnia pobrania pierwszego zasiłku w okresie poprzednim, o ile zabezpieczony przepracował w tym czasie conajmniej 20 tygodni.

Traci się prawo do zasiłku w razie nieprzyjęcia odpowiedniej pracy, wskazanej przez P. Urząd Pośr. Pracy., oraz w razie niestosowania się do przepisów ustawy.

7. Czas pracy. Urlopy. Sądy pracy.

Czas pracy i urlopy. — Normy, obowiązujące co do czasu pracy w marynarce handlowej, jak również co do urlopów, omówiono wyżej (st. 104 n.). Przypomnieć należy, że sprawy te reguluje ustawa o służbie marynarza z dnia 2. czerwca 1902 r., a uzupełnia zaleceniami zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 28. listopada 1929 r.

Żadna ustawa o czasie pracy i o urlopach nie może być zastosowana w stosunku do marynarzy (w znaczeniu ogólnem) wobec braku wyraźnego zaszeregowania ich do pracowników, którzy korzystają z dobrodziejstw tych ustaw.

Pozostaje więc marynarzom jedynie droga umownego określania tych spraw.

Dla orjentacji podać należy, że w myśl ustawy z dnia 16. maja 1922 r. pracownikom, zatrudnionym w przemyśle i handlu, przysługuje

prawo do corocznego korzystania z płatnego 8-dniowego urlopu po roku pracy bez przerwy w danem przedsiębiorstwie, a do 15-dniowego urlopu po trzech latach pracy bez przerwy.

Pracownicy młodociani do lat 18 korzystają po roku pracy nieprzerwanej z 14-dniowego urlopu.

Wszystkim pracownikom umysłowym przysługuje urlop 2-tygodniowy po półrocznej nieprzerwanej pracy, po rocznej zaś — jednomiesięczny urlop płatny nieprzerwany.

Nie uważa się za przerwę nieczynności w zakładzie pracy wskutek choroby, nieszczęśliwego wypadku oraz z powodu powołania pracownika na ćwiczenia wojskowe. Nie uważa się również za przerwę rozwiązania umowy pracy, jeśli zostanie ona nawiązana w ciągu najbliższych trzech miesięcy.

Pracownik t r a c i p r a w o do urlopu, jeżeli sam rozwiązał umowę pracy albo jeżeli rozwiązanie to nastąpiło z przyczyn, które przedsiębiorcy dają prawo do rozwiązania umowy bez uprzedniego wymówienia.

Urlopowany otrzymuje za cały czas urlopu normalną płacę. Natomiast traci prawo do wynagrodzenia za czas urlopu, jeśli podczas jego trwania pracuje zarobkowo w innem przedsiębiorstwie.

Pracownikom przysługuje prawo wzajemnego porozumienia się co do kolejności korzystania z urlopów i następnego uzgodnienia z zarządem przedsiębiorstwa.

W okresie czasu od 1. maja do 30. września powinno korzystać z urlopów conajmniej 50% ogólnej liczby pracowników danego przedsiębiorstwa.

W razie choroby, która uniemożliwia pracownikowi rozpoczęcie urlopu, należy przesunąć ten urlop na jeden z następnych trzech miesięcy.

S ą d y p r a c y. — Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22. marca 1928 r. (Dz. U .R. P. Nr. 37, poz. 350) odnosi się — o ile dotyczy spraw cywilnych — nietylko do pracowników fizycznych, ale również do pracowników umysłowych, zatrudnionych na statkach morskich, których stała płaca gotówkowa nie przekracza 10000 zł rocznie (art. 4, p. *e* art. 5).

Sądy pracy powołane są do rozstrzygania spraw spornych cywilnych, wynikających ze stosunku pracy pomiędzy pracodawcami a pracownikami oraz pomiędzy pracownikami tego samego przedsiębiorstwa, jeżeli przedmiot sporu w pieniądzach lub w wartości

pieniężnej nie przewyższa kwoty 5000 złotych (spory w związku z wynagrodzeniem, rozpoczęciem, dalszem trwaniem i rozwiązaniem stosunku pracy, z świadczeniami i t. p.). Nadto sądy pracy są powołane do rozpoznawania spraw karnych o przekroczenia przepisów o czasie pracy, urlopach i t. p.

Zasadą jest tworzenie odrębnych sądów pracy, a gdy to nie jest możliwe — w obrębie sądu powiatowego.

Od wyroków sądów pracy w sporach o kwoty ponad 200 złotych i w sprawach karnych można odwołać się do sądu okręgowego; termin wynosi tu 14 dni od ogłoszenia względnie doręczenia odpisu wyroku; natomiast termin do rekursów od decyzyj (uchwał) sądu pracy wynosi 7 dni.

W sporach, w których wartość przedmiotu nie przenosi 200 złotych, można od wyroku sądu pracy wnieść odwołanie do sądu okręgowego w ciągu 8 dni jedynie w wypadkach jawnego pogwałcenia prawa lub formalności postępowania, względnie w razie przekroczenia przez sąd pracy zakresu jego kompetencji.

III.

Rozporządzenie

Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14. listopada 1924 r. o prawie wekslowem

(Dz. U. R. P. Nr. 100, poz. 926).

Na mocy art. 1 E. p. 5 i art. 2 ustawy z dnia 31 lipca 1924 r. o naprawie Skarbu Państwa i poprawie gospodarstwa społecznego (Dz. U. R. P. Nr. 71, poz. 687) oraz zgodnie z uchwałą Rady Ministrów z dnia 15 października 1924 r. stanowię co następuje:

TYTUŁ I.

Weksel trasowany.

Dział I.

Wystawienie i forma wekslu.

Art. 1. Weksel trasowany zawiera:

1. nazwę „weksel" w samym tekście dokumentu, w języku, w jakim go wystawiono;
2. polecenie bezwarunkowe zapłacenia oznaczonej sumy pieniężnej;
3. nazwisko osoby, która ma zapłacić (trasata);
4. oznaczenie terminu płatności;
5. oznaczenie miejsca płatności;
6. nazwisko osoby, na której rzecz lub na której zlecenie zapłata ma być dokonana;
7. oznaczenie daty i miejsca wystawienia wekslu;
8. podpis wystawcy.

Art. 2. Nie będzie uważany za weksel trasowany dokument, któremu brak jednej z cech, wskazanych w artykule poprzednim, wyjąwszy przypadki, określone w ustępach następujących.

Weksel bez oznaczenia terminu płatności uważa się za płatny za okazaniem.

W braku osobnego oznaczenia miejsce, wymienione obok nazwiska trasata, uważa się za miejsce płatności oraz za miejsce zamieszkania trasata.

Weksel, nie zawierający miejsca wystawienia, uważa się za wystawiony w miejscu, podanem obok nazwiska wystawcy.

Kto umieścił podpis na dokumencie, który nie zawierał wszystkich cech wekslu trasowanego, odpowiada wekslowo, chyba że udo-

wodni, że dokument później wypełniono niezgodnie z jego wolą. Wobec nabywcy w dobrej wierze, na którego weksel przeszedł po wypełnieniu, odpowiada pomimo nieprawnego wypełnienia.

Art. 3. Weksel może opiewać na własne zlecenie wystawcy. Trasatem może być sam wystawca.

Weksel może być wystawiony na rachunek osoby trzeciej.

Ar. 4. Weksel może być płatny u osoby trzeciej bądź w miejscu zamieszkania trasata, bądź w innem miejscu (weksel umiejscowiony).

Art. 5. W wekslu płatnym za okazaniem lub w pewien czas po okazaniu może wystawca zastrzec oprocentowanie sumy wekslowej. W każdym innym wekslu takie zastrzeżenie uważa się za nienapisane.

Stopa procentowa powinna być określona w wekslu, w braku jej określenia stosuje się procent prawny (ustawowy).

Odsetki biegną od daty wystawienia wekslu, jeżeli nie wskazano innej daty.

Art. 6. Weksel, w którym sumę wekslową wypisano głoskami i liczbami, w razie różnicy ważny jest na sumę, wypisaną głoskami.

W razie różnicy sum, wypisanych kilkakrotnie głoskami i kilkakrotnie liczbami, weksel jest ważny na sumę mniejszą.

Art. 7. Jeżeli na wekslu znajdują się podpisy osób niezdolnych do zaciągania zobowiązań, zobowiązania z innych podpisów są mimo to ważne.

Art. 8. Kto podpisał weksel jako zastępca innej osoby, nie będąc do zastępstwa upoważnionym, odpowiada sam wekslowo.

Również zastępca, który przekroczył zakres swego upoważnienia, odpowiada w pełni za zobowiązanie wekslowe.

Art. 9. Wystawca odpowiada za przyjęcie i zapłatę wekslu.

Od odpowiedzialności za przyjęcie wystawca może się zwolnić; zastrzeżenie, którem się zwalnia od odpowiedzialności za zapłatę, uważa się za nienapisane.

Dział II.

Indos.

Art. 10. Każdy weksel można przenieść przez indos, chociażby nie opiewał wyraźnie na zlecenie.

Jeżeli wystawca umieścił w wekslu wyrazy „nie na zlecenie" lub inne zastrzeżenie równoznaczne, można przenieść weksel tylko w formie i ze skutkami zwykłej cesji.

Weksel można indosować także na trasata bez względu na to, czy weksel przyjął, czy nie, na wystawcę, lub każdego innego wekslowo zobowiązanego. Mogą oni weksel dalej indosować.

Art. 11. Indos powinien być bezwarunkowy. Warunki, od których uzależniono indos, uważa się za nienapisane.

Indos częściowy jest nieważny.

Nieważny jest również indos na okaziciela.

Art. 12. Indos powinien być wypisany na wekslu lub na złączonej z nim karcie dodatkowej (przydłużku) i podpisany przez indosanta.

Indos jest ważny i wtedy, gdy indosatarjusz nie jest oznaczony, albo gdy indosant ograniczył się do samego podpisu swego na odwrotnej stronie wekslu lub przydłużka (indos otwarty czyli in blanco).

Art. 13. Indos przenosi wszystkie prawa z wekslu.

Jeżeli indos jest in blanco, posiadacz wekslu może:

1. wypełnić indos nazwiskiem własnem lub innej osoby;
2. indosować weksel dalej na inną osobę lub in blanco;
3. przenieść weksel na inną osobę bez wypełnienia indosu in blanco i bez indosowania.

Art. 14. Indosant odpowiada za przyjęcie i zapłatę wekslu w braku przeciwnego zastrzeżenia.

Może zabronić dalszego indosowania; w tym przypadku nie odpowiada wobec następnych indosatarjuszy w większym zakresie, niż wobec swego bezpośredniego indosatarjusza.

Art. 15. Będzie uważany za prawnego posiadacza, kto ma weksel i wykaże prawo swoje nieprzerwanym szeregiem indosów, chociażby ostatni indos był in blanco. Gdy po indosie in blanco następuje dalszy indos, uważa się, że indosant, który go podpisał, nabył weksel na mocy indosu in blanco. Przekreślone indosy uważa się za nieistniejące.

Jeżeli kto przez jakikolwiek wypadek utracił posiadanie wekslu, posiadacz, który wykaże swe prawo według przepisów poprzedniego ustępu, będzie obowiązany do wydania wekslu tylko, gdy go nabył w złej wierze albo przy nabyciu dopuścił się ciężkiego niedbalstwa.

Art. 16. Przeciw posiadaczowi dłużnik wekslowy nie może zasłaniać się zarzutami, opartemi na swych osobistych stosunkach z wystawcą lub posiadaczami poprzednimi, chyba, że przeniesienie wekslu nastąpiło wskutek porozumienia na szkodę dłużnika.

Art. 17. Jeżeli indos zawiera wzmiankę „waluta do odebrania", „do inkasa", „per procura" lub też inną wzmiankę, oznaczającą tylko pełnomocnictwo (indos zastępczy), natenczas posiadacz może wykonywać wszystkie prawa z wekslu; nie może go jednak indosować inaczej, jak tylko ze skutkami indosu zastępczego.

W tym przypadku dłużnicy wekslowi mogą zasłaniać się tylko zarzutami, służącemi im przeciwko indosantowi.

Art. 18. Jeżeli indos zawiera wzmiankę „waluta na zabezpieczenie", „waluta w zastaw", lub jakąkolwiek inną wzmiankę, wyrażającą zastaw, posiadacz może wykonywać wszelkie prawa z wekslu; wszelako indos jego ma znaczenie jedynie indosu zastępczego.

Dłużnicy wekslowi nie mogą w tym przypadku zasłaniać się wobec posiadacza zarzutami opartemi na ich stosunkach osobistych z indosantem, wyjąwszy, gdy indos zdziałano wskutek porozumienia na szkodę dłużnika.

Art. 19. Indos po terminie płatności ma te same skutki, co indos przed terminem. Indos jednak po proteście z powodu niezapłacenia, lub po upływie czasokresu, ustanowionego dla protestu, ma tylko skutki zwykłej cesji.

Dział III.

Przyjęcie.

Art. 20. Posiadacz wekslu albo nawet każdy, kto go ma w ręku, może aż do terminu płatności przedstawić go do przyjęcia trasatowi w jego miejscu zamieszkania.

Art. 21. W każdym wekslu wystawca może zastrzec, iż weksel ma być przedstawiony do przyjęcia z oznaczeniem lub bez oznaczenia czasokresu.

Może w wekslu zabronić przedstawienia do przyjęcia, wyjąwszy, gdy chodzi o weksel umiejscowiony albo płatny w pewien czas po okazaniu.

Może również zastrzec, że przedstawienie do przyjęcia nie może nastąpić przed oznaczonym dniem.

Każdy indosant może zastrzec, że weksel ma być przedstawiony do przyjęcia z oznaczeniem lub bez oznaczenia czasokresu, chyba że wystawca zabronił przedstawienia do przyjęcia.

Art. 22. Weksel płatny w pewien czas po okazaniu powinien być przedstawiony do przyjęcia w przeciągu sześciu miesięcy od dnia wystawienia.

Wystawca może oznaczyć krótszy lub dłuższy czasokres.

Czasokresy takie mogą indosanci skrócić.

Art. 23. Posiadacz nie ma obowiązku pozostawienia w ręku trasata wekslu, przedstawionego do przyjęcia.

Trasat może żądać, aby mu weksel przedstawiono ponownie do przyjęcia nazajutrz po pierwszem przedstawieniu. Osoby interesowane mogą tylko wtedy podnosić zarzut, że żądaniu temu nie uczyniono zadość, gdy żądanie stwierdzono w proteście.

Art. 24. Przyjęcie pisze się na wekslu. Wyraża się słowem „przyjęty" lub innem równoznacznem; podpisuje je trasat. Sam podpis trasata na przedniej stronie wekslu oznacza przyjęcie.

Gdy weksel jest płatny w pewien czas po okazaniu lub, gdy wskutek szczególnego zastrzeżenia ma być przedstawiony do przyjęcia w czasokresie oznaczonym, przyjęcie powinno być datowane dniem jego dokonania, chyba że posiadacz żąda, aby było datowane dniem przedstawienia. W celu zwrotnego poszukiwania przeciwko wystawcy i indosantom posiadacz powinien stwierdzić brak daty przez protest dokonany we właściwym czasie.

Art. 25. Przyjęcie powinno być bezwarunkowe; można je wszakże ograniczyć do części sumy wekslowej.

Każde inne odstąpienie od treści wekslu, zamieszczone w przyjęciu, uważa się za odmowę przyjęcia. Wszakże akceptant odpowiada według treści swego przyjęcia.

Art. 26. Jeżeli wystawca podał w wekslu miejsce zapłaty odmienne od miejsca zamieszkania trasata bez oznaczenia osoby, która ma płacić, należy tę osobę w przyjęciu oznaczyć. W braku oznaczenia poczytuje się, że akceptant sam zobowiązał się zapłacić w miejscu zapłaty.

Gdy weksel płatny jest w miejscu zamieszkania trasata, tenże może w przyjęciu wskazać lokal, znajdujący się w miejscu, gdzie zapłata powinna być dokonana, lub osobę, która zapłatę w tem miejscu ma uskutecznić.

Art. 27. Przez przyjęcie trasat zobowiązuje się do zapłacenia wekslu w terminie płatności.

W razie niezapłacenia służy posiadaczowi wekslu, chociażby był wystawcą, bezpośrednie roszczenie z wekslu przeciwko akceptantowi o wszystko, czego żądać można z mocy art. 47 i 48.

Art. 28. Jeżeli trasat przekreślił przyjęcie przed zwróceniem wekslu, uważa się, że przyjęcia odmówił; jednakże pomimo przekreślenia trasat odpowiada według treści swego przyjęcia, jeżeli posiadacza wekslu lub kogokolwiek z podpisanych na wekslu piśmiennie zawiadomił o przyjęciu.

Dział IV.

Poręka wekslowa.

Art. 29. Zapłatę wekslu można zabezpieczyć poręką wekslową (aval).

Poręczenie może dać osoba trzecia lub nawet osoba na wekslu podpisana.

Art. 30. Poręczenie umieszcza się na wekslu albo na karcie dodatkowej (przydłużku).

Wyraża się słowami „poręczam“ lub innym zwrotem równoznacznym; podpisuje je poręczyciel.

Sam podpis na przedniej stronie uważa się za porękę, wyjąwszy, gdy chodzi o podpis wystawcy lub trasata.

Poręczyciel wskaże, za kogo ręczy. W braku takiej wskazówki uważa się, że porękę dał za wystawcę.

Art. 31. Poręczyciel wekslowy odpowiada tak samo, jak ten, za kogo poręczył.

Zobowiązanie jego jest ważne, chociażby nawet zobowiązanie, za które ręczy, było nieważne z jakiejkolwiek przyczyny z wyjątkiem wady formalnej.

Poręczyciel wekslowy, który zapłacił weksel, ma prawo poszukiwania zwrotnego wobec osoby, za którą ręczył, i wobec jej poprzedników.

Dział V.

Płatność.

Art. 32. Weksel trasowany może być płatny:

w oznaczonym dniu,
w pewien czas po dacie,
za okazaniem,
w pewien czas po okazaniu,
na targach (jarmarkach) powszechnych.

Dokument z innemi terminami płatności lub kilku terminami nie będzie uważany za weksel, chociażby nawet posiadał inne cechy wekslu.

Art. 33. Weksel za okazaniem jest płatny przy przedstawieniu. Powinien być przedstawiony do zapłaty w przeciągu sześciu miesięcy od dnia wystawienia. Wystawca może oznaczyć krótszy lub dłuższy czasokres. Czasokresy takie mogą indodanci skrócić.

Art. 34. Termin płatności wekslu płatnego w pewien czas po okazaniu określa się podług daty przyjęcia lub protestu.

Jeżeli nie było protestu, przyjęcie niedatowane uważa się wobec akceptanta za dokonane w ostatnim dniu czasokresu, ustawowego lub umownego, wyznaczonego do przedstawienia.

Art. 35. Termin płatności wekslu, opiewającego na jeden lub kilka miesięcy po dacie lub okazaniu, przypada na odpowiedni dzień tego miesiąca, w którym zapłata ma być dokonana. W braku takiego dnia weksel jest płatny w ostatnim dniu miesiąca.

Gdy weksel opiewa na jeden lub kilka miesięcy i pół miesiąca po dacie lub okazaniu, liczy się naprzód miesiące całe.

Jeżeli płatność wekslu oznaczoną jest na początek, środek (połowę stycznia, połowę lutego i t. d.) lub koniec miesiąca, rozumie się pierwszy, piętnasty lub ostatni dzień miesiąca.

Określenie „ośm dni" lub „piętnaście dni" wyraża nie jeden lub dwa tygodnie, lecz przeciąg całych ośmiu lub piętnastu dni.

Określenie „pół miesiąca" oznacza piętnaście dni.

Termin płatności weksli targowych (jarmarcznych) przypada w przeddzień zamknięcia targu, wyjąwszy, gdy targ trwa tylko jeden dzień.

Art. 36. Gdy weksel jest płatny w oznaczonym dniu w miejscu, gdzie obowiązuje kalendarz odmienny od kalendarza miejsca wystawienia, uważa się datę płatności za określoną według kalendarza miejsca płatności.

Przy wekslu przekazanym z jednego miejsca na inne, w którem obowiązuje kalendarz odmienny, a płatnym w pewien czas po dacie, przelicza się dzień wystawienia na dzień, odpowiadający kalendarzowi miejsca płatności, i podług tego oznacza termin płatności.

Zasada poprzedniego ustępu stosuje się także do obliczania czasokresów przedstawienia weksli.

Przepisy te nie mają zastosowania, jeżeli z zastrzeżenia w wekslu lub wogóle z jego treści wynika, że chciano zastosować inne zasady.

Dział VI.

Zapłata.

Art. 37. Posiadacz wekslu powinien przedstawić go do zapłaty bądź w pierwszym dniu, w którym można wymagać zapłaty, bądź w jednym z dwóch następnych dni powszednich.

Przedstawienie wekslu w izbie rozrachunkowej jest równoznaczne z przedstawieniem do zapłaty.

Art. 38. Trasat może przy zapłacie żądać wydania wekslu, pokwitowanego przez posiadacza.

Posiadacz nie może odmówić przyjęcia zapłaty częściowej.

W razie częściowej zapłaty trasat może żądać wzmianki o niej na wekslu i osobnego pokwitowania.

Art. 39. Posiadacz wekslu nie ma obowiązku przyjmowania zapłaty przed płatnością.

Trasat, który płaci przed płatnością, czyni to na własne ryzyko i niebezpieczeństwo.

Kto płaci w terminie płatności, zwolniony jest od zobowiązania, chyba że dopuścił się podstępu lub ciężkiego niedbalstwa. Obowiązany jest do sprawdzenia prawidłowości szeregu indosów, lecz nie do sprawdzenia podpisów indosantów.

Art. 40. Jeżeli weksel opiewa na walutę, nie mającą obiegu w miejscu płatności, sumę wekslową można zapłacić w walucie krajowej podług jej wartości w dniu wymagalności zapłaty, chyba że wystawca zastrzegł, iż zapłata ma być uiszczona w oznaczonej walucie (zastrzeżenie zapłaty rzeczywistej w walucie zagranicznej). Wartość waluty zagranicznej oznacza się podług zwyczajów handlowych miejsca płatności. Wystawca jednak może na wekslu zastrzec, że suma, przypadająca do zapłaty, ma być obliczona podług kursu, ustanowionego w wekslu; w tym przypadku sumę tę należy zapłacić w walucie krajowej.

Jeżeli weksel opiewa na walutę, mającą w kraju wystawienia i w kraju zapłaty tę samą nazwę, lecz inną wartość, zachodzi domniemanie, iż miano na myśli walutę miejsca płatności.

Art. 41. W przypadku nieprzedstawienia wekslu do zapłaty w czasokresie, oznaczonym w art. 37, każdy dłużnik może złożyć sumę wekslową do depozytu sądu miejsca płatności na koszt i niebezpieczeństwo posiadacza.

Dział VII.

Zwrotne poszukiwanie z powodu nieprzyjęcia lub niezapłacenia.

Art. 42. Posiadacz wekslu może wykonywać zwrotne poszukiwanie przeciwko indosantom, wystawcy, tudzież innym dłużnikom wekslowym:

po płatności, jeżeli zapłata nie nastąpiła;

także przed płatnością:

1. jeżeli odmówiono przyjęcia;
2. jeżeli wdrożono postępowanie układowe lub ogłoszono upadłość trasata bez względu, czy weksel przyjął, czy nie, albo gdy trasat zaprzestał wypłat, lub też przeprowadzono bezskutecznie egzekucję na jego majątku po wystawieniu wekslu;
3. jeżeli wdrożono postępowanie układowe lub ogłoszono upadłość wystawcy wekslu, który zabroniono przedstawiać do przyjęcia.

Art. 43. Odmowa przyjęcia lub zapłaty powinna być stwierdzona aktem publicznym (protest z powodu nieprzyjęcia lub niezapłacenia).

Protest z powodu niezapłacenia powinien być dokonany w dniu wymagalności zapłaty lub w jednym z dwóch następnych dni powszednich.

Protest z powodu nieprzyjęcia powinien być dokonany w czasie, przeznaczonym do przedstawienia wekslu do przyjęcia. Jeżeli w przypadku art. 23 ust. 2 pierwsze przedstawienie nastąpiło w ostatnim dniu czasokresu, protest może być dokonany jeszcze w dniu następnym.

Protest z powodu nieprzyjęcia zwalnia od przedstawienia do zapłaty i od protestu z powodu niezapłacenia.

W przypadku wdrożenia postępowania układowego lub ogłoszenia upadłości nie potrzeba ani przedstawienia do zapłaty ani protestu z powodu niezapłacenia wekslu.

W innych przypadkach art. 42 L. 2 może posiadacz wykonywać zwrotne poszukiwanie tylko po przedstawieniu wekslu trasatowi do zapłaty i po dokonaniu protestu.

Art. 44. Posiadacz wekslu powinien o nieprzyjęciu lub niezapłaceniu zawiadomić swojego indosanta i wystawcę w ciągu czterech dni powszednich, następujących po dniu protestu, a w przypadku zastrzeżenia „bez kosztów" po dniu przedstawienia.

Każdy indosant powinien w ciągu dwóch dni podać do wiadomości swojego poprzednika, że otrzymał zawiadomienie, i tak kolejno aż do wystawcy. Czasokres powyższy biegnie od otrzymania zawiadomienia poprzedniego.

Jeżeli indosant nie wskazał swego adresu lub adres jest nieczytelny, wystarczy zawiadomienie indosanta, który go poprzedza.

Zawiadomienie można uskutecznić w jakikolwiekbądź sposób, nawet przez proste odesłanie wekslu. Obowiązany do zawiadomienia ma udowodnić, że dokonał tego w przepisanym czasie.

Termin jest zachowany, jeśli pismo, zawierające zawiadomienie, oddano na pocztę w ciągu przepisanego czasokresu.

Kto nie zawiadomi w czasie powyżej oznaczonym, nie traci praw z wekslu, odpowiada jednak za szkodę, spowodowaną przez swoje niedbalstwo, tylko do wysokości sumy na jaką weksel opiewa.

Art. 45. Wystawca albo indosant może przez zastrzeżenie „bez kosztów", „bez protestu" lub inne równoznaczne zwolnić posiadacza od protestu z powodu nieprzyjęcia lub niezapłacenia jako warunku zwrotnego poszukiwania.

Zastrzeżenie takie nie zwalnia posiadacza ani od przedstawienia wekslu w przepisanym czasie ani od zawiadomienia poprzedniego indosanta i wystawcy. Dowód niezachowania czasokresu ciąży na tym, kto się na tę okoliczność powołuje wobec posiadacza.

Zastrzeżenie, pochodzące od wystawcy, skuteczne jest wobec wszystkich dłużników wekslowych. Gdyby mimo zastrzeżenia posiadacz dokonał protestu, sam ponosi koszty. Jeżeli zastrzeżenie pochodzi od indosanta, koszty protestu obciążają wszystkich dłużników wekslowych.

Art. 46. Kto weksel wystawił, przyjął, indosował lub zań poręczył, odpowiada wobec posiadacza solidarnie.

Posiadacz może dochodzić roszczeń przeciw jednemu, kilku lub wszystkim dłużnikom bez potrzeby zachowania porządku, w jakim się zobowiązali.

Takie samo prawo ma każdy dłużnik wekslowy, który weksel wykupił.

Dochodzenie sądowe roszczeń przeciw jednemu dłużnikowi nie tamuje dochodzenia przeciw innym, nawet przeciw następcom tego dłużnika, przeciw któremu wpierw skierowano dochodzenie sądowe.

Art. 47. Posiadacz wekslu może żądać od zwrotnie zobowiązanego:

1. nieprzyjętej lub niezapłaconej sumy wekslowej wraz z odsetkami, jeżeli je zastrzeżono;
2. procentu prawnego (ustawowego) od dnia płatności;
3. kosztów protestu, zawiadomienia poprzednika i wystawcy, tudzież innych kosztów;
4. prowizji komisowej, która w braku umowy wynosi jedną szóstą od sta od sumy wekslowej i nie może przekroczyć tej stopy w żadnym przypadku.

W przypadku poszukiwania zwrotnego przed płatnością będzie potrącone dyskonto od sumy wekslowej. Dyskonto oblicza się zależnie od wyboru posiadacza według urzędowej stopy (banku biletowego) albo według stopy targowej w dniu zwrotnego poszukiwania w miejscu zamieszkania posiadacza.

Art. 48. Kto weksel wykupił, może żądać od swoich poprzedników:

1. całkowitej sumy zapłaconej;
2. procentu prawnego (ustawowego) od powyższej sumy, licząc od dnia wykupienia wekslu;
3. swoich kosztów;
4. prowizji komisowej od sumy wekslowej, obliczonej według art. 47 L. 4.

Art. 49. Każdy dłużnik wekslowy, przeciwko któremu wykonywa się lub wykonywać można poszukiwanie zwrotne, może żądać, aby mu za zapłatą sumy regresowej wydano weksel, protest, tudzież na koszt dłużnika rachunek pokwitowany.

Indosant, który weksel wykupił, może przekreślić indos własny oraz indosy swoich następców.

Art. 50. W przypadku poszukiwania zwrotnego po częściowem przyjęciu wekslu ten, kto płaci nieprzyjętą część sumy wekslowej, może żądać stwierdzenia zapłaty na wekslu i osobnego pokwitowania. Nadto posiadacz wekslu wyda mu poświadczony przez siebie odpis wekslu z protestem celem umożliwienia dalszego zwrotnego poszukiwania.

Art. 51. Zwrotnie poszukujący może w braku zastrzeżenia przeciwnego wykonać swoje prawo także w ten sposób, że wystawia na jednego ze swych poprzedników nowy nieumiejscowiony weksel, płatny za okazaniem (weksel zwrotny). Weksel zwrotny obejmuje prócz sum, wymienionych w art. 47 i 48, stręczne i opłatę stemplową za weksel zwrotny.

Jeżeli weksel zwrotny wystawia posiadacz wekslu, wysokość sumy wekslowej oznaczona będzie podług kursu wekslu za okazaniem,

przekazanego z miejsca płatności wekslu pierwotnego na miejsce zamieszkania zwrotnie zobowiązanego. Jeżeli weksel zwrotny wystawia indosant, wysokość sumy wekslowej oznaczona będzie podług kursu wekslu za okazaniem, przekazanego z miejsca zamieszkania wystawcy wekslu zwrotnego na miejsce zamieszkania zwrotnie zobowiązanego.

Art. 52. Po bezskutecznym upływie czasokresów ustanowionych:

do przedstawienia wekslu płatnego za okazaniem lub w pewien czas po okazaniu,

do protestu z powodu nieprzyjęcia lub niezapłacenia,

do przedstawienia do zapłaty w razie zastrzeżenia „bez kosztów", posiadacz traci prawo do indosantów, wystawcy i innych dłużników wekslowych z wyjątkiem akceptanta.

W razie nieprzedstawienia wekslu do przyjęcia w czasie, zastrzeżonym przez wystawcę, posiadacz traci prawo zwrotnego poszukiwania z powodu nieprzyjęcia, jako też niezapłacenia, wyjąwszy, gdyby z treści zastrzeżenia wynikało, że wystawca chciał się jedynie uchylić od odpowiedzialności za przyjęcie.

Jeżeli zastrzeżenie co do czasu przedstawienia uczynił indosant, tylko on może się na nie powołać.

Art. 53. Jeżeli przedstawienie wekslu albo protest z powodu przeszkody nieprzezwyciężonej (siły wyższej) nie mogą być dokonane w czasokresach przepisanych, czasokresy te przedłużają się.

Posiadacz obowiązany jest zawiadomić bez zwłoki swego indosanta o wypadku siły wyższej i zawiadomienie takie z dodaniem miejsca, daty i swego podpisu zaznaczyć na wekslu lub na karcie dodatkowej (przydłużku); co do reszty stosuje się postanowienia art. 44.

Po ustaniu siły wyższej posiadacz wekslu powinien bez zwłoki przedstawić weksel do przyjęcia lub zapłaty, a w razie potrzeby dokonać protestu.

Jeżeli siła wyższa trwa dłużej, niż trzydzieści dni po płatności, można wykonać zwrotne poszukiwanie bez przedstawienia wekslu i bez protestu.

Co do weksli płatnych za okazaniem lub w pewien czas po okazaniu czasokres trzydziestodniowy biegnie od dnia, w którym posiadacz zawiadomił swego indosanta o wypadku siły wyższej, chociażby nawet zawiadomienie takie nastąpiło jeszcze przed upływem terminu przedstawienia.

Za wypadki siły wyższej nie uważa się okoliczności czysto osobistych, dotyczących posiadacza wekslu lub osoby, której zlecił przedstawienie wekslu lub dokonanie protestu.

Dział VIII.

Wyręczenie.

Art. 54. Wystawca lub indosant mogą wskazać osobę, która ma przyjąć albo zapłacić weksel w potrzebie.

Weksel można pod warunkami niżej określonemi przyjąć lub zapłacić przez wyręczenie na rzecz któregokolwiek dłużnika wekslowego.

Każda osoba trzecia, nawet trasat lub osoba, już zobowiązana z wekslu, z wyjątkiem akceptanta, mogą być wyręczycielami.

O wyręczeniu wyręczyciel zawiadomi bez zwłoki osobę, którą wyręcza.

1. Przyjęcie przez wyręczenie.

Art. 55. Przyjęcie przez wyręczenie może nastąpić we wszystkich przypadkach poszukiwania zwrotnego przed płatnością, wyjąwszy, gdy chodzi o weksel, którego przedstawienia do przyjęcia zabroniono.

Posiadacz może nie zgodzić się na przyjęcie przez wyręczenie nawet, gdyby było zaofiarowane przez osobę, wskazaną do przyjęcia lub zapłaty w potrzebie.

Jeżeli zgodzi się na przyjęcie przez wyręczenie, traci prawo poszukiwania zwrotnego przed płatnością wekslu przeciw swoim poprzednikom.

Art. 56. Przyjęcie przez wyręczenie umieszcza się na wekslu; podpisuje je wyręczyciel, wskazując, na czyją korzyść wyręczenie nastąpiło; w braku tej wskazówki przyjęcie uważa się za udzielone na korzyść wystawcy.

Art. 57. Akceptant przez wyręczenie odpowiada wobec posiadacza i następców wyręczonego tak samo, jak ten ostatni.

Pomimo przyjęcia przez wyręczenie wyręczony i jego poprzednicy mogą za zwrotem sumy, oznaczonej w art. 47, żądać od posiadacza wydania wekslu i protestu, jeżeli go dokonano.

2. Zapłata przez wyręczenie.

Art. 58. Zapłata przez wyręczenie może nastąpić we wszystkich przypadkach, w których można dochodzić poszukiwania zwrotnego przed płatnością lub po płatności wekslu.

Dokonana będzie najpóźniej nazajutrz po ostatnim dniu przepisanym dla protestu z powodu niezapłacenia.

Art. 59. Jeżeli weksel przyjęto przez wyręczenie, albo są w nim wskazane osoby, mające płacić w potrzebie, posiadacz przedstawi weksel w miejscu płatności wszystkim tym osobom i, w razie nieuiszczenia zapłaty przez wyręczenie, dokona protestu najpóźniej nazajutrz po ostatnim dniu, przepisanym dla protestu z powodu niezapłacenia.

W razie niedokonania protestu w tym czasie ten, kto wskazał adres w potrzebie lub na czyją korzyść nastąpiło przyjęcie, tudzież następni indosanci wolni są od odpowiedzialności.

Art. 60. Zapłata przez wyręczenie obejmuje całą sumę, którą miałby zapłacić wyręczony, z wyjątkiem prowizji komisowej, oznaczonej w art. 47 l. 4.

Posiadacz wekslu, który odmawia przyjęcia takiej zapłaty, traci prawo poszukiwania zwrotnego przeciw tym, którzy byliby zwolnieni.

Art. 61. Zapłatę przez wyręczenie stwierdza się pokwitowaniem na wekslu, a zarazem oznacza się osobę, na której korzyść zapłaty dokonano. W braku takiego oznaczenia uważa się, że zapłaty dokonano za wystawcę.

Weksel i protest, jeżeli był dokonany, wręczyć należy płacącemu przez wyręczenie.

Art. 62. Płacący przez wyręczenie wstępuje w prawa posiadacza wekslu przeciw wyręczonemu i jego poprzednikom. Nie może jednak dalej wekslu indosować.

Następcy wyręczonego są wolni.

W razie zbiegu kilku ofiarujących zapłatę przez wyręczenie pierwszeństwo należy się temu, kto przez zapłatę zwalnia największą liczbę dłużników. Kto wbrew temu przepisowi, mimo świadomości stanu rzeczy, płaci przez wyręczenie, traci prawo zwrotnego poszukiwania przeciw tym, którzy byliby zwolnieni.

Dział IX.

Wtóropisy i odpisy wekslu.

1. Wtóropisy.

Art. 63. Weksel można wystawić w kilku jednobrzmiących egzemplarzach.

Egzemplarze te ponumerowane będą w samym tekście; w przeciwnym razie każdy z nich uważa się za weksel odrębny.

Każdy posiadacz wekslu może na własny koszt żądać wydania większej ilości egzemplarzy, o ile z wekslu nie wynika, że go wystawiono w jednym egzemplarzu. W tym celu posiadacz ma zwrócić się do swego poprzednika i tak dalej aż do wystawcy. Indosanci obowiązani są do powtórzenia swoich indosów na nowych egzemplarzach.

Art. 64. Zapłata, dokonana na jeden z egzemplarzy, zwalnia nawet wtedy, gdyby nie było na wekslu zastrzeżenia, że taka zapłata pozbawia ważności inne egzemplarze. Wszelako trasat odpowiada z każdego przyjętego przez siebie egzemplarza, którego mu nie zwrócono.

Indosant, który przeniósł egzemplarze na różne osoby, jako też następni indosanci odpowiadają z wszystkich przez siebie podpisanych egzemplarzy, których im nie zwrócono.

Art. 65. Kto przesyła jeden egzemplarz do przyjęcia, powinien oznaczyć na innych egzemplarzach nazwisko osoby, u której ów egzemplarz się znajduje. Osoba ta jest obowiązana wydać go prawnemu posiadaczowi innego egzemplarza.

Gdy wydania odmówi, posiadacz może wykonać poszukiwanie zwrotne tylko po stwierdzeniu przez protest:

1. że egzemplarz przesłany do przyjęcia mimo żądania nie został mu wydany,
2. że na inny egzemplarz nie można było uzyskać przyjęcia lub zapłaty.

2. Odpisy.

Art. 66. Każdy posiadacz wekslu ma prawo sporządzenia z niego odpisów.

Odpis powinien dokładnie odtwarzać oryginał z indosami i wszelkiemi wzmiankami na nim się znajdującemi; powinien oznaczyć, dokąd odpis sięga.

Na odpisie można umieszczać indosy i poręki wekslowe w ten sam sposób i z temi samemi skutkami, jak na oryginale.

Art. 67. Odpis powinien wskazywać osobę, u której znajduje się oryginał. Jest ona zobowiązana wydać oryginał prawnemu posiadaczowi odpisu.

Jeżeli odmówi wydania oryginału, posiadacz odpisu może wykonać zwrotne poszukiwanie przeciw indosantom odpisu tylko po stwierdzeniu przez protest, że pomimo jego żądania nie wydano mu oryginału.

Dział X.

Fałsze.

Art. 68. Sfałszowanie jakiegokolwiek podpisu, nawet wystawcy lub akceptanta nie uchybia ważności innych podpisów.

Art. 69. W razie zmiany tekstu wekslu ci, którzy podpisali go po dokonaniu zmiany, odpowiadają według treści tekstu zmienionego; ci, którzy weksel poprzednio podpisali, odpowiadają według pierwotnego tekstu.

Dział XI.

Przedawnienie.

Art. 70. Roszczenia wekslowe przeciwko akceptantowi przedawniają się w trzy lata od dnia płatności wekslu.

Roszczenia posiadacza wekslu przeciw indosantom i wystawcy przedawniają się w rok od dnia protestu, dokonanego w należytym czasie, zaś w przypadku zastrzeżenia „bez kosztów" od dnia płatności.

Zwrotne roszczenia indosantów między sobą i przeciwko wystawcy przedawniają się w sześć miesięcy od dnia, w którym indosant wykupił weksel albo w którym doręczono mu skargę.

Art. 71. Przedawnienie roszczeń wekslowych przerywają jedynie i wyłącznie:

a) wytoczenie skargi;
b) zgłoszenie roszczenia wekslowego w postępowaniu układowem lub upadłościowem;
c) oznajmienie sporu lub przypozwanie ze strony pozwanego;
d) uznanie piśmienne roszczenia wekslowego.

Art. 72. Przerwane przedawnienie wekslowe zaczyna biec na nowo:

a) w przypadku wniesienia skargi i nienależytego popierania sporu — od ostatniej czynności procesowej; nowe przedawnienie przerywa się przez podjęcie procesu;
b) w przypadku zgłoszenia w postępowaniu układowem lub upadłościowem — od chwili zakończenia postępowania, a w razie zaprzeczenia zgłoszonej wierzytelności — od chwili zaprzeczenia;
c) w przypadku oznajmienia sporu lub przypozwania — od prawomocnego ukończenia sporu;

d) w przypadku uznania — od daty dokumentu.

Art. 73. Przerwa przedawnienia skuteczna jest jedynie wobec tego dłużnika wekslowego, którego dotyczy przyczyna przerwy.

Art. 74. Bieg przedawnienia nie ulega zawieszeniu.

Dział XII.

Roszczenie z tytułu niesłusznego zbogacenia.

Art. 75. Wystawca i akceptant, których zobowiązanie wekslowe zgasło wskutek przedawnienia lub zaniedbania czynności zachowawczych, są zobowiązani wobec posiadacza wekslu, o ile z jego szkodą niesłusznie się zbogacili.

Roszczenie z tytułu niesłusznego zbogacenia przedawnia się w trzy lata od dnia zgaśnięcia zobowiązania wekslowego.

Dział XIII.

Przepisy ogólne.

Art. 76. Zobowiązanie wekslowe może zaciągać każdy, o ile może się zobowiązywać według przepisów prawa prywatnego.

Art. 77. Nieumiejący lub niemogący pisać może zastąpić podpis znakiem ręki, który powinien być uwierzytelniony na samym wekslu trybem, w ustawach wskazanym.

Pełnomocnictwo do podpisania wekslu w imieniu nieumiejącego pisać musi być w powyższy sposób uwierzytelnione.

Art. 78. Jeżeli termin płatności wekslu przypada w ustawowym dniu świątecznym, zapłaty domagać się można dopiero w najbliższym dniu powszednim. Również wszystkie inne czynności dotyczące wekslu, w szczególności przedstawienie do przyjęcia i dokonanie protestu, mogą być przedsiębrane jedynie w dniu powszednim.

Jeżeli ostatni dzień czasokresu, w przeciągu którego czynność ma być przedsięwziętą, przypada w ustawowym dniu świątecznym, czasokres przedłuża się do najbliższego dnia powszedniego. Dni świąteczne, przypadające w ciągu czasokresu, mają być wliczone z wyjątkiem czasokresów, wymienionych w art. 37, 43 i 44.

Art. 79. Do czasokresów ustawowych lub w wekslu oznaczonych nie wlicza się dnia początkowego.

Nie są dopuszczalne dni ulgowe ani na podstawie ustawy ani według uznania sędziego.

Dział XIV.

Kolizja ustaw.

Art. 80. Zdolność osoby do zaciągania zobowiązań wekslowych ocenia się według ustaw państwa, którego jest obywatelem. Jeżeli te ostatnie uznają ustawę innego państwa za właściwą, należy ją zastosować.

Kto według ustawy, określonej w poprzednim ustępie, nie ma zdolności wekslowej, mimo to jest ważnie zobowiązany, jeśli zaciągnął zobowiązanie na obszarze państwa, według którego ustaw posiadałby zdolność wekslową.

Art. 81. Formę oświadczenia wekslowego ocenia się podług ustaw państwa, na którego obszarze oświadczenie było podpisane.

Do ważności zobowiązań, zaciągniętych zagranicą przez obywatela polskiego wobec obywatela polskiego, wystarczy zachowanie przepisów niniejszego prawa.

Art. 82. Formę protestu i czasokresy do protestu, tudzież formę innych czynności potrzebnych do wykonania lub zachowania praw wekslowych ocenia się podług ustaw państwa, na którego obszarze protest ma być dokonany lub czynność przedsięwzięta.

Art. 83. Ważności oświadczeń wekslowych, dokonanych na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej zgodnie z przepisami niniejszego prawa, nie uwłacza okoliczność, że inne oświadczenia wekslowe, dokonane poza obszarem Rzeczypospolitej Polskiej, nie odpowiadają przepisom miejsca ich dokonania, byleby odpowiadały przepisom niniejszego prawa.

Dział XV.

Protest.

Art. 84. Protest sporządza notarjusz lub sąd.

Art. 85. Protest zawiera:

1. nazwisko osoby, która żąda protestu, oraz osoby, przeciw której protest ma być dokonany;
2. stwierdzenie, że osoba, przeciw której protest jest skierowany, nie uczyniła zadość wezwaniu do niej wystosowanemu, wraz z jej oświadczeniem, albo stwierdzenie, że jej nie zastano, albo że nie można było odnaleźć lokalu jej przedsiębiorstwa lub mieszkania;
3. oznaczenie miejsca i dnia, w którym wezwanie wystosowano lub bezskutecznie usiłowano wystosować;
4. oznaczenie, ile i jakie egzemplarze wekslu przedstawiono;
5. podpis organu, sporządzającego protest, pieczęć urzędową i liczbę porządkową protestu.

Jeżeli trasat zażąda, aby mu weksel nazajutrz przedstawiono powtórnie do przyjęcia, należy żądanie takie zaznaczyć w proteście.

Art. 86. Przedstawienie wekslu, wezwanie do wydania egzemplarza lub oryginału, tudzież wszystkie inne czynności zachowawcze przedsiębrać należy w braku osobnego wskazania w wekslu, — w lokalu przedsiębiorstwa, a gdyby nie można było odszukać takiego lokalu — w mieszkaniu osoby, do której wezwanie ma być wystosowane. W innem miejscu np. „na giełdzie" można tych czynności dokonać jedynie za zgodą stron interesowanych.

Organ protestujący obowiązany jest przedsiębrać poszukiwania celem wykrycia lokalu przedsiębiorstwa albo mieszkania osoby, do której wezwanie ma być wystosowane, i odpowiada za szkodę, spowodowaną brakiem należytej staranności lub uwagi. Jednakże zaniedbanie lub niedokładność poszukiwań nie może nigdy stanowić przyczyny nieważności protestu.

Art. 87. Protest należy wypisać na odwrotnej stronie wekslu albo na osobnej karcie, połączonej z wekslem. Jeżeli na odwrotnej stronie niema żadnych oświadczeń, należy zacząć spisywanie protestu od brzegu, w przeciwnym zaś razie bezpośrednio po ostatniem oświadczeniu.

Jeżeli protest ma być spisany albo kontynuowany na osobnej karcie dodatkowej, należy kartę tę połączyć z wekslem w ten sposób, aby nie było wolnych miejsc na odwrotnej stronie wekslu, a połączenie wekslu z kartą dodatkową było przepieczętowane stemplem urzędowym lub przepisane treścią aktu protestowego.

Art. 88. Jeden dokument protestowy wystarczy nawet wtedy, gdy wezwanie wystosowano na podstawie jednego wekslu do większej liczby osób.

Jeżeli zobowiązanemu przedstawia się równocześnie kilka egzemplarzy wekslu albo oryginał i odpis, wystarczy umieszczenie protestu na jednym egzemplarzu lub oryginale. Na innych egzemplarzach lub odpisie organ protestujący zaznaczy, gdzie protest zamieszczono lub, że go umieszczono na oryginale, i tę uwagę podpisze.

Art. 89. Jeżeli protest ma być dokonany z powodu częściowej odmowy przyjęcia wekslu, należy sporządzić odpis wekslu, zawierający wszystkie indosy i oświadczenia, i wypisać protest na tym odpisie lub na złączonej z nim karcie dodatkowej, a sporządzenie protestu zaznaczyć na oryginale.

Protest z powodu niewydania oryginału w myśl art. 67 ust. 2 wypisać należy na odpisie lub na złączonej z nim karcie.

Kartę, zawierającą protest, należy połączyć z odpisem w sposób, wskazany w art. 87 ust. 2.

Art. 90. Organ, sporządzający protest, jest upoważniony i obowiązany do odbioru zapłaty i pokwitowania.

Art. 91. Jeżeli organ, sporządzający protest, nie zastanie osoby, do której wezwanie ma być wystosowane, w jej lokalu przedsiębiorstwa lub mieszkaniu, powinien pozostawić tam zawiadomienie o dokonaniu protestu, zawierające nazwisko i miejsce zamieszkania posiadacza wekslu, istotną treść wekslu, nazwisko i lokal urzędowy organu protestującego.

Art. 92. Przy dokonywaniu czynności zachowawczych notarjusz może posługiwać się pomocnikami, którym prezes sądu okręgowego na wniosek notarjusza nada do tego upoważnienie.

Za działalność pomocnika w tym zakresie jest odpowiedzialny notarjusz solidarnie z pomocnikiem.

Art. 93. Organ, sporządzający protest, obowiązany jest przechowywać osobno odpisy protestów wraz z wypisem istotnych cech wekslu, zaopatrzone liczbą porządkową, i składać je w porządku chronologicznym, w jakim zostały dokonane.

Interesowanym mogą być na żądanie wydane proste lub uwierzytelnione odpisy tych dokumentów.

Dział XVI.

Weksle zaginione.

Art. 94. Ten, komu weksel zaginął, może żądać od sądu powiatowego (sądu pokoju) miejsca płatności wekslu uznania zaginionego wekslu za umorzony.

We wniosku należy podać istotną treść wekslu oraz uprawdopodobnić utratę wekslu i interes prawny, który uzasadnia żądanie umorzenia.

Sąd ogłosi w dzienniku, przeznaczonym do ogłoszeń sądowych, tudzież w piśmie miejscowem, przeznaczonem do ogłoszeń rejestrowych, wezwanie, aby posiadacz wekslu zaginionego zgłosił się w przeciągu dni sześćdziesięciu i okazał sądowi weksel.

Czasokres ten biegnie od dnia płatności wekslu, a gdyby wniosek uczyniono po płatności lub gdyby termin płatności w wekslu nie był oznaczony, — od dnia ogłoszenia. Końcowy dzień czasokresu powinien być w ogłoszeniu oznaczony według daty kalendarza.

Jeżeli w przeciągu czasokresu, oznaczonego w wezwaniu, nikt się nie zgłosi z wekslem, sąd wyda orzeczenie, uznające weksel za umorzony.

Jeżeli natomiast posiadacz wekslu zgłosi się przed wydaniem orzeczenia, sąd zaniecha dalszego postępowania po przesłuchaniu interesowanych i po okazaniu wekslu żądającemu umorzenia.

Zarówno o wdrożeniu postępowania, jakoteż o jego wyniku zawiadomi sąd trasata i wszystkich dłużników wekslowych, wskazanych przez żądającego umorzenia wekslu.

Art. 95. Dłużnik wekslowy i trasat, który po otrzymaniu zawiadomienia o wdrożeniu postępowania płaci weksel, czyni to na własne niebezpieczeństwo; wolno mu jednak sumę wekslową złożyć do depozytu sądowego miejsca płatności ze skutkiem, uwalniającym od zobowiązania.

Art. 96. Po ogłoszeniu wezwania o okazanie wekslu i po terminie jego płatności żądający umorzenia może domagać się od akceptanta złożenia do depozytu sądowego albo zapłaty za zabezpieczeniem; prawo wyboru służy dłużnikowi. Złożenie do depozytu zwalnia i w tym przypadku od zobowiązania.

Art. 97. W toku postępowania o umorzenie wekslu można wykonywać zwrotne poszukiwanie przeciw wystawcy i indosantom, jeśli akceptant, a w braku przyjęcia trasat pomimo wezwania nie złoży sumy wekslowej do depozytu sądowego ani nie dokona zapłaty za zabezpieczeniem. Odmowę należy stwierdzić protestem na podstawie odpisu wekslu. Do poszukiwania zwrotnego stosuje się postanowienia artykułu poprzedniego.

Art. 98. Na podstawie orzeczenia, uznającego weksel za umorzony, można wykonywać wszystkie prawa z wekslu.

TYTUŁ II.

Weksel własny.

Art. 99. Weksel własny zawiera:

1. nazwę „weksel“ w samym tekście dokumentu, w języku, w jakim go wystawiono;
2. przyrzeczenie bezwarunkowe zapłaty oznaczonej sumy pieniężnej;
3. oznaczenie terminu płatności;
4. oznaczenie miejsca płatności;
5. nazwisko osoby, na której rzecz, lub na której zlecenie zapłata ma być dokonana;
6. oznaczenie daty i miejsca wystawienia wekslu;
7. podpis wystawcy.

Art. 100. Nie będzie uważany za weksel własny dokument, któremu brak jednej z cech, wskazanych w poprzednim artykule, wyjąwszy przypadki, określone w ustępach następujących:

Weksel własny bez oznaczenia terminu płatności uważa się za płatny za okazaniem.

W braku osobnego oznaczenia miejsce wystawienia wekslu uważa się za miejsce jego płatności, oraz za miejsce zamieszkania wystawcy.

Weksel własny, nie zawierający miejsca wystawienia, uważa się za wystawiony w miejscu, podanem obok nazwiska wystawcy.

Kto umieścił podpis na dokumencie, który nie zawierał wszystkich cech wekslu własnego, odpowiada wekslowo, chyba że udowodni, że dokument później wypełniono niezgodnie z jego wolą. Wobec nabywcy w dobrej wierze, na którego weksel przeszedł po wypełnieniu, odpowiada pomimo nieprawnego wypełnienia.

Art. 101. Do wekslu własnego mają zastosowanie postanowienia o wekslu trasowanym, o ile z istotą tegoż wekslu nie zostają w sprzeczności i odnoszą się do:

indosu (art. 10—19),
poręki wekslowej (art. 29—31),
płatności (art. 32—36),
zapłaty (art. 37—41),
zwrotnego poszukiwania z powodu niezapłacenia (art. 42—49, 51—53),
zapłaty przez wyręczenie (art. 54, 58—62),
odpisów (art. 66 i 67),
fałszów (art. 68 i 69),
przedawnienia (art. 70—74),
roszczenia z tytułu niesłusznego zbogacenia (art. 75),
zdolności wekslowej (art. 76),
podpisu nieumiejącego pisać (art. 77),
dni świątecznych, liczenia czasokresów i zakazu dni ulgowych (art. 78 i 79),
kolizji ustaw (art. 80—83).

Również odnoszą się do wekslu własnego przepisy o wekslu umiejscowionym (art. 4 i 26), o zastrzeżeniu odsetek (art. 5), o różnicach w oznaczeniu sumy wekslowej (art. 6), o skutkach podpisu osoby, nie mającej zdolności wekslowej (art. 7),, lub osoby, działającej bez pełnomocnictwa albo przekraczającej jego granice (art. 8), o protestach (art. 84—93), z tą rożnicą, że protest ma być sporządzony przeciw wystawcy, o wekslach zaginionych (art. 94—98).

Art. 102. Odpowiedzialność wystawcy wekslu własnego jest taka sama, jak akceptanta wekslu trasowanego, zarówno co do zakresu, jak i co do czasu trwania.

Weksle własne, opiewające na pewien czas po okazaniu, powinny być przedstawione w ciągu czasokresów, oznaczonych w art. 22 do zaznaczenia wizy. Czasokres po okazaniu zaczyna biec od daty wizy, podpisanej przez wystawcę. Jeżeli wystawca wzbrania się umieścić wizę lub zaopatrzyć ją datą, odmowę stwierdzić należy protestem (art. 24); od daty protestu zaczyna biec czasokres.

TYTUŁ III.

Dział I.

Przepisy tymczasowe.

Art. 103. Aż do wydania jednolitej ustawy cywilnej i procesowej pozostają w mocy obowiązującej dotychczasowe przepisy ustaw cywilnych i procesowych, które prócz wymienionych w art. 70, 71 i 72, także innym środkom procesowym i egzekucyjnym przyznają równy skardze wpływ na rozpoczęcie i przerwę przedawnienia.

W szczególności:

1. na obszarze, na którym obowiązuje niemiecka procedura cywilna, § 209 L. 1, 3, 5 niem. kod. cywilnego, §§ 281 i 693 niem. procedury cywilnej oraz § 13 rozporządzenia Rady Związkowej z dnia 9 września 1915 r. (Dz. Ustaw Rzeszy str. 562);
2. na obszarze, na którym obowiązuje austrjacka procedura cywilna, art. XLV ustawy zaprowadzającej procedurę cywilną;
3. na obszarze, na którym obowiązuje rosyjska procedura cywilna, postanowienia procedury cywilnej, dotyczące wniosku o udzielenie klauzuli egzekucyjnej i doręczenia nakazu egzekucyjnego na podstawie wekslu.

Dział II.

Przepisy końcowe.

Art. 104. Prawo niniejsze wchodzi w życie dnia 1 stycznia 1925 r.

Art. 105. Z chwilą wejścia w życie niniejszego prawa tracą moc wszystkie obowiązujące dotąd na ziemiach Rzeczypospolitej Polskiej ustawy, rozporządzenia i dekrety odnoszące się do weksli.

W szczególności tracą moc:

1. ustawa wekslowa austrjacka, wprowadzona pat. ces. z 15 stycznia 1850 r. Dz. p. p. Nr. 51, tudzież wszystkie dotyczące weksli nowele i dodatkowe rozporządzenia;

2. ustawa wekslowa niemiecka z 15 lutego 1850 r. wraz z wszystkiemi nowelami i późniejszemi ustawami;
3. postanowienia francuskiego code de commerce art. 110 do 189 wraz z wszystkiemi nowelami oraz rozporządzeniem o protestach;
4. ustawa wekslowa rosyjska z 1902 r. wraz z wszystkiemi dodatkowemi ustawami.

Art. 106. Zamiast postanowień ustaw wekslowych, powołanych w innych ustawach i rozporządzeniach, wchodzą w życie odpowiednie postanowienia niniejszego prawa.

W szczególności:

1. w art. 182 ust. 5 austr. ust. handlowej wchodzą postanowienia art. 12 i 13 ust. 2 niniejszego prawa;
2. w art. 305 ust. 1 austr. ust. handlowej wchodzą postanowienia art. 12 i 13 ust. 2, 15, 39 ust. 3 niniejszego prawa;
3. w art. 305 ust. 2 austr. ust. handlowej wchodzą postanowienia art. 94 do 95, 96 ust. 1 i 97 niniejszego prawa;
4. w § 26 ust. 1 austr. ustawy o domach składowych wchodzą postanowienia art. 15 ust. 1 prawa niniejszego;
5. w § 39 ust. 1 tejże ustawy wchodzą postanowienia art. 94—97 niniejszego prawa;
6. w § 222 niemieckiej ustawy handlowej wchodzą postanowienia art. 12 i 13 ust. 2 i 15 niniejszego prawa;
7. w § 365 niemieckiej ustawy handlowej wchodzą postanowienia art. 12, 13 ust. 2, 15 i 39 ust. 3 niniejszego prawa.

Art. 107. Prawo niniejsze nie narusza przepisów ustawowych, dotyczących postępowania w sprawach wekslowych, ani też ustaw i rozporządzeń skarbowych o opłatach państwowych i samorządowych od weksli i protestów.

Art. 108. Osobne rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości oznaczy dni powszednie, które ze względu na spełnianie czynności wekslowych mają być zrównane z ustawowemi dniami świątecznemi.

Art. 109. Oznaczenie organu sądowego oraz godzin dokonywania protestu zastrzega się osobnemu rozporządzeniu, które wyda Minister Sprawiedliwości w porozumieniu z Min. Przemysłu i Handlu.

Art. 110. Osobne rozporządzenie, które wyda Minister Sprawiedliwości w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu, może wprowadzić sporządzanie protestów przez urzędy pocztowe.

Art. 111. Wykonanie niniejszego prawa powierza się Ministrowi Sprawiedliwości.

Prezydent Rzeczypospolitej: *S. Wojciechowski.*
Prezes Rady Ministrów: *W. Grabski.*
Minister Przemysłu i Handlu: *Józef Kiedroń.*
Minister Sprawiedliwości: *Wł. Wyganowski.*

Skorowidz.

Liczby oznaczają strony.

A

abandon 63, 76, 79, 155, 215
abonamentowa polisa 206
agent dyplomatyczny 37 — konsularny 40 — okrętowy 131
agrement 40
Amalfi 2
ambasador 37
amunicja 119
angarja 72
Anglja 59, 76, 190
apteka statku 50, 110
arbitraż 67
areszt statku 169, 195
armator 75-77 — kary z ust. o statkach 14 — z ust. o służbie marynarza 124
arrêt de prince 72
asekuracja p. ubezpieczenie
attachés 38, 40
Ausrüster 75
Australja 91, 117
awans 108, 109
awarja poszczególna 173 — wspólna 171 n., 176 n.

B

bagaż podróżnych 161
Bałtyk 91, 104, 106, 115, 117, 129
bandera morska 12, 62
Berufsgenossenschaft p. zakład ubezpieczeniowy
Betriebsunfall 92, 111, 299
blokada pokojowa 67 — wojenna 69
bodmerja 89, 167 n.
bombardowanie 70
Bosfor 60
bosman 109
brevet 40
broń 119
brukselska umowa pierwsza 185 — druga 191
brutto pojemność 22
Brytanja Wielka 115, 129
Bug 61
bunt 120, 121
Bureau Veritas 234

C

Calais 17
cargo 204
casco 204
certepartja 136, 245
certyfikat okrętowy 13, 223 — klasyfikacyjny 233 — maszynowy 235
cesja 151
chargé d'affaires 37
chłopiec okrętowy 108 — młodszy, starszy 109
cholera 118
choroba kapitana 92 — oficerów i marynarzy 111
cieśniny morskie 60
clearance papers p. dowody odprawy
cła 51-52
Consolato del Mare 4
czarter p. certepartja
czasokres zaginięcia 109
czas pracy 101, 310
czynsz za statek 204, 208

D

Danskelow 4
Dardanele 60
degradacja 95, 106
deklaracja celna 48, 258
delegat Min. P. i H. w Izbie Morskiej 34
demurrage 138
despatch-money 145
Det Norske Veritas 234
dezercja marynarza 43, 120
dni bieżące (kalendarzowe) i robocze 138
dobre usługi 66
dokumenty okrętowe 223 n.
dostawienie statku 144, 150 — ładunku 144 n.
Dover 17
dowody odprawy 260
drobnica 147
dunnage 85
dyplomy oficerów mar. handl. 16 n.
dyrektor, dysponent statku 81
dyscyplinarna władza kapitana statku 95, 119
dyspasz 176, 263
dziekan korpusu dypl. 39
dziennik okrętowy 86
dżuma 118

E

egzamin na oficera 118
egzekucja 195
ekspertyza towarów 46
eksterytorjalność 11, 38, 64
embargo 67
emigracja 55, 96-98, 162 n.
exequatur 40

F

febra żółta 118
foenus nauticum 3
fortune de mer, — de terre 76
fracht 136, 152, 154, 156 — martwy 142 — stosunkowy 94, 141
Francja 59, 76, 190
fundusz bezrobocia 309 — marynarski 128

G

Gdańsk 53 n.
Genua 2
generalny konsul 40
Germanischer Lloyd 234
głowa państwa 37
godziny nadliczbowe 104, 105, 107
granica wieku w służbie morskiej 100
gwałt 121

H

Hague Rules 156
handel niewolnikami (i kobietami) 64 — w wojnie 70
Handelsgesetzbuch 4
handlowe prawo morskie prywatne (pojęcie) 1
Hanzy prawo 4
hipoteczne obciążenia 26
hipoteka morska 194
Holandja 76, 190
holowanie 181, 189

I

imienny konosament 148
imigracja 55
in bianco (konosament) 148
indos 148, 151, 169, 314
in order (konosament) 148
Instytut Prawa Międzynarodowego 6
intendent 99
internowanie 70
inwalidztwo p. ubezpieczenie społeczne
inwentarz statku 49, 50
ius fori 6
Izba Handlowa 46, 174, 217 — Morska 32 — Morska Odwoławcza 36

J

jachty 12

K

kabel 70
kabotaż 11
Kanał Angielski 91, 115, 117, 129 — Kiloński, Sueski 61
kapitan statku 83-98, choroba k. 92 — k. jako kierownik nawigacyjny 84 — jako urzędnik stanu cywilnego 96 — jako wspólnik 80 — kary z ust. o służbie marynarza 123 — z ustawy

o statkach 14 — obowiązki k. 14, 85 n. — odpowiedzialność za szkodę 84 — prawa k. 89 n. — śmierć k. 93 — stosunek do armatora 88 — do konsula 43-44 — do ładunku 93 — do pasażerów 96 — do pełnomocnika s-ki okrętowej 81 — do statku 85 — do załogi 95 — umowa z armatorem 85 — uprawnienia na wodach obcych 63 — ustanowienie k. 83 — utrata dyplomu 83 — zachowanie wobec zbrodni na statku 126 — zwolnienie 90
kapitanat portu 30
kargador 3
karta okrętowa 160
kary za niezgłoszenie zmian do rejestru 14 — z ustawy o służbie marynarza 120-125
Kattegat 115, 129
kelner na statku 129
kierownik statku p. kapitan statku
Kiloński kanał 61
Klarierungspapiere p. dowody odprawy
klauzula 138, 152 n.,
komisarz awaryjny 177
komisja śledcza 66
kompanja okrętowa 77 — żeglugi 2
kompromis 66
koncyljacja 67
kondemnacja statku 80, 89 n.
konferencja 58
konfiskata ładunku, statku 71-74
kongres 58
konosament 148, 255, — bezpośredni 159 — czysty, nieczysty 254
konsul etatowy, honorowy 39 — zakres działania 42
kontrabanda wojenna 71, 146, 162
konwencja (pojęcie) 57 — genueńska 100 — polsko-gdańska 54
konwój 72
kopja kapitana 149
korespondencja podczas wojny 73
korpus dyplomatyczny 39
korsarstwo 65, 68
kosztorys szkód p. taksa
kosztowności 152, 161, 173
koszty załadowania 146
kotły okrętowe 23
krnąbrność marynarza 116
książeczka płacy 108 — żeglarska 100
księga ładunkowa 254 — obrachunkowa 108
księgi wieczyste 16
kucharz okrętowy 109

L

leczenie kapitana 92 — oficerów i marynarzy 111
lekarz na statku 99
lex Rhodia de iactu 3
lichtuga 104, 172, 180
licytacja 90, 156, 195
Liga Narodów 58
list bodmeryjny 168 — gwarancyjny 254
Liste de la Flotte 62
listy komisyjne 40
Lloyd's Register 234

Ł

Łaba 61
ładujący 135
ładunkowa księga 254
ładunkowy kwit p. tymczasowe poświadczenie odbioru ładunku
ławnicy izb morskich 33
łodzie podwodne 69
łup 72 n.

M

makler okrętowy 131
małoletni 101
manifest okrętowy 256
marynarka wojenna (zadania) 27
marynarz 99 — młodszy, starszy 108
mate's receipt p. tymczasowe poświadczenie odbioru ładunku
meldunek w konsulacie 44
Merchant Shipping Act 4
międzynarodowe prawo morskie (pojęcie) 1
minister przemysłu i handlu (zakres działania w sprawach marynarki handlowej) 27 — rezydent 37 — spraw zagranicznych 37
miny automatyczne 69

mitrężne 138, 144
Moorsom'a system 21
Morski Urząd Rybacki 32
morze nadbrzeżne (terytorjalne) 58 — pełne 11, 60, — śródkrajowe, wewnętrzne 60 — Czarne 60, 115 — Północne 91, 104, 106, 115, 117, 129 — Śródziemne 115

N

nadliczbowe godziny 104, 105, 107
nadużycie władzy dyscyplinarnej 119, 123
najemca 135 — statku 137
nakaz załadowania 253
na okaziciela, na zlecenie (konosament) 148
naprawa statku 217
Narew 61
naruszenie obowiązków służbowych 120 n.
nauclerus 2
Navy List 62
Nederlandsche Vereeiniging van Assurandeuren 234
netto pojemność 22
neutralność 11, 70
niedzielny odpoczynek 105
Niemcy 76, 189
Niemen 61
nieposłuszeństwo marynarza 116, 121
niesienie pomocy 187
nieszczęśliwe wypadki 297
nietykalność statków 11
nietrzeźwość marynarza 116, 121
niewart naprawy statek 80, 216
niewola 73 n.
niezdatność do służby marynarza 106
niezdatny do naprawy statek 80, 216
nota dyplomatyczna 66
„nowy za stary" 175, 181, 218

O

obciążenia hipoteczne 26
obłożenie statku aresztem 169, 195
obowiązki polskich statków handl. 11
obrachunkowa księga 108
obrona statku 93, 113, 173
obsada statku 99
ocalenie 187
ocean Atlantycki 109—Spokojny 91, 117
odbiorca 136
odnajęcie statku całego 136 — części 147
odpoczynek niedzielny 105 — o. oficerów 104
odpowiedzialność armatora 76, 89, 132 — kapitana 84, 133 — ubezpieczającego 212 — wspólników 80 — za uszkodzenie ładunku 152, 156 — za wady statku 144
odprawa celna 48 n.
Odra 61
odstąpienie od umowy przewozowej 139, 142
odstawienie marynarza 129
odwołanie od orzeczeń Urzędu Morskiego (konsulatu) 126 — zakładów ubezpieczeniowych 297, 304, 308 — od wyroków Izby Morskiej 36
oficerowie marynarki wojennej (prawo do dyplomów w mar. handl.) 20 — statków handlowych 16 n, 84, 99
oględziny bagażu 162 — ładunku 154
okręg konsularny 40
okres ładowania 144 — postoju przedłużonego 144, 151 — wyładowania 150
okręty państwowe 64 — szpitalne 68 — wojenne 63 — zmiana statku handlowego na okręt wojenny 68
Opawa 61
opcyjny konosament 148
opłaty morskie 23-26 — w konsulatach 46
Ordonnance de la Marine 4
osadzenie na mieliźnie 172, 180
ostrzeliwanie 70
oszacowanie szkód i kosztów w awarji 174

P

palacz 109
pamiętnik p. protest morski
państwo (pojęcie) 57
państwowe prawo morskie (pojęcie) 1
parowiec 117

pasażerowie 96, 160 — (podczas wojny) 73
paszport morski 102
patent 40
patronus 3
pełnomocnik spółki okrętowej 81
personel konsulatu 40 — poselstwa 38
piloci 134
piractwo 64
pismo uwierzytelniające, odwołujące 38
Piza 2
płaca kapitana 85 — (podczas choroby) 93 — (po zwolnieniu) 90 — marynarza 106 — (podczas choroby) 113 — (po zwolnieniu) 107, 116, 117, 118
płatnik na statku 99
płynny ładunek 155
podkłady 85
podoficerowie mar. woj. (prawo do dyplomów w mar. handl.) 20
podróż bodmeryjna 167 — podwójna, złożona 143, powrotna statku 114 — ubezpieczona 209
podwyższenie płacy 108
podział wynagrodzenia za ocalenie 192
podżegacz 121
pogrzeb kapitana 93 — oficerów i marynarzy 114
pojemność brutto i netto 22
pokwitowanie załadowania p. tymczasowe poświadczenie odbioru ładunku
polisa 203, 206, 207, 283
pomiar statków 21-23
pomieszczenie emigrantów 97 — marynarzy 110
pomoc ekonomiczna państwa 11 — w niebezpieczeństwie morskiem 187 n.
poręka 77 — wekslowa 317
port europejski, pozaeuropejski 115 — ojczysty 7 — ratunkowy (schronienia) 87, 173, 180 — rejestracji 7 — rozpoczęcia podróży 112 — zleceń 138
Portugalja 190
posłowie 37 — nadzwyczajni 38
pośrednictwo w stosunkach międzynarodowych 66
pośrednik handlowy p. makler okrętowy
postępowanie pokojowe 65 — wojenne 68
postój przedłużony 144
potrącenia 175, 181, 217
pozostawienie marynarza na lądzie 113 — zagranicą 119
pozwanie kapitana zagranicą 63, 127
pożar na statku 180
pożyczka 81, 89 — bodmeryjna p. bodmerja
praca marynarza 104
prawa polskich statków handl. 11
prawo azylu 38, 64 — bandery 6, 59, 62 (o banderze 9-12) — łupu 72 — morskie międzynarodowe 57-74 — polskie państwowe morskie 9-36 — portu ojczystego 5 — zastawu rejestrowe 194 — ustawowe 196
premja ubezpieczeniowa 203, 209 — za pośpiech 145
protest morski 87, 106, 260
prowiant na statku 49
prowizja 206, 208
prywatne prawo morskie (pojęcie) 1
przedawnienie 88, 125, 183, 200, 220
przedłużenie stosunku służbowego 115
przedmioty sztuki 152, 161, 173
przedsiębiorca okrętowy p. armator — żeglugowy 75
przedsiębiorstwo ładunkowe 133
przedstawiciele państwa 37
przejazd powrotny kapitana 90 n. — oficerów i marynarzy 112, 115, 116, 117, 118
przełożeni 95, 99
przemytnictwo 86, 116, 142, 146
przepisy żeglugowe 184
przestojowe 138, 144
przetarg 195
przewóz bezpośredni 158 — podróżnych 160 n. — towarów 135-159 — drobnych 147 n. — masowych 136 n.
przewożący 157
przylądek Dobrej Nadziei, Horn 109, 216
przynależność państwowa statków 62
przynależności statku 7

R

rachuba czasu 145 — w ubezpieczeniach 210 n.

Rada Portu i Dróg Wodnych Gdańska 54
raporty konsularne 43
ratowanie na morzu 187 n.
reasekuracja 204
receipt 149, 153, 158
Record of Am. and For. Shipping 234
Registro Nazionale Italiano 234
regulamin okrętowy 95, 160
Reguły haskie 156 — Yorku i Antwerpji 179
rejestracja statków 12 n.
Ren 61
renty 294, 302, 306
repatrjacja marynarzy 129
represalja 67
retorsja 67
Revised statutes 4
rewers awaryjny 179, 193
rewizja rzeczy marynarzy 127 — celna 49
ristorno 205
rola zaciągowa p. spis załogi
rozbój morski p. piractwo
rozliczenie awarji wspólnej 176, 263
rozpoczęcie podróży 142
rozwiązanie spółki okrętowej 80
Rules d'Oléron 3
rybołówstwo 26
rzeki międzynarodowe 61

S

sąd polubowny 66
sądy pracy 311
Seemannsamt p. Urząd Żeglarski
Seestrassenordnung 184
See-Unfallversicherung 297
sieć konsularna 41
skandynawskie kraje 59, 76, 190
składki na awarję wspólną 176 — na ubezpieczenia społ. 287, 290, 299, 305
służba celna 48 n.
smarownik 109
śmierć kapitana 93 — oficera i marynarza 114 — na statku 96, 162
spirytus na statku 119
spis załogi 101, 241
spółka zawodowa p. zakład ubezpieczeniowy
spółki akcyjno- i firmowo-komandytowe 10 — budowy statku 82 — dla żeglugi transoceanicznej 10 — handlowe 77 — okrętowe (armatorów) 10, 77 n.
sprzedaż statku p. kondemnacja
spuścizna po zmarłych na statku 97, 114
środki wojny morskiej 69
Stały Międzynarodowy Trybunał Rozjemczy 67
Stany Zjednoczone A. P. 76, 190
statek handlowy morski 7 — (na wodach obcych) 62 — (uznanie za polski) 9 n. — (zmiana na okręt wojenny) 68
statki holownicze 7, 12, 128, 181, 189 — pilotowe 7, 12 — ratownicze 7, 12, 128 — rybackie 7, 12, 128 — szkolne 12
statut barceloński 61
Stauer p. załadowca
steward 109
stewedor 133
stosunki polsko-gdańskie 53 n.
Strandungsordnung 189
strawne 110
suma ubezpieczenia 203
Sund 115, 129
Sueski kanał 61
świadectwo badania latarń, kotwic i łańcuchów kotwicznych 237, 238 — pochodzenia 46, 260 — pomiarowe 22, 231 — rejestracji (tymczasowe) 13 227 — sanitarne 244 — sprawowania 103 — wolnej burty 239 — zdrowotności towarów 46
świąteczne dni 105
sygnały 184
szkody wskutek zderzenia 183, 185

T

taksa 174, 207
taryfa celna 51 — konsularna 45 — niebezpieczeństwa 300
terytorjalne morze p. morze nadbrzeżne
testament 96, 162
time-charterer 137
tona angielska, metryczna 138
Towarzystwo Prawa Międzynarodowego 6

traktat (pojęcie) 57 — lozański 60 — wersalski 53
transatlantycka podróż 105
tranzyt 61, 158
Trybunał Rozjemczy, Tr. Sprawiedliwości Międzynarodowej Ligi Narodów 67 — morski 74
trymerzy p. węglarze
tymczasowe poświadczenie odbioru ładunku 149, 153, 253 — świadectwo rejestracji 13, 227
tytoń na statku 119

U

ubezpieczający, ubezpieczający się, ubezpieczony 203
ubezpieczenie morskie 202—220 — na rachunek cudzy, kogo to dotyczy, własny 204 — podwójne, ponad wartość, poniżej wartości, ristornowe 205 — społeczne 285 — 312
uchylanie się od służby 104, 118, 120
ucieczka marynarza 120
udział okrętowy 78
udzielenie pomocy 187
ultimatum 66
umowa haska 66 n. — kapitana 85 — marynarza 100 — międzynarodowa (pojęcie) 57 — polsko-gdańska 55 — przewozowa p. przewóz
umundurowanie 27
urlopy 104, 310
Urząd Marynarki Handlowej w Gdańsku 31 — Morski 29 — dla Rozbitków 29 — Żeglarski 21, 29, 100
ustalenie szkody 174 — wartości statku, frachtu i ładunku 175
ustanowienie kapitana statku 83
ustawodawstwo celne 51—52
uszkodzenie kapitana 92 — oficerów i marynarzy 111 — statku 217 — towarów 218
uwierzytelniony wyciąg z rejestru 13, 229

V

vis maior 174

W

wachta 105
wartość ubezpieczeniowa 203, 207
węglarze 109
weksle 313 n.
Wełtawa 61
Wenecja 2
wezwanie pilota 134
wicekonsulat 40
Wielka Brytanja 115, 129
wierzyciel okrętowy 196
Wisła 61
wkroczenie państwa obcego 43, 59, 63
Włochy 190
wojna morska 68 — (wpływ na umowę przewozową) 140 — (— na ubezpieczenie 214
wolność mórz 60
współarmatorzy 78
wychodźcy p. emigracja
wyciąg z rejestru 13, 229 — ze spisu załogi 103
wydanie ładunku 151
wykreślenie z rejestru 14
wyładowanie 50, 150 — konieczne 181
wymeldowanie statku 259
wymijanie, wyprzedzanie 184
wynagrodzenie marynarza 101 p. też płaca — za ładunek porzucony, uszkodzony 175 — za ocalenie i pomoc 188 n. — za utracony fracht 176
wynajmujący l. wyfrachtowujący 135
wypadek przy pełnieniu służby 92, 111, 299
wypłata sumy ubezpieczenia 219
wypowiedzenie — służby przez kapitana 91 — przez marynarza 117 — wojny 68
wyrzucenie ze statku 172, 180
wyżywienie marynarza 110

Y

York and Antwerp Rules 179

Z

zaciąg i zwolnienie z zaciągu 101 n.
zaginięcie statku 109, 216
zafrachtowujący p. najemca

zajęcie statku handl. w wojnie 73 — rzeczy marynarza 119 n.
zakład ubezpieczeniowy 92, 112, 286, 289, 298
zakończenie stosunku służbowego 114
zakrajowość p. eksterytorjalność
zakres ryzyka w ubezpieczeniu 210 n.
zaliczki na płacę marynarza 106 n.
załadowca 133
załoga statku 12, 73, 99, 103
zameldowanie statku 257
zaprowiantowanie 123
zasada wolności mórz 60
zastaw bodmeryjny 167 — statku 81 — na ładunku 155 — na statku 194 n.
zastępca kapitana 85, 95
zastrzeżenie p. klauzula
zaświadczenie najmu 101
zatoki morskie 59
zażalenie oficerów i marynarzy 111, 122 — przeciw dyspaszowi 178
zderzenie statków 183, 185
zdobycz morska 72
zmiana — bandery 117 — prawa własności statku 12 — statku handlowego na wojenny 68 — w rejestrze 14
zmniejszenie racyj żywnościowych 95, 110
zmowa marynarzy 121
zniewaga marynarza 117
zobowiązanie ubezpieczonego 209
zwłoka w wyładowaniu 155
zwolnienie ze służby kapitana 90 — marynarza 116
zwrot towarów 153
zwykłe konosamenty 148
zysk przypuszczalny 204, 208

Ż

żaglowiec 117
żegluga morska 7 — przybrzeżna, mała, wielka 17
żeglugowe przepisy 184
żółta febra 118
żywność dla marynarzy 111, 117

Omyłki druku.

Str.	Wiersz	Jest:	Powinno być:
3	1 od dołu	*Rules de d'Oléron*	*Rules d'Oléron*
8	5 od góry	1922	1924
15	13 od dołu	1929 r (Dz. U. R. P.	1929 r. — Dz. U. R. P.
23	1 od góry	Opłata na	Opłata za
25	19 od góry	one	ona
29	8 od dołu	Urzędu Rozbitków	Urzędu dla Rozbitków
64	13 od góry	Weście	Wejście
71	7 od góry	kotrabandę	kontrabandę
80	3 od dołu	tako takich	jako takich
84	2 od góry	ładowcy	ładującego
108	5 od góry	nadliczboowych	nadliczbowych
„	17-16 od dołu	względ-nie	względ-nie
116	5-6 od góry	W szczególności jeśli, umowa	W szczególności, jeśli umowa
124	18 od dołu	na nieudostępnienie	za nieudostępnienie
126	4 od góry	obinionemu	obwinionemu
143	3 od dołu	Cherboug	Cherbourg
163	20 od góry	bepłatną	bezpłatną
175	3-2 od dołu	wynagrodzenia jeżeli	wynagrodzenia; jeżeli
190	14 od góry	zwrotuwydatków	zwrotu wydatków
198	12 od dołu	uczynienienia	uczynienia
237	7 od góry	Besictigungen	Besichtigungen
239	12 od góry	anf der Werft durch dek	auf der Werft durch den
253	19 od góry	*Steuermanns-Quittung*	*Empfangschein* lub *Steuermanns-Quittung*
294	7 od góry	Świadczenie	Świadczenia
297	4 od dołu	za wynagrodzeniem,	za wynagrodzeniem),