

- 1) statki o długości poniżej 15 m oraz jachty sportowe,
- 2) barki, lichtugi, szalandy, doki i dźwigi pływające oraz inne jednostki pływające nie posiadające własnego napędu, jeżeli uprawiają wyłącznie żeglugę portową i ostateczną.

2. Kierownik jednostki pływającej, zwolnionej od obowiązku podnoszenia bandery, obowiązany jest okazać banderę na każde wezwanie jednostek pływających organów ochrony granic lub Milicji Obywatelskiej.

§ 2. O zwolnieniu od obowiązku podnoszenia bandery urzędy morskie dokonują adnotacji w dokumencie rejestracyjnym danej jednostki pływającej.

§ 3. W przypadkach uzasadnionych urząd morski może nakazać jednostkom, o których mowa w § 1 ust. 1, podnoszenie bandery polskiej.

§ 4. Przepisy rozporządzenia nie mają zastosowania do jednostek pływających marynarki wojennej, organów ochrony granic oraz Milicji Obywatelskiej.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Żeglugi: *S. Darski*

### 323

#### ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 5 grudnia 1962 r.

w sprawie kwalifikacji zawodowych członków załóg statków żeglugi śródlądowej i tratów.

Na podstawie art. 9 ust. 3 i art. 12 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. z 1952 r. Nr 26, poz. 182) zarządza się, co następuje:

#### DZIAŁ I

##### Przepisy wstępne.

§ 1. 1. Przepisy niniejszego rozporządzenia określają kwalifikacje zawodowe członków załóg statków żeglugi śródlądowej i tratów, przywiązane do tych kwalifikacji uprawnień zawodowe, stopnie, stanowiska oraz rodzaje dokumentów kwalifikacyjnych i tryb ich wydawania.

2. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do:

- 1) statków sportowych;
- 2) statków rybackich, z wyjątkiem § 28 i § 29.

§ 2. Użyte w dalszych przepisach rozporządzenia określenia oznaczają:

- 1) „statek pasażerski” — statek z własnym napędem przeznaczony do przewożenia więcej niż 12 pasażerów;
- 2) „statek towarowy” — statek z własnym napędem przeznaczony do przewozu ładunków;
- 3) „holownik” — statek z własnym napędem przeznaczony lub przystosowany do holowania innych statków (pryczep) lub tratów; przez to pojęcie należy również rozumieć statek przeznaczony do pchania innych statków (holownik-pchacz);
- 4) „lodołamacz” — statek z własnym napędem przeznaczony do łamania lodów;
- 5) „barka” — statek bez własnego napędu przeznaczony do przewozu ładunków;
- 6) „statek techniczny” — statek z własnym napędem lub bez własnego napędu przeznaczony do robót technicznych lub pomocniczych;
- 7) „łódź motorowa” — statek z motorem wbudowanym na stałe o mocy silnika do 40 KM albo z motorem przyłącznym bez względu na moc silnika;
- 8) „statek do przewozów międzybrzegowych” — prom lub

łódź przeznaczoną do przewozu towarów lub osób z jednego brzegu rzeki lub kanału na drugi.

§ 3. 1. Do uzyskania stopni i dokumentów kwalifikacyjnych przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu wymagane jest posiadanie:

- 1) obywatelstwa polskiego;
- 2) stanu zdrowia odpowiedniego do pracy na statkach i tratwach, stwierdzonego świadectwem lekarskim zakładu społecznego służby zdrowia;
- 3) umiejętności pływania stwierdzonej właściwym zaświadczeniem;
- 4) kwalifikacji określonych w niniejszym rozporządzeniu.

2. Minister Zdrowia i Opieki Społecznej w porozumieniu z Ministrem Żeglugi ustali warunki zdrowia dla członków załóg statków żeglugi śródlądowej i tratów.

§ 4. Minister Żeglugi może wyrazić zgodę na wydanie dokumentu kwalifikacyjnego cudzoziemcowi posiadającemu prawo stałego pobytu w Polsce.

#### DZIAŁ II

Kwalifikacje personelu kierowniczego na statkach pasażerskich i towarowych oraz na holownikach i lodołamaczach.

##### Rozdział 1.

##### Przepisy ogólne.

§ 5. 1. Dla ustalenia uprawnień zawodowych i praktyki kwalifikacyjnej rozróżnia się trzy kategorie statków z własnym napędem: kategoria III — statki pasażerskie o zdolności przewozowej do 100 osób oraz statki towarowe, holowniki i lodołamacze o łącznej nominalnej mocy silników głównych dla celów napędowych do 250 KM, kategoria II — statki pasażerskie o zdolności przewozowej od 101 do 300 osób oraz statki towarowe, holowniki i lodołamacze o łącznej nominalnej mocy silników głównych dla celów napędowych od 251 KM do 500 KM, kategoria I — statki pasażerskie o zdolności przewozowej ponad 300 osób oraz statki towarowe,

holowniki i łodołamacze o łącznej nominalnej mocy silników głównych dla celów napędowych ponad 500 KM.

2. Przepisy ust. 1 mają odpowiednie zastosowanie do statków bez napędu posiadających urządzenia mechaniczno-energetyczne dla celów eksploatacyjnych.

§ 6. Dla personelu kierowniczego na statkach wymienionych w § 5 ustala się w służbie nawigacyjnej i w służbie mechanicznej stopnie i stanowiska oficerskie.

## Rozdział 2.

### Oficerowie służby nawigacyjnej.

§ 7. W służbie nawigacyjnej ustala się następujące stopnie oficerskie:

- 1) porucznik żeglugi śródlądowej,
- 2) kapitan żeglugi śródlądowej II klasy,
- 3) kapitan żeglugi śródlądowej I klasy.

§ 8. W służbie nawigacyjnej ustala się następujące stanowiska oficerskie:

- 1) asystent nawigacyjny — pomocnik kierownika statku nie pełniący samodzielnie służby (stanowisko szkoleniowe),
- 2) zastępca kierownika statku,
- 3) kierownik statku.

§ 9. Do uzyskania stopnia oficera służby nawigacyjnej wymagane są następujące warunki:

1. do uzyskania stopnia porucznika żeglugi śródlądowej:

- 1) ukończenie technikum żeglugi śródlądowej kierunku nawigacyjnego lub innej szkoły uznanej za równorzędną przez Ministra Żeglugi,
- 2) posiadanie 20-miesięcznej praktyki pływania na statkach z własnym napędem w charakterze członka załogi pokładowej, w tym co najmniej 3 miesiące na stanowisku asystenta nawigacyjnego; do odbytej praktyki zalicza się okres pływania w charakterze członka załogi pokładowej na statkach w czasie trwania nauki,
- 3) złożenie egzaminu praktycznego,
- 4) ukończenie kursu pierwszej pomocy I stopnia albo

- 1) posiadanie 36-miesięcznej praktyki pływania na statkach śródlądowych w charakterze członka załogi pokładowej, w tym 18 miesięcy na statkach z własnym napędem oraz 18 miesięcy na stanowisku bosmana lub sternika,
- 2) ukończenie kursu przygotowawczego na stopień porucznika żeglugi śródlądowej,
- 3) złożenie egzaminu teoretycznego i praktycznego,

2. do uzyskania stopnia kapitana żeglugi śródlądowej II klasy:

- 1) posiadanie stopnia porucznika żeglugi śródlądowej,
- 2) odbycie dodatkowej 18-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kierownika statku lub zastępcy kierownika statku,
- 3) złożenie egzaminu teoretycznego w przypadku nieposiadania dyplomu ukończenia technikum żeglugi śródlądowej lub innej równorzędnej szkoły,

3. do uzyskania stopnia kapitana żeglugi śródlądowej I klasy:

- 1) posiadanie stopnia kapitana żeglugi śródlądowej II klasy,

2) odbycie dodatkowej 18-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kierownika statku II kategorii,

3) złożenie egzaminu; osoby, które nie posiadają ukończonego technikum żeglugi śródlądowej lub innej szkoły średniej, obowiązane są przed złożeniem egzaminu ukończyć kurs dla kapitanów żeglugi śródlądowej I klasy.

§ 10. Asystentem nawigacyjnym może być absolwent technikum żeglugi śródlądowej kierunku nawigacyjnego lub innej równorzędnej szkoły.

§ 11. Ustala się następujące uprawnienia zawodowe oficerów służby nawigacyjnej:

1. porucznik żeglugi śródlądowej może być:

- 1) kierownikiem statku III kategorii po ukończeniu 21 lat, z wyjątkiem statku pasażerskiego, którego kierownikiem może być po ukończeniu 24 lat,
- 2) zastępcą kierownika statku na statkach II kategorii,

2. kapitan żeglugi śródlądowej II klasy może być:

- 1) kierownikiem statku II kategorii,
- 2) zastępcą kierownika statku na każdym statku,

3. kapitan żeglugi śródlądowej I klasy może być kierownikiem każdego statku żeglugi śródlądowej.

§ 12. 1. Kwalifikacje personelu kierowniczego służby nawigacyjnej stwierdza się przez wydanie patentu żeglarskiego określającego odpowiedni stopień oficerski.

2. Patent może zawierać ograniczenia co do rodzaju statków oraz dróg wodnych.

## Rozdział 3.

### Oficerowie służby mechanicznej.

§ 13. W służbie mechanicznej ustala się następujące stopnie oficerskie:

- 1) mechanik żeglugi śródlądowej III klasy,
- 2) mechanik żeglugi śródlądowej II klasy,
- 3) mechanik żeglugi śródlądowej I klasy.

§ 14. W służbie mechanicznej ustala się następujące stanowiska oficerskie:

- 1) asystent-mechanik, pomocnik kierownika maszyn nie pełniący samodzielnie służby (stanowisko szkoleniowe),
- 2) zastępca kierownika maszyn,
- 3) kierownik maszyn.

§ 15. Do uzyskania stopnia oficerskiego służby mechanicznej wymagane są następujące warunki:

1. do uzyskania stopnia mechanika żeglugi śródlądowej III klasy:

- 1) ukończenie technikum żeglugi śródlądowej kierunku mechanicznego lub innej szkoły uznanej za równorzędną przez Ministra Żeglugi,
- 2) posiadanie 20-miesięcznej praktyki składającej się z 5 miesięcy praktyki w stoczni lub w innych warsztatach mechanicznych remontu silników oraz 15 miesięcy praktyki w charakterze członka załogi maszynowej na statku, w tym co najmniej 3 miesiące na stanowisku asystenta mechanika; do odbytej praktyki zalicza się okres pływania w charakterze członka załogi maszynowej na statkach w czasie trwania nauki,

3) złożenie egzaminu praktycznego albo

- 1) posiadanie 30-miesięcznej praktyki, w tym co najmniej 18 miesięcy praktyki pływania w charakterze członka załogi maszynowej, a pozostałe 12 miesięcy praktyki w stoczniach lub w innych warsztatach mechanicznych remontu silników,
- 2) ukończenie kursu przygotowawczego na stopień mechanika żeglugi śródlądowej III klasy,
- 3) złożenie egzaminu teoretycznego i praktycznego;

2. do uzyskania stopnia mechanika żeglugi śródlądowej II klasy:

- 1) posiadanie stopnia mechanika żeglugi śródlądowej III klasy,
- 2) odbycie dodatkowej 9-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kierownika maszyn statku III kategorii lub zastępcy kierownika maszyn na statkach innych kategorii,
- 3) złożenie egzaminu teoretycznego w przypadku nieposiadania dyplomu ukończenia technikum żeglugi śródlądowej lub innej równorzędnej szkoły;

3. do uzyskania stopnia mechanika żeglugi śródlądowej I klasy:

- 1) posiadanie stopnia mechanika żeglugi śródlądowej II klasy,
- 2) posiadanie dodatkowej 18-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kierownika maszyn statku II kategorii lub zastępcy kierownika maszyn statku I kategorii,
- 3) złożenie egzaminu; osoby, które nie posiadają ukończonego technikum żeglugi śródlądowej lub innej szkoły średniej, obowiązane są przed złożeniem egzaminu ukończyć kurs dla mechaników żeglugi śródlądowej I klasy.

§ 16. Asystentem-mechanikiem może być absolwent technikum żeglugi śródlądowej kierunku mechanicznego lub innej równorzędnej szkoły.

§ 17. W służbie mechanicznej ustala się następujące uprawnienia zawodowe oficerów służby mechanicznej:

1. mechanik żeglugi śródlądowej III klasy może być:

- 1) kierownikiem maszyn na statkach III kategorii,
- 2) zastępcą kierownika maszyn na statkach II kategorii;

2. mechanik żeglugi śródlądowej II klasy może być:

- 1) kierownikiem maszyn na statkach II kategorii,
- 2) zastępcą kierownika maszyn na każdym statku;

3. mechanik żeglugi śródlądowej I klasy może być kierownikiem maszyn na każdym statku.

§ 18. 1. Kwalifikacje personelu kierowniczego służby mechanicznej stwierdza się przez wydanie patentu mechanika statkowego, określającego odpowiedni stopień oficerski.

2. Patent mechanika statkowego może zawierać ograniczenia co do rodzaju statków oraz dróg wodnych.

### DZIAŁ III

#### Kwalifikacje personelu kierowniczego na barkach.

§ 19. Dla kierowników barek ustala się następujące stopnie i stanowiska:

- 1) szyper żeglugi śródlądowej III klasy,

- 2) szyper żeglugi śródlądowej II klasy,
- 3) szyper żeglugi śródlądowej I klasy.

§ 20. Do uzyskania stopnia szypra żeglugi śródlądowej wymagane są następujące warunki:

1. do uzyskania stopnia szypra III klasy:

- 1) ukończenie szkoły podstawowej,
- 2) posiadanie 24-miesięcznej praktyki pływania na barkach i stopnia bosmana,
- 3) ukończenie kursu przygotowawczego na stopień szypra III klasy,
- 4) złożenie egzaminu teoretycznego i praktycznego albo posiadanie stopnia sternika i 6-miesięcznej praktyki na barkach;

2. do uzyskania stopnia szypra II klasy:

- 1) posiadanie stopnia szypra III klasy,
- 2) posiadanie 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kierownika barki,
- 3) złożenie egzaminu teoretycznego albo
- 1) posiadanie 30-miesięcznej praktyki pływania w charakterze członka załogi na barkach powyżej 300 t wymierzonych, w tym co najmniej 12 miesięcy na stanowisku bosmana,
- 2) ukończenie kursu przygotowawczego na stopień szypra II klasy,
- 3) złożenie egzaminu teoretycznego i praktycznego;

3. do uzyskania stopnia szypra I klasy:

- 1) posiadanie stopnia szypra II klasy,
- 2) posiadanie 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kierownika barki powyżej 300 t wymierzonych,
- 3) złożenie egzaminu teoretycznego i praktycznego.

§ 21. Ustala się następujące uprawnienia zawodowe szypra:

- 1) szyper żeglugi śródlądowej III klasy może być kierownikiem barki do 300 t wymierzonych,
- 2) szyper żeglugi śródlądowej II klasy może być kierownikiem barki do 600 t wymierzonych,
- 3) szyper żeglugi śródlądowej I klasy może być kierownikiem każdej barki.

§ 22. Kwalifikacje personelu kierowniczego na barkach stwierdza się przez wydanie patentu żeglarskiego określającego odpowiedni stopień szyperski.

### DZIAŁ IV

#### Kwalifikacje personelu kierowniczego na statkach technicznych.

##### Rozdział 1.

#### Służba nawigacyjna.

§ 23. W zakresie kwalifikacji personelu kierowniczego w służbie nawigacyjnej na statkach technicznych stosuje się przepisy działu II rozdział 1 i 2 ze zmianami wynikającymi z dalszych przepisów.

§ 24. Ustala się następujące uprawnienia oficerów służby nawigacyjnej dla statków technicznych:

1. porucznik żeglugi śródlądowej może być:

- 1) kierownikiem statku technicznego z własnym napędem o wyporności poniżej 100 t, kierownikiem pogłębiarki o wydajności do 250 m<sup>3</sup> na godzinę oraz kierownikiem statku technicznego bez własnego napędu, niezależnie od wielkości statku,
- 2) zastępcą kierownika statku technicznego z własnym napędem o wyporności do 250 t;

2. kapitan żeglugi śródlądowej II klasy może być:

- 1) kierownikiem statku technicznego z własnym napędem o wyporności do 250 t oraz kierownikiem pogłębiarki o wydajności ponad 250 m<sup>3</sup> na godzinę,
- 2) zastępcą kierownika każdego statku technicznego;

3. kapitan żeglugi śródlądowej I klasy może być kierownikiem każdego statku technicznego.

§ 25. 1. Jeżeli rodzaj urządzeń eksploatacyjnych na statku technicznym, albo zadania statku technicznego tego wymagają, armator może ustanowić kierownikiem statku technicznego osobę o specjalnych kwalifikacjach, nie posiadającą kwalifikacji oficera służby nawigacyjnej.

2. W przypadku określonym w ust. 1 zastępcą kierownika statku, odpowiedzialnym za sprawy bezpieczeństwa nawigacyjnego, powinien być oficer służby nawigacyjnej o kwalifikacjach określonych w § 24 ust. 1 pkt 1, ust. 2 pkt 1 i ust. 3.

§ 26. Kierownikiem statku technicznego bez napędu o wyporności do 100 t z wyjątkiem pogłębiarek oraz kierownikiem pogłębiarki bez napędu o wydajności do 100 m<sup>3</sup> na godzinę może być szyper żeglugi śródlądowej I klasy.

## Rozdział 2.

### Służba mechaniczna.

§ 27. W zakresie kwalifikacji i uprawnień zawodowych personelu kierowniczego w służbie mechanicznej na statkach technicznych stosuje się przepisy działu II rozdział 1 i 3.

## DZIAŁ V

### Kwalifikacje personelu kierowniczego łodzi motorowych, statków do przewozów międzybrzegowych oraz przystani pływających.

§ 28. 1. Do kierowania łodzią motorową z motorem wbudowanym na stałe uprawniona jest osoba posiadająca patent żeglarski stermotorzysty.

2. Do uzyskania patentu, o którym mowa w ust. 1, wymagane są następujące warunki:

- 1) ukończenie szkoły podstawowej,
- 2) posiadanie 9-miesięcznej praktyki pływania na statkach, w tym 6 miesięcy na statkach z napędem, a jeżeli chodzi o statki rybackie posiadanie 6-miesięcznej praktyki pływania na statkach z napędem; jeżeli chodzi o statki rybackie o mocy silnika do 10 KM, zalicza się również praktykę pływania na statkach bez napędu,
- 3) złożenie egzaminu teoretycznego i praktycznego.

§ 29. 1. Do kierowania łodzią motorową z motorem przyczepnym uprawniona jest osoba posiadająca świadectwo stermotorzysty.

2. Do uzyskania świadectwa stermotorzysty wymagane są następujące warunki:

- 1) ukończenie szkoły podstawowej,
- 2) posiadanie 6-miesięcznej praktyki pływania na statkach,
- 3) złożenie egzaminu teoretycznego i praktycznego.

§ 30. 1. Do kierowania statkiem do przewozów międzybrzegowych o powierzchni przekraczającej 20 m<sup>2</sup> uprawniona jest osoba posiadająca patent żeglarski przewoźnika.

2. Do kierowania statkiem do przewozów międzybrzegowych o powierzchni nie przekraczającej 20 m<sup>2</sup> uprawniona jest osoba posiadająca świadectwo przewoźnika.

3. Dokumenty wymienione w ust. 1 i 2 powinny określać rodzaj i wielkość statku, do kierowania którym uprawniają.

§ 31. 1. Do uzyskania patentu żeglarskiego przewoźnika wymagane są następujące warunki:

- 1) ukończenie szkoły podstawowej,
- 2) posiadanie 2-letniej praktyki pływania w charakterze członka załogi w służbie pokładowej statku lub w charakterze pomocnika przewoźnika,
- 3) złożenie egzaminu teoretycznego i praktycznego.

2. Do uzyskania świadectwa przewoźnika wymagane są następujące warunki:

- 1) ukończenie szkoły podstawowej,
- 2) posiadanie 1 roku praktyki pływania w charakterze pomocnika przewoźnika,
- 3) złożenie egzaminu teoretycznego i praktycznego.

§ 32. 1. Kierownikiem przystani pływającej dla pasażerów I i II klasy może być osoba posiadająca kwalifikacje bosmana, a kierownikiem każdej innej przystani pływającej — osoba posiadająca kwalifikacje starszego marynarza.

2. Do kierowania przystanią pływającą w ruchu jest uprawniona osoba posiadająca co najmniej kwalifikacje szypa III klasy.

3. Zakwalifikowania przystani pływającej do odpowiedniej klasy dokonuje właściwy inspektorat żeglugi śródlądowej.

## DZIAŁ VI

### Kwalifikacje marynarzy.

#### Rozdział 1.

#### Służba pokładowa.

§ 33. W służbie pokładowej ustala się następujące stopnie i odpowiadające im stanowiska:

- 1) młodszy marynarz,
- 2) marynarz,
- 3) starszy marynarz,
- 4) bosman,
- 5) sternik.

§ 34. Do uzyskania stopni marynarskich wymagane są następujące warunki:

1. do uzyskania stopnia młodszego marynarza:
  - 1) ukończenie szkoły podstawowej,
  - 2) ukończenie kursu przygotowawczego;

## 2. do uzyskania stopnia marynarza:

- 1) posiadanie stopnia młodszego marynarza,
- 2) posiadanie co najmniej 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku młodszego marynarza;

## 3. do uzyskania stopnia starszego marynarza:

- 1) posiadanie stopnia marynarza,
- 2) posiadanie 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku marynarza;

## 4. do uzyskania stopnia bosmana:

- 1) posiadanie stopnia starszego marynarza,
- 2) posiadanie 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku starszego marynarza,
- 3) ukończenie kursu bosmańskiego;

## 5. do uzyskania stopnia sternika:

- 1) posiadanie stopnia bosmana,
- 2) posiadanie co najmniej 6-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach z własnym napędem,
- 3) ukończenie kursu przygotowawczego.

§ 35. Sternik uprawniony jest do obsługi urządzeń sterowniczych statku.

§ 36. 1. Kwalifikacje bosmana i sternika stwierdza się przez wydanie odpowiedniego świadectwa.

2. Na stanowiskach młodszego marynarza, marynarza i starszego marynarza armator może zatrudnić tylko osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje określone w § 34 ust. 1, 2 i 3.

## Rozdział 2.

## Służba mechaniczna.

§ 37. W służbie mechanicznej ustala się następujące stopnie i odpowiadające im stanowiska:

## 1. na statkach parowych:

- 1) pomocnik palacza,
- 2) palacz,
- 3) starszy palacz;

## 2. na statkach motorowych:

- 1) pomocnik motorzysty,
- 2) motorzysta.

§ 38. Do uzyskania stopnia w służbie mechanicznej wymagane są następujące warunki:

## 1. do uzyskania stopnia pomocnika palacza:

- 1) ukończenie szkoły podstawowej,
- 2) ukończenie kursu przygotowawczego na stanowisko pomocnika palacza,
- 3) posiadanie 6-miesięcznej praktyki w warsztatach mechanicznych;

## 2. do uzyskania stopnia palacza:

- 1) posiadanie stopnia pomocnika palacza,
- 2) posiadanie 12-miesięcznej praktyki na stanowisku pomocnika palacza albo ukończenie kursu dla palaczy i posiadanie 6-miesięcznej praktyki na stanowisku po-

mocnika palacza lub posiadanie tytułu robotnika wykwalifikowanego w zawodzie palacza kotłowego i 6-miesięcznej praktyki na stanowisku pomocnika palacza,

- 3) posiadanie świadectwa wydanego przez Urząd Dozoru Technicznego uprawniającego do samodzielnego obsługiwania kotłów;

## 3. do uzyskania stopnia starszego palacza:

- 1) posiadanie stopnia palacza,
- 2) posiadanie 9-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku palacza;

## 4. do uzyskania stopnia pomocnika motorzysty:

- 1) ukończenie szkoły podstawowej,
- 2) posiadanie 18-miesięcznej praktyki w warsztatach mechanicznych przy remoncie silników spalinowych,
- 3) ukończenie kursu przygotowawczego w zakresie obsługi silników spalinowych; warunek ten nie dotyczy absolwentów zasadniczej szkoły żegluga śródlądowej, albo
- 1) posiadanie wiadomości ślusarsko-mechanicznych na poziomie ślusarza 4 kategorii, stwierdzone świadectwem ukończenia zasadniczej szkoły zawodowej lub świadectwem o złożeniu egzaminu w zakładzie pracy,
- 2) ukończenie kursu w zakresie obsługi silników spalinowych;

## 5. do uzyskania stopnia motorzysty:

- 1) posiadanie stopnia pomocnika motorzysty,
- 2) posiadanie 9-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku pomocnika motorzysty,
- 3) ukończenie kursu w zakresie obsługi silników spalinowych; warunek ten nie dotyczy absolwentów zasadniczej szkoły żegluga śródlądowej, albo

posiadanie tytułu robotnika wykwalifikowanego w zawodzie ślusarza maszynowego i 6-miesięcznej praktyki na stanowisku pomocnika motorzysty.

§ 39. 1. Kwalifikacje palacza, starszego palacza i motorzysty stwierdza się przez wydanie świadectwa.

2. Na stanowiskach pomocnika palacza i pomocnika motorzysty armator może zatrudnić tylko osoby posiadające kwalifikacje określone w § 38 ust. 1 i 4.

## DZIAŁ VII

Kwalifikacje członków załóg statków bez napędu o powierzchni poniżej 20 m<sup>2</sup>.

§ 40. 1. Członkowie załóg statków bez napędu, których powierzchnia nie przekracza 20 m<sup>2</sup>, powinni posiadać sprawność fizyczną konieczną do uprawiania żegluga i spławu, umiejętność pływania oraz znajomość niezbędnych przepisów z zakresu uprawiania żegluga i spławu.

2. Posiadanie kwalifikacji określonych w ust. 1 stwierdza się przez wydanie zaświadczenia.

## DZIAŁ VIII

## Kwalifikacje członków załóg na tratwach.

§ 41. 1. Do kierowania tratwą jest uprawniona osoba posiadająca patent reitmański.

2. Do kierowania częścią tratwy uprawniona jest osoba posiadająca świadectwo pomocnika retmana. Pomocnik retmana może pełnić funkcję zastępcy retmana.

§ 42. 1. Do uzyskania patentu retmańskiego wymagane są następujące warunki:

- 1) ukończenie szkoły podstawowej,
- 2) posiadanie 36-miesięcznej praktyki pływania w charakterze członka załogi tratwy; do praktyki tej nie wlicza się okresu postoju tratwy wynoszącego więcej niż 30 dni,
- 3) złożenie egzaminu.

2. Do uzyskania świadectwa pomocnika retmana wymagane są następujące warunki:

- 1) ukończenie szkoły podstawowej,
- 2) posiadanie 24-miesięcznej praktyki pływania w charakterze członka załogi tratwy.

§ 43. Członkowie załóg tratw (starsi flisacy i flisacy) powinni posiadać co najmniej 12-miesięczną praktykę pływania na tratwach w charakterze flisaka-ucznia.

## DZIAŁ IX

### Przepisy szczególne.

#### Rozdział 1.

##### Przepisy szczególne dla oficerów i szyprów.

§ 44. Osoby posiadające dyplom oficera służby pokładowej na polskich statkach morskich oraz oficerowie rezerwy służby pokładowej Marynarki Wojennej i służby morskiej Wojsk Ochrony Pogranicza mogą uzyskać stopień porucznika żeglugi śródlądowej, z tym że stanowisko kierownika statku mogą otrzymać po odbyciu 6-miesięcznej praktyki na stanowisku zastępcy kierownika statku.

§ 45. Osoby posiadające dyplom oficera służby mechanicznej na polskich statkach morskich oraz oficerowie rezerwy służby mechanicznej Marynarki Wojennej i służby morskiej Wojsk Ochrony Pogranicza mogą uzyskać stopień mechanika żeglugi śródlądowej III klasy, a stopień mechanika żeglugi śródlądowej II klasy po złożeniu egzaminu.

#### Rozdział 2.

##### Przepisy szczególne dla marynarzy.

§ 46. Uczniowie technikum żeglugi śródlądowej kierunku nawigacyjnego w ciągu trwania nauki otrzymują stopnie marynarskie na następujących warunkach:

- 1) po ukończeniu 2 roku nauki i odbyciu 3-miesięcznej praktyki pływania na statkach — stopień marynarza,
- 2) po ukończeniu 3 roku nauki i odbyciu dalszej 3-miesięcznej praktyki pływania na statkach — stopień starszego marynarza,
- 3) po ukończeniu 4 roku nauki i odbyciu dalszej 3-miesięcznej praktyki pływania na statkach — stopień bosmana.

§ 47. Uczniowie technikum żeglugi śródlądowej kierunku mechanicznego w ciągu trwania nauki w technikum otrzymują stopnie marynarskie na następujących warunkach:

- 1) po ukończeniu 3 roku technikum i odbyciu w tym okresie 6-miesięcznej praktyki pływania w charakterze

członka załogi maszynowej — stopień pomocnika palacza lub pomocnika motorzysty,

- 2) po ukończeniu 4 roku technikum i odbyciu dalszej 3-miesięcznej praktyki pływania w charakterze członka załogi maszynowej — stopień motorzysty; uczniowie ci mogą ubiegać się o stopień palacza, jeżeli posiadają kwalifikacje wymagane od osób obsługujących kotły.

§ 48. 1. Osoby posiadające świadectwo marynarskie służby pokładowej na polskich statkach morskich mogą uzyskać stopień starszego marynarza.

2. Osoby posiadające świadectwo marynarskie służby mechanicznej na polskich statkach morskich mogą uzyskać stopień palacza, jeżeli posiadają stopień palacza okrętowego, a stopień motorzysty — jeżeli posiadają stopień motorzysty na polskich statkach morskich.

§ 49. Marynarze i podoficerowie rezerwy służby pokładowej Marynarki Wojennej i służby morskiej Wojsk Ochrony Pogranicza mogą uzyskać stopień starszego marynarza, jeżeli posiadają 6-miesięczną praktykę pływania w specjalności marynarza pokładowego na okrętach Marynarki Wojennej lub służby morskiej Wojsk Ochrony Pogranicza.

§ 50. Marynarze i podoficerowie rezerwy służby mechanicznej Marynarki Wojennej i służby morskiej Wojsk Ochrony Pogranicza mogą uzyskać:

- 1) stopień palacza, jeżeli posiadają specjalność palacza okrętowego Marynarki Wojennej i służby morskiej Wojsk Ochrony Pogranicza,
- 2) stopień motorzysty, jeżeli posiadają specjalność motorzysty okrętowego Marynarki Wojennej lub służby morskiej Wojsk Ochrony Pogranicza.

§ 51. Osoby posiadające świadectwo starszego marynarza służby pokładowej na polskich statkach morskich oraz podoficerowie i marynarze rezerwy służby pokładowej Marynarki Wojennej i służby morskiej Wojsk Ochrony Pogranicza, posiadający 18-miesięczną praktykę pływania na jednostkach morskich, mogą uzyskać stopień szypra żeglugi śródlądowej III klasy, jeżeli odbędą 9-miesięczną praktykę pływania na statkach żeglugi śródlądowej, w tym 6 miesięcy na barkach, i złożą egzamin praktyczny.

## DZIAŁ X

### Dokumenty kwalifikacyjne, egzaminy, przepisy przejściowe i końcowe.

#### Rozdział 1.

##### Dokumenty kwalifikacyjne i egzaminy.

§ 52. 1. Dokumenty kwalifikacyjne, o których mowa w §§ 12, 18, 22, 28, 29, 30, 36 ust. 1, 39 ust. 1, 40 i 41, wydaje właściwy inspektorat żeglugi śródlądowej.

2. Wzory dokumentów kwalifikacyjnych ustala Minister Żeglugi.

§ 53. Programy kursów i egzaminów, regulamin egzaminów oraz rodzaje, skład i siedziby poszczególnych komisji egzaminacyjnych ustala Minister Żeglugi w porozumieniu z Zarządem Głównym Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców.

§ 54. 1. W razie stwierdzenia rażącego naruszenia przez członka załogi przepisów regulujących ruch i postój stat-

ków lub tratw albo obsługę maszyn lub innych urządzeń na statku, które stworzyło niebezpieczeństwo dla życia ludzkiego bądź mogło wywołać lub wywołało straty materialne, inspektorat żeglugi śródlądowej może zawiesić uprawnienia wynikające z dokumentu kwalifikacyjnego przewidzianego w niniejszym rozporządzeniu.

2. W zależności od rodzaju winy inspektorat żeglugi śródlądowej może:

- 1) udzielić posiadaczowi dokumentu kwalifikacyjnego ostrzeżenia o grożącym mu zawieszeniu uprawnień wynikających z tego dokumentu,
- 2) zawiesić uprawnienia wynikające z dokumentu kwalifikacyjnego na okres od 1 do 12 miesięcy.

§ 55. W razie stwierdzenia naruszenia przepisów określonych w § 54, w którego wyniku nastąpiła śmierć lub ciężkie uszkodzenie ciała człowieka albo poważna szkoda materialna, oraz w przypadku nałogowego alkoholizmu stwierdzonego przez komisję lekarską zakładu społecznego służby zdrowia, inspektorat żeglugi śródlądowej może pozbawić posiadacza dokumentu kwalifikacyjnego uprawnień wynikających z tego dokumentu.

§ 56. Inspektorat żeglugi śródlądowej unieważnia dokument kwalifikacyjny w razie stwierdzenia, że został on wydany na podstawie fałszywych dokumentów.

§ 57. Odpis decyzji wydanej na podstawie §§ 54, 55 i 56 inspektorat żeglugi śródlądowej przesyła armatorowi.

## Rozdział 2.

### Przepisy przejściowe i końcowe.

§ 58. 1. Patenty żeglarskie i patenty mechanika statkowego wydane na podstawie dotychczasowych przepisów podlegają wymianie w ciągu 2 lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

2. Jeżeli patent zawiera ograniczenie co do rodzaju statku oraz dróg wodnych, ograniczenie to należy wprowadzić do nowego patentu.

§ 59. 1. Osoby posiadające patent żeglarski lub patent mechanika statkowego mają prawo otrzymać stopień porucznika żeglugi śródlądowej lub stopień mechanika III klasy.

2. Osoby określone w ust. 1 mają prawo otrzymać:

- 1) stopień kapitana żeglugi śródlądowej II klasy, jeżeli posiadają 18-miesięczną praktykę pływania na stanowisku kierownika statku lub stopień mechanika żeglugi śródlądowej II klasy, jeżeli posiadają 9-miesięczną praktykę pływania na stanowisku kierownika maszyn,
- 2) stopień kapitana żeglugi śródlądowej I klasy, jeżeli posiadają 36-miesięczną praktykę pływania na stanowisku kierownika statku lub stopień mechanika żeglugi śródlądowej I klasy, jeżeli posiadają 18-miesięczną praktykę pływania na stanowisku kierownika maszyn.

§ 60. 1. Osoby posiadające patent żeglarski, z którego wynikają uprawnienia do kierowania barką, mają prawo otrzymać stopień szypra III klasy.

2. Osoby wymienione w ust. 1 mają prawo otrzymać:

- 1) stopień szypra II klasy, jeżeli posiadają 9-miesięczną praktykę kierowania barką lub statkiem technicznym,
- 2) stopień szypra I klasy, jeżeli posiadają 12-miesięczną praktykę kierowania barką lub statkiem technicznym.

§ 61. Osoby, które posiadają patent żeglarski stermotorzysty, otrzymują:

- 1) patent żeglarski stermotorzysty z uprawnieniami do kierowania urządzeniami mechanicznymi, jeżeli posiadają praktykę obsługiwaną łodzi motorowej z motorem wbudowanym na stałe,
- 2) świadectwo stermotorzysty, jeżeli posiadają tylko praktykę obsługiwaną łodzi motorowej z motorem przyczepnym.

§ 62. 1. Świadectwa przewoźnika wydane na podstawie dotychczasowych przepisów podlegają w ciągu 2 lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia wymianie na patent żeglarski przewoźnika, jeżeli uprawniają do kierowania promem lub łodzią o powierzchni przekraczającej 20 m<sup>2</sup>.

2. Świadectwa przewoźnika, które uprawniają do kierowania promem lub łodzią o powierzchni poniżej 20 m<sup>2</sup>, wydane na podstawie dotychczasowych przepisów, zachowują swoją ważność.

§ 63. Wymianę patentów przeprowadza właściwy inspektorat żeglugi śródlądowej.

§ 64. Patenty ratmańskie wydane na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują swoją ważność.

§ 65. 1. Osoby, które w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zajmują na statkach stanowiska młodszego marynarza, marynarza, starszego marynarza, pomocnika palacza i pomocnika motorzysty, zachowują swoje dotychczasowe uprawnienia.

2. Osoby, które w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zajmują na statkach stanowiska bosmana, sfernika, palacza, starszego palacza i motorzysty, zachowują swoje dotychczasowe uprawnienia i mają prawo otrzymać świadectwa przewidziane w § 36 ust. 1 i § 39 ust. 1.

§ 66. W uzasadnionych przypadkach inspektorat żeglugi śródlądowej może na wniosek armatora wydać dokument kwalifikacyjny osobom posiadającym praktykę krótszą niż przewidziana w niniejszym rozporządzeniu, nie krótszą jednak niż 2/3 praktyki wymaganej.

§ 67. Warunek posiadania ukończonej szkoły podstawowej nie ma zastosowania do osób zatrudnionych na statkach i tratwach, które w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia ukończyły 40 lat życia. Inne osoby mogą być zwolnione od tego warunku na zasadach określonych przez Ministra Żeglugi.

§ 68. W przypadkach uzasadnionych względami konieczności eksploatacyjnej kierownik właściwego inspektoratu żeglugi śródlądowej może na wniosek armatora przyznać na określony czas uprawnienia do pełnienia funkcji lub do zajmowania stanowiska wyższego niż przewiduje posiadany dokument pod warunkiem zachowania niezbędnych wymagań bezpieczeństwa żeglugi.

§ 69. Do czasu wejścia w życie przepisów, o których mowa w § 3 ust. 2, dla stwierdzenia stanu zdrowia odpowiedniego do pracy na statkach i tratwach wymagane jest posiadanie świadectwa lekarskiego zakładu społecznego służby zdrowia stwierdzającego dobry ogólny stan zdrowia, a w szczególności posiadanie przez członka służby nawigacyjnej lub ratmana zdolności rozpoznawania barw i dobrego słuchu.

§ 70. 1. Osoby zatrudnione na statkach i tratwach w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, a nie po-

siadające umiejętności pływania, powinny uzyskać tę umiejętność w ciągu 2 lat.

2. Warunek posiadania umiejętności pływania nie dotyczy osób zatrudnionych na statkach, które w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia ukończyły 40 lat życia.

3. W uzasadnionych przypadkach właściwy inspektorat żeglugi śródlądowej może zwolnić od obowiązku posiadania umiejętności pływania także i inne osoby niż wymienione w ust. 2.

§ 71. Tracą moc:

- 1) rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16 września 1950 r. w sprawie patentów żeglarskich w żegludze śródlądowej (Dz. U. Nr 45, poz. 418),

2) rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 6 marca 1953 r. w sprawie patentów mechaników statkowych żeglugi śródlądowej (Dz. U. Nr 14, poz. 59),

3) rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 29 sierpnia 1950 r. w sprawie patentów retmańskich (Dz. U. Nr 41, poz. 370),

4) § 12 oraz § 13 ust. 1 i 2 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 23 lutego 1961 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Monitor Polski Nr 23, poz. 111).

§ 72. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Minister Żeglugi: *S. Darski*

### 324

#### OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 26 listopada 1962 r.

dotyczące uczestnictwa Ekwadoru, Republiki Środkowo-Afrykańskiej i Gwatemali w Konwencji o ruchu drogowym i Protokole w sprawie znaków i sygnałów drogowych, podpisanych w Genewie dnia 19 września 1949 r.

Podaje się niniejszym do wiadomości, że zgodnie z art. 27 Konwencji o ruchu drogowym oraz art. 56 (4) Protokołu w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 1959 r. Nr 54, poz. 321), podpisanych w Genewie dnia 19 września 1949 r., Ekwador złożył dnia 26 września 1962 r. Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych swoje dokumenty przystąpienia do powyższych aktów międzynarodowych.

Jednocześnie Rząd Ekwadoru zakomunikował, że przyjął dla siebie litery EC jako znak wyróżniający dla pojazdów w ruchu międzynarodowym.

Ponadto, podaje się do wiadomości, że Rząd Republiki Środkowo-Afrykańskiej zakomunikował dnia 4 września 1962 r. Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, iż uważa za nadal wiążące dla siebie postanowienia

powyższej Konwencji o ruchu drogowym, które zostały rozciągnięte na jego terytorium przed uzyskaniem niepodległości.

Podaje się również do wiadomości, że Rząd Gwatemali zakomunikował dnia 26 września 1962 r. Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, iż przyjął dla siebie litery GCA jako znak wyróżniający dla pojazdów w ruchu międzynarodowym, oraz oświadczył, że zgodnie z art. 2 paragraf 1 Konwencji o ruchu drogowym wyłącza załącznik 1 ze stosowania tej Konwencji i że zgodnie z częścią IV (b) Załącznika 6 do powyższej Konwencji nie zezwala na używanie więcej niż jednej przyczepy za pojazdem ciągnącym ani też na używanie pojazdów członowych do przewozu pasażerów.

Minister Spraw Zagranicznych: w z. *M. Naszkowski*

### 325

#### OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 26 listopada 1962 r.

w sprawie przystąpienia Niemieckiej Republiki Federalnej i Rumunii do Protokołu, podpisanego w Lake Success dnia 11 grudnia 1946 r., zmieniającego Umowy, Konwencje i Protokoły o środkach odurzających, zawarte w Hadze dnia 23 stycznia 1912 r., w Genewie dnia 11 lutego 1925 r., dnia 19 lutego 1925 r. i dnia 13 lipca 1931 r., w Bangkoku dnia 27 listopada 1931 r. i w Genewie dnia 26 czerwca 1936 r.

Podaje się niniejszym do wiadomości, że zgodnie z art. VI Protokołu, podpisanego w Lake Success dnia 11 grudnia 1946 r., zmieniającego Umowy, Konwencje i Protokoły o środkach odurzających, zawarte w Hadze dnia 23 stycznia 1912 r., w Genewie dnia 11 lutego 1925 r., dnia 19 lutego 1925 r. i dnia 13 lipca 1931 r., w Bangkoku dnia 27 listopa-

da 1931 r. i w Genewie dnia 26 czerwca 1936 r. (Dz. U. z 1952 r. Nr 9, poz. 50), nastąpiło złożenie dokumentów przystąpienia do powyższego Protokołu dnia 12 sierpnia 1959 r. przez Niemiecką Republikę Federalną i dnia 11 października 1961 r. przez Rumunię.

Minister Spraw Zagranicznych: w z. *M. Naszkowski*