



PRENUMERATA

kwartalnas

do kraja 15 złotych;
za granicą 20 złotych;

Numer pojedynczy
20 groszy.

Konta pocztowe czekowe
Nr. 730.

MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.
WYCHODZI CODZIENNIE Z WYJĄTKIEM NIEDZIEL I ŚWIĄT.

OGŁOSZENIA:

Cena za wiersz 1 m/m. szpalty
redakcyjnej po tekście 65 groszy;
Cena za wiersz 1 m/m. szpalty
ogłoszeniowej 60 gr.

Tabelaryczne i cyfrowe 95 gr.
Ogłoszenia o zagubionych doku-
mentach 18 groszy za wyraz.
Każde ogłoszenie najmniej
1 złoty.

Za terminowy druk ogłoszeń
Wydawnictwo nie odpowiada.
Osobom i firmom prywatnym
kredytu na ogłoszenia i prenu-
meratę Wydawnictwo nie
udziela.

Dyrekcja i Administracja Wydawnictwa: Ul. Królewska Nr. 5. Telefon: Centrala P. A. T. — 552-80. Redakcja i ekspedycja: Ul. Miodowa Nr. 22.
Telef. redakcji 644-05. Telef. ekspedycji 625-28. Kasa czynna od godz. 8 i pół do 1 popoł., w soboty do godz. 12 w poł.

TREŚĆ DZIAŁU URZĘDOWEGO:

Zarządzenia Władz Naczelnych:

Poz. 33. Okólnik Ministerstwa Skarbu
L. D. IV. 998/3/32 z dnia 26 stycznia 1932 r. w
sprawie adnotacji o nadejściu towarów morzem.

Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu
z dnia 30 listopada 1931 r., wydane w porozumie-
niu z Ministrem Spraw Wojskowych o kwalifika-
cjach oficerów w polskiej marynarce handlowej.
(Przedruk z Dz. U. R. P. z dnia 19 stycznia
1932 r., Nr. 4, poz. 24).

DZIAŁ URZĘDOWY.

Zarządzenia Władz Naczelnych.

33.

OKÓLNIK MINISTERSTWA SKARBU

L. D. IV. 998/3/32

z dnia 26 stycznia 1932 r.

w sprawie adnotacji o nadejściu towarów morzem.

Do

Dyrekcji Cel w Poznaniu, Gdańsku, Lwo-
wie, Mysłowicach, Warszawie, Inspekto-
ratu Cel w Gdańsku, oraz wszystkich
urzędów celnych.

Rozporządzeniem z dn. 19.XII. 1931 r. w
sprawie częściowej zmiany taryfy celnej (Dz. U.
R. P. Nr. 112, poz. 885) wprowadzono dla niektó-
rych towarów stawki celne morskie (autono-
miczne).

W razie przekazania takich towarów do ocle-
nia w wewnętrznych urzędach celnych, mają mor-
skie urzędy celne na wszystkich egzemplarzach
list przekazowych w rubryce „uwaga” umieszczać
adnotacje: „Towar przybył do obszaru celnego
drogą morską dnia”

Adnotacje te winny być zaświadczone przez
urzędnika celnego i zaopatrzone pieczęcią
Urzędu.

Zaznacza się, że z omawianych stawek mor-
skich korzystać mogą towary, zgłaszane do ocle-
nia, począwszy od dnia 14 (czternastego) stycz-
nia b. r.

Za Ministra:

(—) W. Fabierkiewicz,
Kierownik Departamentu.

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU

z dnia 30 listopada 1931 r.,

wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Woj-
skowych o kwalifikacjach oficerów w polskiej
marynarce handlowej.

Na podstawie art. 6 pkt. 10 i art. 7 rozporzą-
dzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 li-
stopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków mor-
skich (Dz. U. R. P. Nr. 80, poz. 632) zarządza się
co następuje:

I. Postanowienia ogólne.

§ 1. Oficerami na polskich morskich stat-
kach handlowych w rozumieniu niniejszego rozpo-
rządzenia są:

1. kierownicy statków (kapitanowie),
2. funkcjonariusze, dodani kierownikom stat-
ków (kapitanom) do pomocy w kierowaniu stat-
kami w zakresie nawigacyjnym, mechanicznym
lub specjalnym.

§ 2. Oficerami na polskich morskich stat-
kach handlowych mogą być tylko obywatele Rze-
czypospolitej Polskiej, którzy ukończyli 21 lat
życia i posiadają dyplomy polskie, uzyskane w
myśl postanowień niniejszego rozporządzenia.

Wyjątki od powyższego postanowienia dopu-
szczalne są tylko za każdorazowym zezwoleniem
Ministra Przemysłu i Handlu, który to swoje
uprawnienie może przelać w całości lub w części
na władze administracji morskiej II instancji.

§ 3. Ustanawia się następujące stopnie ofi-
cerskie w polskiej marynarce handlowej:

- I. W służbie nawigacyjnej:
 - a) kapitan żegluga wielkiej,
 - b) kapitan żegluga małej,
 - c) porucznik żegluga wielkiej,
 - d) porucznik żegluga małej,
 - e) szyper I klasy,
 - f) szyper II klasy.
- II. W służbie mechanicznej:
 - a) mechanik okrętowy I klasy,
 - b) mechanik okrętowy II klasy,
 - c) mechanik okrętowy III klasy,
 - d) maszynista okrętowy I klasy,
 - e) maszynista okrętowy II klasy,
 - f) maszynista okrętowy III klasy.

W służbie specjalnej za oficerów na morskich
statkach handlowych uważa się lekarzy i duchow-
nych oraz inne osoby dodane do pomocy kierow-
nikom statków.

§ 4. W zakresie praktyki kwalifikacyjnej i
uprawnień oficerów służby nawigacyjnej rozróż-
nia się trzy rodzaje żegluga:

- a) żegluga przybrzeżna — to znaczy żegluga
morska w odległości nie dalej niż 50 mil
morskich od linii wybrzeża Państwa Pol-
skiego,
- b) żegluga mała — to znaczy żegluga na mor-
zu Bałtyckim oraz na morzu Północnym
w granicach od linii Dover — Calais do
61° szerokości geograficznej,
- c) żegluga wielka — to znaczy żegluga, prze-
kraczająca granicę żegluga małej.

W zakresie praktyki kwalifikacyjnej i upraw-
nień oficerów służby mechanicznej z wyjątkami,
przewidzianymi w § 14, dzieli się statki parowe
lub silnikowe podług mocy głównej instalacji ma-
szynowej na trzy kategorie:

- a) do I kategorii należą statki z maszynami
parowymi o sile ponad 1200 I. K. M. (in-
dykowanych koni mechanicznych) lub z sil-
nikami spalinowymi o sile ponad 750 W.
K. M. (wałowych koni mechanicznych);
- b) do II kategorii należą statki z maszynami
parowymi o sile od 400 I. K. M. do 1200
I. K. M. włącznie lub z silnikami spalino-
wymi o sile od 250 W. K. M. do 750 W.
K. M. włącznie;
- c) do III kategorii należą statki z maszynami
parowymi o sile poniżej 400 I. K. M. lub
z silnikami spalinowymi o sile poniżej 250
W. K. M.

II. Oficerowie służby nawigacyjnej.

§ 5. Kapitan żegluga wielkiej ma prawo kie-
rować wszelkimi statkami handlowymi w każdej
żegludze.

Kapitan żegluga małej ma prawo kierować
wszelkimi statkami w żegludze małej, z wyją-
tkiem pasażerskich, lub być pomocnikiem kierow-
nika statku (kapitana) na wszelkich statkach w
każdej żegludze. Nie może jednak być zastępcą
kierownika statku (kapitana) w żegludze wielkiej.

Porucznik żegluga wielkiej ma prawo kie-
rować statkami handlowymi do 1.000 brutto rejestr.
tonn w żegludze małej, z wyjątkiem pasażerskich,
lub być pomocnikiem kierownika statku (kapita-
na) na wszelkich statkach handlowych w każdej
żegludze. Nie może jednak być zastępcą kierow-
nika statku (kapitana) w żegludze wielkiej.

Porucznik żegluga małej ma prawo być po-
mocnikiem kierownika statku (kapitana) na wszel-
kich statkach handlowych w każdej żegludze, nie
może być jednak zastępcą kierownika statku.

§ 6. Szyper I klasy ma prawo kierować
wszelkimi statkami handlowymi w żegludze przy-
brzeżnej oraz statkami rybackimi i holownikami
w żegludze małej; może także być pomocnikiem
kierownika statku (kapitana) na wszelkich stat-
kach towarowych w żegludze małej.

Szyper II klasy ma prawo kierować statkami
handlowymi do 200 brutto rejestr. tonn w żeglu-
dze przybrzeżnej, z wyjątkiem statków pasażer-
skich, kierować lichtermi morskimi w każdej żeg-
ludze oraz statkami rybackimi do 35 brutto re-
jestr. tonn w żegludze małej oraz być pomocni-
kiem szypera I klasy.

Do prowadzenia statków rybackich, mierzą-
cych nie więcej niż 8 m. długości, nie jest wyma-
gane posiadanie dyplomu.

§ 7. Dla otrzymania dyplomu porucznika że-
gluga małej należy:

- a) ukończyć Wydział Nawigacyjny Państwo-
wej Szkoły Morskiej w Gdyni lub innego uznane-
go przez Ministra Przemysłu i Handlu za równo-
rzędny zakładu naukowego w kraju lub zagranicą,
albo po uzyskaniu świadectwa dojrzałości zło-
żyć egzamin teoretyczny i praktyczny podług pro-
gramu i regulaminu ustalonego przez Ministra
Przemysłu i Handlu,
- b) wykazać się 24 miesięczną praktyką w
charakterze marynarza pokładowego na statkach
morskich, a w tem co najmniej 6 miesięcy na stat-
kach żaglowych. Żegluga przybrzeżna może być
zaliczona w rozmiarach powyższej 2 miesięcy.

§ 8. Dla otrzymania dyplomu porucznika że-
gluga wielkiej należy:

- a) posiadać dyplom porucznika żegluga małej,
- b) wykazać się 24 miesięczną praktyką w że-
gludze wielkiej lub małej, — odbyty po otrzy-
maniu dyplomu porucznika żegluga małej, a w tem co
najmniej 12 miesięcy o charakterze pomocnika
kierownika statku (kapitana).

§ 9. Dla otrzymania dyplomu kapitana że-
gluga małej należy:

- a) posiadać dyplom porucznika żegluga wiel-
kiej,
- b) wykazać się 12-miesięczną praktyką, od-
bytą po otrzymaniu dyplomu porucznika żegluga
wielkiej, w charakterze pomocnika kierownika
statku (kapitana) w żegludze wielkiej lub małej.

§ 10. Dla otrzymania dyplomu kapitana że-
gluga wielkiej należy:

- a) posiadać dyplom kapitana żegluga małej,
- b) wykazać się 12-miesięczną praktyką, od-
bytą po otrzymaniu dyplomu kapitana żegluga ma-
łej, w charakterze pomocnika kierownika statku
(kapitana) w żegludze wielkiej, lub też 24-mie-
sięczną praktyką w charakterze kierownika stat-
ku (kapitana) w żegludze małej, o ile przed otrzy-
maniem dyplomu kapitana żegluga małej kandydat
odbył 12-miesięczną praktykę w charakterze po-
mocnika kierownika statku (kapitana) w żegludze
wielkiej.

§ 11. Dla otrzymania dyplomu szypera II kla-
sy należy:

- a) złożyć egzamin teoretyczny i praktyczny
podług programu i regulaminu ustalonego przez
Ministra Przemysłu i Handlu,
- b) wykazać się 48 - miesięczną praktyką w
charakterze marynarza pokładowego na statkach
morskich lub 48-miesięczną praktyką na pokłado-
wych statkach rybackich.

§ 12. Dla otrzymania dyplomu szypera I kla-
sy należy:

- a) złożyć egzamin teoretyczny i praktyczny
podług programu i regulaminu ustalonego przez
Ministra Przemysłu i Handlu,
- b) wykazać się 72 - miesięczną praktyką w
charakterze marynarza pokładowego na statkach
morskich, lub w charakterze szypera II klasy w ogól-
nej sumie 72 miesięcy.

III. Oficerowie służby mechanicznej.

§ 13. Mechanik okrętowy I klasy ma prawo
kierować maszynami na statkach handlowych
wszystkich kategorii.

Mechanik okrętowy II klasy ma prawo kie-
rować maszynami na statkach handlowych II i III
kategorji, z wyjątkiem statków pasażerskich II ka-