

395

ZARZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 29 listopada 1962 r.

w sprawie nadawania nazw statkom morskim.

Na podstawie art. 16 § 3 Kodeksu morskiego (Dz. U. z 1961 r. Nr 53, poz. 318) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Statek polski, przed rozpoczęciem uprawiania żeglugi, powinien być oznaczony w sposób odróżniający go od innych statków nazwą oraz posiadać uwidocznioną nazwę portu macierzystego. Oznaczenie nazwą nie obowiązuje statków rybackich o pojemności poniżej 150 BRT.

2. Każdy statek rybacki powinien być ponadto oznaczony oznaką rybacką w sposób określony odrębnymi przepisami.

§ 2. 1. Nazwę statkowi nadaje właściciel, a jeżeli właścicielem jest Skarb Państwa — armator.

2. Nazwę statku zatwierdza na wniosek osoby wymienionej w ust. 1:

- 1) Minister Żeglugi — dla statków o pojemności ponad 8000 DWT oraz dla statków nazywanych nazwiskami osób zasłużonych.
- 2) urząd morski — dla pozostałych statków.

§ 3. 1. Wniosek do Ministra Żeglugi o zatwierdzenie nazwy statku powinien być złożony za pośrednictwem Gdańskiego Urzędu Morskiego.

2. W przypadkach, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 2, wniosek o zatwierdzenie nazwy statku powinien być złożony do urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku.

3. Wniosek o zatwierdzenie nazwy statku sportowego powinien być złożony za pośrednictwem Polskiego Związku Żeglarskiego.

4. We wniosku o zatwierdzenie nazwy statku należy podać proponowaną nazwę, port macierzysty, pojemność (BRT, NRT, DWT), wymiary statku, rodzaj napędu, przeznaczenie statku, charakter żeglugi, rok i miejsce budowy oraz przewidywaną datę oddania statku do eksploatacji. Jeżeli statek posiadał uprzednio inną nazwę, należy ją wymienić.

§ 4. 1. W odniesieniu do statków zatrudnionych w żegludze międzynarodowej i w żegludze przybrzeżnej oraz do statków rybackich o pojemności ponad 150 BRT, lodołamaczy, holowników, statków ratowniczych, pożarniczych, cel-

nych, statków kontrolnych i dozorczych — zatwierdzenie nazwy statku przez właściwy urząd morski następuje po uzgodnieniu z Gdańskim Urzędem Morskim.

2. Decyzje o zatwierdzeniu nazwy statków, o których mowa w ust. 1 oraz w § 2 ust. 2 pkt 1, przesyła się w odpisie Gdańskiemu Urzędowi Morskiemu.

§ 5. Nazwa statku wycofanego z eksploatacji na stałe nie może być nadana innemu statkowi przed upływem 5 lat od chwili wycofania statku z eksploatacji.

§ 6. Port macierzysty statku usłala właściciel, a jeżeli właścicielem jest Skarb Państwa — armator statku w porozumieniu z urzędem morskim.

§ 7. 1. Nazwa statku i nazwa portu macierzystego powinny być wpisane do dokumentów okrętowych statku.

2. O zmianie nazwy statku urząd morski zawiadamia właściwą izbę morską.

§ 8. 1. Gdański Urząd Morski prowadzi centralny rejestr nazw statków wymienionych w § 2 ust. 2 pkt 1 i w § 4 ust. 1.

2. Urzędy morskie prowadzą rejestry nazw pozostałych statków (§ 2 ust. 2 pkt 2).

§ 9. 1. Jeżeli statek poprzednio posiadał nazwę odmienią od ostatnio nadanej, należy wymienić ją w rejestrze nazw ze słowem „ex” pod wpisywaną aktualną nazwą.

2. Wpisów w rejestrze nazw należy dokonywać piśmem czytelnym; wykreślenia powinny być dokonywane czerwonym atramentem z podaniem daty wycofania statku z eksploatacji.

§ 10. Nazwa statku oraz nazwa portu macierzystego powinny być wypisane w sposób widoczny i trwałe na statku oraz na przynależnych do statku łodziach, tratwach, pływakach ratunkowych i kołach ratunkowych.

§ 11. Szczegółowe zasady nadawania nazw statkom i prowadzenia rejestru nazw oraz sposób umieszczania nazw na statkach określi instrukcja Ministra Żeglugi.

§ 12. Statki będące w eksploatacji w dniu wejścia w życie niniejszego zarządzenia zachowują dotychczasowe nazwy.

§ 13. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.
Minister Żeglugi: S. Darski

396

ZARZĄDZENIE MINISTRÓW KOMUNIKACJI I GOSPODARKI KOMUNALNEJ

z dnia 2 listopada 1962 r.

w sprawie warunków przewozu pracowników na terenie województwa katowickiego w zarobkowym transporcie samochodowym.

Na podstawie § 3 ust. 1 uchwały nr 521 Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 1961 r. w sprawie przejmowania przez samochodowych przewoźników publicznych przewozów pracowniczych na terenie województwa katowickiego w latach 1962—1967 zarządza się, co następuje:

§ 1. Ilekroć w zarządzeniu jest mowa:

- 1) o „przewoźnikach” — należy przez to rozumieć Woje-

wódzkie Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Katowicach, Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Katowicach oraz Miejskie Przedsiębiorstwa Komunikacyjne w Częstochowie, Rybniku i Bielsku Białym,

- 2) o „przewozach pracowniczych” — należy przez to rozumieć przewozy przejmowane przez przewoźników wymienionych w pkt 1, a dotychczas wykonywane tabo-

rem samochodowym branżowych przedsiębiorstw transportu drogowego oraz przez zakłady pracy własnym taborom samochodowym.

§ 2. 1. Przewozy pracownicze powinny być wykonywane przede wszystkim w ramach regularnej komunikacji autobusowej, z wyjątkiem komunikacji pośpiesznej.

2. Przewoźnicy przejmujący przewozy pracownicze w ramach komunikacji autobusowej, określonej w ust. 1, obowiązani są umożliwić zakładom pracy zbiorowe nabywanie biletów lub kart okresowych dla wszystkich pracowników, uprawnionych do korzystania z tej komunikacji, na kursy autobusowe określone w zamówieniu zakładu pracy.

3. W celu zaspokojenia zapotrzebowań zgłoszonych przez zakłady pracy (ust. 2) przewoźnicy są obowiązani:

- 1) rozwijać sieć regularnej komunikacji autobusowej w sposób zabezpieczający połączenia niezbędne do wykonywania przejmowanych przewozów pracowniczych,
- 2) zwiększać zależnie od występujących potrzeb częstotliwość kursów na liniach regularnej komunikacji autobusowej,
- 3) dostosowywać rozkłady jazdy autobusów do potrzeb zakładów pracy.

§ 3. 1. Zakładom pracy przysługuje korzystanie z przewozów pracowniczych wykonywanych przez przewoźników w kursach zamkniętych, tj. przeznaczonych wyłącznie dla

pracowników określonego zakładu (zakładów) pracy, w razie braku na trasie przewozów pracowniczych regularnej komunikacji autobusowej i niecelowości jej uruchomienia z przyczyn eksploatacyjnych lub ekonomicznych albo jeżeli trasa tych przewozów pokrywa się tylko częściowo z linią regularnej komunikacji autobusowej.

2. Przewozy pracownicze w kursach zamkniętych wykonywane są na podstawie okresowych umów zawartych między przewoźnikiem a zainteresowanym zakładem (zakładami) pracy.

§ 4. 1. Przejmowanie przewozów pracowniczych w sposób określony w § 2 i § 3 odbywa się na podstawie planów rocznych, opracowanych stosownie do przepisu § 1 ust. 4 powołanej we wstępie uchwały.

2. W pierwszej kolejności powinny być przejmowane przez przewoźników przewozy pracownicze, wykonywane ciężarowymi pojazdami samochodowymi, bez względu na odległość przewozów.

3. Projekty planów przejmowania przewozów pracowniczych opiniuje Wojewódzka Komisja Związków Zawodowych w Katowicach.

§ 5. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1963 r.

Minister Komunikacji: *J. Popielas*

Minister Gospodarki Komunalnej: w z. *J. Goryński*

397

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 28 listopada 1962 r.

w sprawie ustalenia norm ubytków naturalnych spirytusu przy przewozie i wyladunku w transporcie kolejowym i drogowym.

Na podstawie art. 97 ust. 1 dekretu z dnia 24 grudnia 1952 r. o przewozie przesyłek i osób kolejami (Dz. U. z 1953 r. Nr 4, poz. 7) oraz art. 3 ust. 1 pkt 1 dekretu z dnia 29 października 1952 r. o gospodarowaniu artykułami obrotu towarowego i zaopatrzenia (Dz. U. z 1952 r. Nr 44, poz. 301 i z 1956 r. Nr 54, poz. 244) i § 1 ust. 1 zarządzenia Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego z dnia 29 listopada 1955 r. w sprawie przekazania uprawnień do ustalania norm ubytków naturalnych oraz trybu opracowania, stosowania i kontroli tych norm (Monitor Polski Nr 127, poz. 1630) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Przy przewozie przesyłek spirytusu w transporcie kolejowym i drogowym naturalny ubytek spirytusu za każdy dzień przewozu, licząc od dnia przyjęcia przesyłki do przewozu do dnia przyjęcia przesyłki spirytusu w miejscu odbioru, nie może przekroczyć:

- 1) 0,01% — dla przesyłek w cysternach,
- 2) 0,04% — dla przesyłek w innych naczyniach

— ilości spirytusu wysłanego zgodnie z dokumentem przewozu.

2. Przy każdorazowym przelewaniu spirytusu w czasie transportu kolejowego i drogowego naturalny ubytek spirytusu nie może przekroczyć 0,15% ilości spirytusu przelanego w czasie tego przewozu.

3. Przy ustalaniu ilości dni przewozu przesyłki spirytusu dzień przyjęcia przesyłki do przewozu i dzień przyjęcia przesyłki w miejscu odbioru liczy się za jeden dzień.

4. Jeżeli w czasie przewozu spirytus zostanie przelany z cystern do innych naczyń lub z innych naczyń do cystern, wówczas przy ustalaniu ilości dni przewozu w każdym z tych dwóch rodzajów naczyń pierwszy i ostatni dzień przewozu w tych samych naczyniach liczy się za jeden dzień.

§ 2. 1. Przy wyladunku (przyjęciu) przesyłki spirytusu w transporcie kolejowym i drogowym oraz ustalaniu wielkości przesyłki sposobem wagowym, naturalny ubytek spirytusu nie może przekraczać 0,1% ilości wysłanego spirytusu określonej w dokumencie przewozu oraz 0,05% ilości przyjętego spirytusu określonej w protokole przyjęcia.

2. Przy wyladunku (przyjęciu) przesyłki spirytusu w transporcie kolejowym i drogowym oraz ustalaniu wielkości przesyłki sposobem objętościowym naturalny ubytek spirytusu nie może przekraczać:

- 1) 0,25% — dla przesyłek w cysternach,
- 2) 0,35% — dla przesyłek w innych naczyniach

— ilości spirytusu określonej w dokumencie przewozu.

§ 3. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1963 r.

Minister Komunikacji: *J. Popielas*