

§ 2. Naczelnym likwidatorem przedsiębiorstw bankowych i Komisarz Rządowy do spraw likwidacji instytucji kredytu długoterminowego oraz Bank Gospodarstwa Krajowego sporządzą — każdy w swoim zakresie — listy osób uprawnionych do świadczeń emerytalnych na podstawie niniejszego rozporządzenia. Listy te stanowić będą dla Zakładu Ubezpieczeń Społecznych podstawę do podjęcia wypłat.

§ 3. Świadczenia, określone w § 1, wypłacane będą przez Zakład Ubezpieczeń Społecznych w wysokości i na zasadach obowiązujących w powszechnym ubezpieczeniu emerytalnym.

§ 4. Świadczenia dla członków rodziny, pozostałych po osobach uprawnionych do świadczeń na podstawie niniejszego rozporządzenia wypłacać będzie Zakład Ubezpieczeń Społecznych w wysokości i na zasadach obowiązujących w powszechnym ubezpieczeniu emerytalnym.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Pracy i Opieki Społecznej: *K. Rusinek*

463

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 16 listopada 1951 r.

w sprawie kwalifikacji personelu kierowniczego na polskich morskich statkach handlowych w żegludze portowej i osłoniętej.

Na podstawie art. 6 pkt 11 i art. 7 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz.U.R.P. z 1938 r. Nr 46, poz. 376) zarządza się, co następuje:

Rozdział I.

Przepisy wstępne.

§ 1. 1. Przez żeglugę portową rozumie się żeglugę w obrębie portów polskich wraz z ich redami.

2. Przez żeglugę osłoniętą rozumie się żeglugę na wodach polskich w Zalewach Szczecińskim i Wiślanym oraz w Zatoce Gdańskiej na zachód od linii łączącej południowy cypel półwyspu helskiego ze wschodnim brzegiem ujścia Wisły pod Świbnem.

§ 2. Przez użyte w niniejszym rozporządzeniu wyrażenia „żegluga przybrzeżna”, „żegluga mała” i „żegluga wielka” rozumie się rodzaje żeglugi określone w § 4 rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 9 marca 1949 r. w sprawie kwalifikacji kapitanów i oficerów na polskich morskich statkach handlowych (Dz. U. R. P. Nr 21, poz. 140).

§ 3. Statkiem pasażerskim jest statek uprawniony do przewożenia oprócz załogi 6 lub więcej osób.

§ 4. Przepisy rozporządzenia niniejszego nie mają zastosowania do statków rybackich i sportowych.

Rozdział II.

Personel kierowniczy służby pokładowej.

§ 5. W służbie pokładowej ustanawia się następujące stanowiska kierownicze:

- 1) szyper statku — kierownik statku,
- 2) I podszyper — zastępca kierownika statku,
- 3) II podszyper — pomocnik kierownika statku,
- 4) III podszyper — pomocnik kierownika statku.

§ 6. Stanowiska kierownicze w służbie pokładowej (§ 5) mogą zajmować tylko pełnoletni obywatele polscy, którzy posiadają następujące stopnie zawodowe:

- 1) sternik żeglugi portowej,
- 2) szyper żeglugi portowej II klasy,
- 3) szyper żeglugi portowej I klasy,
- 4) szyper żeglugi osłoniętej II klasy,
- 5) szyper żeglugi osłoniętej I klasy.

§ 7. W zakresie praktyki kwalifikacyjnej i uprawnień zawodowych personelu kierowniczego służby pokładowej rozróżnia się 5 grup statków:

- 1) do grupy A należą statki pasażerskie w żegludze osłoniętej,
- 2) do grupy B należą statki niepasażerskie w żegludze osłoniętej,
- 3) do grupy C należą statki pasażerskie w żegludze portowej, holowniki w żegludze portowej, obsługujące statki żeglugi małej i wielkiej oraz bunkrownice z wysięgnicami w żegludze portowej,
- 4) do grupy D należą statki niepasażerskie w żegludze portowej o długości większej niż 15 metrów z wyjątkiem tych holowników i bunkrownic, które są zaliczone do grupy C,
- 5) do grupy E należą statki niepasażerskie w żegludze portowej o długości nie przekraczającej 15 metrów oraz wszelkie statki bez własnego napędu w żegludze portowej i osłoniętej.

§ 8. Ustanawia się następujące uprawnienia zawodowe personelu kierowniczego służby pokładowej:

- 1) sternik żeglugi portowej może być:
 - a) kierownikiem statku grupy E,
 - b) zastępcą kierownika statku grupy D,
 - c) pomocnikiem kierownika statku grupy C;
- 2) szyper żeglugi portowej II klasy może być:
 - a) kierownikiem statku grupy D,
 - b) zastępcą kierownika statku grupy C,
 - c) pomocnikiem kierownika statku grupy B;
- 3) szyper żeglugi portowej I klasy może być:
 - a) kierownikiem statku grupy C,
 - b) zastępcą kierownika statku grupy B,
 - c) pomocnikiem kierownika statku każdej grupy;
- 4) szyper żeglugi osłoniętej II klasy może być:
 - a) kierownikiem statku grupy B,
 - b) zastępcą kierownika statku każdej grupy,
 - c) pomocnikiem kierownika statku w żegludze przybrzeżnej;
- 5) szyper żeglugi osłoniętej I klasy może być:
 - a) kierownikiem statku każdej grupy,
 - b) pomocnikiem kierownika statku w żegludze przybrzeżnej.

§ 9. 1. Dla otrzymania dyplomu sternika żeglugi portowej wymagane jest:

- 1) posiadanie 24-miesięcznej praktyki pokładowej w żegludze śródlądowej, osłoniętej, przybrzeżnej, małej lub wielkiej, z tym, że praktyka w żegludze śródlądowej może być zaliczona tylko w wysokości 12 miesięcy,
- 2) złożenie egzaminu według programu ustalonego przez Ministra Żeglugi.

2. Dla otrzymania dyplomu szypra żeglugi portowej II klasy wymagane jest:

- 1) posiadanie 30-miesięcznej praktyki pokładowej w żegludze portowej, osłoniętej, przybrzeżnej, małej lub wielkiej,
- 2) złożenie egzaminu według programu ustalonego przez Ministra Żeglugi.

3. Dla otrzymania dyplomu szypra żeglugi portowej I klasy wymagane jest:

- 1) posiadanie dyplomu szypra żeglugi portowej II klasy,
- 2) posiadanie dodatkowej 6-miesięcznej praktyki na stanowisku kierownika statku grupy D lub 12-miesięcznej praktyki na stanowisku zastępcy kierownika statku grupy C.

4. Dla otrzymania dyplomu szypra żeglugi osłoniętej II klasy wymagane jest:

- 1) posiadanie 36-miesięcznej praktyki pokładowej w żegludze portowej, osłoniętej, przybrzeżnej, małej lub wielkiej, z czego co najmniej 12 miesięcy w że-

gludze osłoniętej, przybrzeżnej, małej lub wielkiej i co najmniej 12 miesięcy na stanowisku kierownika statku grupy C lub D,

- 2) złożenie egzaminu według programu ustalonego przez Ministra Żeglugi.

5. Dla otrzymania dyplomu szypra żeglugi osłoniętej I klasy wymagane jest:

- 1) posiadanie dyplomu szypra żeglugi osłoniętej II klasy,
- 2) posiadanie dodatkowej 12-miesięcznej praktyki na stanowisku kierownika statku grupy B lub 24-miesięcznej praktyki na stanowisku zastępcy kierownika statku grupy A.

R o z d z i a ł III.

Personel kierowniczy służby mechanicznej.

§ 10. W służbie mechanicznej ustanawia się następujące stanowiska kierownicze:

- 1) starszy maszynista — kierownik maszyn,
- 2) II maszynista — zastępca kierownika maszyn,
- 3) III maszynista — pomocnik kierownika maszyn.

§ 11. 1. Stanowiska kierownicze w służbie mechanicznej (§ 10) mogą zajmować tylko pełnoletni obywatele polscy, którzy posiadają następujące stopnie zawodowe:

- 1) motorzysta żeglugi portowej,
- 2) maszynista okrętowy III klasy,
- 3) maszynista okrętowy II klasy,
- 4) maszynista okrętowy I klasy.

2. W zależności od charakteru posiadanej praktyki i rodzaju złożonego egzaminu dyplomy maszynistów okrętowych I, II i III klasy mogą uprawniać do obsługi maszyn parowych i silników spalinowych lub jednego z tych rodzajów silników.

§ 12. W zakresie praktyki kwalifikacyjnej i uprawnień zawodowych personelu kierowniczego służby mechanicznej dzieli się statki żeglugi portowej i osłoniętej na 4 kategorie:

- 1) do kategorii A należą statki pasażerskie z maszynami parowymi o mocy od 1.300 IKM do 500 IKM lub z silnikami spalinowymi o mocy od 1.000 WKM do 400 WKM,
- 2) do kategorii B należą statki niepasażerskie z maszynami parowymi o mocy od 1.300 IKM do 500 IKM lub z silnikami spalinowymi o mocy od 1.000 WKM do 400 WKM,
- 3) do kategorii C należą statki z maszynami parowymi o mocy poniżej 500 IKM lub z silnikami spalinowymi o mocy poniżej 400 WKM z wyjątkiem statków niepasażerskich w żegludze portowej z silnikami spalinowymi o mocy poniżej 60 WKM,
- 4) do kategorii D należą statki niepasażerskie w żegludze portowej z silnikami spalinowymi o mocy do 60 WKM.

§ 13. Ustanawia się następujące uprawnienia zawodowe personelu kierowniczego służby mechanicznej:

- 1) motorzysta żeglugi portowej może być kierownikiem maszyn na statku kategorii D;
- 2) maszynista okrętowy III klasy może być:
 - a) kierownikiem maszyn na statku kategorii C,
 - b) zastępcą kierownika maszyn na statku kategorii B,
 - c) pomocnikiem kierownika maszyn na statku każdej kategorii;
- 3) maszynista okrętowy II klasy może być:
 - a) kierownikiem maszyn na statku kategorii B,
 - b) zastępcą kierownika maszyn na statku każdej kategorii,
 - c) pomocnikiem kierownika maszyn w żegludze przybrzeżnej na statkach z maszynami parowymi o sile maszyn głównych od 800 IKM do 1.300 IKM lub statkach z silnikami spalinowymi o sile motorów głównych od 500 WKM do 800 WKM,
- 4) maszynista okrętowy I klasy może być:
 - a) kierownikiem maszyn na statku każdej kategorii,
 - b) zastępcą kierownika maszyn w żegludze przybrzeżnej na statku z maszynami parowymi o mocy poniżej 1.300 IKM lub z silnikami spalinowymi o mocy poniżej 1.000 WKM,
 - c) pomocnikiem kierownika maszyn na statkach towarowych w żegludze małej.

§ 14. 1. Dla otrzymania dyplomu motorzysty żeglugi portowej wymagane jest:

- 1) posiadanie 24-miesięcznej praktyki warsztatowej lub przy obsłudze silników spalinowych oraz 3-miesięcznej praktyki przy obsłudze silników spalinowych na statkach,
- 2) złożenie egzaminu, według programu ustalonego przez Ministra Żeglugi.

2. Dla otrzymania dyplomu maszynisty okrętowego III klasy wymagane jest:

- 1) posiadanie 36-miesięcznej praktyki, z czego co najmniej 24 miesiące przy obsłudze silników na statkach kategorii C, pozostałe 12 miesięcy mogą być praktyką warsztatową przy budowie, naprawie lub obsłudze silników lub kotła,
- 2) złożenie egzaminu według programu ustalonego przez Ministra Żeglugi.

3. Dla otrzymania dyplomu maszynisty okrętowego II klasy wymagane jest:

- 1) posiadanie dyplomu maszynisty okrętowego III klasy,
- 2) posiadanie dodatkowej 12-miesięcznej praktyki na stanowisku kierownika maszyn na statkach kategorii C lub na stanowisku zastępcy kierownika maszyn na statkach kategorii B lub 24-miesięcznej praktyki na stanowisku pomocnika kierownika maszyn na statkach kategorii B,

3) złożenie egzaminu według programu ustalonego przez Ministra Żeglugi.

4. Dla otrzymania dyplomu maszynisty okrętowego I klasy wymagane jest:

- 1) posiadanie dyplomu maszynisty okrętowego II klasy,
- 2) posiadanie dodatkowej 12-miesięcznej praktyki na stanowisku kierownika maszyn na statkach kategorii B.

R o z d z i a ł IV.

Przepisy szczególne.

§ 15. Dyplomy przewidziane w niniejszym rozporządzeniu mogą otrzymać osoby, które w innych krajach uzyskały równorzędne dyplomy.

§ 16. 1. Podoficerom i marynarzom załozonym do rezerwy marynarki wojennej, ubiegającym się o dyplomy wymienione w §§ 9 i 14, zalicza się odpowiednio do praktyki wymaganej w myśl przepisów niniejszego rozporządzenia:

- 1) czas praktyki w zakresie specjalności pokładowych na jednostkach pływających marynarki wojennej,
- 2) czas praktyki w marynarce wojennej w specjalnościach mechanicznych i technicznych (maszynisty, motorzysty, elektryka).

2. Warunkiem zaliczenia praktyki w zakresie specjalności pokładowych jest odbycie jej na jednostkach pływających marynarki wojennej będących w kampanii, warunkiem zaś zaliczenia praktyki w zakresie specjalności mechanicznych i technicznych odbycie w czasie czynnej służby wojskowej praktyki warsztatowej lub przy obsłudze silników spalinowych i maszyn parowych na jednostkach pływających marynarki wojennej będących w kampanii.

3. Kandydaci wymienieni w ust. 1 obowiązani są do składania egzaminów według programu ustalonego przez Ministra Żeglugi.

§ 17. 1. Osoby, które przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia posiadały praktykę niżej wymienioną, z której wywiązały się zadawalająco, mogą otrzymać bez składania egzaminów odpowiednie dyplomy, a mianowicie:

- 1) dyplom sternika żeglugi portowej po 36-miesięcznej praktyce na stanowisku kierownika statku grupy E,
- 2) dyplom szypra żeglugi portowej II klasy po 48-miesięcznej praktyce na stanowisku kierownika statku grupy D,
- 3) dyplom motorzysty żeglugi portowej po 27-miesięcznej praktyce na stanowisku kierownika maszyn na statku kategorii D,
- 4) dyplom maszynisty okrętowego III klasy po 48-miesięcznej praktyce na stanowisku kierownika maszyn na statku kategorii C.

2. Dyplomy uzyskane w trybie przewidzianym w ust. 1 nie uprawniają do zamiany na dyplomy wyższe bez składania egzaminów przewidzianych w §§ 9 i 14.

§ 18. Osoby, które przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia ukończyły z wynikiem co najmniej dostatecznym kursy kierowników statków oraz kierowników maszyn, na wodach portowych i osłoniętych, zwolnione są od składania egzaminów przewidzianych w § 9 ust. 1 i 2 oraz w § 14 ust. 1 i 2, jednak zobowiązane są do składania egzaminów przewidzianych w § 9 ust. 4 i § 14 ust. 3.

§ 19. Stanowiska kierownicze w żegludze portowej i osłoniętej mogą zajmować oficerowie Polskiej Marynarki Handlowej w zakresie i na zasadach następujących:

- 1) uprawnienia szypca żeglugi osłoniętej I klasy przysługują:
 - a) porucznikowi żeglugi wielkiej,
 - b) porucznikowi żeglugi małej, o ile posiada co najmniej 18-miesięczną praktykę oficerską w żegludze co najmniej przybrzeżnej;
- 2) uprawnienia szypca żeglugi osłoniętej II klasy przysługują porucznikowi żeglugi przybrzeżnej;
- 3) uprawnienia maszynisty okrętowego I klasy przysługują:
 - a) oficerowi-mechanikowi okrętowemu III klasy,
 - b) oficerowi-mechanikowi okrętowemu IV klasy, o ile posiada co najmniej 18-miesięczną praktykę oficerską na statkach w żegludze co najmniej przybrzeżnej;
- 4) uprawnienia maszynisty okrętowego II klasy przysługują oficerowi mechanikowi okrętowemu IV klasy.

R o z d z i a ł V.

Komisje kwalifikacyjne.

§ 20. Dyplomy przewidziane w niniejszym rozporządzeniu wydaje dyrektor urzędu morskiego na pod-

stawie orzeczeń komisji kwalifikacyjnych powołanych przez Ministra Żeglugi przy urzędach morskich.

§ 21. 1. W skład komisji kwalifikacyjnej wchodzi:

- 1) przewodniczący, posiadający dyplom kapitana żeglugi wielkiej lub oficera-mechanika okrętowego I klasy,
- 2) delegat Ministra Żeglugi,
- 3) delegat Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi,
- 4) kapitan żeglugi wielkiej lub małej przy rozpatrywaniu spraw dyplomów służby pokładowej albo oficer-mechanik I lub II klasy przy rozpatrywaniu spraw dyplomów służby mechanicznej,
- 5) sekretarz, posiadający dyplom oficera marynarki handlowej.

2. Regulamin komisji kwalifikacyjnej ustala Minister Żeglugi.

R o z d z i a ł VI.

Przepisy końcowe.

§ 22. Wyjątki od przepisów niniejszego rozporządzenia dopuszczalne są tylko w przypadku uzasadnionej potrzeby za każdorazowym zezwoleniem Ministra Żeglugi, który swoje uprawnienie może przelać w całości lub w części na urzędy morskie.

§ 23. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Żeglugi: w z. L. *Bielski*

464

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 15 grudnia 1951 r.

w sprawie przepisów technicznych obowiązujących przy inspekcji polskich morskich statków handlowych.

Na podstawie art. 7 ust. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz. U. R. P. z 1938 r. Nr 46, poz. 376) zarządza się, co następuje:

§ 1. Przy inspekcji statków morskich uznaje się za obowiązujące przepisy techniczne instytucji klasyfikacyjnych:

Polski Rejestr Statków
Morskiej Registr SSSR

wydane w zakresie objętym art. 6 pkt 1—8, 13—15 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24

listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz. U. R. P. z 1938 r. Nr 46, poz. 376).

§ 2. Traci moc rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 25 października 1937 r. o upoważnieniu Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni do wydawania szczegółowych przepisów technicznych w zakresie bezpieczeństwa statków morskich (Dz. U. R. P. Nr 77, poz. 557).

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Żeglugi: *M. Popiel*