

damiają sąd powiatowy o rozpoczęciu i zakończeniu kary pozbawienia wolności”.

**Art. 5.** Wykonanie ustawy porucza się Ministrowi Sprawiedliwości i Generalnemu Prokuratorowi Rzeczypospolitej.

**Art. 6.** Ustawa wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, z tym jednak że zmiany w przepisach kodeksu postępo-

wania karnego, dotyczące trybu uzasadniania i zaskarżania wyroków sądów powiatowych, wchodzi w życie w dniu 1 października 1952 r.

Prezydent Rzeczypospolitej: *B. Bierut*

Prezes Rady Ministrów: *J. Cyrankiewicz*

Minister Sprawiedliwości: *H. Świątkowski*

## 171

### U S T A W A

z dnia 28 kwietnia 1952 r.

#### o pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej

Zadaniem Polskiej Marynarki Handlowej jest wykonywanie narodowych planów gospodarczych na odcinku transportu morskiego.

Służba w Polskiej Marynarce Handlowej jest zaszczytem i zobowiązuje każdego marynarza do godnego reprezentowania bandery Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w kraju i za granicą.

Polska Ludowa zapewniła marynarzom stałość zatrudnienia, zaspokojenie ich potrzeb bytowych i kulturalnych, opiekę leczniczą, zabezpieczenie na wypadek inwalidztwa i na starość oraz możliwość podwyższenia kwalifikacji zawodowych, stwarzając w ten sposób warunki dla rozwoju Polskiej Marynarki Handlowej.

Tym warunkom powinno odpowiadać świadome zwiększanie wydajności pracy, ścisłe przestrzeganie socjalistycznej dyscypliny pracy i przepisów, obowiązujących marynarza.

Dlatego stanowi się, co następuje:

#### R o z d z i a ł 1.

##### Przepisy wstępne.

**Art. 1. 1.** Ustawa niniejsza normuje stosunki pracy członków załóg morskich statków handlowych, uprawiających żeglugę międzynarodową pod banderą polską.

2. W sprawach, nie unormowanych niniejszą ustawą, mają zastosowanie przepisy ogólnego ustawodawstwa pracy.

**Art. 2.** Żegluga międzynarodową w rozumieniu niniejszej ustawy jest żegluga uprawiana pomiędzy portami polskimi i portami zagranicznymi lub pomiędzy portami zagranicznymi.

**Art. 3.** Członkami załogi są: kapitan, oficerowie i marynarze, zatrudnieni na statku i wpisani na listę załogi.

**Art. 4. 1.** Załoga powinna składać się z obywateli polskich.

2. Minister Żeglugi może jednak w przypadkach uzasadnionych zezwolić na zatrudnienie cudzoziemców jako członków załogi.

3. Kapitan statku, znajdującego się w podróży, może w wypadkach koniecznych zatrudnić cudzoziemca dla uzupełnienia składu załogi na czas do zakończenia danej podróży.

**Art. 5. 1.** Kapitanem lub oficerem może być osoba, posiadająca dyplom oficera Polskiej Marynarki Handlowej.

2. Dyplomy oficerów Polskiej Marynarki Handlowej wydaje Minister Żeglugi, który może to uprawnienie przekazać podległym sobie organom.

3. Osoba, posiadająca dyplom zawodowy, wydany przez władze lub instytucje zagraniczne, może pełnić funkcje kapitana lub oficera tylko za zezwoleniem Ministra Żeglugi.

4. Marynarzem może być osoba, posiadająca kwalifikacje zawodowe do pracy na statku.

**Art. 6. 1.** Dla pełnienia funkcji członka załogi wymagany jest odpowiedni stan zdrowia, stwierdzony świadectwem lekarskim, wydanym przez portowy urząd zdrowia.

2. Minister Zdrowia w porozumieniu z Ministrem Żeglugi ustali w drodze rozporządzenia wymagane dla pracy na statku warunki zdrowia oraz czasokres i tryb badań lekarskich.

**Art. 7.** Stosunki pracy na statkach, pływających pod banderą polską, podlegają wyłącznie jurysdykcji polskich sądów i władz i polskiemu prawu.

**Art. 8.** Ustawa niniejsza nie stosuje się do stosunków pracy na statkach, używanych do rybołówstwa morskiego.

## R o z d z i a ł 2.

## Obowiązki członków załogi.

**Art. 9. 1.** Każdy członek załogi bez względu na stopień służbowy i wykonywaną funkcję jest obowiązany we wszystkich okolicznościach na morzu i na lądzie do wierności wobec Polski Ludowej, strzeżenia honoru i praw bandery polskiej oraz chronienia statku, jako mienia, posiadającego doniosłe znaczenie dla gospodarki narodowej.

2. Każdy członek załogi jest obowiązany do godnego reprezentowania i strzeżenia dobrego imienia marynarza polskiego.

**Art. 10. 1.** Załoga statku stanowi zespół, na którym ciąży obowiązek wykonania zadań statku. Załoga statku jest obowiązana dążyć do jak najbardziej racjonalnego wykorzystania floty handlowej i przyspieszenia przewozów.

2. Każdy członek załogi jest obowiązany spełniać swoje obowiązki ze świadomością, że jest współtwórcą i wykonawcą narodowych planów gospodarczych, wytyczających kierunek rozwojowy Polskiej Marynarki Handlowej.

**Art. 11. 1.** Każdego członka załogi obowiązuje dyscyplina pracy, oparta na socjalistycznym stosunku do pracy i niezbędna dla zabezpieczenia regularnej pracy Polskiej Marynarki Handlowej.

2. Dyscyplina pracy obowiązuje każdego członka załogi w szczególności do:

- 1) ścisłego wypełniania obowiązków z powierzonej mu funkcji, oraz pracy nieodzownej inicjatywy,
- 2) stałego i sumiennego przestrzegania prawideł, regulaminów i instrukcji, obowiązujących w żegludze morskiej,
- 3) dobrej znajomości swego zawodu i stałego doskonalenia się w nim,
- 4) okazywania dbałości w stosunku do pasażerów i ładunku,
- 5) ochrony statku, jego urządzeń i ładunku,
- 6) wykonywania planów oraz wskaźników techniczno-ekonomicznych pracy statków i ich urządzeń technicznych,
- 7) przestrzegania porządku i zasad uprzejmości w stosunku do innych członków załogi bez względu na ich stopień służbowy.

**Art. 12. 1.** Wewnętrzny porządek pracy na statku normuje regulamin pracy, wydany przez armatora w porozumieniu z Zarządem Głównym Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi i zatwierdzony przez Ministra Żeglugi.

2. Regulamin określa w szczególności:

- 1) obowiązki członków w zakresie organizacji pracy, porządku i dyscypliny na statku,

- 2) czas rozpoczynania i kończenia pracy oraz zmiany wacht,
- 3) szczegółowe przepisy o odpowiedzialności dyscyplinarnej członków załogi.

**Art. 13. 1.** Członkowie załogi są obowiązani bezwzględnie przestrzegać tajemnicy państwowej i służbowej.

2. Regulamin może określić szczegółowe obowiązki członka załogi w tym zakresie.

**Art. 14. 1.** W razie grożącego statkowi niebezpieczeństwa na morzu, w szczególności w razie niebezpieczeństwa zatonięcia, rozbicia lub pożaru statku albo konieczności niesienia pomocy innemu zagrożonemu statkowi, każdy członek załogi jest obowiązany do wykonania wszelkich nakazanych mu prac dla ratowania życia ludzkiego, statku i ładunku.

2. Członek załogi jest obowiązany brać udział w akcji ratunkowej aż do jej ukończenia także po zejściu ze statku, jak również stawić się w celu wzięcia udziału w zgłoszeniu protestu morskiego.

**Art. 15. 1.** Jeżeli w czasie podróży ilość członków załogi ulegnie zmniejszeniu, każdy członek załogi obowiązany jest do odpowiedniej pracy dodatkowej za wynagrodzeniem dodatkowym.

2. Jeżeli zmniejszenie załogi nastąpiło w takim stopniu, że może to spowodować wadliwość nawigacji lub nadmierne obciążenie pracą pozostałych członków załogi, kapitan ma obowiązek przy najbliższej sposobności uzupełnić stan załogi.

**Art. 16. 1.** Przełożony powinien dawać przykład należytego wykonywania obowiązków służbowych, wydawać podwładnym wyraźnie określone polecenia, wymagać ścisłego ich wykonywania oraz sprawdzać wykonanie.

2. Przełożony jest obowiązany żądać od podwładnych bezwzględnego przestrzegania dyscypliny pracy, stale oddziaływać na niższych stopniem w duchu wypełniania wszystkich jej wymagań oraz rozwijać i podnosić w załodze świadomość obowiązku służbowego.

3. Przełożony, który nie wykonuje swoich uprawnień dyscyplinarnych, odpowiada za naruszenie obowiązku służbowego.

**Art. 17. 1.** Członkowie załogi mają prawo i obowiązek szkolenia się dla podnoszenia swoich kwalifikacji zawodowych i świadomości obywatelskiej.

2. Każdy członek załogi powinien poczytywać sobie za zaszczytny obowiązek służyć swym współtowarzyszom pracy posiadaną wiedzą fachową i społeczno-polityczną dla podnoszenia ich kwalifikacji zawodowych i społeczno-politycznych. Szczególny obowiązek w tym względzie ciąży na oficerach.

## R o z d z i a ł 3.

## Prawa członków załogi.

**Art. 18. 1.** Członek załogi otrzymuje wynagrodzenie stosownie do kwalifikacji, wykonywanej funkcji oraz ilości i jakości pracy.



2. Systemy, stawki i składniki wynagrodzenia oraz zasady zaszerogowania ustalane będą w drodze uchwały Prezydium Rządu po porozumieniu z Centralną Radą Związków Zawodowych na wniosek Ministra Żeglugi.

**Art. 19.** 1. Członek załogi otrzymuje za każdy dzień urlopu wypoczynkowego wynagrodzenie w wysokości przeciętnego wynagrodzenia dziennego.

2. Rada Ministrów określi w drodze rozporządzenia inne przypadki, w których członek załogi zachowuje prawo do wynagrodzenia przeciętnego lub jego części pomimo niepełnienia pracy.

**Art. 20.** 1. Członkom załogi przysługuje umundurowanie za zwrotem 50% kosztów.

2. Rodzaje i wzory umundurowań i oznak oraz normy zużycia ustala Rada Ministrów.

**Art. 21.** 1. Członek załogi ma prawo do wyżywienia i korzystania z pomieszczeń mieszkalnych i kulturalnych na statku przez cały czas zatrudnienia na statku.

2. Minister Żeglugi w porozumieniu z Ministrem Zdrowia i po zasięgnięciu opinii Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi określa ilościowe i jakościowe normy wyżywienia załogi oraz zaopatrzenia statku w żywność i wodę, jak również normy wielkości i wyposażenia pomieszczeń mieszkalnych, kulturalnych i gospodarczo-sanitarnych, tak aby zapewniły załodze warunki zdrowia oraz kulturalnego pobytu na statku.

**Art. 22.** 1. Członek załogi ma prawo do bezpłatnej pomocy leczniczej zarówno na lądzie jak i na statku.

2. Podczas pobytu statku w podróży lub w portach zagranicznych członek załogi otrzymuje pomoc leczniczą od armatora, a podczas pobytu w kraju — w ramach powszechnej organizacji lecznictwa pracowniczego.

3. Za okres stwierdzonej świadectwem lekarskim niezdolności do pracy, w którym członek załogi nie otrzymuje wynagrodzenia od armatora, otrzymuje on zasiłki chorobowe na podstawie przepisów o ubezpieczeniu społecznym.

**Art. 23.** 1. W przypadku gdy członek załogi jest niezdolny do pracy, będąc poza granicami kraju, otrzymuje od armatora zasiłek chorobowy przez okres dwunastu tygodni. Wysokość zasiłku ustala Minister Żeglugi w porozumieniu z Ministrem Finansów i Zarządem Głównym Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi.

2. Niezdolność do pracy powinna być stwierdzona świadectwem lekarza, jeżeli to możliwe — wskazanego przez konsula polskiego.

3. W wyjątkowych przypadkach zasiłek może być przedłużony na dalszy okres choroby, jeżeli członek załogi nie może być repatriowany na leczenie do kraju ze względu na stan zdrowia, stwierdzony świadectwem lekarza, wskazanego przez konsula.

**Art. 24.** 1. Członek załogi ma prawo w każdym roku kalendarzowym do urlopu wypoczynkowego po okresie rocznej ciągłej pracy.

2. Przejście członka załogi do pracy w innym przedsiębiorstwie żeglugowym polskim nie przerywa ciągłości pracy.

3. Wymiar urlopu wypoczynkowego wynosi:

- 1) 14 dni kalendarzowych — po roku pracy,
- 2) 21 dni kalendarzowych — po trzech latach pracy,
- 3) 30 dni kalendarzowych — dla kapitana, oficerów oraz dla palaczy i węglarzy na statkach o paleniu węglowym po pięciu latach pracy, a dla pozostałych członków załogi — po dziesięciu latach pracy.

4. W pierwszym roku pracy urlop może być udzielony po jedenastu miesiącach pracy.

5. Członkowie załogi mają pierwszeństwo do korzystania w okresie urlopu wraz z rodzinami z wczasów pracowniczych w domach wypoczynkowych za opłatą na zasadach obowiązujących.

**Art. 25.** 1. Za każdy dzień ustawowo wolny od pracy, spędzony na morzu, członek załogi otrzymuje na lądzie pół dnia wolnego od pracy.

2. W przypadkach dalekiej podróży statku Minister Żeglugi może przyznać zwolnienie od pracy w rozmiarze do jednego dnia wolnego od pracy na lądzie za każdy dzień ustawowo wolny od pracy a spędzony na morzu.

**Art. 26.** 1. Członkowie załóg, którzy w swej pracy wykazują inicjatywę, wypełniają wzorowo i sumiennie swoje obowiązki służbowe, przekraczają plany produkcyjne i szczególnie przyczyniają się do bezawaryjnej pracy statków i ich urządzeń technicznych będą wyróżnieni i nagradzani.

2. Wyróżnienia i nagrody są następujące:

- 1) pochwała,
- 2) nagroda pieniężna,
- 3) nagroda w postaci cennego daru,
- 4) awans do wyższej funkcji służbowej,
- 5) wyróżnienie „listem Ministra”,
- 6) wyróżnienie honorową odznaką.

3. Honorową odznakę i tryb jej nadawania ustala Rada Ministrów na wniosek Ministra Żeglugi.

**Art. 27.** Członkowie załóg w czasie pobytu w portach polskich oraz w czasie pozostawiania w rezerwie korzystają w razie potrzeby z odpowiedniego wyżywienia i mieszkania za opłatą i z urządzeń kulturalno-socjalnych w Domach Marynarza.

**Art. 28.** Członek załogi ma prawo zabrać na statek przedmioty osobistego użytku. Nie wolno mu zabrać na statek przedmiotów, przeznaczonych na sprzedaż albo zagrożających bezpieczeństwu osób na statku i ładunku albo takich, których posiadanie lub przewóz narusza przepisy celne, dewizowe, sanitarne lub porządkowe.

**Art. 29.** 1. Członek załogi, będący obywatelem polskim, który z jakichkolwiek przyczyn znalazł się poza granicami Państwa Polskiego, ma prawo i obowiązek repatriacji do kraju.

2. Jeżeli członek załogi pozostał za granicą bez własnej winy, koszty repatriacji ponosi armator.

**Art. 30.** 1. Członkowi załogi, będącemu obywatelem obcym, z którym został rozwiązany stosunek pracy, przysługuje prawo do repatriacji do portu zawarcia umowy albo do portu wyjazdu statku lub do portu kraju, którego obywatelem jest członek załogi, według jego wy-

boru, chyba że inaczej stanowi umowa o pracę lub późniejsze porozumienie stron.

2. Jeśli rozwiązanie stosunku pracy nastąpiło bez winy członka załogi, koszty repatriacji ponosi armator.

**Art. 31.** Do kosztów repatriacji należą koszty związane z przejazdem, mieszkaniem i wyżywieniem członka załogi podczas podróży.

**Art. 32.** W czasie repatriacji członek załogi może być zatrudniony na statku według posiadanych kwalifikacji i otrzymuje wówczas wynagrodzenie stosownie do wykonywanej pracy.

**Art. 33.** 1. Każdy członek załogi ma prawo złożyć zażalenie na postępowanie przełożonego niezgodne z przepisami niniejszej ustawy lub regulaminu.

2. Zażalenie powinno być złożone na piśmie w czasie podróży wyższemu przełożonemu w ciągu pięciu dni od daty zaistnienia okoliczności, będących podstawą zażalenia, albo armatorowi w ciągu pięciu dni po powrocie statku do portu polskiego.

3. Przepisy ust. 1 i 2 nie naruszają uprawnień członka załogi do składania zażaleń do wszelkich władz i organizacji w każdym czasie.

**Art. 34.** Prawo do renty starczej przysługuje członkowi załogi po przepracowaniu 25 lat w zawodzie marynarza i po ukończeniu 60 lat dla mężczyzn i 55 lat dla kobiet.

**Art. 35.** 1. W razie śmierci członka załogi na statku lub w obcym porcie armator jest obowiązany zająć się jego pogrzebem i ponieść koszty pogrzebu.

2. Jeżeli względy sanitarne na to pozwalają, pogrzeb powinien odbyć się na lądzie, w przeciwnym razie kapitan zarządzi pogrzeb morski z zachowaniem przyjętych zwyczajów.

**Art. 36.** Na każdym statku działa rada załogowa jako organ związku zawodowego, wybierana przez członków załogi.

#### R o z d z i a ł 4.

##### Powstanie stosunku pracy.

**Art. 37.** 1. Stosunek pracy na statku powstaje na podstawie umowy o pracę, zawartej pomiędzy armatorem bądź kapitanem jako jego przedstawicielem a osobą, posiadającą książeczkę żeglarską.

2. Zawarcie, zmiana i wypowiedzenie umowy powinno być dokonane na piśmie.

**Art. 38.** 1. Książeczki żeglarskie w kraju wydaje właściwy urząd morski, a za granicą — konsul polski.

2. Książeczka żeglarska stwierdza kwalifikacje jej właściciela i przebieg jego pracy na statkach morskich.

3. Wzór książeczki żeglarskiej, tryb jej wydawania oraz sposób dokonywania w niej zapisów określa Minister Żeglugi w porozumieniu z Ministrem Spraw Zagranicznych po zasięgnięciu opinii Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi.

**Art. 39.** 1. Umowa o pracę na statku może być zawarta:

- 1) na czas nie oznaczony,
- 2) na czas oznaczony,
- 3) na czas określonej podróży.

2. Umowa na czas oznaczony nie może być zawarta na okres dłuższy niż jeden rok.

3. Stosunek pracy, nawiązany na czas określonej podróży, zmienia się po upływie roku jej trwania na stosunek pracy o czasie nie oznaczonym.

**Art. 40.** 1. Armator lub kapitan jest obowiązany przed rozpoczęciem podróży dokonać zaciągu załogi przez przedłożenie urzędowi morskiemu, a za granicą — konsulowi polskiemu, listy załogi do zatwierdzenia.

2. Lista załogi, zatwierdzona przez urząd morski, jest dokumentem statku, określającym skład załogi oraz kwalifikacje i funkcje poszczególnych jej członków.

**Art. 41.** 1. Urząd morski wpisuje zatwierdzenie zaciągu do książeczki żeglarskiej członka załogi. Każda zmiana funkcji w czasie trwania zaciągu powinna być zaznaczona w liście i w książeczce żeglarskiej oraz zatwierdzona przez urząd morski.

2. Jeżeli nie można dokonać czynności zaciągu przed rozpoczęciem podróży z portu zagranicznego bez jej opóźnienia, kapitan dokona odpowiedniego zapisu w dzienniku okrętowym, a potrzebne czynności przeprowadzi w najbliższym porcie, w którym to będzie możliwe.

**Art. 42.** Minister Żeglugi w porozumieniu z Ministrem Spraw Zagranicznych ustala wzór listy załogi oraz tryb dokonywania zaciągu i zwalniania z niego.

**Art. 43.** Jeżeli w porcie polskim armator nie może zatrudnić członka załogi, z którym nawiązał stosunek pracy na czas nie oznaczony, obowiązany jest przenieść go do rezerwy.

**Art. 44.** Armator obowiązany jest zatrudnić członka załogi, pozostającego w rezerwie, w miarę możliwości stosownie do jego kwalifikacji. Członek załogi obowiązany jest przyjąć zaofiarowaną mu pracę, co nie pozbawia go prawa rozwiązania stosunku pracy za wypowiedzeniem.

**Art. 45.** 1. W okresie pozostawania w rezerwie członek załogi korzysta ze wszystkich uprawnień przewidzianych niniejszą ustawą, z tym że ma prawo do wynagrodzenia stosownie do wykonywanej pracy nie mniej jednak, niż wynosiło jego wynagrodzenie zasadnicze wraz z dodatkiem pełnomorskim (pensja podstawowa) za ostatni miesiąc pracy na statku.

2. Minister Żeglugi określi tryb przenoszenia do rezerwy oraz szczegółowe warunki pracy i płacy w czasie pozostawania w rezerwie.

#### R o z d z i a ł 5.

##### Ustanie stosunku pracy.

**Art. 46.** 1. Stosunek pracy, nawiązany z członkiem załogi, zamieszkałym w Polsce, może być rozwiązany tylko w porcie polskim.



2. Stosunek pracy, nawiązany z innymi członkami załogi, może być rozwiązany w porcie zawarcia umowy lub w porcie wskazanym w tej umowie albo w porcie kraju, którego obywatelem jest członek załogi.

**Art. 47.** 1. Stosunek pracy może być rozwiązany na mocy porozumienia stron lub przez wypowiedzenie z zachowaniem przepisów art. 46.

2. Okres wypowiedzenia wynosi:

- 1) dla kapitana i oficerów w okresie pierwszych dwóch lat pracy czternaście dni, po dwóch latach pracy — jeden miesiąc, po trzech latach pracy — dwa miesiące i po pięciu latach pracy — trzy miesiące,
- 2) dla pozostałych członków załogi czternaście dni.

**Art. 48.** Stosunek pracy może być niezwłocznie rozwiązany przez każdą ze stron z przyczyn, przewidzianych w ogólnym ustawodawstwie pracy, z zachowaniem przepisów art. 46.

**Art. 49.** 1. Stosunek pracy, nawiązany na czas oznaczonej podróży, wygasa z dniem zakończenia tej podróży.

2. Stosunek pracy, nawiązany na czas oznaczony, wygasa z upływem terminu, ustalonego w umowie.

**Art. 50.** Jeżeli czas oznaczony w umowie lub okres wypowiedzenia upływa, gdy statek znajduje się na morzu, stosunek pracy z członkiem załogi, zamieszkałym w Polsce przedłuża się do czasu przybycia statku do portu polskiego, a z innymi członkami załogi przedłuża się do chwili przybycia statku do jednego z portów, określonych w art. 46 ust. 2.

**Art. 51.** Po przybyciu do portu, w którym stosunek pracy może być rozwiązany, członek załogi na żądanie kapitana ma obowiązek wzięcia udziału w czynnościach, związanych z przyjściem i wyładowaniem statku, nie dłużej jednak niż przez okres trzech dni.

## Rozdział 6.

### Czas pracy.

**Art. 52.** Za czas pracy uważa się okres czasu, w ciągu którego członek załogi jest obowiązany do wykonywania powierzonej mu pracy na wyznaczonym stanowisku stosownie do właściwej dla niego normy czasu pracy.

**Art. 53.** Normy czasu pracy ustala Rada Ministrów w drodze rozporządzenia po porozumieniu z Centralną Radą Związków Zawodowych na wniosek Ministra Żeglugi.

**Art. 54.** 1. Kapitan statku może przedłużyć unormowany czas pracy:

- 1) w razie niebezpieczeństwa, grożącego statkowi, pasażerom, załodze lub ładunkowi, jak również w razie konieczności udzielenia pomocy innemu statkowi,
- 2) w wyjątkowych przypadkach doraźnych potrzeb służby po wysłuchaniu opinii rady załogowej.

2. Zarządzenie o przedłużeniu pracy kapitan powinien wpisać do dziennika okrętowego z podaniem uzasadnienia.

## Rozdział 7.

### Bezpieczeństwo i higiena pracy.

**Art. 55.** 1. Każdy statek powinien być wyposażony w odpowiednie urządzenia i powinny być stosowane środki, zapewniające bezpieczne i higieniczne warunki pracy. Członkom załogi powinna być zapewniona opieka nad ich stanem zdrowia.

2. Minister Żeglugi w porozumieniu z Ministrami Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia wyda przepisy o bezpieczeństwie i higienie pracy na statkach.

3. Nadzór nad warunkami bezpieczeństwa i higieny pracy sprawują organy inspekcji pracy.

## Rozdział 8.

### Młodociani i kobiety.

**Art. 56.** 1. Przyjmowanie do pracy na statku osób poniżej lat 18 jest wzbronione.

2. Zakaz ten nie dotyczy uczniów szkół zawodowych, zatrudnionych jako praktykanci, oraz absolwentów szkół morskich. Osoby te mogą być zatrudnione na statkach po ukończeniu 16 lat, jednak przed ukończeniem lat 18 nie mogą być zatrudnione przy pracach, zabronionych dla młodocianych przez przepisy o pracy młodocianych.

**Art. 57.** 1. Członkowie załogi - kobiety korzystają ze szczególnej ochrony pracy i macierzyństwa, przewidzianej w przepisach o pracy kobiet.

2. Kobiety w ciąży od czwartego miesiąca jej trwania powinny być przeniesione do rezerwy. Wcześniejsze przeniesienie do rezerwy powinno nastąpić na żądanie zainteresowanej lub na podstawie świadectwa lekarskiego.

## Rozdział 9.

### Dyscyplina na statku.

**Art. 58.** Kapitan jest kierownikiem statku i przełożonym wszystkich członków załogi. Ma prawo wydawania wszelkich zarządzeń i poleceń, dotyczących pracy, ochrony zdrowia, porządku, dyscypliny oraz bezpieczeństwa statku, pasażerów, załogi i ładunku.

**Art. 59.** 1. Oficer kulturalno-oświatowy jest pierwszym zastępcą kapitana.

2. W sprawach nawigacyjnych zastępcą kapitana jest oficer nawigacyjny, pełniący na statku funkcje starszego oficera.

3. W sprawach działu maszynowego zastępcą kapitana jest kierownik maszyn.

**Art. 60.** 1. Członek załogi ma prawo zejść na ląd po uzyskaniu zezwolenia kapitana.

2. Kapitan może odmówić zezwolenia, jeżeli obecność członka załogi na statku jest konieczna ze względu na bezpieczeństwo statku, pasażerów lub ładunku albo ze względu na inną ważną okoliczność.

**Art. 61.** 1. Jeżeli po rozpoczęciu pracy członek załogi okaże się ze względu na stan zdrowia lub brak kwalifikacji zawodowych niezdolny do pełnienia funkcji, do jakiej się zobowiązał w umowie, kapitan ma prawo w porozumieniu z radą załogową zarządzić wykonywanie przez niego innej funkcji. Członek załogi otrzymuje wówczas wynagrodzenie, związane z faktycznie pełnioną funkcją.

2. Jeżeli niezdolność powstała na skutek wypadku przy pracy na statku, nowe wynagrodzenie w tej samej podróży nie może być niższe od pobieranego przed wypadkiem.

3. Kapitan jest obowiązany wpisać zarządzenie, o którym mowa w ust. 1, do dziennika okrętowego z podaniem uzasadnienia. Członek załogi ma prawo odwołać się od tego zarządzenia do właściwego urzędu morskogo.

**Art. 62.** 1. W przypadkach uzasadnionych kapitan ma prawo zarządzić wykonywanie przez członka załogi innej funkcji, aniżeli określona w umowie. Zarządzenie powinno być wpisane do dziennika okrętowego z podaniem uzasadnienia.

2. Za czas pełnienia nowej funkcji przysługuje członkowi załogi uposażenie odpowiadające tej funkcji, jeżeli jest dla niego korzystniejsze od uprzednio pobieranego.

**Art. 63.** W razie uzasadnionego podejrzenia, że członek załogi przewozi przedmioty, zakazane w myśl c.t. 28, kapitan może zarządzić rewizję pomieszczenia i przedmiotów członka załogi w obecności jego i przedstawiciela rady załogowej oraz zależnie od wyniku rewizji i rodzaju ujawnionych przedmiotów — usunąć je ze statku i wrzucić do morza bądź przewieźć je do kraju i przekazać właściwym władzom.

**Art. 64.** 1. W przypadku naruszenia przez członka załogi wierności banderze polskiej kapitan ma prawo i obowiązek użyć środków przymusu wobec winnych naruszenia lub choćby podejrzanych o usiłowanie takiego naruszenia. Każdy członek załogi jest obowiązany przyjść w tym przypadku kapitanowi z pomocą, nawet bez osobistego wezwania.

2. Kapitan ma prawo i obowiązek aresztować członka załogi, który usiłuje zbiec ze statku, przygotowuje się do zbiegostwa lub namawia do tego innych członków załogi.

3. W przypadku gdy kapitan nie spełnia swoich obowiązków, gdy działa lub usiłuje działać przeciw wierności banderze Polski Ludowej albo gdy nie może sprawować swoich obowiązków z innych przyczyn — pierwszy zastępca kapitana a z kolei najstarszy rangą oficer, wykonujący swoje obowiązki wiernie wobec Polski Ludowej, przejmie funkcje kapitana.

4. W przypadkach, przewidzianych w ust. 1 i 2, kapitan działa w porozumieniu ze swoim pierwszym zastępcą.

5. Kapitan i oficerowie podlegają za niewykonanie obowiązków, wynikających z ust. 1, 2 i 3, odpowiedzialności karnej i dyscyplinarnej.

6. Członkowie załogi za nieudzielenie pomocy kapitanowi w przypadkach, przewidzianych w ust. 1, ponoszą odpowiedzialność dyscyplinarną.

**Art. 65.** W przypadku popełnienia przez członka załogi przestępstwa na statku kapitan jest obowiązany sporządzić szczegółowe zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa, przewidując odpowiedzialnie środki, potrzebne dla zapobieżenia uchyleniu się sprawcy od odpowiedzialności karnej, zabezpieczyć dowody i stosownie do okoliczności przekazać sprawcę z zawiadomieniem o przestępstwie bądź właściwej władzy w pierwszym porcie polskim, do którego statek zawinął, bądź napotkanej w drodze jednostce pływającej Polskiej Marynarki Wojennej albo też powiadomić o przestępstwie najbliższego konsula polskiego i postąpić zgodnie z jego poleceniem.

## Rozdział 10.

### Odpowiedzialność dyscyplinarna członków załogi.

**Art. 66.** Członek załogi ponosi odpowiedzialność dyscyplinarną za naruszenie obowiązków służbowych niezależnie od odpowiedzialności karnej.

**Art. 67.** Kary dyscyplinarne są następujące:

- 1) upomnienie,
- 2) nagana,
- 3) surowa nagana,
- 4) zmniejszenie zarobku o 10 do 25% na okres nie dłuższy niż trzy miesiące,
- 5) areszt na okres nie dłuższy niż dziesięć dni,
- 6) pozbawienie praw pełnienia określonej funkcji na statku na okres do sześciu miesięcy z przeniesieniem na inną funkcję,
- 7) pozbawienie prawa pełnienia jakichkolwiek funkcji na statku na czas oznaczony lub na zawsze.

**Art. 68.** 1. Kary dyscyplinarne: upomnienia, nagany, surowej nagany, zmniejszenia zarobku, aresztu wymierza kapitan statku po wysłuchaniu opinii rady załogowej.

2. Przed wymierzeniem kary dyscyplinarnej należy wysłuchać obwinionego.

3. Wymierzone przez kapitana kary dyscyplinarne powinny być wpisane do dziennika okrętowego z podaniem uzasadnienia.

**Art. 69.** 1. Od orzeczenia kapitana, wymierzającego karę dyscyplinarną, z wyjątkiem kary upomnienia, przysługuje członkowi załogi prawo odwołania w terminie pięciu dni.



2. Jeżeli kara została orzeczona w czasie podróży, termin do odwołania liczy się od daty powrotu statku do portu polskiego.

3. Odwołanie nie wstrzymuje kary dyscyplinarnej, orzeczonej przez kapitana.

**Art. 70.** Do rozstrzygania odwołań od orzeczeń kapitana oraz do wymierzania kar pozbawienia prawa pełnienia funkcji właściwe są morskie komisje dyscyplinarne, powołane przez Ministra Żeglugi w porozumieniu z Zarządem Głównym Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi. Minister Żeglugi określi ich skład, siedzibę oraz tryb postępowania przed tymi komisjami.

**Art. 71.** Władzą dyscyplinarną w stosunku do kapitana jest Minister Żeglugi, który może to uprawnienie przekazać podległym sobie organom.

#### Rozdział 11.

##### Przepisy karne.

**Art. 72. 1.** Kapitan statku albo oficer, działający w jego zastępstwie, odpowiedzialny za bieg służby na statku lub za stan urządzeń technicznych, który narusza przepisy ustawy lub przepisy, wydane na jej podstawie, lub inne przepisy, obowiązujące na polskich morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej, w zakresie: wynagrodzenia za pracę, czasu pracy i urlopów, pracy kobiet i pracy młodocianych, bezpieczeństwa i higieny pracy, warunków bytu członków załogi i opieki lekarskiej — podlega karze grzywny do tysiąca złotych.

2. Odpowiedzialności, określonej w ustępie poprzedzającym, podlega kierownik przedsiębiorstwa żeglugowego, jeżeli naruszenie przepisu nastąpiło przez jego działanie lub zaniedbanie.

3. Członek załogi, który mimo pouczenia narusza przepisy lub instrukcje w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy — podlega karze dyscyplinarnej lub karze grzywny do stu złotych.

**Art. 73. 1.** Kary grzywny wymierzają w postępowaniu karno-administracyjnym urzędy morskie.

2. Kary za naruszenie przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy urzędy morskie wymierzają na wniosek organów inspekcji pracy.

#### Rozdział 12.

##### Przepisy końcowe.

**Art. 74.** W sprawach, dla których uregulowania niniejsza ustawa przewiduje wydanie przepisów wykonawczych, stosuje się do czasu wejścia w życie tych przepisów dotychczasowe przepisy ze zmianami, wynikającymi z niniejszej ustawy.

**Art. 75.** Przepisy niniejszej ustawy stosuje się również do stosunków pracy, istniejących w chwili wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 76.** Ustawa niniejsza nie narusza przepisów ustawy o powszechnym obowiązku wojskowym i przepisów szczególnych w zakresie uprawnień pracowników, powołanych do odbycia czynnej służby wojskowej.

**Art. 77.** Tracą moc ustawy z dnia 2 czerwca 1902 r. o służbie marynarza (Dz. U. Rzeszy, str. 175 i Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr 22, poz. 164) i o obowiązku repatriacji marynarzy przez morskie statki handlowe (Dz. U. Rzeszy, str. 212).

**Art. 78.** Wykonanie ustawy porucza się Ministrowi Żeglugi.

**Art. 79.** Ustawa wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezydent Rzeczypospolitej: *B. Bierut*

Prezes Rady Ministrów: *J. Cyrankiewicz*

Minister Żeglugi: *M. Popiel*

## 172

### DEKRET

z dnia 24 kwietnia 1952 r.

#### o zniesieniu fundacji.

Na podstawie art. 4 Ustawy Konstytucyjnej z dnia 19 lutego 1947 r. o ustroju i zakresie działania najwyższych organów Rzeczypospolitej Polskiej i ustawy z dnia 28 marca 1952 r. o upoważnieniu Rządu do wydawania dekretów z mocą ustawy (Dz. U. R. P. Nr 17, poz. 100) — Rada Ministrów postanawia, a Rada Państwa zatwierdza, co następuje:

**Art. 1.** Znosi się fundacje.

**Art. 2.** Majątek zniesionych fundacji przejmują Państwo.

**Art. 3.** Państwo poręcza użytkowanie przejętych na własność majątków fundacji lub ich części, stanowiących gospodarstwo rolne proboszczów albo przeznaczonych do wykonywania kultu religijnego — na dotychczasowe cele w granicach i na zasadach, określonych w ustawie z dnia 20 marca 1950 r. o przejęciu przez Państwo dóbr martwej ręki, poręczeniu proboszczom posiadania gospodarstw rolnych i utworzeniu Funduszu Kościelnego (Dz. U. R. P. Nr 9, poz. 87).

**Art. 4.** Majątek zniesionych fundacji przechodzi z mocy prawa na własność Państwa z dniem wejścia w