

§ 1.

W rozporządzeniu Ministra Łączności z dnia 18 września 1957 r. w sprawie wprowadzenia regulaminów premiovania w państwowym przedsiębiorstwie „Polska Poczta, Telegraf i Telefon” oraz w przedsiębiorstwach Międzygminowych Kabli Telekomunikacyjnych (Dz. U. z 1957 r. Nr 60, poz. 326 i z 1961 r. Nr 25, poz. 122) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) Regulamin premiovania pracowników Centralnego Biura Rozrachunkowego Poczty i Telekomunikacji w Bydgoszczy, stanowiący załącznik nr 4 do rozporządzenia, otrzymuje brzmienie następujące:

„Regulamin

premiowania pracowników Centralnego Biura Rozrachunkowego Poczty i Telekomunikacji w Bydgoszczy, zatrudnionych przy maszynowym kopiowaniu i sprawdzaniu przekazów.

§ 1. Regulamin niniejszy określa zasady premiovania pracowników Centralnego Biura Rozrachunkowego Poczty i Telekomunikacji w Bydgoszczy, zatrudnionych przy maszynowym kopiowaniu przekazów i maszynowym sprawdzaniu skopiowanych przekazów, zwanych dalej „pracownikami”.

§ 2. Premia pracowników zależna jest od przekroczenia norm pracy.

§ 3. Normy pracy oraz odliczenia za popełnione błędy ustala dyrektor Centralnego Biura Rozrachunkowego w porozumieniu z miejscową Radą Zakładową oraz wprowadza je w życie za zgodą Ministerstwa Łączności.

§ 4. Za każdy skopiowany lub sprawdzony przekaz ponad normę ustaloną zgodnie z § 3 pracownik kopiujący otrzymuje premię wynoszącą 3 grosze, a sprawdzający 1 grosz.

§ 5. 1. Okresem obrachunkowym dla obliczeń premiovych jest miesiąc kalendarzowy.

2. Premię wypłaca się najpóźniej do dnia 10 miesiąca następującego po miesiącu, za który się premia należy.

§ 6. Pracownicy premiovani na podstawie niniejszego regulaminu nie mogą otrzymywać premii z innego tytułu.

§ 7. W okresie przyuczania się do pracy na maszynach, nie przekraczającym 18 miesięcy, wypłaca się premię wynoszącą do 25% miesięcznego uposażenia zasadniczego.

§ 8. W stosunku do pracowników premiovanych według niniejszego regulaminu mają odpowiednie zastosowanie przepisy § 6 ust. 1 i ust. 3 pkt 9 oraz § 7 regulaminu stanowiącego załącznik nr 1 do rozporządzenia.”;

- 2) Regulamin premiovania pracowników Urzędu Opłat Telekomunikacyjnych w Warszawie, zatrudnionych przy maszynowym dziurkowaniu i sprawdzaniu kart opłat, stanowiący załącznik nr 5 do rozporządzenia, otrzymuje brzmienie następujące:

„Regulamin

premiowania pracowników Urzędu Opłat Telekomunikacyjnych w Warszawie zatrudnionych przy maszynowym dziurkowaniu i sprawdzaniu kart opłat.

§ 1. Regulamin niniejszy określa zasady premiovania pracowników Urzędu Opłat Telekomunikacyjnych w Warszawie zatrudnionych przy maszynowym dziurkowaniu i maszynowym sprawdzaniu kart opłat za usługi telefoniczne i telegraficzne, zwanych w dalszym ciągu „pracownikami”.

§ 2. Premia pracowników jest zależna od przekroczenia ustalonych norm pracy.

§ 3. Normy pracy oraz odliczenia za popełnione błędy ustala dyrektor Okręgu Poczty i Telekomunikacji w Warszawie w porozumieniu z Zarządem Okręgowym Związku Zawodowego Pracowników Łączności i wprowadza je za zgodą Ministerstwa Łączności.

§ 4. Za każdą kartę przedziurkowaną lub sprawdzoną ponad normę ustaloną na podstawie § 3 pracownik otrzymuje 2 grosze.

§ 5. 1. Okresem obrachunkowym dla obliczenia premii jest miesiąc kalendarzowy.

2. Premię wypłaca się najpóźniej do dnia 10 miesiąca następującego po miesiącu, za który się premia należy.

§ 6. Pracownicy premiovani na podstawie niniejszego regulaminu nie mogą otrzymywać premii z innego tytułu.

§ 7. W okresie przyuczania się do pracy na maszynach analitycznych, nie przekraczającym 12 miesięcy, wypłaca się pracownikowi premię wynoszącą do 25% miesięcznego uposażenia zasadniczego.

§ 8. W stosunku do pracowników premiovanych według niniejszego regulaminu mają odpowiednie zastosowanie przepisy § 6 ust. 1 i ust. 3 pkt 9 oraz § 7 regulaminu stanowiącego załącznik nr 1 do rozporządzenia.”

§ 2.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą od dnia 1 grudnia 1962 r.

Minister Łączności: w z. F. Ładosz

322

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 5 grudnia 1962 r.

w sprawie zwolnienia niektórych statków od obowiązku podnoszenia bandery polskiej.

Na podstawie art. 15 § 2 Kodeksu morskiego (Dz. U. z 1961 r. Nr 58, poz. 318) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Zwalnia się od obowiązku podnoszenia bandery polskiej nie wychodzące na pełne morze:

- 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 splawie 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 przyczepnym 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,