



---

---

# DZIENNIK URZĘDOWY

---

---

## TREŚĆ:

### CZĘŚĆ I — ZARZĄDZENIA:

50. W SPRAWIE ADMINISTRACYJNO-PRAWNYCH CZYNNOŚCI KIEROWNIKÓW URZĘDÓW  
KONSULARNYCH R. P. ODNOŚNIE DO POLSKICH MORSKICH STATKÓW HANDLOWYCH

# C Z Ę Ś Ć I

## Z A R Z Ą D Z E N I A

50

### ZARZĄDZENIE

w sprawie administracyjno-prawnych czynności kierowników urzędów konsularnych R. P.  
odnośnie polskich morskich statków handlowych.

GMO. 360/1/48 z dnia 15 czerwca 1948 r.

#### I. Postanowienia ogólne.

- 1) Morski statek handlowy po nadaniu mu polskiej przynależności państwowej przez dokonanie wpisu statku do rejestru okrętowego i zaopatrzenie statku w dokument rejestracyjny (certyfikat okrętowy, względnie tymczasowe świadectwo rejestracji), uprawniający statek do podnoszenia polskiej bandery handlowej, — poddany jest prawu i władzy Rzeczypospolitej.
- 2) Polski statek handlowy z chwilą, gdy znajduje się na wodach terytorialnych obcego państwa, wchodzi w zakres uprawnień i obowiązków właściwego terytorialnie kierownika urzędu konsularnego R. P., sprawującego **państwowe zwierzchnictwo okrętowe** w okręgu konsularnym — (ustawa z dnia 11.XI.1924 r. o organizacji konsulatów, — Dz. U. R. P. z r. 1924, Nr 103, poz. 944; ustawa z dnia 28.V. 1920 r. o polskich statkach handlowych morskich, — Dz. U. R. P. z r. 1920, Nr 47, poz. 285; ustawa z dnia 18.III.1925 r. o izbach morskich — Dz. U. R. P. z r. 1925, Nr 36, poz. 243; rozporządzenie Prezydenta R. P. z 24.XI. 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich — tekst jednolity w obwieszczeniu ministra przemysłu i handlu z 13.VI. 1928 r. — Dz. U. R. P. z 1938 r. Nr 46, poz. 376; ustawa z dnia 17.III. 1933 r., — Dz. U. R. P. z 1933 r., Nr 22, poz. 164, ze zmianami przeprowadzonymi rozporządzeniem Prezydenta R. P. z dnia 28.XII. 1934 r., — Dz. U. R. P. z 1934 r., Nr 110, poz. 976, art. 86).
- 3) kierownik urzędu konsularnego R. P., jest władzą morską, która stosownie do swych uprawnień i obowiązków wykonuje opiekę nad sprawami statku handlowego oraz czuwa, aby obowiązki statku handlowego wobec kraju ojczystego były spełniane.
- 4) Do czynności administracyjno-prawnych kierownika urzędu konsularnego R. P. w stosunku do polskich statków handlowych należą czynności zewnętrzne, związane z niesieniem pomocy i udzieleniem opieki polskim statkom handlowym, oraz czynności wewnętrzne, które wypływają z obowiązków statku handlowego w stosunku do urzędu konsularnego R. P. przez czas pobytu statku na wodach terytorialnych okręgu konsularnego.
- 5) Wszelkie czynności odnośnie do polskich morskich statków handlowych należy wpisywać do rejestru: „Czynności odnośnie marynarki handlowej“ (Wzór w załączniku Nr 2).
- 6) Kierownik urzędu konsularnego R. P. powinien czuwać nad tym, by polskiej banderze handlowej oddawano należyta cześć, przestrzegać, aby z polskiej bandery handlowej korzystały tylko statki handlowe, które mają do niej prawo, okazywać kapitanom statków handlowych wszelką pomoc i współdziałanie, a opiekę załozde tych statków.
- 7) Jeżeli polski statek handlowy zawija do portu, w którym panują choroby zakaźne, kierownik urzędu konsularnego R. P. powinien w miarę możliwości zawiadomić o tym kapitana statku.
- 8) Kierownik urzędu konsularnego R. P. obowiązany jest w razie potrzeby udzielić kapitanom polskich statków handlowych odpowiednich informacji, dotyczących się miejscowych przepisów i wymagań specjalnych.
- 9) Nikt z urzędników dyplomatycznych poselstwa — ambasady R. P. (z wyjątkiem urzędnika dyplomatycznego pełniącego



funkcje kierownika wydziału konsularnego poselstwa — ambasady), nie może podejmować, stosownie do obowiązujących norm prawa państwowego i zasad prawa narodów, jakichkolwiek czynności ministracyjno - prawnych, wchodzących w zakres kompetencji kierownika urzędu konsularnego R. P.

- 10) Kierownik urzędu konsularnego R. P. powinien dokładnie odzwierciedlać wykonane czynności administracyjno-prawne odnośnie do polskich statków handlowych w kwartalnych sprawozdaniach administracyjnych swojego urzędu.

## II. Postanowienia szczegółowe.

Uprawnienia i obowiązki kierownika urzędu konsularnego R. P., według obowiązującego ustawodawstwa w zakresie morskiego prawa publicznego i prywatnego są następujące:

### Świadectwo o banderze.

- 1) Kierownik urzędu konsularnego R. P. uprawniony jest do wydawania dla morskich statków handlowych, nabytych za granicą (nowowynbudowanych lub zakupionych od cudzoziemców z równoczesnym skreśleniem z dotychczasowego rejestru zagranicznego) przez Państwo Polskie, obywateli polskich i osoby prawne, mające siedzibę na obszarze Rzeczypospolitej, **Tymczasowych Świadectw Rejestracji**. Tymczasowe Świadectwa Rejestracji stanowią zaświadczenia konsularne, upoważniające dany statek handlowy do podnoszenia polskiej bandery handlowej i zastępują czasowo stały dokument okrętowy, jakim jest **certyfi kat okrętowy**. Wystawić je można pod warunkiem, że rejestracja danego statku handlowego dokonana będzie w polskim urzędzie rejestracyjnym w ciągu 12 miesięcy od daty wystawienia Tymczasowego Świadectwa Rejestracji (ustawa z dnia 28.V. 1920 r. o polskich morskich statkach handlowych — Dz. U. R. P. z 1920 r. Nr 47, poz. 285, ze zmianami przeprowadzonymi rozporządzeniem Prezydenta R. P. z dn. 6.III. 1928, — Dz. U. R. P. z 1928 r. Nr 29, poz. 269, ustawą z dnia 10.III. 1932 — Dz. U. R. P. z 1932 r., Nr 32, poz. 334, Rozporządzeniem Prezydenta R. P. z 28.XII. 1934 r. — Dz. U. R. P. z 1934 r., Nr 110, poz. 976; dekretem z 12.IX. 1947 o zmianie niektórych postanowień ustawy z 28.V. 1920 o polskich statkach handlowych morskich — Dz. U. R. P. z 1947 r. Nr 60, poz. 331).
- 2) — (1) Przy wydawaniu Tymczasowego Świadectwa Rejestracji powinien kierownik urzędu konsularnego R.

P. stwierdzić na zasadzie przedłożonych mu dokumentów tytuł prawny do nabycia statku handlowego, obywatelstwo polskie nabywcy, a przy osobach prawnych, czy odpowiadają one warunkom wymaganym przez ustawy. Konieczna jest szczególna ostrożność przy spełnianiu tej funkcji.

- (2) W razie powstałych wątpliwości, czy statek handlowy zakupiony za granicą ma warunki do uznania go za statek polski, a także gdy dany statek jest obciążony wierzytelnościami na rzecz cudzoziemców, — kierownik urzędu konsularnego R. P. powinien przed wydaniem Tymczasowego Świadectwa Rejestracji przedłożyć sprawę do decyzji Ministerstwu Żeglugi.
- (3) Obywatelstwo polskie właściciela statku handlowego może zastąpić zaświadczenie ministra żeglugi wydane w porozumieniu z ministrem spraw zagranicznych, iż odnośny nabywca jest narodowości polskiej.
- 3) Tymczasowe Świadectwo Rejestracji powinno być w zasadzie wydane z ważnością na czas potrzebny do odbycia podróży z portu okręgu konsularnego do portu polskiego i to na czas nie dłuższy niż 12 miesięcy. O ile z przyczyn usprawiedliwionych podróz ta nie mogła być ukończona w ustalonym okresie czasu, może kierownik urzędu konsularnego R. P. właściwy dla portu zagranicznego na drodze do portu polskiego, przedłużyć ważność Tymczasowego Świadectwa Rejestracji także po upływie 12 miesięcy, ale tylko raz jeden na niezbędny okres czasu, potrzebny do wejścia do portu polskiego.
- 4) — (1) Wzór Tymczasowego Świadectwa Rejestracji podany jest w załączniku Nr 1.
- (2) O wydaniu Tymczasowego Świadectwa Rejestracji jak i o przedłużeniu go powinien kierownik urzędu konsularnego R. P. zawiadomić natychmiast Ministerstwo Żeglugi, załączając do sprawozdania odpis wydanego Tymczasowego Świadectwa Rejestracji.

### Kontrola nad podnoszeniem polskiej bandery handlowej.

- 5) — (1) Kierownik urzędu konsularnego R. P. obowiązany jest donosić centrali Ministerstwa Spraw Zagranicznych i Ministerstwu Żeglugi:
- a) o wszelkich przypadkach podno-

szenia bandery handlowej przez statki morskie, które w myśl obowiązków przepisów nie mają prawa do jej podnoszenia, lub też czynią to bez poprzedniego uzyskania polskiego Certyfikatu Okrętowego lub Tymczasowego Świadcstwa Rejestracji;

b) o wszelkich przypadkach używania polskiej bandery handlowej w sposób uchybiający czci należnej Rzeczypospolitej Polskiej.

(2) W przypadkach wskazanych w pkt. (1)-a), kierownik urzędu konsularnego R. P. obowiązany jest również zwrócić się do kapitana statku z żądaniem zaprzestania podnoszenia polskiej bandery handlowej; jeżeli zaś żądanie to nie odniosłoby właściwego skutku, — wówczas powinien odnieść się do władz miejscowych z wnioskiem o pomoc w wykonaniu przepisów polskiego prawa.

6) Kierownik urzędu konsularnego R. P. obowiązany jest donosić Sądowi Okręgowemu w Gdyni, jako sądowi rejestrowemu, oraz Ministerstwu Żeglugi:

a) o wszystkich przypadkach sprzedaży za granicą polskiego statku handlowego;

b) o zatonięciu lub urzędowym uznaniu polskiego statku handlowego za niezdatny do naprawy — a to w celu wykreślenia odnośnego statku z rejestru polskich statków handlowych.

#### Bezpieczeństwo statków morskich.

7) — (1) Kierownik urzędu konsularnego R. P. jest władzą inspekcyjną dla polskich statków handlowych, przebywających w portach okręgu konsularnego. (Rozporządzenie Prezydenta R. P. z dn. 24.XI. 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich — tekst jednolity w obwieszczeniu ministra przemysłu i handlu z dnia 13.VI. 1938 r. Dz. U. R. P. z 1938 r., Nr 46, poz. 376; międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z dnia 31.V. 1929 r. — Dz. U. R. P. z 1934 r. Nr 88, poz. 815; międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych z dn. 5.VII. 1930 r. — Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr 95, poz. 737; rozporządzenie ministra przemysłu i handlu z dn. 4.III. 1933 r. o zapewnieniu statkom służącym do przewozu pasażerów obsługi łodzi i tratw ratunkowych oraz o świadectwach ratownika — Dz. U. R. P. z 1933 r., Nr 57, poz.

432, — ze zmianami wprowadzonymi rozporządzeniem ministra przemysłu i handlu z dnia 17.I. 1934 r. — Dz. U. R. P. z 1934 r., Nr 13, poz. 109, — i rozporządzeniem z dn. 20.I. 1935 r. — Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 15, poz. 85; obwieszczenie ministra przemysłu i handlu z 31.I. 1934 r. o instytucjach (towarzystwach) klasyfikacyjnych, których zaświadczenia będą uwzględniane przy inspekcji statków i które są uprawnione do obliczania wolnej burty statków — Monitor Polski z 10.IV. 1934, Nr 82, poz. 123; rozporządzenie ministra przemysłu i handlu z 10.VIII. 1935 o urządzeniach pasażerskich na statkach morskich, oraz o certyfikatach pasażerskich — Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 61, poz. 392; rozporządzenie ministra przemysłu i handlu z 21.VIII. 1935 r. o prowadzeniu dzienników okrętowych i maszynowych na polskich statkach handlowych — Dz. U. R. P. 1935 r., Nr 62, poz. 395; rozporządzenie ministra przemysłu i handlu z 7.X. 1938 r. o wzorach dokumentów bezpieczeństwa dla morskich statków handlowych — Dz. U. R. P. z 1938 r., Nr 82, poz. 558; rozporządzenie ministra przemysłu i handlu z 27.III. 1939 r. o urządzeniach ładunkowych na morskich statkach handlowych — Dz. U. R. P. z 1939 r. Nr 31, poz. 28).

(2) Kierownik urzędu konsularnego R. P. powinien przeprowadzić **inspekcję dorywczą** przy pomocy inspektorów okrętowych bądź ekspertów:

a) w razie, gdy załoga doniesie mu, że statek nie odpowiada warunkom bezpieczeństwa; doniesienie to powinno być potwierdzone przez protokółarne przesłuchanie członków załogi;

b) gdy kierownik urzędu konsularnego R. P. sam poweźmie uzasadnione podejrzenie, że statek nie odpowiada warunkom bezpieczeństwa — może to nastąpić także i wówczas, gdy władze portowe okręgu konsularnego zwrócą się do niego z tego rodzaju doniesieniem.

8) Przed przeprowadzeniem inspekcji kierownik urzędu konsularnego R. P. powinien co najmniej na 24 godziny przed inspekcją wydać kapitanowi statku **zakaz** wyjścia statku z portu, w którym się zatrzymał, z zagrożeniem kar wymienionych w art. 43



rozporządzenia Prezydenta R. P. z dnia 24. XI. 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (tekst jednolity w obwieszczeniu ministra przemysłu i handlu z dnia 13. VI. 1938 r. — Dz. U. R. P. z 1938 r. Nr 46, poz. 376) i zażądać od niego wszelkich dokumentów i informacji dotyczących się budowy i bezpieczeństwa statku.

- 9) — (1) Przy przeprowadzaniu inspekcji kierownik urzędu konsularnego R. P. powinien uwzględnić przy pomocy inspektorów okrętowych bądź ekspertów:
- stan korpusu i stałych urządzeń statku;
  - stan kotłów, maszyn napędowych, urządzenia mechanicznego i elektrycznego;
  - stan kotwic, łańcuchów i innego sprzętu oraz części zapasowych;
  - stan środków ratunkowych;
  - stan środków przeciwpożarowych;
  - największą dopuszczalność zanurzenia statku (znaki zanurzenia i marka nadwodnej burty);
  - stan załadowania i balastowania statku;
  - stan niebezpiecznych ładunków;
  - stan przyrządów nawigacyjnych i sygnałów;
  - stan radiotelegrafii;
  - kwalifikacje załogi w szczególności zaś dyplomy kapitanów i oficerów oraz liczebność obsady statku; nadto wszelkie kwestie natury technicznej i personalnej, mające związek z bezpieczeństwem statku i opieką nad życiem ludzkim na morzu.
- (2) Z przeprowadzonej inspekcji statku powinien być sporządzony protokół podpisany przez kierownika urzędu konsularnego R. P., ekspertów i protokółanta oraz przez kapitana lub jego zastępcę i oficera maszynowego.
- (3) Stosownie do wyników inspekcji statku, kierownik urzędu konsularnego R. P. wydaje kapitanowi statku:
- zakaz użycia statku w pewien zamierzony sposób, np. jako statku pasażerskiego, pozwalając na użycie go jako statku towarowego, gdy stwierdzone braki nie czynią go zupełnie niezdolnym do żeglugi morskiej;
  - zakaz używania w jakikolwiek sposób statku gdy stwierdzone

braki czynią go zupełnie niezdolnym do żeglugi morskiej.

- Wszystkie powyższe zakazy kierownik urzędu konsularnego R. P. wydaje na piśmie z podaniem motywów i doręcza do rąk własnych kapitanowi statku.
- Gdy inspekcja ustaliła, że statek odpowiada warunkom bezpieczeństwa, — kierownik urzędu konsularnego R. P. wystawia **dokument bezpieczeństwa** stosownie do art. 38 — 42 rozporządzenia Prezydenta R. P. 24. XI. 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (tekst jednolity w obwieszczeniu ministra przemysłu i handlu z dn. 13. VI. 1938 r. — Dz. U. R. P. z 1938 r., Nr 46, poz. 376).
- Inspekcja powinna być przeprowadzona możliwie bez uszczerbku dla eksploatacji statku.
- Koszty przeprowadzonej inspekcji obciążają kapitana statku wzgl. właściciela statku lub armatora.
- O każdym przypadku przeprowadzenia inspekcji kierownik urzędu konsularnego R. P., obowiązany jest powiadomić Ministerstwo Żeglugi.

#### Akcja ratownicza statku.

- 10) — (1) W razie gdy polski statek handlowy ulegnie na wodach terytorialnych w okręgu konsularnego danego urzędu konsularnego R. P. nieszczęśliwemu wypadkowi, np. zepsuciu steru, maszyn, pożarowi, rozbiciu lub osiądzie na mieliźnie, — kierownik tego urzędu konsularnego uprawniony i obowiązany jest sprawdzić, czy odpowiednia akcja ratownicza zarządzona została przez armatora, jego przedstawiciela lub kapitana statku. W przeciwnym wypadku kierownik urzędu konsularnego uprawniony jest na zasadzie prawa narodów i z tytułu państwowego zwierzchnictwa okrętowego zarządzić odpowiednie środki ratownicze, po uzyskaniu opinii rzeczoznawców o celowości ratowania.
- (2) Akcja ratunkowa może mieć za zadanie ocalenie statku (salvage) z katastrofy, która już nastąpiła (pożar, rozbicie, wpadnięcie na mieliżnę itp.) względnie udzielenie pomocy statkowi (assistance) w wypadku grożącego niebezpieczeństwa (zepsucie steru, maszyn itp.).
- (3) W razie bezpośredniego działania po otrzymaniu wiadomości o wypadku,

kierownik urzędu konsularnego R. P. powinien postarać się u władz miejscowych o wydanie właściwych zarządzeń ratowniczych, zgodnie z zasadą ratownictwa morskiego — „żaden skutek — żadna zapłata“ (no cure — no pay), oraz objąć kierownictwo akcji ratowniczej względnie nadzór nad nią, gdy tego wymagają warunki miejscowe, jak również podjąć niezbędne kroki w celu zabezpieczenia dowodów.

- (4) Jeśli z danym państwem nie ma zawartego porozumienia dwustronnego (np. w ramach konwencji konsularnej lub umowy handlowej i nawigacyjnej) dotyczącego się akcji ratowniczej statków, natenczas kierownik urzędu konsularnego R. P., opierając się na zasadach prawa narodów, powinien poczynić starania u władz miejscowych w kierunku:
- a) zapewnienia sobie uprzednio przyrzeczenia pomocy z ich strony na wypadek podjęcia akcji ratowniczej;
  - b) zobowiązania ich uprzednio do natychmiastowego i w porę powiadomienia urzędu konsularnego R. P. o zaszłym lub możliwym wypadku, oraz do przedsięwzięcia przez nie wszelkich niezbędnych zarządzeń ratowniczych i opiekuńczych na czas nieobecności kierownika urzędu konsularnego lub jego zastępcy;
  - c) otrzymania uprzednio ich zgody, że interweniować będą w celu udzielenia pomocy urzędnikom konsularnym, utrzymania porządku, zabezpieczenia interesów osób uczestniczących w akcji ratowniczej a nie należących do załogi, zapewnienia wykonania przepisów, obowiązujących w sprawie wwozu i wywozu uratowanych przedmiotów, jak również w celu zabezpieczenia ogólnych interesów żeglugi, oraz że za interwencję swoją w tych różnych wypadkach nie będą pobierały żadnych opłat ani kosztów innych, oprócz tych, które spowodowane będą akcją ratowniczą i przechowaniem uratowanych przedmiotów, i tych, którym w podobnych wypadkach podlegać będą statki krajowe lub należące do państwa najbardziej uprzywilejowanego.

Kierownik urzędu konsularnego

go R. P. powinien zabezpieczyć w drodze wymiany pism urzędowych wykonanie zobowiązań wskazanych pod a) b) c) przez miejscowe władze morskie. Odpisy tych pism należy przekazać do wiadomości centrali Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

- (5) Ponadto kierownik urzędu konsularnego R. P. obowiązany jest:
- a) przyjąć uratowane dokumenty okrętowe, odnotować w nich wypadki i następnie zwrócić dokumenty kapitanowi statku;
  - b) o ile okoliczności tego wymagają, przeprowadzić odpowiednie dochodzenie przy pomocy ekspertów w celu zabezpieczenia dowodów, co do okoliczności zaszłego wypadku, po uprzednim przyjęciu oświadczenia kapitana statku przy udziale świadków spośród załogi, oraz zamknąć dochodzenie przez sporządzenie, zgodnie z prawem miejscowym aktu, zawierającego ustalenie okoliczności wypadku i powstałych szkód;
  - c) otoczyć opieką załogę i pasażerów statku, czuwać nad przechowaniem uratowanego ładunku i sprzętu okrętowego, sporządzić spis rzeczy uratowanych i przesłać go niezwłocznie wraz z aktem dochodzenia Ministerstwu Żeglugi.

#### Awaria

- 11) Jeśli szkoda okrętowa dotyczy polskiego statku handlowego i jego ładunku, względnie obcego statku handlowego, z którego usług przewozowych korzysta polski frachtujący, — kierownik urzędu konsularnego R. P. uprawniony i obowiązany jest na zasadzie prawa narodów i z tytułu państwowego zwierzchnictwa okrętowego do występowania w sprawach awaryjnych w celu obrony interesów polskich, na wniosek zainteresowanej strony polskiej.
- 12) — (1) We wszystkich wypadkach **awarii poszczególnej**, dotyczącej polskich statków handlowych, t.j. gdy szkoda okrętowa spowodowana była na morzu lub na wodach okręgu konsularnego dla polskiego statku handlowego lub jego ładunku siłą wyższą, niedbalstwem, błędem, lub złą wolą, — kierownik urzędu konsularnego R. P. powinien na wniosek kapitana statku przeprowadzić od-



powiednie dochodzenie w sposób przewidziany w art. 10 (5), b) — i zawiadomić Ministerstwo Żeglugi niezwłocznie o przebiegu i o wyniku dochodzenia.

- (2) W szczególności, gdy **awaria poszczególna** spowodowana była przez zderzenie na morzu lub na wodach okręgu konsularnego i powstał z tego powodu spór między stronami, — kierownik urzędu konsularnego R. P. powinien:

a) w wypadku zderzenia się polskich statków handlowych — przeprowadzić dochodzenie i poczynić starania u władz miejscowych, gdy zachodzi ku temu potrzeba, aby rozstrzygnięcie sprawy pozostawione było właściwemu sądowi polskiemu;

b) gdy zderzenie nastąpiło między polskim statkiem handlowym a statkiem państwa urzędowania, lub gdy zderzenie dotyczyło z jednej strony polskiego statku handlowego a z drugiej strony nabrzeża portowego i urządzeń portu państwa urzędowania, — przeprowadzić dochodzenie i wystąpić w obronie interesów polskiego statku handlowego przed władzami miejscowymi, o ile kapitan polskiego statku, jego armator lub którakolwiek ze stron zainteresowanych wystąpi z odpowiednim wnioskiem;

c) gdy zderzenie nastąpiło między polskim statkiem handlowym a statkiem trzeciego państwa, — przeprowadzić dochodzenie i dążyć do ugodowego załatwienia sporu, w porozumieniu z kierownikiem urzędu konsularnego obcego statku, broniąc interesów polskiego statku handlowego, na żądanie którejkolwiek z zainteresowanych stron.

Przebieg i wynik spraw w wypadkach wskazanych pod a), b) i c), — kierownik urzędu konsularnego R. P. powinien podać niezwłocznie Ministerstwu Żeglugi do wiadomości.

- 13) — (1) W wypadkach **awarii wspólnej**, gdy awarią tą dotknięty był polski statek handlowy, t.j. gdy szkoda okrętowa spowodowana była rozmyślnie na morzu lub na wodach okręgu konsularnego na polecenie kapitana polskiego statku handlowego we **wspólnym interesie** wszystkich zain-

teresowanych w celu równoczesnego uratowania statku i ładunku od grożącego wspólnie niebezpieczeństwa, — kierownik urzędu konsularnego R. P. powinien na **wniosek kapitana statku** lub którejkolwiek z zainteresowanych stron współdziałać w przewodzie awaryjnym rzeczoznawców (dyspaszerów), sprawując nadzór i kontrolę, — jeśli w danych wypadku występuje wyraźna lub domniemana zgoda na tego rodzaju współdziałanie wszystkich stron zainteresowanych; przebieg i wynik współdziałania w przewodzie awaryjnym kierownik urzędu konsularnego powinien podać Ministerstwu Żeglugi do wiadomości.

- (2) W wypadkach **awarii wspólnej**, gdy awarią tą dotknięty był obcy statek handlowy, z którego usług przewozowych korzysta polski frachtujący, — kierownik urzędu konsularnego R. P. powinien podjąć odpowiednie kroki w celu obrony interesów polskiego frachtującego (w zakresie rozliczenia awarii wspólnej, proporcjonalnie do wartości zaangażowanego przedmiotu), gdy polski frachtujący przy przewodzie awaryjnym jest nieobecny i nie ustanowił na tę okoliczność swojego zastępcy oraz na wniosek tego frachtującego.

#### Pożyczka bodmeryjna.

- (1) Kapitan morskiego statku handlowego uprawniony jest z samego prawa do zaciągnięcia pożyczki zwanej bodmeryjną, gdy statek znajduje się poza swoim portem macierzystym a zaciągnięcie pożyczki jest konieczne do dokończenia podróży statku. Przedmiotem zabezpieczenia pożyczki może być statek, jego ładunek i fracht — razem, lub każdy z tych przedmiotów osobno.

- (2) Kapitan statku może zaciągnąć pożyczkę bodmeryjną dopiero po uzyskaniu dokumentu od właściwego terytorialnie kierownika urzędu konsularnego R. P., stwierdzającego konieczność zaciągnięcia tej pożyczki.

- (3) Kierownik urzędu konsularnego R. P. po przedstawieniu mu sprawy przez kapitana statku powinien natychmiast zażądać, odpowiedniej instrukcji od Ministerstwa Żeglugi i następnie, po otrzymaniu instrukcji, zalecającej zaciągnięcie pożyczki

bodmeryjnej i po stwierdzeniu istotnej konieczności zaciągnięcia tej pożyczki — wystawić odnośny dokument.

### Kondemnacja statku.

- 15) — (1) Kapitan morskiego statku handlowego uprawniony jest z samego prawa do sprzedaży statku poza portem macierzystym. Sprzedaż, która musi odbyć się publicznie, uzależniona jest od istnienia **bezwzględnej konieczności**, która zmusza kapitana do niej. Stwierdzenie tej konieczności należy do sądów miejscowych po wysłuchaniu opinii rzeczoznawców i właściwego terytorialnie kierownika urzędu konsularnego R. P.
- (2) Kierownik urzędu konsularnego R. P. po przedstawieniu mu sprawy przez kapitana statku i zbadaniu opinii rzeczoznawców, powinien natychmiast zażądać odpowiednich instrukcji od Ministerstwa Żeglugi, niezbędnych do świadczenia w sądzie miejscowym (dekret z dnia 25. VI. 1946, o zbywaniu statków morskich na rzecz cudzoziemców, Dz. U. R. P. z 1946 r., Nr. 32, poz. 204).
- (3) Kierownik urzędu konsularnego R. P. obowiązany jest czuwać nad aktem publicznej sprzedaży statku.

### Zaciąg i zwolnienie z zaciągu marynarzy.

- 16) — (1) Zaciąg do pracy na polskim morskim statku handlowym (t. zn. na statku, używanym do zarobkowania przez uprawianie żeglugi morskiej) — odbywa się przed kierownikiem urzędu konsularnego R. P. (vide załącznik Nr. 3 — tekst przepisów o służbie marynarza).
- (2) Do pracy na polskim morskim statku handlowym mogą być zaciągnięte tylko osoby, odpowiadające warunkom zdrowia, przepisany rozporządzeniem ministra przemysłu i handlu z dnia 20.VIII. 1936 r. (Dz. U. R. P. z 1936 r., Nr 73, poz. 521).
- 17) — (1) Zaciąg polega na tym, że kapitan statku lub jego zastępca przedstawia kierownikowi urzędu konsularnego R. P. kandydatów na marynarzy i obie strony zgłaszają zawartą między nimi umowę o pracę. Na podstawie tych zgłoszeń kierownik urzędu konsularnego R. P. sporządza spis załogi, w którym uwidocznione są wszystkie okoliczności dotyczące

statku, dane osobiste kapitana i innych członków załogi, oraz warunki płacy.

- (2) Przy tej sposobności kierownik urzędu konsularnego R. P. powinien zbadać, czy zaciągani marynarze są w posiadaniu książeczek żeglarskich i, ewentualnie, innych wymaganych przez prawo dokumentów, oraz czy poprzedni stosunek pracy istotnie wygasł. W razie przeciwnym — kierownik urzędu konsularnego R. P. powinien odmówić dokonania zaciągu.
- (3) Zaciąg może objąć nie tylko obywateli polskich lecz także obywateli obcych, przy czym należy przestrzegać postanowień art. 6 pkt. 2 ustawy z dnia 28 maja 1920 r. o polskich morskich statkach handlowych (Dz. U. R. P. z 1920 r. Nr. 47, poz. 285), wedle których w skład załogi na polskich statkach wchodzić musi co najmniej trzy czwarte oficerów, jak i marynarzy — obywateli polskich.
- (4) Kierownik urzędu konsularnego R. P. powinien zbadać jednocześnie, czy kapitan i oficerowie posiadają warunki przepisane rozporządzeniem ministra przemysłu i handlu z dnia 30 listopada 1931 r. o kwalifikacjach oficerów w polskiej marynarce handlowej (Dz. U. R. P. z 1932 Nr. 4, poz. 24) w brzmieniu rozporządzenia z dnia 20.II. 1935 r., Dz. U. R. P. z r. 1935, Nr. 15, poz. 84).
- 18) — (1) Przy sposobności dokonywania zaciągu może zająć potrzebą wystawienia przez kierownika urzędu konsularnego R. P. książeczki żeglarskiej, gdy kapitan polskiego statku handlowego zgłasza wniosek o dokonanie zaciągu kandydatów nie posiadających książeczek. Kierownik urzędu konsularnego R. P. ma obowiązek zbadać powody tego rodzaju wniosku i może książeczkę wydać tylko wyjątkowo w przypadku istotnie stwierdzonej potrzeby, zaszej wskutek zdekompletowania załogi (np.: z powodu choroby, zgonu, dezercji itp.) i to po uprzednim stwierdzeniu warunków podanych w umowie zbiorowej w polskiej marynarce handlowej.
- (2) W przypadku, gdy obywatel polski, szukający za granicą zatrudnienia na statkach obcej bandery, pragnie udowodnić swoją fachowość marynarską i w tym celu domaga się wydania mu książeczki żeglarskiej, —



kierownik urzędu konsularnego R. P. może mu ją wydać tylko po stwierdzeniu, że zaszły warunki przewidziane w umowie zbiorowej w polskiej marynarce handlowej i w przepisach o służbie marynarza (vide załącznik Nr. 3).

- (3) Formularze książeczek żeglarskich należy zamawiać w Ministerstwie Żeglugi. Za wystawioną nową książeczkę marynarz powinien uiścić właściwą opłatę konsularną oraz odpowiednią kwotę tytułem zwrotu kosztów książeczki.
- 19) W ten sam sposób jak zaciąg, odbywa się również zwolnienie z zaciągu, które może obejmować całą załogę lub poszczególnych jej członków. W tym celu powinien kapitan przedłożyć kierownikowi urzędu konsularnego R. P. książeczki żeglarskie zwalnianych osób, ze stwierdzeniem kategorii oraz rodzaju i czasu służby. Podpis kapitana w książeczce uwierzytelnia kierownik urzędu konsularnego R. P. bez pobierania opłaty konsularnej. Dokonane przez kierownika urzędu konsularnego R. P. zwolnienie z zaciągu powinno być uwidocznione tak w spisie załogi, jak i w książeczce żeglarskiej marynarza.
- 20) Spisy załogi, które utraciły swoją ważność kierownik urzędu konsularnego R. P. przesyła Ministerstwu Żeglugi.

#### Służba marynarza.

- 21) — (1) Kierownik urzędu konsularnego R. P. sprawuje poza granicami Rzeczypospolitej funkcje kierownika urzędu żeglarskiego. W tym zakresie działania kierownik urzędu konsularnego R. P. powołany jest do ingerowania w stosunki pracy pomiędzy marynarzami a armatorami polskimi, względnie — kapitanami polskich statków (stosunek pracy między powyższymi osobami reguluje umowa zbiorowa w polskiej marynarce handlowej, przepisy o służbie marynarza, przepisy o obowiązku repatriacji marynarzy przez morskie statki handlowe, vide załącznik Nr. 3, ustawa z dnia 17 marca 1933 r. Dz. U. R. P. z 1933 r., No. 22, poz. 164, ze zmianami przeprowadzonymi rozporządzeniem Prezydenta R. P. z dnia 28. XII. 1934 r. — Dz. U. R. P. z 1934 r. No. 110, poz. 976, art. 86 oraz międzynarodowa konwencja, dotycząca umowy pracy i repatriacji marynarzy, podpisana w Genewie dnia 26 lipca 1926 r. Dz. U. R. P. z 1931 r., No. 106, poz. 821).
- (2) Pod pojęcie marynarza-repatrianta nie podpada marynarz, który samowolnie opuścił pracę na statku (dezertter) i po tym fakcie żąda odstąpienia go do kraju. Każdy zatem marynarz, który nie może udowodnić przy pomocy książeczki żeglarskiej, że został prawidłowo zwolniony z pracy na polskim statku handlowym i że pozostaje w danym kraju wskutek rozbicia się statku pływającego pod polską banderą, lub bez własnej winy — nie ma prawa korzystania z dobrodziejstwa wyżej podanych przepisów i powinien być traktowany, jak każdy inny obywatel polski, potrzebujący pomocy konsularnej.
- (3) Urząd konsularny R. P. działający jako urząd żeglarski, powołany jest w szczególności do orzekania w sprawach związanych z wygaśnięciem stosunku pracy oraz do rozstrzygnięcia sporów o wynagrodzenie między marynarzami a kapitanem (vide tekst przepisów o służbie marynarza — załącznik Nr. 3 — i tekst umowy zbiorowej w polskiej marynarce handlowej. W konkretnych przypadkach należy opierać się na umowie zbiorowej w polskiej marynarce handlowej a stosować przepisy o służbie marynarza tylko o tyle, o ile umowa zbiorowa w polskiej marynarce handlowej nie zawiera szczegółowych przepisów). Kierownik urzędu konsularnego R. P. powinien starać się, o załatwienie sporu w drodze ugody między stronami, a dopiero w przypadku niedojścia do zgody, — powinien wdrożyć postępowanie według rozporządzenia o postępowaniu administracyjnym (Dz. U. R. P. z 1928 r., Nr. 36, poz. 341) i wydać orzeczenie. Orzeczenie konsularne nie przesądza prawa stron do wytoczenia sprawy przed sądem krajowym.
- 22) Kierownik urzędu konsularnego R. P. ma obowiązek przyjąć wynagrodzenie wypłacone marynarzowi po ukończeniu pracy w celu dalszego przekazania według dyspozycji zainteresowanego.
- 23) Kierownik urzędu konsularnego R. P. uprawniony jest do przyjęcia od kapitana statku inwentarza masy spadkowej po zmarłym w podróży marynarzu (inwentarz powinien być spisany wobec 2 oficerów), przedmiotów, należących do masy spadkowej i ewentualnego wynagrodzenia, oraz dowodu śmierci. Kierownik urzędu



konsularnego R. P. może zgodzić się, aby kapitan statku oddał powyższe rzeczy we właściwym urzędzie morskim w kraju.

#### Wykonywanie władzy policyjnej.

- 24) Urząd konsularny R. P., działający jako urząd żeglarski, uprawniony jest (vide przepisy o służbie marynarza — załącznik Nr. 3) do przeprowadzania śledztwa i wydawania orzeczeń karnych w razie popełnienia przestępstw. Postępowanie powyższe jest postępowaniem karno-administracyjnym, które należy przeprowadzać zgodnie z rozporządzeniem Prezydenta R. P. z dnia 22 marca 1928 r. o postępowaniu karno-administracyjnym (Dz. U. R. P. z 1928 r., Nr. 38, poz. 365).
- 25) Marynarz, który po zaciągu odmawia pracy, lub też w czasie pracy od niej się uchyla, może być zmuszony do pełnienia służby. W tym przypadku kierownik urzędu konsularnego R. P. nie ma prawa działać z urzędu, lecz dopiero na wniosek kapitana statku, z którym powinien spisać w tym celu protokół, zawierający dane dotyczące statku, osoby zbiegłego marynarza, okoliczności, w jakich nastąpiła dezercja, a w końcu zobowiązanie kapitana, że pokryje on wszelkie koszty związane z dostawieniem zbiegłego na pokład. W razie odmówienia przez kapitana statku złożenia tego zobowiązania, kierownik urzędu konsularnego R. P. powinien wstrzymać się od wszelkich dalszych kroków.
- 26) — (1) Na zasadzie tego protokołu, kierownik urzędu konsularnego R. P. powinien rozpocząć postępowanie reklamacyjne wobec władz państwa, na którego wodach terytorialnych znajduje się statek. Postępowanie to może odnosić się do marynarzy obywateli polskich, jak i do marynarzy — obywateli państw obcych, z wyłączeniem jednak marynarzy — obywateli państwa, na którego wodach terytorialnych znajduje się polski statek.
- (2) W szczególności kierownik urzędu konsularnego R. P. może w myśl zwyczajów międzynarodowych i postanowień konwencji konsularnych, żądać od władz państwa przyjmującego aresztowania oraz odstawienia bądź na statek, bądź odesłania do kraju ojczystego zbiegłych ze statku w porcie oficerów, marynarzy i innych osób, należących w jakimkolwiek charakterze do załóg statków, pływających pod banderą polską.
- (3) Żądanie to powinno być skierowane

na piśmie do właściwych władz miejscowych, przy czym należy wykazać na podstawie dokumentów okrętowych, w szczególności spisu załogi lub też na podstawie uwierzytelnionych wypisów z tych dokumentów, że osoby, których wydania żąda się, rzeczywiście należą do załogi danego statku.

- (4) Żądaniu, w ten sposób uzasadnionemu władze miejscowe powinny zadość uczynić, chyba, że zbiegła ze statku osoba popełniła na lądzie zbrodnię lub występki. W tym ostatnim przypadku władze miejscowe mogą odroczyć wydanie dezertera do czasu wydania wyroku przez właściwy sąd i całkowitego wykonania wydanego wyroku. Dezertery mogą być na żądanie i na koszt urzędu konsularnego R. P. osadzeni i trzymani w areszcie, aż do chwili odstawienia ich z powrotem na pokład statku polskiego, lub też do czasu nadejścia sposobności odesłania ich do Polski. Jeżeliby jednak sposobność taka nie nadarzyła się w ciągu dwóch miesięcy od dnia zatrzymania, dezertery mogą być ponownie wypuszczeni na wolność i nie mogą być ponownie zatrzymani z tego samego powodu.

#### Meldunek kapitanów polskich statków handlowych.

- 27) W celu umożliwienia kierownikowi urzędu konsularnego R. P. wykonywania powyższych zadań, wprowadzony został rozporządzeniem ministra przemysłu i handlu z dnia 19 listopada 1924 r., (Monitor Polski z dn. 25.XI. 1924 r., Nr. 271) obowiązek meldowania się kapitanów polskich statków handlowych w urzędach konsularnych R. P.
- 28) — (1) Niezwłocznie po wplynięciu statku polskiego do portu w okręgu konsularnym, kapitan statku powinien ustnie lub piśmiennie zawiadomić urząd konsularny R. P. o wplynięciu statku.
- (2) Zawiadomienie powinno zawierać:
- rodzaj, nazwę, sygnał rozpoznawczy, pojemność netto i port ojczysty statku;
  - nazwisko i miejsce zamieszkania przedsiębiorcy żeglugowego i właścicieli statku;
  - dzień i godzinę wplynięcia;
  - liczbę oficerów i marynarzy;
  - liczbę pasażerów, którzy mają wylądować;



- (f) rodzaj ładunku, który statek ma wyładować i załadować;
- (g) ostatni port, do którego statek zawinął;
- (h) jak długo statek będzie stał w porcie;
- (i) następny port, do którego statek ma zawinąć po wypłynięciu;
- (j) adres osoby, załatwiającej na miejscu wszystkie sprawy, związane z odprawą statku.
- (3) Jeżeli statek pozostaje dłużej niż 48 godzin w porcie miasta, będącego siedzibą urzędu konsularnego R. P., kapitan statku powinien niezwłocznie zameldować o tym ustnie lub na piśmie. Jeżeli nie pociągnie to za sobą zwłoki w podróży, kapitan statku powinien równocześnie przedstawić spis załogi oraz certyfikat okrętowy.
- (4) Jeżeli kapitan statku z góry liczy się z dłuższym pobytom w porcie, niż przez 48 godzin, powinien przy pierwszym meldunku przedstawić spis załogi oraz certyfikat okrętowy.
- (5) Spis załogi pozostaje w urzędzie konsularnym R. P. aż do odplynięcia statku.
- (6) Postanowienia powyższe nie stosują się do statków, które zawijają do portu tylko z balastem, albo korzystają z portu jedynie w celu schronienia się przed burzą, niebezpieczeństwem wojny lub w skutek awarii, albo też w celu uzupełnienia zapasów paliwa, materiałów, prowiantu.
- 29) — (1) Na podstawie przedstawionego certyfikatu okrętowego i spisu załogi, kierownik urzędu konsularnego R. P. powinien zbadać, czy statek prawnie wywiesza polską banderę handlową, czy skład załogi jest polskim składem, t. zn. załogi jest 3/4 oficerów i marynarzy są obywatelami polskimi, czy księgi okrętowe prowadzone są w języku polskim, oraz, czy język polski jest używany w służbie wewnętrznej statku (art. 6 ustawy z dnia 28.V. 1920 r. o polskich statkach handlowych morskich, Dz. U. R. P. z 1920 r., Nr. 47, poz. 285; rozporządzenie ministra przemysłu i handlu z 21.VII. 1935 r. o prowadzeniu dzienników okrętowych i maszynowych na polskich statkach handlowych — Dz. U. R. P. z r. 1935, Nr. 62, poz. 395).
- (2) O wszelkich stwierdzonych brakach kierownik urzędu konsularnego obowiązany jest donieść centrali Ministerstwa Spraw Zagranicznych i Ministerstwu Żeglugi.
- 30) Dokonanie meldunku przez kapitana statku stwierdza kierownik urzędu konsularnego R. P. na liście załogi przez przyłożenie pieczętki „Widziano w Konsulacie R. P. w .....“, urzędowej pieczęci urzędu konsularnego i swego podpisu, oraz przez wpisanie meldunku do rejestru — „Czynności w stosunku do marynarki handlowej“ (wzór w załączniku Nr. 2).
- 31) W przypadku zawinięcia polskiego statku handlowego do portu, położonego w okręgu konsularnym i niezgłoszenia się kapitanowi statku w myśl powołanego wyżej rozporządzenia o meldunkach, — kierownik urzędu konsularnego R. P. powinien powiadomić o tym natychmiast centralę Ministerstwa Spraw Zagranicznych i Ministerstwo Żeglugi w celu pociągnięcia kapitana statku do odpowiedzialności.

### III. Postanowienia końcowe.

- 32) Przy wykonywaniu powyższych zadań należy posługiwać się tekstami podanych ustaw i rozporządzeń oraz kierować się zasadami prawa narodów.
- 33) Przez kierowników urzędów konsularnych R. P. rozumie się konsulów generalnych, konsulów, wicekonsulów — kierowników konsulatów generalnych, konsulatów wicekonsulatów, względnie agencji konsularnych R. P., oraz urzędników dyplomatycznych, pełniących funkcje kierowników wydziałów konsularnych poselstw — ambasad R. P. (ustawa z dnia 11.XI. 1924 r. o organizacji konsulatów i o czynnościach konsulów — Dz. U. R. P. b 1924 r. Nr. 103, poz. 944).
- 34) Postanowienia ogólne oraz postanowienia szczegółowe, dotyczące się akcji ratowniczej i awarii poszczególnej statku, — odnoszą się również do innych polskich niewojennych morskich statków, n.p. m. in. rybackich, holowniczych, szkolnych (przeznaczonych do szkolenia personelu marynarki handlowej), jachtów, badań naukowych.
- 35) Niniejsze zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Jednocześnie tracą moc obowiązującą wszelkie zarządzenia poprzednie, wydane w przedmiocie czynności administracyjno-prawnych kierowników urzędów konsularnych R. P. w stosunku do polskich morskich statków handlowych.

Załącznik Nr. 1.

Strona 1.

RZECZPOSPOLITA POLSKA.  
TYMCZASOWE ŚWIADECTWO  
REJESTRACJI.

Konsul Rzeczypospolitej Polskiej w . . . . . zaświadcza, że na podstawie Ustawy o statkach handlowych morskich z dnia 28 maja 1920 r. udzielono statkowi . . . . . prawa podnoszenia polskiej bandery handlowej pod warunkiem, że rejestracja ma być dokonana w ciągu 12 miesięcy w polskim urzędzie rejestracyjnym.

Wszystkie władze cywilne i wojskowe Rzeczypospolitej Polskiej i Państw zaprzyjaźnionych uprasza się o przepuszczanie wyżej wymienionego statku z załogą, pasażerami i ładunkiem oraz udzielenie mu wszelkiej pomocy i opieki.

. . . . ., dnia . . . . . 194 . . r.

(pieczęć Konsulatu)

Konsul R. P.

(podpis)

Strona 2.

Nazwa statku	Tonaż i opis. Rok budowy	Ilość załogi
Name of the Ship	Particulars respecting tonnage, building and description	Number of Crew

Strona 3.

Nazwisko kapitana	Miejsce kupna, nazwiska kupujących	U w a g i:
Name of the master	The time and place of the purchase and the names of the purchasers	R e m a r k s

Strona 4.

POLISH REPUBLIC  
PROVISIONAL CERTIFICATE  
OF REGISTRY.

The Consul of the Polish Republic certifies hereby according to the National Shipping Act of May 28-th, 1920, the right of hoisting the Polish merchant flag has been granted to the ship . . . . . under the condition of the future registration of the said ship in space of time exceeding 12 months in the Polish Register Office.

All civil and military authorities of the Polish Republic and of the friendly Powers are requested to give free passage to the said ship with her crew, passengers and cargo and to accord her all help and protection,

. . . . . 194 . .

The Consul of the Polish Republic.  
(Seal of the Consulate)



Załącznik Nr. 2.

## Wzór rejestru „Czynności odnośnie marynarki handlowej“.

(lewa strona rejestru)

Nr. porz.	Nazwa, sygnał rozpozn. i port rejestracji	Jaki urząd wydał spis załogi	Rodzaj statku	Ilość oficerów w chwili przybycia statku	Ilość załogi bez oficerów w chwili przybycia statku
1	2	3	4	5	6

Dzień i godzina przybycia	Ostatni port skąd przybył	Najbliższy port dokąd wychodzi	Cel przybycia rodzaj ładunku	Nazwisko i adres miejscowego agenta, do którego statek zwrócił się celem załatwienia czynności handlowych
7	8	9	10	11

(Prawa strona rejestru)

Jak długo statek ma zamiar zatrzymać się w porcie	Stan liczebny przy wydaniu nowego spisu załogi	Przy wzywaniu już istniejącego spisu załogi			
		W p i s a n i e		W y k r e ś l e n i e	
		Ilość ofic. i marynarzy	Data i Nr. spisu	Ilość ofic. i marynarzy	Data i Nr. spisu
		14	15	16	17

U W A G I		
18	19	20

Załącznik Nr 3.

**Przepisy o służbie marynarza****ROZDZIAŁ I.****Postanowienia wstępne.**

§ 1. Postanowienia niniejszych przepisów mają zastosowanie do wszystkich morskich statków handlowych, które mają prawo podnoszenia polskiej bandery handlowej. Nie mogą one ulegać zmianom w drodze umowy z wyjątkiem wypadków, w których niniejsze przepisy wyraźnie takie zmiany dopuszczają.

Rozporządzenie Rady Ministrów może postanowić, w jakiej mierze niniejsze przepisy mają mieć zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej, które mają prawo podnoszenie polskiej bandery handlowej.

§ 2. Kapitanem w rozumieniu niniejszych przepisów jest kierownik statku, a w razie braku lub nieobecności kierownika statku jego zastępca.

Oficerami statku w rozumieniu niniejszych przepisów są funkcjonariusze, dodani kapitanowi do pomocy w kierownictwie statku, którzy dla wykonywania służby muszą posiadać przez Państwo uznany dowód uzdolnienia. Prócz tego za oficerów statku uważani są lekarze, intendent i płatnicy.

Marynarzem w rozumieniu niniejszych przepisów jest każda inna osoba poza wyżej wymienionymi, przyjęta na rachunek armatora dla pełnienia służby na statku podczas podróży, bez względu na to, czy zaciąg (§ 13) nastąpił lub nie. Również najęta osoba płci żeńskiej ma prawo i obowiązki marynarza. Pilota nie uważa się za marynarza. Wszyscy marynarze tworzą załogę statku.

§ 3. Kapitan jest służbowym przełożonym oficerów i marynarzy statku. Zastępcą kapitana, jeżeli armator lub kapitan co do zastępstwa w poszczególnych działach służby nie poczynili odmiennych zarządzeń, jest najstarszy oficer na statku, a w braku takiego najstarszy z pośród marynarzy.

Oficerowie statku są przełożonymi wszystkich marynarzy. Do oficerów statku mają zastosowanie wszystkie postanowienia, dotyczące załogi statku lub marynarza, o ile niniejsze przepisy wyraźnie nie postanawiają inaczej.

Wzajemny stosunek służbowy oficerów, a w szczególności oficerów różnych działów służby ustala osobna instrukcja, wydana przez armatora lub kapitana. Jednakże na parowcach podczas pełnienia służby wachtowej, wachtującym mechanik o tyle podlega służbowo wachtującemu oficerowi i wykonuje jego rozkazy, o ile rozkazy dotyczą służby przy maszynie.

Kapitan wyznacza marynarzy, pełniących obok oficerów obowiązki przełożonych w po-

szczególnych działach służby i nazwiska ich podaje do wiadomości ogółu marynarzy przez wywieszenie.

§ 4. Rada Ministrów wydaje przepisy, dotyczące liczby i rodzaju oficerów, jakimi należy obsadzać statki, a również kwalifikacyj zawodowych, wymaganych od kapitana i oficera statku.

§ 5. Urzędami żeglarskimi, o zakresie działania, przewidzianym w niniejszych przepisach, są na obszarze Państwa władze, ustanowione przez ustawodawstwo krajowe, a zagranicą konsulaty polskie, właściwe dla portów.

Organizacją urzędów żeglarskich na obszarze Państwa należy do kompetencji Rady Ministrów. Ich działalność podlega nadzorowi władzy centralnej. Przy orzekaniu w wypadkach, wymienionych w § 122 urzędy żeglarskie na obszarze Państwa muszą się składać z przewodniczącego i 2-ech asesorów, obznajomionych ze sprawami żeglugi.

Konsul, będący współwłaścicielem statku lub agentem armatora statku, o ile chodzi o statek ten, wyłączony jest od załatwiania spraw, przewidzianych w § 58 niniejszych przepisów dla urzędu żeglarskiego, jeżeli wnoszący zażalenie oficer lub większość wnoszących zażalenie marynarzy zgłoszą protest przeciwko jego współdziałaniu.

§ 6. . . . .

Polskimi portami w rozumieniu niniejszych przepisów są porty położone na obszarze Państwa.

**Książeczki żeglarskie  
oraz zaciąg i zwolnienie z zaciągu.**

§ 7. Nikt nie może na obszarze Państwa rozpocząć służby w charakterze marynarza, póki nie wylegitymuje się w urzędzie żeglarskim co do imienia i nazwiska, miejsca urodzenia i wieku oraz póki nie otrzyma książeczki żeglarskiej od tego urzędu.

Jeżeli marynarz jest obywatelem polskim, to nie może on przed ukończeniem 14 roku życia być dopuszczonym do pracy na statku, powinien on również wylegitymować się co do swego stosunku do służby wojskowej i, o ile jest jeszcze małoletni, wykazać, że został upoważniony przez swego prawnego zastępcę do objęcia pracy na statku. Zezwolenia sądu opiekuńczego nie potrzeba.

Wraz z książeczką żeglarską należy marynarzowi wręczyć przedruk przepisów o służbie marynarza, przepisów o obowiązku morskim statków handlowych do repatriacji marynarzy, przepisów o pośrednictwie pracy dla marynarzy i urzędowe zestawienie przepisów o stosunku



osób zatrudnionych w żegludze do służby wojskowej.

Rada Ministrów postanowi, w jakiej mierze marynarz musi posiadać warunki zdrowia, aby mógł być zaciągnięty do służby marynarskiej.

§ 8. Zezwolenie prawnego zastępcy (§ 7) raz udzielone, uważa się w razie wątpliwości za udzielone raz na zawsze.

Przez to zezwolenie uzyskuje małoletni nieograniczoną zdolność do działań prawnych, o ile chodzi o zawarcie lub rozwiązanie umowy o pracę marynarza oraz o wykonanie zobowiązań, wynikających z takiej umowy.

§ 9. Marynarz, który otrzymał już raz książeczkę żeglarską, powinien dla otrzymania nowej przedłożyć starą książeczkę albo dostatecznie uwiarogodnić jej utratę. O zadośćuczynieniu temu warunkowi urząd żeglarski zaznacza osobną wzmiankę w nowej książeczce żeglarskiej.

W razie uwiarygodnienia utraty książeczki żeglarskiej urząd żeglarski powinien w nowej książeczce żeglarskiej obok powyższej wzmianki zaświadczyć uprzedni stopień i dawniejsze stosunki służbowe marynarza, jak również czas trwania poprzedniej pracy oraz dane co do zaliczalności ubiegłego okresu ubezpieczenia od inwalidztwa, o ile marynarz w tym kierunku wykaże wystarczające dane.

§ 10. Marynarz, który według danych swej książeczki jest zaciągnięty do pracy, nie może być ponownie zaciągnięty, zanim nie wykaże odpowiedniej wzmianki w książeczce żeglarskiej, że dawniejszy jego stosunek pracy się skończył (§§ 22, 25). Jeżeli urząd żeglarski przekona się, że marynarz takiej wzmianki nie może przedłożyć, uzna jednakże ukończenie stosunku pracy za uwiarygodnione w inny sposób, to zaświadcza o tym w książeczce żeglarskiej. Zaświadczenie to zastępuje powyższą wzmiankę.

§ 11. Wzór i cenę książeczki żeglarskiej ustali Rada Ministrów. Wystawienie książeczki jest wolne od kosztów i opłaty stemplowej.

Książeczka żeglarska musi zawierać dane o stosunku do służby wojskowej i o ubezpieczeniu marynarza od inwalidztwa.

§ 12. Kapitan powinien spowodować zaciąg i zwolnienie marynarza z zaciągu, zgodnie z następującymi postanowieniami (§§ 13—do 26).

Przy zaciągu i zwolnieniu z zaciągu muszą być obecni kapitan lub też zastępca armatora, upoważniony do zawierania umów z marynarzem i marynarz; zawodowi pośrednicy pracy dla marynarzy nie są dopuszczeni jako zastępcy.

§ 13. Zaciąg odbywa się przez obustronne zgłoszenie w urzędzie żeglarskim umowy, zawartej z marynarzem. Zaciąg powinien być dokonany przed rozpoczęciem podróży albo przed udaniem się w dalszą podróż, a w razie gdyby to bez spowodowania zwłoki w podróż nie było wykonalne, gdy tylko istnieje możliwość sta-

wienia się w urzędzie żeglarskim; powody opóźnienia lub niedokonania zaciągu należy wnieść do dziennika okrętowego. Przy zaciągu w kraju musi być przedłożona książeczka żeglarska.

§ 14. Akt zaciągu sporządza urząd żeglarski w formie roli zaciągowej. Jeżeli nie cała załoga zostanie odrazu zaciągnięta za jednym aktem zaciągu, to jednak rolę zaciągową należy sporządzić już przy pierwszym akcie zaciągu.

Rola zaciągowa powinna zawierać: nazwę i przynależność państwową statku, nazwisko i miejsce zamieszkania kapitana, nazwisko i miejsce zamieszkania i charakter pracy każdego marynarza, port rozpoczęcia podróży, warunki umowy o pracę a w szczególności płacę za godziny nadliczbowe (§ 35 ust. 3, § 37 ust. 3), jak również umówione szczególne warunki. Rola powinna zawierać dokładne wyszczególnienie dziennych racji żywnościowych i napoi, należnych marynarzowi. Szczególne umowne warunki oficerów mogą być podane w streszczeniu. Wszelkich postanowień, niedopuszczalnych w myśl § 1, ust. 2 nie umieszcza się.

Pozatym wzór roli ustali Rada Ministrów.

Rola podczas podróży musi znajdować się na statku; na żądanie należy ją przedłożyć urzędowi żeglarskiemu.

§ 15. W razie zaciągnięcia marynarza po sporządzeniu roli zaciągowej urząd żeglarski wnosi zaciąg ten dodatkowo do roli.

§ 16. Każdy zaciąg, który odbywa się na obszarze Państwa, urząd żeglarski wpisuje do książeczki żeglarskiej marynarza i zaznacza w niej termin rozpoczęcia służby. Sporządzona tak książeczka żeglarska służy marynarzowi jako paszport wyjazdu i paszport morski. Poza obszarem Państwa dokonuje się takiego wpisu tylko na żądanie i po przedłożeniu książeczki żeglarskiej.

Kapitan statku przechowuje książeczkę żeglarską zaciągniętego marynarza przez czas trwania stosunku pracy.

§ 17. Zaciągnięty na służbę marynarz, który z powodu nieprzewyciężonej przeszkody nie może rozpocząć pracy, powinien usprawiedliwić się możliwie najprędzej przed kapitanem oraz urzędem żeglarskim, który dokonał zaciągu. Kapitan powinien wtedy bezzwłocznie zwrócić książeczkę żeglarską marynarzowi albo urzędowi żeglarskiemu, który dokonał zaciągu.

§ 18. Zwolnienie z zaciągu odbywa się przez zgłoszenie w urzędzie żeglarskim ukończenia stosunku pracy ze strony kapitana i zwalnających się marynarzy. Zwolnienie z zaciągu musi nastąpić niezwłocznie po ukończeniu stosunku pracy i to w urzędzie żeglarskim, właściwym dla portu, w którym statek ma postój, jeżeli inaczej nie umówiono, a w razie utraty statku w pierwszym urzędzie żeglarskim, do którego można się zwrócić.



§ 19. Przed zwolnieniem z zaciągu kapitan zaświadcza w książeczce żeglarskiej zwalnianego marynarza dotychczasowy jego stosunek i stopień służbowy oraz czas trwania pracy i na żądanie jego powinien wystawić mu również świadectwo sprawowania, które jednak do książeczki żeglarskiej wpisane być nie może. Świadectwo jest wolne od kosztów i opłaty stemplowej.

§ 20. Urząd żeglarski, w którym odbywa się zwolnienie z zaciągu uwierzytelnia bezpłatnie i bez pobierania opłaty stemplowej podpis kapitana na zaświadczeniu i świadectwie.

§ 21. Jeżeli kapitan odmówi wystawienia świadectwa (§ 19), albo jeżeli świadectwo lub zaświadczenie w książeczce żeglarskiej (§ 19) zawiera dane, którym marynarz przeczy, to powinien urząd żeglarski na żądanie marynarza zbadać sprawę i wydać mu zaświadczenie o wynikach badania.

§ 22. Zwolnienie marynarza z zaciągu urząd żeglarski wpisuje do książeczki żeglarskiej marynarza i do roli zaciągowej.

§ 23. Jeżeli od sporządzenia roli zaciągowej upłynęło co najmniej 2 lata, urząd żeglarski na wniosek kapitana wydaje mu uwierzytelniony wyciąg z roli, odpowiadający rzeczywistości składowi osobowemu załogi. Z tą chwilą wyciąg ten służy jako rola.

§ 24. Rolę zaciągową, jak również wyciąg, sporządzony w myśl § 23, należy po ukończeniu podróży lub upływie czasokresu, przewidzianego w akcie zaciągowym, spisany w roli zaciągowej, przedłożyć urzędowi żeglarskiemu, który dokonuje zwolnienia z zaciągu.

Urząd ten przesyła powyższe dokumenty do urzędu żeglarskiego portu ojczystego, a w braku takiego do urzędu żeglarskiego portu rejestracji statku.

§ 25. Jeżeli skład marynarzy uległ zmianom i zaciąg (§ 12) lub zwolnienie z zaciągu nie mogły się odbyć w sposób przewidziany w poprzednich przepisach bez spowodowania zwłoki w podróży, wtedy kapitan powinien w pierwszym urzędzie żeglarskim, do którego można się zwrócić, spowodować zaciąg lub zwolnienie z zaciągu, podając powody opóźnienia, a jeżeli dokonanie tych aktów nawet z opóźnieniem nie jest już możliwe, stan rzeczy w urzędzie tym zameldować. Meldunek powyższy należy wpisać do roli zaciągowej i do książeczek żeglarskich zainteresowanych marynarzy..

§ 26. Koszty zaciągu i zwolnienia z zaciągu łącznie z kosztami sporządzenia roli zaciągowej ponosi armator.

Przepisy o pobieraniu przez wszystkie urzędy żeglarskie na obszarze Państwa kosztów w równej wysokości wyda Rada Ministrów.

## ROZDZIAŁ III.

### Stosunek umowny.

§ 27. Ważność umowy o pracę marynarza nie jest zależna ani od zawarcia jej na piśmie, ani też od dokonania zaciągu po jej zawarciu. Jednak przy zawarciu z marynarzem umowy należy mu wydać zaświadczenie z podpisem kapitana albo zastępcy armatora (§ 12 ust. 2), zawierające:

- 1) nazwę statku,
- 2) stopień służbowy marynarza,
- 3) określenie podróży albo czas trwania umowy,
- 4) wysokość płacy marynarza,
- 5) termin i miejsce zaciągu.

Termin wypowiedzenia i wszelkie inne terminy rozwiązania umowy powinny być jednako- we dla obu umawiających się stron. W razie zawarcia umowy, sprzeczej z powyższym przepisem, marynarz może korzystać z terminów, przyznanych drugiej stronie.

§ 28. Umowa o pracę marynarza może być zawarta na pewną podróż albo czas.

W wypadku zawarcia z marynarzem umowy na pewną podróż bez podania końcowego punktu podróży umowa z braku postanowień umownych wygasa z chwilą powrotu statku do portu rozpoczęcia podróży (§ 14), przyczym jednak ma zastosowanie § 69.

Umowa na czas nieokreślony powinna zawierać termin wypowiedzenia albo też postanowienia, przewidujące inny sposób ukończenia stosunku pracy. W braku odpowiednich postanowień umownych każda ze stron może w jakimkolwiek porcie, do którego statek w celu ładowania lub wyładowania zawinie, umowę wypowiedzieć przy zachowaniu terminu wypowiedzenia 24 godzin.

§ 29. Jeżeli przy zawarciu umowy wysokość płacy marynarza nie została wyraźnie ustalona, to w razie wątpliwości należy uważać za umówioną tę płacę, jaką urząd żeglarski, właściwy dla portu, w którym marynarz zostanie zaciągnięty, uzna za ogólnie przyjętą w powyższym porcie w chwili dokonania zaciągu.

§ 30. W razie zawarcia przez marynarza na ten sam czas więcej niż jednej umowy i jeżeli na mocy którejkolwiek z umów odbył się zaciąg, pierwszeństwo ma ta ostatnia umowa, jeżeli zaś zaciąg się nie odbył, umowa najpierw zawarta.

§ 31. Jeżeli umowa zostanie z marynarzem zawarta już po sporządzeniu roli zaciągowej, to w braku postanowień umownych obowiązują go warunki wszystkich marynarzy według brzmienia roli.

§ 32. Obowiązek marynarza stawienie się ze swymi rzeczami na statku i pełnienia służby rozpoczyna się, jeżeli inaczej w umowie nie postanowiono, z chwilą dokonania zaciągu. Termin



rozpoczęcia służby należy podać marynarzowi przy zawarciu umowy, a miejsce postoju statku albo miejsce zameldowania się — przy zaciągu.

Jeżeli marynarz więcej niż 24 godziny spóźni się z rozpoczęciem służby, to kapitanowi lub armatorowi przysługuje prawo rozwiązania umowy, przy czym prawo do dochodzenia pretensyj z tytułu strat, spowodowanych ustanowieniem następcy i spóźnieniem marynarza, pozostaje nienaruszone.

§ 33. Przeciwno marynarzowi, który po dokonaniu zaciągu bez powodu dostatecznego uchyła się od przystąpienia do pracy lub pełnienia dalszej pracy, mogą być wydane na wniosek kapitana przez urząd żeglarski, a gdzie takiego niema, miejscowe organa bezpieczeństwa, zarządzenia przymusowe celem nakłonienia marynarza do spełnienia swego obowiązku. Wynikłe stąd koszty ponosi marynarz.

§ 34. Marynarz powinien ściśle przestrzegać służbowych rozkazów kapitana, oficerów statku i innych przełożonych służbowych oraz w każdym czasie wykonywać wszystkie polecane mu roboty, dotyczące statku lub ładunku.

Obowiązki te ciążyą na marynarzu nie tylko na statku i łodziach, należących do statku, oraz na lichtugach, ale także na lądzie, zarówno w normalnych warunkach jak przy awarii.

Bez pozwolenia kapitana albo oficera statku marynarz nie ma prawa opuszczać statku aż do zwolnienia z zaciągu. Jednakże w porcie krajowym można tylko z ważnych powodów odmówić marynarzowi zezwolenia na opuszczenie statku w czasie wolnym od służby. Marynarz, któremu udzielono takiego zezwolenia, obowiązany jest do powrotu w czasie oznaczonym.

§ 35. Jeżeli statek ma postój w porcie albo na redzie, marynarz tylko w wypadkach koniecznej potrzeby obowiązany jest do pracy dziennej ponad 10 godzin. W krajach podzwrotnikowych praca dzienna powinna trwać, jeżeli nie polega wyłącznie na czynnościach nadzorczych, żywieniu i obsłudze osób, znajdujących się na statku, nie dłużej niż osiem godzin. Przy obliczaniu powyższego czasu pracy uwzględnia się służbę wachtową.

Postanowienia, zawarte w ust. 1, nie mają zastosowania do oficerów. W porcie i na redzie należy udzielać oficerom conajmniej 8-mio godzinnego wycoczynku.

Pracę, trwającą ponad określoną w ust. 1 normę 10 względnie 8 godzin, należy wynagrodzić jako godziny nadliczbowe, o ile praca nie jest konieczna dla wyżywienia i obsłużenia osób, znajdujących się na statku, albo dla zabezpieczenia statku przed grożącym niebezpieczeństwem.

§ 36. Na morzu marynarze służby pokładowej i maszynowej pełnią służbę, zmieniając się wachta za wachtą. Zluzowana wachta tylko w wypadkach nagłej potrzeby może być użyta do robót na statku. Na parowcach do obowiąz-

ku luzującej wachty maszynowej należy niezbędne przed luzowaniem wyrzucenie popiołu. Postanowienia powyższe nie obowiązują przy przejazdach, nie trwających dłużej niż 10 godzin.

Na statkach, znajdujących się w podróży transatlantyckiej, personel służby maszynowej pełni służbę wachtową na trzy zmiany.

Poza tym przepisy, w jakich okolicznościach marynarze muszą pełnić służbę wachtową na więcej niż dwie zmiany, wyda Rada Ministrów.

§ 37. W dni świąteczne i niedziele podczas postojów statku w porcie lub na redzie można od marynarzy żądać pracy, nie wyłączając służby wachtowej, tylko o ile praca jest bezwzględnie konieczna i niecierpiąca zwłoki albo jej wymaga ruch pasażerski.

Dopóki statek ma postój w porcie albo na redzie w kraju, należy osób, należących do załogi statku, w niedzielę i dni świąteczne nie zatrudniać wyładowaniem i ładowaniem. Przepis powyższy nie ma zastosowania do ładunków parowców, wiozących pocztę według regularnego rozkładu podróży, jak i do statków, służących do ładowania i wyładowania powyższych parowców, jak również do bagażu osób podróżujących i artykułów, ulegających łatwo zepsuciu. Poza tym wyjątkowe zwolnienia od powyższego przepisu mogą być przyznawane przez organy, upoważnione przez właściwą władzę centralną tylko w wypadkach bezwzględnej konieczności, i to w każdym wypadku na wniosek.

Godziny pracy w dni świąteczne i niedziele (ust. 1 i 2) należy, o ile praca nie jest konieczna do wyżywienia i obsłużenia osób, znajdujących się na statku, albo do zabezpieczenia statku przed grożącym niebezpieczeństwem, opłacać jako godziny nadliczbowe.

Jeżeli niema ważnych powodów na przeszkodzie, należy w niedzielę i dni świąteczne w porcie i na redzie umożliwić marynarzom udział w nabożeństwie ich wyznania i udzielić im potrzebnego na to urlopu.

§ 38. Na morzu można w niedzielę i dni świąteczne tylko w wypadkach bezwzględnej konieczności zatrudniać marynarzy poza pracę, która jest ściśle niezbędna dla bezpieczeństwa i żeglugi statku, obsługi maszyn, suszenia żagli, obsługi łodzi oraz wyżywienia i obsłużenia osób, znajdujących się na statku.

Postanowienie, zawarte w § 37 ust. 4 ma odpowiednie zastosowanie i na morzu. Na żądanie marynarza należy również zezwolić mu na udział we wspólnych nabożeństwach jego wyznania.

§ 39. Za dni świąteczne w rozumieniu § 37, 38 uważa się w kraju dni świąteczne, uznane przez państwo, zagranicą zaś i na morzu dni świąteczne, obowiązujące w krajowym porcie ojczystym; dla wypadków, gdy takiego portu brak, zostaną dni świąteczne ustalone rozporządzeniem Rady Ministrów. Za dni świąteczne



w rozumieniu § 37 ust. 4 uważa się za granicą również i przez kościół przepisane święta w porcie postoju.

§ 40. Postanowienia, zawarte w § 35, ust. 3 i § 37 ust. 3, o ile inaczej w umowie nie postanowiono, nie mają zastosowania do oficerów statku.

§ 41. W razie niebezpieczeństwa na morzu, w szczególności niebezpieczeństwa rozbicia się statku, a także w razie gwałtu i napadu, dokonanego na statek albo ładunek, marynarz winien udzielić bezwzględnie wszelkiej pomocy nakazanej mu dla zachowania statku i ładunku i nie może bez zezwolenia kapitana schodzić ze statku, dopóki kapitan na statku pozostaje.

W razie rozbicia się statku marynarz stosownie do zarządzeń kapitana obowiązany jest jak najczynniej pomagać przy ratowaniu ludzi i ich rzeczy oraz zabezpieczeniu części statku i ładunku. Obowiązany jest on również pomagać przy ratowaniu statku i ładunku przez osoby postronne, otrzymując dotychczasową płacę i wyżywienie.

§ 42. Chociaż na skutek utraty statku umowa o pracę wygasa (§ 69), marynarz na żądanie obowiązany jest współdziałać przy spisaniu protestu morskiego i potwierdzić swe zeznanie przysięgą.

Marynarzowi, wezwanemu do spełnienia powyższego obowiązku należy się wynagrodzenie za stratę czasu oraz za koszty podróży i wyżywienia. Wysokość tych strat i kosztów w razie sporu określa władza, która spisuje protest morski, a za granicą konsul. Na żądanie marynarza należy mu wypłacić odpowiednią zaliczkę na rachunek wynagrodzenia za stratę czasu oraz na koszty podróży i wyżywienia.

§ 43. Jeżeli po rozpoczęciu służby przez marynarza okaże się, że marynarz niezdatny jest do wykonywania tej służby, do której został najęty, kapitan ma prawo obniżyć mu stopień służbowy i odpowiednio zmniejszyć mu płacę. Prawo to nie przysługuje mu w stosunku do oficerów statku.

Jeżeli kapitan skorzysta z powyższego prawa, obowiązany jest w najkrótszym czasie wpisać swe zarządzenie wraz z faktami uzasadniającymi do dziennika okrętowego, odczytać wpisane zarządzenie marynarzowi i zaznaczyć w dzienniku, że i kiedy odczytanie nastąpiło. Przed wpisaniem i odczytaniem zmniejszenie wynagrodzenia nie obowiązuje.

Na żądanie marynarza należy mu wydać wyciąg powyższego wpisu z podpisem kapitana.

Od powyższego zarządzenia przysługuje marynarzowi prawo odwołania się do pierwszego urzędu żeglarskiego, do którego można się zwrócić. Dopiero po wydaniu orzeczenia przez urząd żeglarski, a jeżeli odwołanie nie nastąpiło, dopiero przy zwolnieniu z zaciągu, może być

przebieg sprawy odnotowany w książeczce żeglarskiej marynarza i to tylko przez urząd żeglarski.

§ 44. Jeżeli dzień zaciągu poprzedza dzień rozpoczęcia pracy, płaca należy się marynarzowi od dnia zaciągu, w przeciwnym razie zaś od dnia rozpoczęcia pracy.

Do czasu pracy wlicza się również czas, potrzebny na odbycie podróży do miejsca zameldowania się (§ 32).

§ 45. Płaca należy się marynarzowi, o ile umowa nie postanawia inaczej, dopiero po ukończeniu podróży albo stosunku pracy.

Marynarz może jednak w porcie, w którym ładunek statku w całości lub w większej części się wyładowuje, zażądać wypłacenia połowy zarobkowej płacy (§ 80), jeżeli już minęły trzy miesiące od zaciągu. Również po upływie każdego dalszych 3 miesięcy od chwili dokonania poprzedniej wypłaty może on zażądać wypłacenia połowy płacy, zarobionej w czasie od dokonania poprzedniej wypłaty.

Jeżeli najęcie marynarza nastąpiło na czas (§ 28), może on po powrocie do portu rozpoczęcia podróży żądać wypłacenia płacy, zarobionej do chwili powrotu.

§ 46. Zarobek należny marynarzowi po ukończeniu stosunku pracy należy mu wypłacić osobiście w urzędzie żeglarskim, przed którym zwolnienie z zaciągu nastąpi, albo też za pośrednictwem tegoż urzędu, chyba, że zagranicą ustawy inny urząd przewidują. Dokonanie wypłaty zaświadcza urząd żeglarski w protokole zwolnienia z zaciągu. W razie niemożności zjawienia się marynarza dopuszczalna jest za jego zgodą wypłata do rąk osoby, należącej do jego rodziny. Wypłata nie może mieć miejsca w szynkach i gospodach.

Współdziałanie urzędu żeglarskiego przy dokonywaniu wypłaty nie jest konieczne, jeżeli mogłoby spowodować zwłokę w podróży.

Urząd żeglarski obowiązany jest przy zwolnieniu z zaciągu do przyjęcia na wnioski marynarza w całości lub w części należnego mu zarobku i przesłania bezpłatnie wedle jego wskazówki do członków jego rodziny, mieszkających poza jego miejscem pobytu, albo do kas oszczędności albo do innych instytucji depozytowych. Rzeczywiste wydatki, powstające w związku z przesłaniem zarobku, obciążają marynarza.

§ 47. W braku postanowienia umownego co do wypłacenia marynarzowi zadatku lub zaliczki przed rozpoczęciem podróży o wypłacie zaliczki lub zadatku stanowi zwyczaj portu, w którym odbywa się zaciąg marynarza.

§ 48. Wszystkie wypłaty muszą być wedle wyboru marynarzy, zaliczki jednakże wedle wyboru kapitana dokonywane albo w gotówce albo za pomocą przekazu, wystawionego na armatora. Płatność przekazów może przy zalicz-



kach być uzależniona od warunku, że marynarz w chwili wyjazdu statku będzie się znajdował na pokładzie statku. Poza tym przekaz musi być wystawiony bez zastrzeżeń i na okazanie.

§ 49. Przed rozpoczęciem podróży należy zaprowadzić księgę obrachunkową, następnie w pewnych ustalonych odstępach czasu obliczyć w niej zarówno zarobioną płacę jak i płacę za nadliczbowe godziny jak również wszystkie na poczet zarobku wypłacone zaliczki i raty oraz ewentualne zadatki, a jeżeli wypłaty dokonano w obcej walucie, również podać w powyższej księdze kurs przyjęty za podstawę obliczenia. Z pobranych pieniędzy marynarz przy każdej wypłacie kwituje w księdze obrachunkowej ilość godzin nadliczbowych i odpowiadający ilości godzin nadliczbowych zarobek dodatkowy należy wciągnąć do księgi obrachunkowej co tydzień, najpóźniej zaś w dniu następnym po każdorazowym wyjściu z portu, poczym zapis ten należy okazać marynarzowi dla uznania przezeń podpisem. Odmowę uznania należy odnotować w księdze obrachunkowej, zaznaczając przyczynę odmowy.

Na żądanie marynarza należy mu wydać osobną książeczkę płacy i wpisać także do niej jego zarobioną płacę oraz należną mu płacę za nadliczbowe godziny jak i każdą na rachunek zarobku uskuteczniłą zaliczkę, a jeżeli dokonano wypłaty w obcej walucie, również podać w książeczce płacy kurs, przyjęty za podstawę obliczenia. Przed zwolnieniem marynarza z zaciągu należy mu obliczyć w książeczce płacy całkowitą jego należność.

§ 50. Jeżeli podczas podróży liczba marynarzy służby pokładowej albo maszynowej ulegnie zmniejszeniu, w dalszej zaś podróży nie oczekuje się zmniejszenia wymaganej pracy, kapitan musi w miarę możliwości uzupełnić liczbę marynarzy. Dopóki to nie nastąpi, należy zaoszczędzoną podczas podróży płacę podzielić pomiędzy tych marynarzy odnośnego działu służby, którym w skutek braku kompletnej liczby marynarzy przypadło więcej pracy. Podział następuje odpowiednio do rozmiaru dodatkowej pracy oraz wysokości płacy. Prawo do podziału nie istnieje jednakże, jeżeli zmniejszenie liczby marynarzy nastąpiło z powodu ucieczki i rzeczy zbiegłego marynarza nie pozostały na statku.

§ 51. W razie stwierdzenia nieobecności marynarza przy wjeździe statku, kapitan powinien celem odnalezienia go możliwie w najkrótszym czasie zawiadomić o tym urząd żeglarski, w którego okręgu stwierdzenie powyższe nastąpiło, przysyłając wraz z zawiadomieniem książeczkę żeglarską marynarza.

§ 52. We wszystkich wypadkach kiedy statek dłużej niż 2 lata pozostaje poza portem ojczystym, marynarzowi, pozostającemu od 2 lat w pracy na statku, podwyższa się płacę, o ile umówiona jest na czas.

Podwyżka ta obowiązuje, jak następuje:

1. Chłopiec okrętowy od początku 3-go roku przechodzi na określoną w roli płacę młodszego marynarza, albo też na przeciętną płacę młodszego marynarza, wynikającą z roli, a od początku 4-go roku na określoną w roli płacę starszego marynarza.

2. Młodszy marynarz od początku 3-go roku otrzymuje określoną w roli płacę starszego marynarza, a od początku 4-go roku dodatek wysokości 1/5 części powyższej płacy;

3. Dla reszty załogi statku płaca określona w roli wzrasta od początku 3-go roku o 1/5, a od początku 4-go roku o dalszą 1/5 jej pierwotnej wysokości.

W wypadkach wymienionych w ust. 2 Nr 1 i 2, jednocześnie z uzyskaniem podwyżki płacy marynarz awansuje na odpowiedni stopień służbowy.

§ 53. Wynikające z zawartych z kapitanem i marynarzami umów o pracę pretensje kapitana i marynarzy, którzy się znajdowali na statku, mającym być uznanym w myśl § 862, 863 Kodeksu Handlowego za zaginiony, stają się płatne po upływie ustawowego czasokresu zaginięcia. Stosunek pracy uważa się za skończony w pół miesiąca po upływie tego dnia, do którego sięga ostatnia wiadomość o statku.

Należności marynarza należy doręczyć urzędowi żeglarskiemu właściwemu dla portu ojczystego, a w braku takiego portu, urzędowi żeglarskiemu właściwemu dla portu rejestracji statku, urząd Żeglarski powinien umożliwić doręczenie kwoty uprawnionemu do odbioru.

§ 54. Marynarzowi należy się wyżywienie na rachunek statku od rozpoczęcia służby na statku aż do zwolnienia z zaciągu, jeżeli zaś zwolnienie z zaciągu jest niemożliwe bez spowodowania zwłoki w podróży, aż do ukończenia stosunku pracy. Marynarz może zużywać otrzymane potrawy i napoje tylko na własne potrzeby i nie może nic z tego ani sprzedawać ani zniszczyć, ani też na bok usuwać. W miejsce wyżywienia w naturze można na podstawie osobnej umowy wypłacać odpowiednie wynagrodzenie pieniężne.

§ 55. Od rozpoczęcia służby aż do zwolnienia z zaciągu, a jeżeli zwolnienie z zaciągu jest niemożliwe bez spowodowania zwłoki w podróży, do ukończenia stosunku pracy należą się marynarzom pomieszczenia na statku, odpowiadające ich liczbie i wielkości statku, należycie zabezpieczone, przewietrzane oraz przeznaczone wyłącznie dla marynarzy i ich rzeczy.

Jeżeli na skutek katastrofy albo z innej przyczyny marynarzowi chwilowo nie można wyznaczyć pomieszczenia na statku, to należy mu gdzieindziej zapewnić odpowiednie pomieszczenie.

§ 56. Minimalną dzienną ilość prowiantu i napojów, należną marynarzowi (§ 54) określają, o ile umowa nie przewiduje innych postanow-



wień, przepisy prawne portu ojczystego, a w braku takiego portu przepisy prawne portu rejestracji statku.

Do wydawania w tym względzie szczegółowych przepisów uprawniona jest Rada Ministrów w drodze rozporządzeń, odnosi się to także do wypadków, kiedy jest brak krajowego portu ojczystego lub portu rejestracji.

Przepisy, określające wymiary i urządzenie pomieszczeń (§ 55), urządzenie umywalni, łazienek i ustępów na statku oraz minimum zabieranych na statek środków leczniczych, uchwali Rada Ministrów.

§ 57. W razie wyjątkowo długiego trwania podróży albo katastrofy kapitan może zarządzić zmniejszenie lub zmianę racji żywnościowej i napojów.

Musi on wtedy odnotować w dzienniku okrętowym, kiedy, z jakiego powodu i w jaki sposób nastąpiło zmniejszenie lub zmiana racji i napojów.

Marynarzowi należy się za doznane niedostatki odpowiednie wynagrodzenie. Odnośne pretensje rozstrzyga urząd żeglarski, przed którym następuje zwolnienie z zaciągu, z zastrzeżeniem drogi sądowej.

§ 58. Jeżeli oficer statku albo conajmniej trzech marynarzy wniosą do urzędu żeglarskiego zażalenie, że statek, na który zostali zaciągnięci — nie jest zdalny do żeglugi, albo, że zapasy prowiantów i napojów, które statek zabiera na użytek marynarzy, nie są wystarczające albo zepsute, wtedy urząd żeglarski, z możliwym pośpiechem przy udziale biegłych, o ile można znaleźć takich, i przy udziale na miejscu znajdujących się marynarzy, wnoszących zażalenie, zarządza rewizję statku albo jego zapasów i wyniki rewizji wpisuje do dziennika okrętowego. Jeżeli się okaże, że zażalenie było uzasadnione, urząd żeglarski obowiązany jest spowodować usunięcie braków.

Jeżeli kapitan nie wykona w tym celu wydanych zarządzeń, każdy oficer i każdy marynarz mają prawo żądać zwolnienia ze służby z przewidzianymi w wypadku § 74 ust. 1 skutkami (§ 76).

§ 59. Jeżeli marynarz po rozpoczęciu służby albo po dokonaniu zaciągu zachoruje lub dozna uszkodzenia, armator ponosi koszty żywienia go i leczenia. Obowiązek ten poza wyjątkami przewidzianymi w ust. 2 trwa:

1. gdy marynarz z powodu choroby lub uszkodzenia nie wyruszy w podróż, przez 26 tygodni od zachorowania lub doznania uszkodzenia;
2. gdy marynarz podróż rozpoczął, przez 26 tygodni od opuszczenia statku.

Przy uszkodzeniu wskutek wypadku przy wykonywaniu czynności służbowych marynarza ulegają czasokresy, wymienione w ust. 1, skróceniu do 13 tygodni, w wypadku jednakże wymienionym w ust. 2 tylko, jeżeli marynarz

opuszcza statek w porcie polskim lub jeżeli zostanie przewieziony z cudzoziemskiego portu do szpitala w porcie polskim. Obowiązek armatora względem uszkodzonego ustaje, jeżeli opiekę nad nim przejmie związek zawodowy.

Armatorowi przysługuje prawo dać marynarzowi wyżywienie i leczenie w zakładzie leczniczym.

Marynarza, który wskutek choroby albo uszkodzenia pozostał zagranicą, można za zgodą jego i lekarza, który go leczy, albo urzędu żeglarskiego, przewieźć do zakładu leczniczego w porcie polskim. Jeżeli marynarz nie jest w stanie wyrazić zgody albo odmawia zgody bez słusznego powodu, to po wysłuchaniu opinii lekarza może urząd żeglarski, w którego okręgu marynarz czasowo przebywa, wydać odnośne zezwolenie w miejsce zgody marynarza.

Marynarz, który bez słusznego powodu uchyła się od leczenia i przez to wedle opinii lekarza leczenie swe uniemożliwia albo znacznie utrudnia, traci prawo bezpłatnego wyżywienia i leczenia. O słusznosci powodu uchylenia się jak również o tym, odkąd i na jak długo marynarz ma być pozbawiony powyższego prawa, orzeka tymczasowo urząd żeglarski.

Jeżeli marynarz nie powraca na statku do portu rozpoczęcia podróży (§ 14), przysługuje mu prawo do bezpłatnego odstawienia (§§ 78, 79) do tegoż portu albo też zależnie od wyboru kapitana prawo do odpowiedniego odszkodowania, które w razie sporu określa tymczasem urząd żeglarski.

§ 60. Jeżeli port rozpoczęcia podróży leży zagranicą, marynarz, przyjęty na służbę w porcie polskim ma w wypadkach § 59 ust. 6, § 66 ust. 3, oraz §§ 69, 71, 72, 79 prawo do bezpłatnego odstawienia także do portu, w którym został najęty. Zresztą może być umową zastrzeżone, że w powyższych wypadkach odstawienie marynarza zamiast do portu rozpoczęcia podróży ma nastąpić do innego portu, a w szczególności do portu, w którym zawarto umowę lub nastąpił zaciąg.

Jeżeli armator albo jego zastępca żądaniu bezpłatnego odstawienia ze strony marynarza nie uczyni zadość w terminie wyznaczonym przez urząd żeglarski lub jeżeli armator albo jego zastępca z powodu nieobecności nie są w stanie poczynić niezbędnych w tym wypadku zarządzeń, urząd żeglarski może na wniosek marynarza, o ile przez to nie powstaną większe koszty dla armatora, zarządzić przewiezienie marynarza do wyznaczonego przez powyższy urząd innego portu niż do portu, przewidzianego przepisami lub umową.

§ 61. Marynarz chory, albo marynarz, który doznał uszkodzenia, otrzymuje płacę:

1. Jeżeli nie wyjechał w podróż — do chwili zaprzestania pełnienia pracy;
2. Jeżeli rozpoczął podróż — do dnia opuszczenia statku.



Marynarzowi za czas pobytu w szpitalu płać nie należy się. Jeżeli jednak dotąd całkowicie lub przeważnie z zarobku swego jako marynarz utrzymywał rodzinę, należy mu się  $\frac{1}{4}$  płacy. W tym wypadku należy w stosunku do marynarzy, którzy najęci są dla wyżywienia i obsługi osób, znajdujących się na statku, stosować, o ile to dla nich jest korzystniej, w miejsce umówionej płacy przeciętną płacę miesięczną, ustaloną przez Radę Ministrów na podstawie ustawy o ubezpieczeniu od nieszczęśliwych wypadków na morzu, bez doliczenia wartości udzielanego wyżywienia. Wyplacać można rodzinie bezpośrednio.

Marynarzowi, który doznał uszkodzenia przy obronie statku przysługuje prawo do odpowiedniego wynagrodzenia, którego wysokość w razie sporu określa tymczasem urząd żeglarski.

§ 62. §§ 59 — 61 nie mają zastosowania do marynarza, który nabawił się choroby lub doznał uszkodzenia wskutek czynu karalnego albo porzucił pracę bez słusznego wedle § 74 powodu.

Urząd żeglarski rozstrzyga tymczasem, czy zachodzą okoliczności wymienione w ust. 1.

§ 63. Jeżeli marynarza musiano wskutek choroby albo uszkodzenia pozostawić na lądzie, kapitan powinien, o ile marynarz inaczej nie postanowi, rzeczy i zarobek jego oddać do przechowania miejscowemu urzędowi żeglarskiemu. Za zezwoleniem tegoż urzędu powyższe przedmioty mogą być oddane do przechowania w innym odpowiednim miejscu w szczególności w zarządzie zakładu leczniczego, do którego marynarz został przyjęty. Tak samo można postąpić, jeżeli w miejscu pozostawienia marynarza niema urzędu żeglarskiego. W tym wypadku, kapitan powinien donieść stan faktyczny urzędowi żeglarskiemu, w którego okręgu marynarz pozostał.

Przy oddaniu rzeczy kapitan powinien dołączyć wykaz rzeczy i zarobku z podpisem swoim i jednego z oficerów statku, a w braku oficera, jednego z marynarzy, drugi zaś egzemplarz tego wykazu z podaniem miejsca przechowania, powinien kapitan wręczyć marynarzowi.

W razie choroby lub uszkodzenia kapitana, jego zastępca postępuje z rzeczami jego wedle przepisów ust. 1 i 2.

§ 64. Jeżeli marynarz umrze po rozpoczęciu służby, armator obowiązany jest wypłacić płacę, zarobioną do dnia śmierci i o ile śmierć jego nastąpiła w czasie kiedy na armatorze ciąży obowiązek opieki (§ 59), ponieść koszty pogrzebu.

Jeżeli można się spodziewać, że statek w ciągu 24 godzin dojdzie do portu, należy, o ile względny zdrowotności nie stoją na przeszkodzie, zwłoki zabrać i postarać się o pochowanie ich na lądzie.

Sposób pochowania na morzu musi odpowiadać zwyczajom morskim.

Jeżeli marynarz został zabity w obronie statku, armator obowiązany jest do wypłacenia od-

powiedniego wynagrodzenia, które w razie sporu ulega ustaleniu na drodze sądowej.

§ 65. W razie śmierci kapitana lub marynarza na statku podczas podróży fakt ten należy stwierdzić przez spisanie dokumentu wedle przepisów o sporządzaniu dokumentów stanu cywilnego.

Jeżeli spadek po zmarłym marynarzu znajduje się na statku, kapitan obowiązany jest zająć się spisem pozostałych po marynarzu przedmiotów spadkowych, należytych ich przechowaniem oraz w razie potrzeby również ich sprzedaż z licytacji. Spis przedmiotów spadkowych należy sporządzić przy udziale 2-ch oficerów albo innych wiarygodnych osób.

Przedmioty spadkowe, ewentualnie suma za nie otrzymana, jak również ewentualny zarobek łącznie z wymienionym spisem oraz dokumentem o zejściu powinny być złożone w tym urzędzie żeglarskim, w którym jaknajprędzej można tego dokonać, lub też za zezwoleniem tego ostatniego w urzędzie żeglarskim portu rozpoczęcia podróży albo portu ojczystego.

Ze spadkiem po kapitanie, który zmarł podczas podróży, zastępca jego postępuje stosownie do ust. 2 i 3.

§ 66. Marynarz najęty na pewną podróż, obowiązany jest, jeżeli w umowie inaczej nie umówiono, pozostać w pracy w ciągu całej podróży i ewentualnych podróży ubocznych aż do ukończenia podróży powrotnej.

Za podróż powrotną w rozumieniu ust. 1 uważa się podróż do portu, z którego statek rozpoczął podróż. W wypadku, gdy statek z portu pozaeuropejskiego (§ 82) przychodzi, a swą podróż rozpoczął z portu polskiego, uważa się każdą podróż do jednego z portów Wielkiej Brytanii, Kanalu, morza Północnego, Kategatu, Sundu albo Bałtyku za podróż powrotną, jeżeli podróż faktycznie w tym porcie się kończy i zostanie to marynarzom zaraz po nadejściu statku przez kapitana zakomunikowane.

Jeżeli podróż powrotna nie kończy się w porcie rozpoczęcia podróży, marynarz ma prawo do bezpłatnego odstawienia (§§ 78, 79) do tego portu albo wedle wyboru kapitana do odpowiedniego wynagrodzenia, które w razie sporu tymczasem ustala urząd żeglarski. Oprócz zarobionej płacy marynarzowi należy się również płać za czas odstawienia (§ 73).

§ 67. Marynarz, najęty na czas określony, obowiązany jest, jeżeli umową inaczej nie przewidziano, pozostać w pracy aż do upływu tego czasu.

W razie upływu czasu pracy w ciągu podróży, marynarz w braku innego postanowienia umownego może zażądać zwolnienia dopiero w pierwszym porcie, do którego statek zawinie w celu wyładowania albo ładowania. Jeżeli wedle zaświadczenia urzędu żeglarskiego lub,



gdzie takiego nie ma, miejscowej władzy — kapitan nie może w tym porcie nająć następcy, marynarz obowiązany jest pod warunkiem podwyższenia mu płacy o 1/4 pozostać na służbie do czasu przybycia do portu, w którym najęcie następcy jest możliwe, jednak nie dłużej niż przez trzy miesiące. Jeżeli marynarz został najęty w porcie polskim, to na jego żądanie stosunek pracy musi być przedłużony na dotychczasowych warunkach umownych aż do powrotu do portu polskiego, jednakże nie przez dłuższy czas niż trzy miesiące.

§ 68. Po ukończeniu podróży marynarz może żądać zwolnienia dopiero po wylądowaniu ładunku, oczyszczeniu statku i umocowaniu go w porcie albo w innym miejscu, jak również po ukończeniu ewentualnego postępowania w związku z protestem morskim.

§ 69. Umowa pracy wygasa, jeżeli właściciel traci statek wskutek przypadku, a w szczególności:

1. gdy statek ulega katastrofie,
2. gdy zostanie stwierdzone, że statek jest zupełnie niezdatny do naprawy lub jego naprawa się nie opłaca (§ 479 kodeksu handlowego) i w tym ostatnim wypadku statek niezwłocznie zostanie publicznie sprzedany.

3. w razie zagrabienia gwałtem statku,
4. w razie konfiskaty statku lub zatrzymania i uznania go za zdobycz morską.

W powyższych wypadkach marynarz ma prawo żądać odstawienia go bezpłatnie (§§ 78, 79) do portu rozpoczęcia podróży albo też wedle wyboru kapitana otrzymuje odpowiednie wynagrodzenie, którego wysokość w razie sporu ustala urząd żeglarski; oprócz zarobionej płacy marynarz otrzymuje również połowę płacy za czas odstawienia.

§ 70. Kapitan może zwolnić z pracy marynarza przed upływem czasu pracy w następujących wypadkach:

1. przed rozpoczęciem podróży, jeżeli marynarz niezdatny jest do pracy, do której się najął,

2. w razie popełnienia ciężkiego wykroczenia służbowego, w szczególności w razie powtórnego nieposłuszeństwa, ciągłej kłębności, powtarzającego się stanu nietrzeźwości podczas wykonywania służbowych obowiązków lub przemytnictwa,

3. w razie popełnienia przez marynarza występku kradzieży, oszustwa, przemieszczenia, sprzeniewierzenia, paserstwa, fałszowania dokumentów, albo zbrodni,

4. jeżeli marynarz przez czyn karygodny nabawił się choroby albo uszkodzenia, czyniących go niezdolnym do pracy,

5. jeżeli marynarz jest dotknięty weneryczną chorobą, która może się stać niebezpieczną dla innych osób, znajdujących się na statku.

Czy taka okoliczność zachodzi, rozstrzyga lekarz, o ile można go znaleźć,

6. jeżeli podróż, dla której marynarz został najęty, nie może być rozpoczęta albo musi ulec przerwie z powodu wojny, embarga, blokady, zakazu przywozu i wywozu, albo innego wypadku, któremu ulegnie statek albo ładunek.

Zwolnienie i przyczynę zwolnienia kapitan powinien zakomunikować marynarzowi jak najprędzej i w wypadkach wymienionych w ust. 1 Nr 2 — 5 ednotować w dzienniku okrętowym przed opuszczeniem statku przez marynarza. Na żądanie marynarza należy mu wydać odpis tej adnotacji z podpisem kapitana.

§ 71. W wypadkach § 70 Nr 1 — 4 należy, się marynarzowi nie więcej niż zarobiona płaca (§ 80).

W wypadku Nr 5 pretensje marynarza normują się wedle przepisów § 59 — 61. Przepisy te obowiązują odnośnie obywateli obcego państwa tylko, jeżeli wedle ogłoszonego w Dzienniku Ustaw rozporządzenia polskim obywatelom najętym na statek obcego państwa ustawodawstwo tegoż państwa albo konwencja międzynarodowa zapewnia odpowiednią opiekę.

W wypadku Nr 6 marynarzowi przysługują, o ile zwolnienie nastąpi do rozpoczęcia podróży, uprawnienia, wymienione w § 69 ust. 2.

§ 72. Marynarz najęty na pewną podróż, który zostanie zwolniony z pracy przed wygaśnięciem umowy z innych powodów niż wymienione w § 70, otrzymuje tytułem odszkodowania miesięczną pracę z potrąceniem ewentualnych zadatków i zaliczek.

Jeżeli zwolnienie z pracy następuje po rozpoczęciu podróży, marynarz ma prawo żądać odstawienia go bezpłatnie z powrotem do portu rozpoczęcia podróży lub otrzymuje zależnie od wyboru kapitana odpowiednie wynagrodzenie, którego wysokość w razie sporu ustala tymczasem urząd żeglarski. Również otrzymuje on oprócz płacy przewidzianej w ust. 1 i zarobionej płacy (§ 80) jeszcze pracę za przypuszczalny czas trwania jego podróży do portu odstawienia, obliczony wedle § 73.

§ 73. Jeżeli w wypadkach przedterminowego zwolnienia z pracy po rozpoczęciu podróży statku (§ 72, ust. 2) portem odstawienia jest port polski, to w celu obliczenia płacy, należy marynarzowi za powrotną podróż, liczy się czas trwania tej podróży przy powrocie na parowcu, jak następuje:

przy zwolnieniu:

- a) w porcie morza Północnego, Kanału Angielskiego, Bałtyku albo graniczących wód — 1/2 miesiąca,
- b) w innym porcie europejskim (§ 82) 1 miesiąc,
- c) w porcie pozaeuropejskim z wyjątkiem portów wymienionych pod d) — 1 i pół miesiąca,
- d) — 1 i pół miesiąca,



d) w porcie Oceanu Spokojnego albo Australii — 2 miesiące.

Jeżeli odstawienie marynarza z powrotem całkowicie albo częściowo musi się odbyć żaglowcem, to czas trwania tej części podróży, która odbywa się żaglowcem, liczy się 2 razy tak długo jak przy podróży parowcem.

Jeżeli w wypadkach a) i b) ust. 1 odstawienie z powrotem odbywa się wyłącznie koleją, to czas trwania podróży koleją nie wchodzi w rachubę.

Czas trwania podróży powrotnej ustala w razie sporu tymczasem urząd żeglarski, według powyższych postanowień, uwzględniając odpowiednio w razie odstawienia do cudzoziemskiego portu czasokresy, przyjęte pod a) do d).

§ 74. Marynarz może żądać zwolnienia:

1. jeżeli kapitan dopuści się ciężkiego naruszenia swych obowiązków względem marynarza, w szczególności znieważa go czynnie, albo pozwala go znieważać czynnie innym osobom z pośród załogi statku lub też bez powodu wstrzymuje mu wydanie jadła i napojów, bądź też wydaje mu zepsutą żywność;

2. jeżeli statek zmienia banderę ;

3. jeżeli po rozpoczęciu głównej podróży postanowiono podróż uboczną lub podróż uboczna została zakończoną, o ile od rozpoczęcia pracy upłynął rok lub półtora roku zależnie od tego, czy statek znajduje się w europejskim (§ 82) czy poza europejskim porcie;

4. jeżeli statek przeznaczony jest lub też ma zawinąć do portu, który już w czasie dokonania zaciągu był dotknięty zarazą dżumy, cholery, albo żółtej febry, o ile marynarzowi przy zaciągu nie podano tego portu i nie zakomunikowano mu nic o panującej tam zarazie. Jako port dotknięty zarazą w rozumieniu powyższego przepisu uważa się port, w którym znajduje się siedlisko dżumy, cholery, albo żółtej febry. Prawo żądania zwolnienia wygasa z chwilą wygaśnięcia zarazy;

5. jeżeli marynarz zamierza przygotować się do egzaminu na mechanika, oficera lub kapitana albo też przyjąć zaoferowane mu stanowisko kapitana i przedłożyć na to dowody, pod warunkiem jednak, że da na swoje miejsce odpowiedniego zastępcę i przez tę zmianę nie będzie statek narażony na postój. Czy zaproponowany zastępca nadaje się do pracy, rozstrzyga w razie sporu najbliższy urząd żeglarski. Zmiana kapitana albo armatora nie stwarza dla marynarza prawa do żądania zwolnienia.

§ 75. W wypadku § 74 Nr. 3 nie można żądać zwolnienia:

1. Jeżeli marynarz został najęty na czas dłuższy niżeli podany w § 74 Nr 3. Umowy na czas nie określony albo z tym ogólnym warunkiem, że po wyjeździe statku praca ma trwać przez wszystkie podróże, które w przyszłości mogą być postanowione, nie uważa się za umowę na taki czas.

2. Jeżeli zarządzono podróż powrotną.

§ 76. W wypadkach § 74 ust. 1 i 2 marynarz ma te same prawa co w wypadkach § 72.

W wypadkach § 74 ust. 3 — 5 marynarzowi należy się nie więcej niż zarobiona płaca. Jednakże w wypadku ust. 4 przysługują mu prawa, przewidziane w § 72, o ile przy zaciągu w porcie ojczystym armator, jego zastępca (§ 12 ust. 2) albo kapitan, a przy zaciągu w innym porcie kapitan, mieli wiadomość o zarazie.

§ 77. Za granicą może marynarz, który żąda zwolnienia poza wypadkiem zmiany bandery, opuścić statek wbrew woli kapitana tylko na podstawie tymczasowej decyzji urzędu żeglarskiego (§ 129).

§ 78. Jeżeli marynarz w myśl przepisów ustawy niniejszej ma prawo żądać odstawienia go z powrotem bezpłatnie, prawo to obejmuje również wyżywienie podczas podróży, oraz przewiezienie rzeczy marynarza. Oficerom odsyłanym z powrotem należy się pomieszczenie i wyżywienie w kajucie.

W razie sporu co do sposobu odstawienia marynarza z powrotem rozstrzyga tymczasem urząd żeglarski, w którym odbywa się zwolnienie z zaciągu.

§ 79. Żądaniu bezpłatnego odstawienia i otrzymania płacy za czas trwania podróży powrotnej uważa się za uczynione zadość jeżeli się marynarzowi zdolnemu do pracy za zezwoleniem urzędu żeglarskiego zapewni odpowiadającą jego poprzedniemu stopniowi i należycie wynagradzaną służbę na handlowym statku polskim, udającym się do portu odstawienia lub do portu znajdującego się w pobliżu portu odstawienia; w tym ostatnim wypadku marynarzowi należy się odpowiednie wynagrodzenie za dalsze bezpłatne odstawienie (§ 78) do pierwotnie podanego portu.

Jeżeli marynarz nie jest obywatelem polskim, to statek jego narodowości uważa się za równorzędny ze statkiem polskim.

§ 80. W wypadkach §§ 45, 53, 61, 64, 69, 71, 72, 76 zarobioną płacę oblicza się, jeżeli została umówiona nie jako płatna co pewien okres czasu, ale ryczałtem za całą podróż, w stosunku do oddanych usług i do odbytej części podróży z uwzględnieniem całej umówionej sumy. Celem obliczenia wymienionej w §§ 72, 73 płacy za poszczególne miesiące ustala się przeciętny czas trwania podróży łącznie z czasem, potrzebnym do naładowania i wyładowania, uwzględniając przy tym jakość statku i następnie oblicza się płacę za poszczególne miesiące. Przy obliczaniu płacy na poszczególne dni liczy się 30 dni jako miesiąc.

§ 81. Wynagrodzenie marynarza w postaci udziału w przewoźnym albo w zyskach nie stanowi płacy w rozumieniu niniejszych przepisów.

§ 82. W wypadkach §§ 66, 73, 74 nie europej-



skie porty morza Śródziemnego i Czarnego uważa się za równorzędne z europejskimi.

§ 83. Kapitanowi nie wolno pozostawić marynarza poza granicami Państwa bez zezwolenia urzędu żeglarskiego. Jeżeli istnieje obawa, że po pozostawieniu marynarz znajdzie się w położeniu wymagającym pomocy, wówczas to zezwolenie może być uzależnione od złożenia przez kapitana zabezpieczenia pomocy w granicach trzech miesięcy.

Jeżeli marynarz zgadza się na pozostawienie go i na miejscu nie ma urzędu żeglarskiego, jak również niema możliwości uzyskania bez spowodowania zwłoki w podróży zezwolenia urzędu żeglarskiego, kapitan może pozostawić marynarza bez zezwolenia. W tym wypadku armator pozostaje odpowiedzialny za koszty, spowodowane potrzebą udzielenia pomocy marynarzowi w ciągu najbliższych 3 miesięcy.

Postanowienia niniejszego artykułu nie naruszają przepisów § 127.

## ROZDZIAŁ IV.

### Przepisy dyscyplinarne.

§ 84. Marynarz podlega władzy dyscyplinarnej kapitana. Wykonywanie władzy dyscyplinarnej kapitana może być przekazane jedynie starszemu oficerowi pokładowemu i starszemu oficerowi działu mechanicznego w ich zakresie służbowym. O każdym wypadku wykonania władzy dyscyplinarnej oficerowie powyżsi obowiązani są w ciągu 24 godzin zameldować kapitanowi.

§ 85. Marynarz obowiązany jest do zachowania się stale trzeźwo i w stosunku do wszystkich poprawnie i spokojnie.

Kapitanowi, oficerom statku i innym swym przełożonym marynarz obowiązany jest okazywać należyty szacunek oraz bezwzględnie wykonywać ich służbowe rozkazy.

§ 86. Marynarz obowiązany jest kapitanowi na jego żądanie podać do wiadomości ściśle i całkowicie, co mu wiadomo w sprawach dotyczących służby na statku.

§ 87. Marynarzowi bez zezwolenia kapitana nie wolno sprowadzać albo przyjmować na statek żadnych ładunków. Za przewożone wbrew niniejszemu zakazowi ładunki własne albo cudze marynarz obowiązany jest opłacić najwyższe przewoźne, pobierane w porcie wyładowania i w czasie wyładowania od ładunków takich i za taką podróż jak odbyta, niezależnie od obowiązku odszkodowania za udowodnioną większą stratę.

Jeżeli pozostawienie tych ładunków na statku zagraża bezpieczeństwu statku lub ładunku lub też zdrowiu osób znajdujących się na statku albo może doprowadzić do wkroczenia władzy, kapitanowi przysługuje prawo wyrzucenia ładunków w morze.

§ 88. Postanowienie § 87 mają również zastosowanie jeśli marynarz bez zezwolenia kapitana sprowadza albo przyjmuje na statek broń, amunicję, spirytus, albo inne napoje wysokokowe albo też więcej tytoniu i wyrobów tytoniowych niż sam potrzebuje w zamierzonej podróży.

Przedmioty zabrane na statek wbrew niniejszemu zakazowi przechodzą na rzecz statku.

§ 89. Zarządzenia, wydane na podstawie §§ 87 i 88 kapitan powinien możliwie jak najprędzej wpisać do dziennika okrętowego.

§ 90. Jeżeli statek ma postój w porcie albo na redzie i zachodzą okoliczności, które uzasadniają obawę ucieczki, kapitan ma prawo rzeczy marynarzy wziąć na przechowanie aż do wyjazdu statku.

§ 91. Kapitan ma prawo stosować odpowiednie środki, niezbędne do utrzymania porządku i zabezpieczenia prawidłowego biegu służby. Jednakże w tym celu nie wolno mu ani w charakterze kary, ani środka przymusu stosować grzywien, zmniejszenia racyj żywnościowych przez dłuższy okres niż 3 dni, zamknięcia i chłosty.

W razie oporu albo ustawicznego nieposłuszeństwa kapitan jest upoważniony do użycia wszelkich środków, niezbędnych do zapewnienia swym rozkazom posłuchu. W tym celu dopuszczalne jest użycie siły fizycznej w miarę potrzeby zależnie od okoliczności. Ma on także prawo zastosować względem winnych odpowiednie środki zabezpieczające, a w razie konieczności może ich zwięzać podczas podróży.

Każdy marynarz obowiązany jest na żądanie kapitana udzielić mu pomocy do utrzymania porządku jak również do uniemożliwienia lub zgniecenia oporu.

Za granicą kapitan w wypadkach nagłych ma prawo zwracać się o pomoc w celu utrzymania dyscypliny do dowódców napotykanym polskich okrętów wojennych.

§ 92. Każde zarządzenie, wydane na podstawie przepisów § 91 kapitan powinien z podaniem powodu wpisać do dziennika okrętowego.

## ROZDZIAŁ V.

### Postanowienia karne.

§ 93. Marynarz, który ukrywa się po zawarciu umowy o pracę w zamiarze uchylenia się od rozpoczęcia pracy, podlega karze grzywny do 120 zł.

Marynarz, który ucieknie lub ukrywa się w zamiarze uchylenia się od pracy już rozpoczętej, podlega karze więzienia do 3-ch miesięcy albo grzywny do 600 złotych.

Marynarz, który z otrzymaną płacą ucieknie lub ukrywa się w zamiarze uchylenia się od



przyjętej na siebie pracy, podlega karze więzienia do roku. Przy okolicznościach łagodzących można orzec karę grzywny do 600 złotych. \*).

W wypadkach ustępu 1 i 2 ściganie następuje tylko na wniosek kapitana. Cofnięcie wniosku jest dopuszczalne.

§ 94. W wypadkach § 93 ust. 2, 3 marynarz, który przed odejściem statku nie wrócił dobrowolnie do pracy, albo nie został przymusowo sprowadzony na statek z powrotem, traci prawo do zarobionej płacy. Zarobiona płaca marynarza, a w razie jeżeli ta płaca nie wystarcza, również i pozostałe na statku rzeczy jego mogą być przez armatora zatrzymane na pokrycie strat, wynikłych z niedotrzymania przez marynarza umowy; o ile jednak zarobiona płaca dla pokrycia strat nie jest potrzebna, należy z nią postąpić w myśl § 132. Urzędowi Żeglarskiemu, któremu zameldowano o ucieczce (§ 25), należy możliwie jak najprędzej przedstawić zestawienie sum żądanych tytułem odszkodowania za straty, oraz należności zarobkowych marynarza, w przeciwnym razie powyżej wspomniane prawo zatrzymania — wygasa.

§ 95. Marynarz, który za granicą uchylił się od pracy w jednym z wypadków § 74 ust. 1, 3, 4, 5 i to wbrew przepisowi § 77, podlega karze grzywny do wysokości miesięcznej płacy.

§ 96. Marynarz winny ciężkiego naruszenia obowiązku służbowego, podlega karze grzywny do wysokości miesięcznej płacy.

Za naruszenie obowiązku służbowego podlegające karze wedle ustępu 1 wtedy gdy jest ciężkie, uważa się w szczególności:

1. niedbalstwo w pełnieniu służby wachtowej,
2. nieusłuchanie służbowego rozkazu przełożonego.
3. niestosowne zachowanie się względem przełożonych, innych osób z pośród marynarzy albo pasażerów,
4. opuszczenie statku bez pozwolenia albo niestawienie się na statek z powrotem w wyznaczonym czasie,
5. wynoszenie własnych albo cudzych rzeczy ze statku lub sprowadzanie na statek ładunków albo innych przedmiotów bez pozwolenia,
6. samowolne dopuszczenie na statek osób obcych i pozwolenie na przybijanie do statku innych statków lub łodzi,
7. stan nietrzeźwości podczas pracy na statku,
8. trwonienie, odstępowanie lub usuwanie bez pozwolenia żywności ze statku,

Względem oficerów grzywna może być podwyższona do wysokości 2-miesięcznej płacy.

Ściganie następuje tylko na wniosek kapitana lub pokrzywdzonego marynarza. Wniosek może być postawiony aż do zwolnienia marynarza z zaciągu. Cofnięcie wniosku jest dopuszczalne aż do wydania prawomocnego orzeczenia.

§ 97. W wypadkach §§ 95, 96, jeżeli miesięczna płaca nie została umówiona, Urząd Żeglarski przy wymierzaniu grzywny ustala wedle własnego uznania jaka kwota odpowiada miesięcznej płacy.

§ 98. Każde ciężkie naruszenie obowiązku służbowego (§ 96) kapitan możliwie jak najprędzej wpisuje do dziennika okrętowego z dokładnym podaniem stanu faktycznego. O treści wpisu należy zawiadomić marynarza i zwrócić mu uwagę na karę przewidzianą w § 96, oraz wydać mu na żądanie wypis z dziennika.

W razie niezawiadomienia marynarza należy podać powód niezawiadomienia w dzienniku okrętowym. W razie zaniedbania wpisu ściganie nie może nastąpić, chyba, że zachodzi wypadek § 96 ust. 2 poz. 3 i pokrzywdzony marynarz wystąpi z wnioskiem o ściganie.

§ 99. Jeżeli marynarz wnosi zażalenie na niewłaściwe zachowanie się przełożonych albo innych osób z pośród marynarzy, lub na to, że statek, na którym on został zaciągnięty, niezdatny jest do żeglugi, lub że zapasy jedła i napojów, które statek wiezie dla załogi, są niewystarczające, albo zepsute, kapitan ma obowiązek zażalenie z dokładnym przedstawieniem stanu faktycznego wpisać do dziennika okrętowego i na żądanie żalącego się wydać mu odpis dokonanego wpisu.

§ 100. Marynarz winny odmowy należytego posłuszeństwa powtórny rozkazom kapitana, oficera statku lub innego przełożonego, podlega karze więzienia na czas do 3 miesięcy albo grzywny do 600 złotych. \*).

§ 101. Jeżeli dwie lub więcej osób z pośród marynarzy, zmówiwszy się między sobą wspólnie, odmawiają należytego posłuszeństwa kapitanowi, oficerowi lub innemu przełożonemu, to każdy z uczestników podlega karze więzienia do roku. Przywódca podlega karze więzienia do lat trzech.

Przy okolicznościach łagodzących można orzec karę grzywny do 600 zł. \*). Przywódca w tym wypadku podlega karze więzienia do roku.

§ 102. Marynarz winny nakłaniania dwóch albo więcej osób z pośród marynarzy do jednego z czynów, zagrożonych karą §§ 101 i 105, podlega karze jako podżegacz jeżeli skutek nakłaniania popełniono czyn albo dopuszczono się usiłowania, podlegającego karze.



Jeśli nakłanianie nie miało skutku, to w wypadku § 101 następuje kara grzywny do 600 zł\*), w wypadku zaś § 105 kara grzywny do 1200 zł\*) albo kara więzienia do roku.

§ 103. Marynarz winny zniewolenia kapitana statku, oficera lub innego przełożonego za pomocą gwałtu albo groźby użycia gwałtu albo odmowy wykonania służby do przedsięwzięcia albo zaniechania czynności służbowych, podlega karze więzienia do lat 2. Przy okolicznościach łagodzących można orzec karę grzywny do 1200 zł. \*) Usiłowanie będzie karane.

§ 104. Te same przepisy karne (§ 103) mają zastosowanie do marynarza, który kapitanowi, oficerowi statku, lub innemu przełożonemu przy wykonywaniu ich uprawnień służbowych stawia opór za pomocą gwałtu albo też dopuszcza się czynnego targnięcia na nich.

§ 105. Jeżeli którykolwiek z czynów wymienionych w § 103 i 104 popełniony został wspólnie przez marynarzy na skutek zmywy, kara może być podniesiona do podwójnej wysokości jej najwyższego wymiaru.

Przywódca i ci, którzy dopuścili się czynnego gwałtu względem kapitana, oficera statku lub innego przełożonego, podlegają karze więzienia do lat 5-ciu, obok więzienia można orzec poddanie winnego pod dozór policyjny. Przy okolicznościach łagodzących nastąpi ukaranie karą więzienia nie mniejszą niż trzech miesięcy.

§ 106. Marynarz winny niesłuchania wydanych przez kapitana, oficera statku lub innego przełożonego rozkazów, dotyczących odparcia albo stłumienia karygodnych czynów, wymienionych w §§ 103 i 104, podlega karze więzienia do 6-ciu miesięcy albo grzywny do 600 złotych \*).

§ 107. Grzywną do 120 złotych \*) albo aresztem do dni 14-tu będzie karany marynarz, który:

1. w postępowaniu dotyczącym wystawienia książeczki żeglarskiej, przy zapisach do tej książeczki, przy zaciągu lub zwolnieniu z zaciągu fakty przekręca albo ukrywa albo też fałszywie podaje w celu wprowadzenia w błąd urzędu żeglarskiego,
2. zaniecha stawienia się w myśl § 12 do zaciągu lub zwolnienia z zaciągu,
3. w razie istnienia przeszkody do rozpoczęcia pracy zaniecha wyjawienia przeszkody w myśl § 17 w urzędzie żeglarskim,

4. świadomie i w złej wierze wnosi do kapitana wedle § 99 zażalenie, oparte na fałszywych twierdzeniach,

5. postępuje wbrew tymczasowemu orzeczeniu urzędu żeglarskiego (§ 129, ust. 3). . . .

§ 108. Kto świadomie i w złej wierze wnosi do urzędu żeglarskiego zażalenie, oparte na fałszywych twierdzeniach, dotyczące niezdat-

ności statku do żeglugi albo braków w żywności i spowoduje tym dochodzenie, podlega karze więzienia do 3-ch miesięcy albo grzywny do 600 złotych \*).

Kto lekkomyślnie wnosi do urzędu żeglarskiego zażalenie, oparte na nieprawdziwych twierdzeniach, dotyczące niezdatności statku do żeglugi albo braków w żywności i tym samym spowoduje dochodzenie, podlega karze grzywny do 200 złotych \*).

§ 109. Marynarz winny umyślnego i bezprawnego zniszczenia albo uszkodzenia części kadłuba statku, maszyny, omasztowania, sprzętu albo urządzeń, przeznaczonych dla ratowania ludzi, podlega karze grzywny do 2000 złotych \*) albo więzienia do lat 2-ch.

Usiłowanie będzie karane.

Ściganie następuje tylko na wniosek.

§ 110. Wymierzanie kar przewidzianych w rozdziale niniejszym albo w innych przepisach karnych nie jest wykluczone przez to, że winny za czyn który popełnił, był już karany dyscyplinarnie. Jednakże zarówno w orzeczeniu karnym urzędu żeglarskiego (§ 123) jak i w wyroku sądu karnego kara dyscyplinarna powinna być przy wymiarze kary uwzględniona.

§ 111. Kapitan, oficer statku lub inny przełożony winny nadużycia władzy dyscyplinarnej względem marynarza, podlega karze grzywny do 2000 złotych \*) albo więzienia do roku.

§ 112. Kapitan który przed podróżą albo podczas podróży umyślnie zaniecha należyście statek zaprowiantować, podlega karze więzienia, obok której może być orzeczona kara grzywny do 3000 zł. \*) jak również utrata praw obywatelskich.

Jeżeli zaniechanie wynikło z niedbalstwa, w następstwie którego marynarzom nie można było dostarczyć należytego pożywienia, winny podlega karze grzywny do 1000 złotych \*) albo więzienia do roku.

§ 113. Karze grzywny do 600 złotych \*), aresztu albo więzienia do trzech miesięcy podlega kapitan, który:

1. postępuje wbrew obowiązkom nałożonym na niego przepisami wydanymi przez Radę Ministrów na podstawie § 56 ust. 2;

2. postępuje wbrew obowiązkom nałożonym na niego przepisami o obsadzaniu statku oficerami wydanymi przez Radę Ministrów na podstawie § 4;

3. bez powodu wstrzymuje marynarzom jadło i napoje albo bez koniecznej potrzeby wydaje zepsutą żywność;

4. pozostawia marynarza za granicą bez pozwolenia urzędu żeglarskiego poza wypadkiem przewidzianym w § 83 ust. 2.

§ 114. Karze grzywny do 300 złotych \*) albo aresztu podlega kapitan, który:



1. zaniedba wywieszenia listy przełożonych (§ 3 ust. 4);

2. przy zawarciu umowy o pracę nie wręczy marynarzowi przepisanego zaświadczenia (§ 27);

3. n<sup>ie</sup> spełni swych obowiązków związanych z zaciągiem lub zwolnieniem z zaciągu marynarza, albo nie postara się, by rola zaciągowa znajdowała się podczas podróży na statku;

4. w postępowaniu dotyczącym zaciągu i zwolnienia z zaciągu, albo przy zapisach do ksiąteczki żeglarskiej prawdziwe fakty przekręca, ukrywa, albo fałszywe podaje w celu wprowadzenia w błąd urzędu żeglarskiego;

5. wbrew postanowieniu § 34 ust. 3 bez słusznego powodu odmawia marynarzowi pozwolenia na opuszczenie statku; ukaranie nastąpi wówczas gdy marynarz wciągu 3-ch dni od chwili odmowy urlopu postawi wniosek o ukaranie w urzędzie żeglarskim;

6. działa wbrew postanowieniom § 37 ust. 2, 4 i § 38;

7. działa wbrew postanowieniom § 46, 48 co do wypłaty marynarzowi zarobku i zaliczek;

8. zaniedba załatwienia czynności, przewidzianych w § 49;

9. nie uzupełni liczby marynarzy wbrew postanowieniu § 50;

10. uchylił się od obowiązku zaopiekowania się ksiąteczką żeglarską (§ 17), rzeczami i zarobkiem chorego marynarza albo spadkiem po zmarłym marynarzu (§§ 63, 65);

11. działa wbrew postanowieniom § 64 ust. 2 i 3;

12. zaniecha wpisów dziennika okrętowego nakazanych w § 70, 89, 92, 99;

13. w wypadkach występków i zbrodni nie wypełni obowiązków, nałożonych nań w § 126, 127;

14. marynarzowi odmawia bez ważnego powodu sposobności odniesienia się do decyzji urzędu żeglarskiego (§ 129, 130);

15. nie podda się zarządzeniu urzędu żeglarskiego, dotyczącemu wykonania jego orzeczenia karnego (§ 125 ust. 2) albo działa wbrew tymczasowemu orzeczeniu urzędu żeglarskiego (§ 129 ust. 3);

16. zaniedba, aby w pomieszczeniach dla załogi znajdowały się druki i pisma, przepisane w § 133. ....

§ 115. Karze grzywny do 20-tu złotych \*) albo jednodniowego aresztu podlega kapitan albo marynarz, winny niewłaściwego zachowania się wobec urzędu żeglarskiego.

§ 116. Oficer statku winny niezameldowania kapitanowi wbrew § 84 w ciągu 24 godzin o wykonaniu władzy dyscyplinarnej, podlega karze grzywny do 300 złotych \*) albo karze aresztu.

§ 117. Kto jako armator lub jego zastępca umyślnie przekroczy przepisy, wydane przez

Radę Ministrów na podstawie § 56 ust. 2, albo uniemożliwia kapitanowi należyte zaprowiantowanie albo zaopatrzenie statku w przepisane środki lecznicze, podlega, o ile w tych wypadkach nie są przewidziane innymi przepisami cięższe kary, karze grzywny do 2000 złotych \*) albo więzienia do roku.

Tej samej karze podlega, kto w określonym w ust. 1 charakterze umyślnie przekroczy wydane przez Radę Ministrów na podstawie § 4 przepisy o obsadzaniu statków kapitanami i oficerami.

§ 118. Kto jako armator lub jego zastępca swymi zarządzeniami naruszy postanowienia § 37 ust. 2, 4 i § 38 o odpoczynku niedzielnym, podlega karze grzywny do 600 złotych albo aresztu.

§ 119. Kto jako armator lub jako jego zastępca nie wręczy marynarzowi przy zawarciu z nim umowy o pracę przepisanego zaświadczenia o pracy (§ 27), podlega karze grzywny do 300 złotych \*) albo karze aresztu.

§ 120. Za armatora w rozumieniu § 117—119 uważa się także członków zarządu spółek akcyjnych albo innych przez zarząd zastępowanych spółek handlowych, jak również zarejestrowanych stowarzyszeń i innych osób prawnych, działających w charakterze armatora.

§ 121. Ściganie czynów łkarygodnych wyliczonych w § 93—119, ma miejsce również w razie popełnienia ich poza granicami Państwa.

Bieg przedawnienia ścigania w tym wypadku rozpoczyna się dopiero w dniu osiągnięcia urzędu żeglarskiego przez statek, do którego załogi sprawca należał w chwili popełnienia czynu.

Ściganie nie jest wykluczone przez to, że sprawca jest obywatelem obcym.

§ 122. W wypadkach § 93 ust. 1, 2 i § 95, 96, 107, 114—116, 118, 119 przeprowadza dochodzenia i orzeka urząd żeglarski, w wypadku § 93 ust. 2 jednak tylko wtedy, jeżeli Urząd ten ma swą siedzibę poza granicami Państwa, w wypadkach zaś § 118, 119 tylko wtedy, jeżeli ma swą siedzibę w kraju.

§ 123. Urząd żeglarski powinien przesłuchać obwinionego co do zarzuczonego mu czynu i z możliwym pośpiechem ustalić stan faktyczny sprawy. Od świadków nie odbiera się przysięgi. Po zamknięciu dochodzenia wydaje się umotywowane orzeczenie, które należy ogłosić i w razie nieobecności obwinionego w odpisie mu doręczyć. Jeżeli orzeka się karę, to na wypadek niemożności zapłacenia grzywny należy orzec zastępczą karę pozbawienia wolności. Orzeczenie przerywa bieg przedawnienia jak zarządzenie sądu.

Postępowanie przed urzędem żeglarskim jest wolne od opłat.

W kraju mają w postępowaniu powyższym



odpowiednie zastosowanie przepisy o jawności, zawarte w kodeksie postępowania karnego . . . . .

§ 124. Przeciwno orzeczeniu urzędu żeglarskiego obwiniony może w ciągu dni 10-ciu od chwili ogłoszenia albo doręczenia mu orzeczenia zażądać rozstrzygnięcia przez sąd. Odnośny wniosek musi być wniesiony do urzędu żeglarskiego protokólnie albo na piśmie. Na żądanie strony która stawia wniosek, urząd żeglarski powinien wydać jej zaświadczenie o postawieniu wniosku.

Jeżeli statek opuszcza port przed upływem powyższego terminu, marynarz z zachowaniem terminu może zgłosić sprzeciw protokólnie albo na piśmie u kapitana. Na żądanie wydaje mu się zaświadczenie o zgłoszeniu sprzeciwu. Sprzeciw marynarza kapitan winien w jak najkrótszym czasie wpisać do dziennika okrętowego i przesłać wniosek marynarza do urzędu żeglarskiego. Przedawnienie ulega zawieszeniu od zgłoszenia sprzeciwu aż do wypłynięcia wniosku do urzędu żeglarskiego.

Jeżeli urząd żeglarski ma swoją siedzibę w kraju, to dla dalszego postępowania terytorialnie właściwy jest ten sąd, w którego okręgu siedziba urzędu żeglarskiego się znajduje, w wypadku zaś, gdy urząd żeglarski ma swoją siedzibę zagranicą, ten sąd w którego okręgu leży port ojczysty, lub w braku takiego, port rejestracji statku. W braku właściwego sądu polskiego sąd zostanie wyznaczony przez Sąd Najwyższy.

§ 125. Orzeczenie urzędu żeglarskiego jest tymczasowo wykonalne, o ile chodzi o ściąganie grzywny.

Wykonanie orzeczeń karnych urzędów żeglarskiego mających swą siedzibę w kraju należy do powołanych w tym względzie władz krajowych. Orzeczenie karne urzędu żeglarskiego zagranicą wykonuje tenże Urząd we własnym zakresie bez pobierania opłat, przy czym kapitan obowiązany jest wykonać wydane przez urząd żeglarski zarządzenia co do ściągnięcia grzywny; przepisy kodeksu postępowania cywilnego co do niedopuszczalności zajęcia rzeczy i prawa mają odpowiednie zastosowanie.

Wspomniane w ust. 2 władze krajowe obowiązane są na żądanie wykonać orzeczenia urzędu żeglarskiego, znajdującego się poza obrębem ich działalności urzędowej względem osób znajdujących się w obrębie ich działalności, przy czym mają odpowiednie zastosowanie przepisy o ściąganiu opłat i grzywien.

§ 126. Jeżeli marynarz w czasie znajdowania się statku na morzu albo zagranicą popełni występki albo zbrodnie, to kapitan przy współudziale oficerów statku i innych osób wiarygodnych powinien szczegółowo zaprotokółować wszystko, co może mieć wpływ na udowodnienie czynu i wymiar kary. W szczególności w razie zabójstwa albo ciężkiego uszkodzenia ciała

należy szczegółowo opisać rany i podać jak długo raniony przeżył, czy i jakie były stosowane środki lecznicze i jaki pokarm raniony przyjmował.

§ 127. Kapitan ma prawo w każdym czasie dokonać rewizji rzeczy marynarzy, podejrzanych o udział w czynie karygodnym.

Prócz tego kapitan ma prawo przytrzymać marynarza, który popełnił jeden z czynów karygodnych, wymienionych w § 70 Nr 3 i § 93 ust. 2 i 3. W wypadkach § 70 Nr 3, o ile istnieje obawa ucieczki sprawcy, kapitan jest obowiązany do tego. W wypadkach § 93 ust. 2 i 3 nie należy stosować zamknięcia, jeżeli statek znajduje się na pełnym morzu.

Sprawcę należy wraz z protokołem dochodzenia odstawić do pierwszego urzędu żeglarskiego, do którego można się odnieść. Jeżeli urząd żeglarski zagranicą z powodów szczególnych odmawia przyjęcia sprawcy, kapitan powinien odstawić go do następnego urzędu żeglarskiego, do którego można się odnieść.

W nagłych wypadkach zagranicą, jeżeli odstawienie do urzędu żeglarskiego nie może nastąpić bezzwłocznie, kapitan ma prawo przekazać sprawcę władzy cudzoziemskiej dla odstąpienia go właściwej polskiej władzy, o czym obowiązany jest on donieść pierwszemu urzędowi Żeglarskiemu, do którego można się odnieść.

## ROZDZIAŁ VI.

### Postanowienia ogólne.

§ 128. Urząd żeglarski powinien dokładać wszelkich starań w celu polubownego załatwienia sporów między kapitanem a marynarzem, które doszły do jego wiadomości. W szczególności urząd żeglarski, w którym odbywa się zwolnienie z zaciągu powinien przy takich sporach poczynić kroki aby doprowadzić do ugody.

§ 129. Marynarzowi nie wolno pozwać kapitana przed zagraniczny sąd karny, albo cywilny jeżeli uzasadniona jest właściwość sądów krajowych. W razie niezastosowania się do tego przepisu marynarz nie tylko odpowiada za wynikłe stąd szkody, ale traci również zarobioną płacę.

W wypadkach niecierpiących zwłoki może marynarz zwrócić się o tymczasowe rozstrzygnięcie sporu do urzędu żeglarskiego. Kapitan powinien dać mu sposobność skorzystania z powyższego prawa, o ile nie zachodzą ważne przeszkody. Również i kapitanowi służy w tej samej mierze co marynarzowi prawo zażądania rozstrzygnięcia urzędu żeglarskiego.

Obie strony powinny tymczasem zastosować się do orzeczenia urzędu żeglarskiego, jednakże mają zastrzeżone prawo poszukiwania ewentualnie swych praw przed właściwą władzą.



W wypadku przymusowej sprzedaży statku, postanowienia ustępu 1 nie mają zastosowania, o ile chodzi o pretensje marynarza z umowy o pracę.

§ 130. W kraju spór między kapitanem a marynarzem powstały po dokonaniu zaciągu co do rozpoczęcia pracy albo dalszego jej pełnienia, rozstrzyga tymczasowo z zastrzeżeniem drogi sądowej urząd żeglarski, w którego okręgu statek taki się znajduje.

§ 131. Orzeczenie urzędu żeglarskiego wydane zgodnie z postanowieniami § 129 i 130 ma moc wyroku sądowego z rygorem tymczasowej wykonalności. Jeżeli odniesiono się do właściwej władzy albo wkroczone na drogę sądową, mają odpowiednie zastosowanie przepisy kodeksu postępowania cywilnego.

§ 132. Grzywny, wymierzone na mocy przepisów rozdziału V wpływają do funduszu marynarskiego, a w braku takiego do kasy ubogich krajowego portu ojczystego statku, na którym sprawca w chwili popełnienia przestępstwa się znajdował, o ile w drodze ustawodawstwa krajowego nie zostały grzywny przeznaczone na inne podobne cele. W braku krajowego portu ojczystego, port ten zastępuje krajowy port rejestracji i gdy i tego ostatniego brak, wyda odnośne zarządzenie Rada Ministrów.

§ 133. Odbitka niniejszych przepisów, odbitka przepisów obowiązujących o wyżywieniu i pomieszczeniu na statku (§ 56), następnie urzędowego zestawienia przepisów o stosunku

osób zatrudnionych w żegludze morskiej do służby wojskowej (§ 7), jak również wypis warunków umowy o pracę i z roli zaciągowej wraz z warunkami dodatkowymi powinny znajdować się w pomieszczeniach załogi i stale być dostępne dla marynarzy.

§ 134. Zastosowanie § 1 ust. 2 rozdziału II § 36, 43, 44, 49, 59—64, 65 ust. 2, 3 i § 133 do mniejszych statków (przybrzeżnych itp.) może być wykluczone w całości lub częściowo rozporządzeniem Rady Ministrów.

§ 135. Nie mają zastosowania:

1. do morskich statków holowniczych § 1 ust. 2 i § 35—38.

2. do statków ratowniczych § 1 ust. 2 i, o ile statki te są czynne, § 35—38;

3. do dalekomorskich statków rybackich § 36, § 37 ust. 2 i § 38 ust. 1 oraz, o ile marynarze mają umowę zastrzeżony udział w zyskach § 1 ust. 2.

§ 135. O ile zagranicą wedle tam obowiązujących przepisów zawarcie umowy o pracę albo ukończenie stosunku pracy marynarzy polskich statków muszą być zgłoszone przed urzędem zagranicznym, to Rada Ministrów może postanowić, że zaciąg i zwolnienie z zaciągu w urzędzie żeglarskim (§ 13, 18) mogą być zastąpione przez adnotację tegoż urzędu w roli zaciągowej, że zgłoszenie zawarcia umowy o pracę względnie ukończenia stosunku pracy nastąpiło przed urzędem zagranicznym.



## PRZEPISY

## o obowiązku repatriacji marynarzy przez morskie statki handlowe.

## § 1.

Każdy polski statek handlowy, który zmierza z portu niepolskiego do portu polskiego lub do jednego z portów Kanału Angielskiego, Wielkiej Brytanii, Morza Północnego, Sundu, Kategory, albo do niepolskiego portu morza Bałtyckiego, jest obowiązany na pisemny nakaz konsulatu za odszkodowaniem (§ 5) zabrać do swego portu przeznaczenia celem przewiezienia do Polski marynarzy polskich, którzy poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej znajdują się w potrzebie, albo powinni być wydani władzom krajowym z powodu czynu według prawa Rzeczypospolitej Polskiej karygodnego. Obowiązek ten istnieje również gdy statek zmierza do innego portu niepolskiego, z którego może nastąpić dalsze przewiezienie do jednego z wyżej oznaczonych portów. Portami polskimi w rozumieniu tego ustępu są tylko porty położone na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej.

W stosunku do marynarzy cudzoziemców, którzy bezpośrednio po pracy na polskim statku handlowym znajdują się w potrzebie poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, istnieje ten sam obowiązek dla polskich statków handlowych, zmierzających do ich kraju ojczystego.

Konsulat może zmusić kapitana statku do wypełnienia tych obowiązków.

## § 2.

Jeżeli większa ilość statków daje sposobność do repatriacji, konsulat rozdzieli marynarzy którzy mają być przewiezieni na poszczególne statki w stosunku do ich wielkości i liczby ich załóg.

## § 3.

Odmowa repatriacji może nastąpić:

1. jeżeli i o ile niema na statku należytego pomieszczenia dla repatriantów;

2. jeżeli repatriant jest obłożnie chory albo dotknięty weneryczną lub inną chorobą, która by zagrażała zdrowiu lub bezpieczeństwu osób, znajdujących się na statku;

3. jeżeli i o ile ilość repatriantów znajdujących się w potrzebie przekracza  $\frac{1}{4}$ , a przestępców  $\frac{1}{6}$  załogi statku, albo gdyby należało przewieźć więcej niż jednego przestępcę;

4. jeżeli przewiezienia nie zażądano przynajmniej na dwa dni przed czasem w którym statek jest gotów do odejścia;

5. jeżeli do danego portu zawijają w drodze powrotnej w podróży regularnej parowce polskiej linii okrętowej, zobowiązanej umową do repatriacji.

O przyczynie odmowy rozstrzyga konsulat.

## § 4.

Repatriantowi znajdującemu się w potrzebie udziela statek podczas podróży wyżywienia i pomieszczenia, stosownie do jego stanowiska (§ 5).

Repatriant-przestępca powinien być traktowany według wskazówek jakich udzielić powinien konsulat. Dozorowanie przestępcy należy do kapitana statku, o ile nie został dodany osobny eskortant.

Repatriant podlega władzy dyscyplinarnej kapitana statku.

## § 5.

W braku odmiennej umowy należy wypłacić jako odszkodowanie (§ 1):

a) przy repatriacji znajdujących się w potrzebie za każdy dzień pobytu na statku:

1. za kapitana lub oficera statku zł. 6 na zagłowcach, a 12 zł. na parowcach; \*)

2. za każdego innego marynarza 3 zł. na zagłowcach, a 6 zł. na parowcach; \*)

b) przy repatriacji przestępców zwykły koszt przejazdu albo jeśli go nie można ustalić, podwójną wysokość stawek, ustalonych dla repatriacji znajdujących się w potrzebie — i oprócz tego, jeżeli nie został dodany osobny eskortant, odpowiednie wynagrodzenie za dozorowanie, które powinno być tymczasowo określone przez przekazujący konsulat (§ 1): Rada Ministrów może ustalić stawki dla wymiaru tego wynagrodzenia.

## § 6.

Odszkodowanie wypłaca na rachunek Skarbu Państwa urząd morski względnie konsulat w porcie przeznaczenia za zwrotem nakazu repatriacji (§ 1).

## § 7.

Repatriant, znajdujący się w potrzebie, odpowiada za koszty spowodowane przez odstawienie

Ustawa niniejsza nie narusza przepisów, które zobowiązują armatora lub inne osoby do pokrycia takich kosztów.

## § 8.

Uchylający się od ciężącego na nim według § 1 obowiązku podlega karze grzywny do 150 zł\*) lub karze aresztu. Przy nakładaniu kary i dalszym postępowaniu mają zastosowanie przepisy, zawarte w §§ 5, 122—125 ustawy o służbie marynarza.

\*) Notka: do obliczenia grzywny należy zastosować mnożnik obowiązujący przy przeliczaniu opłat konsularnych.

Redakcja i Administracja

Ministerstwo Spraw Zagranicznych — Gabinet Ministra — Warszawa, Aleja I Armii W. P. Nr 23.