

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXI. — Wydana i rozesłana dnia 4. lipca 1907.

Treść: Nr. 157. Rozporządzenie, dotyczące wykonania ustawy z dnia 23. lutego 1907, odnoszącej się do wspierania marynarki handlowej i przyczyniania się do budowy okrętów.

157.

Rozporządzenie Ministerstwa handlu i skarbu z dnia 3. lipca 1907,

dotyczące wykonania ustawy z dnia 23. lutego 1907, Dz. u. p. Nr. 44, odnoszącej się do wspierania marynarki handlowej i przyczyniania się do budowy okrętów.

Na zasadzie artykułu XIX. ustawy z dnia 23. lutego 1907, Dz. u. p. Nr. 44, dotyczącej wspierania marynarki handlowej i przyczyniania się do budowy okrętów, zarządza się, co następuje:

Do artykułu I.

Uprawnienie do dodatków. Warunki ich dochodzenia.

Za okręty handlowe morskie w rozumieniu artykułu I. należy uważać te okręty, których prawidłowo nie używa się do kursów podejmowanych na podstawie osobnych układów kontraktowych z rządem. Właściciel okrętu lub jego pełnomocnik może podnieść pretensję do dodatku na kosztu ruchu lub podróży dopiero po wpisaniu okrętu do austriackiego rejestru okrętowego. Prośba winna obejmować dowód, iż dopełniono wymogów ustawowych. Prośbę wnosi się do władzy morskiej.

Władza morska rozstrzyga o przyznaniu dodatku, z wyjątkiem przypadków oznaczonych w arty-

kule VII. a przeciw jej orzeczeniu wolno wnieść rekurs do Ministerstwa handlu w ciągu dni 14 licząc od dnia doręczenia.

Dowódu co do klasyfikacji okrętu dostarcza się przez przedłożenie certyfikatu zakładu klasyfikacji okrętów „Veritas“ lub innego równorzędnego zakładu krajowego. Jeżeli okręt pozostaje zagranicą natenczas dostarcza się dowodu przez przedłożenie oświadczenia wystawionego przez zakład klasyfikacji.

Ministerstwo handlu rozstrzyga o tym, czy dany zakład należy uważać za równorzędny z zakładem klasyfikacji okrętów „Veritas“.

Obywatelstwo austriackie właścicieli okrętów wykazać należy dokumentami najświeższego pochodzenia.

Spółki akcyjne winny przedłożyć swoje, przez władzę zatwierdzone statuty i wyciąg z rejestru handlowego oraz dowód obywatelstwa co do dwóch trzecich części członków rady zawiadowczej i istniejącej ewentualnie rady nadzorczej, tudzież wszystkich organów kierujących, którym poruczono prowadzenie przedsiębiorstwa.

O wszystkich zmianach osobowych, dotyczących rady zawiadowczej, rady nadzorczej, zarządu lub organów kierujących, którym poruczono prowadzenie przedsiębiorstwa należy bezzwłocznie donosić władzy morskiej. Odnosi się to zwłaszcza do wszelkich zmian co do obywatelstwa.

Władza morska dozwolić może ulg pod względem wykazywania obywatelstwa austriackiego.

Do artykułu II.

Spuszczenie z warsztatu.

Dzień spuszczenia z warsztatu wykazać należy co do okrętów zbudowanych w kraju potwierdzeniem właściwego kapitanatu portowego a co do okrętów zbudowanych za granicą poświadczeniem c. i k. urzędu konsularnego, w którego okręgu urzędowym leży odnośny warsztat. Poświadczenie to ma być oparte na dokumentach.

Bieg próbny.

Władza morska zarządza celem stwierdzenia minimalnej szybkości przepisanej dla parowców, na prośbę właściciela okrętu i na jego koszt bieg próbny, przy którym uczestniczyć mają organy urzędowe.

Władza morska może zezwolić co do okrętów zagranicznej konstrukcyi, aby bieg próbny odbył się za granicą. Przy tym biegu próbnym muszą być obecne organy władzy morskiej lub jej delegowani.

Oznaczenie czasu trwania biegu próbnego zależy od uznania organów władzy.

Jeżeli przedsiębiorstwo budowy okrętów urządzi bieg próbny zanim okręt oddany będzie właścicielowi, natenczas władza morska może dozwolnić, aby organy jej uczestniczyły przy tym, celem stwierdzenia, czy osiąga się przepisaną szybkość minimalną.

Do artykułu III.

Dodatek na kosztą ruchu.

O uprawnieniu do dodatku na kosztą ruchu rozstrzyga władza morska.

Czas, przez który korzysta się z dodatku.

Przy obliczaniu dodatku na kosztą ruchu oznacza się najpierw kwotę zasadniczą, którą obliczy się według pojemności ton brutto, a która według postanowień następujących przedstawia sumę roczną przypadającą na trzy pierwsze lata od chwili spuszczenia okrętu z warsztatu.

Okręty, które w ciągu pierwszego roku od dnia spuszczenia z warsztatu zacząć korzystać z dodatku na kosztą ruchu, nie otrzymają pomimo tego za rok ten pełnej rocznej kwoty, lecz tylko kwotę, która pozostanie się z pierwszej kwoty rocznej po potrąceniu części proporcjonalnej, przypadającej na czas od dnia spuszczenia z warsztatu aż do dnia uzyskania prawa do wywieszenia bandery względnie do dnia, w którym dopełniono warunków ustawowych.

W przypadkach uzyskania dodatku na kosztą ruchu w jednym z następnych lat, stosuje się postanowienie to analogicznie.

Pomiar okrętu.

Pojemność okrętów, których nie można zmierzyć w kraju oznacza się na podstawie pomiaru uskutecznionego za granicą, a wykazanego dokumentami, o ile rozchodzi się o takie państwa, których listy pomiarowe uznaje się w Austrii. Jeżeli miara zaprowadzona w dotyczących państwach różni się od miary austriackiej, natenczas przerachowuje się pojemność według obcego oznaczenia na oznaczenie obowiązujące w Austrii według wskazówek, które osobno będą wydane.

Jeżeli pomiar przedsięwzięto w państwie, którego listów pomiarowych nie uznaje się w Austrii, natenczas rozstrzygnięcie o uprawnieniu do dodatku na kosztą ruchu zapadnie dopiero wtedy, jeżeli przez oznaczenie przedsięwzięte w kraju lub w inny uznany sposób, dostarczone będą pewne dady pomiarowe.

Zmiana pojemności.

Pojemność okrętu, która stanowiła podstawę przyznanego pierwotnie prawa do dodatku na kosztą ruchu, pozostaje tak długo miarodajną, dopóki pojemność brutto nie zmniejszy się wskutek przebudowy. W tym ostatnim przypadku nastąpi z chwilą ukończenia przebudowy okrętu stosunkowe obniżenie dodatku na kosztą ruchu; nową pojemność ton należy stwierdzić w drodze urzędowego oznaczenia.

Zanotowanie uprawnień do dodatku.

Przyznane uprawnienie do dodatku należy z urzędu zanotować w rejestrze okrętowym i wciągnąć do listu rejestrowego za pośrednictwem urzędu portowego lub konsularnego, któremu czynność tę zlecono. Urząd rejestrów okrętowych prowadzi osobny rejestr okrętów uprawnionych do dodatku. Właściciel okrętu otrzymuje certyfikat odnoszący się do przyznanego uprawnienia do dodatku na kosztą ruchu, w którym podane będą także kwoty roczne, obliczone przy rozstrzyganiu względem uprawnienia do dodatku. Jeżeli kwoty roczne dodatku na kosztą ruchu zmienią się wskutek zmniejszenia się pojemności ton, natenczas zawiadomi się właściciela okrętu osobnym certyfikatem o obliczonych na nowo kwotach rocznych.

Do artykułu IV.

Wykaz co do używania okrętu.

Do próśb o wypłacenie pojedynczych kwot rocznych dodatku na kosztą ruchu należy dołączyć wykaz co do używania okrętu według wzoru I. dodatku, z którego powziąć można wiadomość o podrózach odbytych w dotyczącym roku obrotowym. Zgodność wykazu używania okrętu z dziennikiem okrętowym wymaga urzędowego potwierdzenia, które w kraju wydaje urząd portowy a za granicą c. i k. urząd konsularny.

Rozebranie okrętu lub zastanowienie czynności handlowej.

Jeżeli okręt dłużej jak trzy miesiące bez przerwy był rozebrany lub zastanowił swoją czynność handlową, natenczas należy to wyraźnie zaznaczyć w potwierdzeniu urzędu portowego lub konsularnego oraz podać, z jakiego powodu przerwa miała miejsce.

Obowiązek zawijania do jednej z przystani austriackich.

Celem dopełnienia obowiązku okrętu zawijania w służbie handlowej do jednej z przystani krajowych przynajmniej raz w ciągu ubiegłego roku, który należy obliczać od jednej do drugiej rocznicy spuszczenia z warsztatu, wystarczy jeżeli okręt w tym czasie podejmie w porcie austriackim przynajmniej jedną czynność załadowania lub wyładowania.

Jeżeli dla okrętu, kursującego między zagranicznymi portami żąda się uwolnienia od obowiązku zawijania przynajmniej raz w ciągu roku obrotowego do jednej z przystani krajowych, natenczas należy dokładnie przedstawić okoliczności odnoszące się do tego. Ministerstwo handlu rozstrzeże sprawę.

Do artykułu V.

Podróże w interesie handlu i obrotu krajowego.

Przeciw rozstrzygnięciu władzy morskiej, czy pewną podróż uważać należy za podjętą w interesie handlu i obrotu krajowego, wolno wnieść rekurs do Ministerstwa handlu w ciągu 14 dni, licząc od dnia odroczenia.

Za podróże podjęte obok linii regularnej, subwencyonowanej przez rząd, uchodzą podróże pomiędzy przystaniami połączonymi według planu ruchu, obowiązkowo linią regularną, bezpośrednią według kontraktu; za czynności przewozu, naładowania i wyładowania w obrocie pomiędzy takimi przystaniami nie przynajmniej się dodatku na koszt podróży.

Pomiar odległości.

Za przystań wyjazdu lub przystań końcową uważa się przy pomiarze odległości tę przystań, w której naładowano względnie wyładowano pierwszą względnie ostatnią policzalną trzecią część ładunku, albo też ładunek odpowiadający pojemności co najmniej 1700 ton netto. Jeżeli jednak w obrębie małej żeglugi nadbrzeżnej kilka przystani tego rodzaju wchodzi w rachubę, natenczas mierzy się odległość od tej względnie do tej przystani, która od drugiego końcowego punktu podróży najwięcej jest oddalona, pod warunkiem, że towary przeznaczone są dla obszarów lub pochodzą z obszarów, leżących poza granicami małej żeglugi nadbrzeżnej. W obrębie tych granic nie bierze się w rachubę przystani pośrednich.

Jeżeli poza granicami małej żeglugi nadbrzeżnej kilka przystani wchodzi w grę, natenczas przy wyjeździe oblicza się odległość aż do tej przystani zagranicznej, w której zupełnie wyładowano ładunek zabrany w portach austriackich albo też umniejszono go tak dalece, iż odpowiada on części mniejszej jak jedna trzecia pojemności netto albo iż nie odpowiada już pojemności 1700 ton netto; przy powrocie zaś oblicza się odległość poczynawszy od tej przystani zagranicznej, w której wzięto ładunek, przeznaczony dla jednej z przystani austriackich a odpowiadający przynajmniej jednej trzeciej części pojemności netto lub pojemności co najmniej 1700 ton netto, albo ładunek, którym uzupełniono do tej ilości ładunek przeznaczony dla jednej z przystani austriackich.

Przewozu podróży nie bierze się wcale w rachubę.

Właściciele okrętów winni dostarczyć wszystkich przez władzę morską zażądanych szczegółów co do ilości ładunku, który można na okręt załadować i co do ilości towarów rzeczywiście załadowanych.

Zapiski podróże.

Każdy, kto ma zamiar domagać się dodatku na koszt podróży, winien rozpoczynając podróż przedłożyć e. k. urzędowi portowemu lub e. i k. urzędowi konsularnemu przystani, z której wyjeżdża należycie wypełnione zapiski podróże według wzoru 2. dodatku, które uwierzytelnia się po rozkładnym zbadaniu przedłożonych dokumentów ładunkowych. To samo nastąpić ma w każdej przystani, w której przedsiębiorze się załadowanie lub wyładowanie towarów, uzasadniające prawo do dodatku na koszt podróży lub wchodzące w rachubę pod względem pomiaru odległości.

Szczegóły miarodajne pod względem wymiaru dodatku na koszt podróży, które strona sama wciągnąć ma do zapisków podróży podawać muszą podobnie jak potwierdzenia urzędowe wyrażoną słowami ilość załadowanych lub wyładowanych towarów w tonach wagi i pojemności i nie mogą zawierać poprawek. Sprostowania, które w danym razie okazałyby się potrzebne należy podobnie jak pierwotne wpisy urzędownie uwierzytelnić.

Jeżeli w przystani zagranicznej niema e. i k. urzędu konsularnego natenczas należy postarać się o uwierzytelnienie ze strony zagranicznej władzy portowej lub celnej i przedłożyć je do urzędowego potwierdzenia w najbliższej przystani, do której się przybija, a w której znajduje się e. i k. konsulat lub e. k. urząd portowy. Jeżeli w przystani zagranicznej nie ma nawet władzy portowej lub celnej albo jeżeli u istniejącej tamże władzy nie można uzyskać uwierzytelnienia zapisków podróży, natenczas kapitan okrętu winien donieść o tym w najbliższej

przystani do której przybija, a gdzie znajduje się c. i k. urząd konsularny lub c. k. urząd portowy, przedkładając dziennik okrętowy i inne dokumenty dowodowe. Jeżeli urząd przekonał się w sposób pewny o rzetelności podanych szczegółów, wówczas należy udzielić brakującego potwierdzenia przy przytoczeniu okoliczności temu towarzyszących.

Po ukończeniu podróży należy oddzielić jukstę zapisków podróży zaopatrzoną urzędowymi uwierzytelnieniami i dołączyć ją do prośby o wyasygnowanie dodatku na koszt podróży.

Kto zaniedba prowadzić zapiski podróże wciągu całej podróży, traci prawo do dodatku na koszt podróży, wyjąwszy, jeżeli wykazano, iż prowadzenie ich było niemożliwe i jeżeli fakta, które zapiskami podróżnymi mają być stwierdzone w inny sposób niewątpliwie będą udowodnione.

Formularze na zapiski podróże, oprawione jako książki, wydawane będą właścicielom okrętów w kapitanatach portowych za zwrotu ceny kosztów i będą zaopatrzone wyraźną uwagą, dla którego okrętu są przeznaczone. Dla tego samego okrętu można wydać nową książkę zapisków podróży tylko w razie zwrotu dawnej książki, jednakowoż okręty mogą otrzymać zapasową książkę zapisków podróży; w takim razie urząd, który książkę tę wydał, musi zaznaczyć na książce będącej w użyciu, iż wydano książkę zapasową, na tej zaś, iż istnieje pierwsza książka.

Kapitanat portowy, który odbiera oddawane książki zapisków podróży, winien je przedłożyć władzy morskiej.

Zniżenie przepisanej trzeciej części ładunku.

Minister handlu może z urzędu zarządzić zníženie przepisanego wymiaru ładunku aż do jednej czwartej pojemności netto, albo też wskutek prośby dozwolić tegoż odnośnie do poszczególnych podróży. W tym ostatnim wypadku winna strona prosząca o zníženie wykazać interes produkcji austriackiej w popieraniu odnośnej relacji.

Do artykułu IV.

Wykluczenie i zníženie dodatku na koszt podróży.

Ministerstwo handlu postanawia w porozumieniu z Ministerstwem skarbu, dla których artykułów ładunku i dla których relacji wyklucza się dodatek na koszt podróży lub wyznacza się go według niższego wymiaru.

Spisy tych artykułów i relacji, oznaczonych w drodze rozporządzenia, należy każdorazowo przesyłać c. k. urzędowi portowym i c. i k. urzędowi konsularnym, mającym siedzibę w przystaniach morskich, tudzież izhom handlowym i przemysłowym.

Jeżeli nastąpi obniżenie dodatku na koszt podróży dla poszczególnych artykułów a parowiec ma na pokładzie rozmaite towary, co do których

dodatek na koszt podróży wyznaczony jest w różnej wysokości, natenczas oblicza się dodatek ten w stosunku do ilości poszczególnych rodzajów towarów.

Do artykułu VII.

Podróże między przystaniami zagranicznymi i w obrębie małej żeglugi nadbrzeżnej.

Ministerstwo handlu rozstrzyga w porozumieniu z Ministerstwem skarbu o przyznaniu dodatku na koszt podróży co do kursów między przystaniami zagranicznymi lub w obrębie małej żeglugi nadbrzeżnej. Podania przedkładać należy Ministerstwu handlu za pośrednictwem władzy morskiej.

Do artykułu VIII.

Dodatek na koszt budowy.

Deklaracja budowlana.

Przedsiębiorstwa budowy okrętów przystępujące do budowy okrętu handlowego morskiego, co do którego zamierzają domagać się dodatku na koszt budowy winny przy położeniu wręgi okrętu przedłożyć władzy morskiej deklarację budowlaną, która obejmować ma wykazanie:

1. wyciągu z rejestru handlowego na dowód zawodowego zajmowania się budową okrętów handlowych morskich;

2. rodzaju i materiału okrętu (parowiec albo żaglowiec, ze stali, żelaza, drzewa lub mięszanej konstrukcji);

3. głównych wymiarów;

4. ilości i wartości materiału, który będzie użyty, względnie maszyn okrętowych, kotłów, przewodów rurowych i maszyn pomocniczych jakiegobądź rodzaju, jak również zakładów, z których się je sprowadza, o ile to jest możliwe przy składaniu wręgi okrętu;

5. na czyj rachunek buduje się okręt.

Nadzorowanie budowy.

Władza morska winna po tymczasowym zbadaniu przedłożonej deklaracji budowlanej poruczyć organom urzędowym stały nadzór nad budową.

Przedsiębiorstwa budowy okrętów mają obowiązek wszechstronnego popierania organów tych przy wypełnianiu ich zadania.

Organy władzy, którym poruczono dozór nad budową, winny w porozumieniu z warsztatem ustanowić sposób postępowania, który będzie stosowany celem stwierdzenia tożsamości materiału sprowadzonego i zużytkowanego oraz winny powziętą uchwałę przedłożyć władzy morskiej do zatwierdzenia.

Prośba o przyznanie dodatku na koszt budowy.

Po ukończeniu wyposażenia okrętu należy wnieść do władzy morskiej osobną prośbę o przyznanie dodatku na koszt budowy. Następujące daty wykazać należy zapomocą dowodów:

1. ilość i wartość materiału, użytego do budowy korpusu okrętu, maszyn okrętowych, kotłów, przewodów rurowych i maszyn pomocniczych jakiegobądź rodzaju oraz odnośne źródła nabycia, a to zapomocą kontraktów dostawy i kontraktów kupna, listów przewozowych, potwierdzeń importu pochodzących od władzy celnej itd. Przez korpus okrętu należy prócz właściwego kadłuba rozumieć wszystkie części stale zespolone i trwale połączone z okrętem, z wyjątkiem urządzeń maszynowych.

2. jaki procent zużytkowanego materiału wytworzono w kraju; jeżeli zużytkowano mniej, aniżeli 50 procent materiału krajowego, należy wykazać, iż reszty materiału nie można było otrzymać w kraju w dostatecznej ilości lub w jakości, odpowiadającej warunkom, ustanowionym co do jego użycia lub że można go było dostać tylko w terminie niestosunkowo późnym albo tylko za taką cenę, która, licząc także koszt transportu, przewyższa cenę zagraniczną łącznie z kosztami przewozu.

Wymiar dodatku na koszt budowy.

Jeżeli na budowę korpusu okrętu użyto więcej jak 50 procent materiału krajowego, natenczas wymiar jednostkowy, ustanowiony dla tony brutto podwyższy się o 1 od sta za każdy pełny procent użytego ponadto materiału krajowego; w razie usprawiedliwionego użycia mniej aniżeli 50 procent materiału krajowego obniży się ten wymiar jednostkowy o pół procentu za każdy pełny procent, o który użycie materiału krajowego było mniejsze.

Ogólną kwotę premii budowlanej, przypadającej za korpus okrętu, obliczy się zatem przez pomnożenie podwyższonego lub zniżonego w ten sposób wymiaru jednostkowego przez pojemność okrętu w tonach brutto.

Jeżeli przy urządzeniu maszynowym zużytkowano więcej aniżeli 50 procent materiału krajowego, natenczas wymiar jednostkowy, ustanowiony dla każdego 100 kilogramów, podwyższy się o 1 od sta za każdy pełny procent użytego ponadto materiału krajowego. W razie usprawiedliwionego zużytkowania mniej aniżeli 50 procent materiału krajowego obniży się ten wymiar jednostkowy o pół od sta za każdy pełny procent, o który użycie materiału krajowego było mniejsze.

Ogólną kwotę premii budowlanej, przypadającej za urządzenie maszynowe, obliczy się zatem przez pomnożenie podwyższonego lub zniżonego w ten sposób wymiaru jednostkowego przez tę liczbę, która wskazuje, ile zużytkowano jednostek wyrobów krajowych, wymienionych w artykule VIII., ustęp drugi, 1 b, obejmujących każda po 100 kilogramów.

Przy użyciu mniej aniżeli 50 procent materiału krajowego odpada wszelki dodatek na koszt budowy, o ile to nie zostanie usprawiedliwione w myśl artykułu VIII.

Postanowienia powyższe znajdują analogiczne zastosowanie w tym przypadku, jeżeli zażądano dodatku na koszt budowy nowych maszyn okrętowych, nowych kotłów, nowych przewodów rurowych i nowych maszyn pomocniczych, które wbudowano do starego korpusu okrętowego, zastępując niemi dawne urządzenia maszynowe.

Wszystkie daty zawarte w podaniach o przyznanie dodatku na koszt budowy muszą być poparte dowodami, których zażąda władza morska i potwierdzone przez organy władzy, którym poruczono dozór nad budową.

Co do wszystkich wyjaśnień, odnoszących się do planów, cen i źródeł nabycia należy zachować tajemnicę urzędową.

Do artykułu IX.

Uwolnienie od podatków

Od dziesięcioletniego uwolnienia od podatków wyłączone są okręty, należące do spółek żeglugi, subwencyonowanych przez rząd na zasadzie osobnych ustaw.

Nie odnosi się to zatem do okrętów tych spółek, które tylko na zasadzie osobnych układów otrzymują odszkodowanie za przewożenie poczty.

Ulgi należytościowe.

Do spółek żeglugi, wymienionych w ustępie ostatnim artykułu IX., należą także takie przedsiębiorstwa żeglugi morskiej, których statki stanowią własność kilku osób według udziałów w okręcie (carati), o ile te spółki karalystów istniały już w dniu 1. stycznia 1907.

Jeżeli zająd warunki, oznaczone w ustępie ostatnim artykułu IX., wówczas przewidziane tamże uwolnienie od stempli i należytości bezpośrednich rozciąga się także na te wypadki, w których przekształcono jedną spółkę żeglugi na kilka spółek akcyjnych lub kilka spółek żeglugi na jedną spółkę akcyjną.

Do artykułu X.

Kontyngentowanie ilości ton przy dodatku na koszt ruchu.

Z pośród okrętów, które zgłoszono celem uzyskania prawa do dodatku na koszt ruchu, uwzględni się w granicach ilości ton, wyznaczonej na jeden rok, w pierwszej linii okręty, wybudowane w kraju.

Dodatek na koszt ruchu dla okrętów wybudowanych za granicą.

Jeżeli ilość ton, wyznaczona na pewien rok, nie będzie wyczerpana przez okręty, wybudowane w kraju, natenczas przyznać można okrętom, wybudowanym za granicą, prawo do poboru dodatku na

koszta ruchu, o ile prawo to zgłoszono przed końcem odnośnego roku.

Jeżeli w pewnym roku wprawdzie nie wyczerpano jeszcze wyznaczonej ilości ton, pozostająca reszta jednak nie wystarcza dla okrętu, najbliższego w porządku zgłoszeń, natenczas w odnośnym roku przyzna się okrętowi temu, o ile zbudowano go w kraju, dodatek na kosztą ruchu tylko za ilość ton brutto, równającą się rozporządzalnej jeszcze ilości ton; okrętowi zbudowanemu za granicą można przyznać dodatek na kosztą ruchu w tym wymiarze. Co do resztującej ilości ton brutto uzyskuje okręt prawo do dodatku na kosztą ruchu dopiero z dniem 1. stycznia roku następnego, a to stosownie do postanowień o pierwszeństwie okrętów, wybudowanych w kraju.

Wyczerpanie kontyngentu rocznego.

Jeżeli zupełnie wyczerpano ilość ton, wyznaczoną na pewien rok, natenczas przyznaje się dalszym, w danym razie jeszcze zgłoszonym okrętom, wybudowanym w kraju prawo do poboru dodatku na kosztą ruchu dopiero na rachunek ilości ton, wyznaczonej na następny rok kalendarzowy.

Również uwzględnia się uskutecznione w latach poprzednich zgłoszenie odnośnie do okrętów wybudowanych za granicą w tym przypadku, jeżeli w odnośnym roku dopuści się wogóle okręty takie do uprawnienia względem poboru dodatku na kosztą ruchu.

Początek uprawnienia.

Uprawnienie do poboru dodatku na kosztą ruchu nie rozpoczyna się jednak nigdy wcześniej, jak na rok przed rocznicą spuszczenia dotyczącego okrętu z warsztatu, przypadającą na ten rok kalendarzowy, z którego rozporządzalnej ilości ton przyznać się ma dodatek.

Przenoszenie nadwyżki kontyngentowej.

Jeżeli przez przyznanie dodatków na kosztą ruchu nie wyczerpano ilości ton, przeznaczonych na pewien rok, natenczas resztującą ilość ton przenosi się na rok następny, w którym zatem oprócz tej reszty pozostaje do dyspozycji dalszych 18.000 ton brutto. Reszty, któraby ewentualnie nie uległa wyczerpaniu, nie można przenosić na trzeci rok; natomiast jednak przenosi się znowu na następny rok nieużytkowaną część nowych 18.000 ton, która pozostała po wyczerpaniu przeniesionej reszty.

Ogłoszenie rozporządzalnej ilości ton.

W styczniu każdego roku ogłasza się ogólną ilość ton, wyznaczoną na ten rok. Władza morską utrzymywać będzie zapiski co do ilości ton, która w danej chwili w ciągu roku pozostaje jeszcze do

dyspozycji i zawiadamiać o niej każdego z zapytujących się interesowanych.

Okręty zastępcze.

Okręt, który na zasadzie ustępu końcowego artykułu X, uzyskuje prawo do poboru dodatku na kosztą ruchu, wstępuje co do wysokości i czasu trwania tegoż dodatku w miejsce okrętu wycofanego, w ten sposób, iż dodatek na kosztą ruchu przyznaje mu się co najwyżej tylko za ilość ton okrętu wycofanego w kwotach, odpowiadających jego wiekowi i na taki okres czasu, który pozostaje jeszcze z okresu 15-letniego, obliczonego od dnia spuszczenia okrętu wycofanego z warsztatu. Dodatek na kosztą ruchu dla okrętu zastępczego, jeżeli ten posiada mniejszą pojemność ton, niż okręt wycofany, zmniejsza się stosunkowo, odpowiednio do mniejszej ilości ton.

Dodatek na kosztą ruchu przyznaje się okrętowi zastępczemu na zasadzie ustępu ostatniego artykułu X, tylko wówczas, jeżeli w czasie, gdy najwcześniej można było domagać się tego dodatku, to jest w czasie uzyskania prawa do wywieszenia bandery, ilość ton, przeznaczona na odnośny rok, już uległa wyczerpaniu.

Jeżeli okręt uzyskał prawo do dodatku na kosztą ruchu jako okręt zastępczy w miejsce okrętu wycofanego, natenczas nie może on już uzyskać później prawa do dodatku na rachunek ilości ton, pozostającej do rozporządzenia w latach najbliższych.

Do artykułu XI.

Likwidowanie dodatku na kosztą budowy.

Jeżeli w jednym roku wypłacono już dodatek na kosztą budowy dla okrętów o ogólnej pojemności ton w ilości 25.000 ton brutto, natenczas dalsze dodatki na kosztą budowy, któreby ewentualnie jeszcze przyznano, likwidowane będą dopiero w roku następnym. Jeżeli przyznano dodatek na kosztą budowy dla okrętów o ogólnej pojemności ton w ilości 270.000 ton brutto, natenczas nie uwzględni się już próśb o dalsze dodatki na kosztą budowy.

Dodatki na kosztą budowy odnośnie do urządzeń maszynowych przyznaje się tylko okrętom, których korpus wybudowano w kraju.

Dodatki na kosztą budowy w razie wymienienia urządzeń maszynowych przyznaje się, jeżeli są warunki ustawowe w ciągu obowiązywania postanowień o dodatku na kosztą budowy (artykuł XX).

Władza morską utrzymywać winna ewidencję co do korzystania z dodatków na kosztą budowy zarówno w poszczególnych latach jak i w ciągu obowiązywania dotyczących postanowień ustawowych i uwiadamiać o tem zapytujących się interesowanych.

Do artykułu XIII.

Likwidowanie

a) dodatku na kosztu ruchu.

Podania o przyznanie dodatku na kosztu ruchu, względnie budowy, których nie zaopatrzone we wszystkie wymagane załączniki, uszereguje się według tej chwili, w której załączniki uzupełniono.

Do podań o przyznanie dodatku na kosztu ruchu należy w szczególności dołączyć następujące załączniki:

- a) dokumenty stwierdzające, że okręt, co do którego prosi się o dodatek na kosztu ruchu, stanowi przynajmniej w dwóch trzecich częściach własność osób przynależnych do królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych. Przedłożyć należy dowód, iż właściciele okrętu są obywatelami austriackimi.

Co do spółek akcyjnych dołączyć należy:

1. wyciąg z rejestru handlowego;
2. jeden egzemplarz ich statutów, zatwierdzonych przez władzę;
3. dowód, iż dwie trzecie członków rady zawiadowczej oraz rady nadzorczej, jeżeli istnieje, tudzież wszystkie organy kierujące, którym poruczone prowadzenie przedsiębiorstwa są obywatelami austriackimi.

- b) certyfikaty klasyfikacji, względnie oświadczenie wystawione ze strony zakładu klasyfikacji okrętów „Veritas“ albo innego krajowego zakładu równorzędnego, z których musi wynikać, iż okręt ma klasę A, I. lub II. kategorii zakładu klasyfikacji okrętów „Veritas“ w Tryeście lub innego równorzędnego zakładu krajowego.

- c) certyfikat co do spuszczenia z warsztatu.

- d) protokół co do wyników jazdy próbnej, wygotowany przez organy władzy do tego delegowane.

- e) list pomiarowy, w razie, jeżeli okręt w czasie wniesienia podania nie był w kraju zmierzony.

O wypłacenie rocznej kwoty dodatku na kosztu ruchu należy upraszać władzę morską, oznaczając urząd płatniczy, znajdujący się w kraju, oraz zastępcę właściciela okrętu, umocowanego w danym razie do odbioru. Przy tej sposobności należy zwłaszcza wykazać, iż w ciągu roku, w którym pobór ma miejsce, nie zdarzył się żaden wypadek, któryby powodował zmianę w uprawnieniu do poboru lub jego zakresie.

Władza morska bada przedłożone podanie i zarządza w ciągu dni 60, licząc od dnia wniesienia podania asygnowanie wypłaty, pod warunkiem, iż dopełniono wymogów ustawowych.

Jeżeli okręt uległ zniszczeniu wskutek rozbicia się lub w inny sposób, natenczas wypłaca się dodatek na kosztu ruchu tylko do dnia zniszczenia. Jeżeli okręt zaginął bez wieści, natenczas wypłaci się dodatek na kosztu ruchu tylko aż do tego dnia, w którym okręt według istniejących na to dowodów opuścił ostatnią przystań, nie naruszając jednak późniejszych rozszczeń. gdyby okręt napowrót miał się odnaleźć.

Jeżeli okręt w czasie, gdy rok obrotowy upływa, znajduje się w drodze, natenczas asygnuje się dodatek na kosztu ruchu tylko aż do tego dnia, w którym okręt według istniejących dowodów rozpoczął ostatnią swoją podróż. O wyasygnowanie reszlującej kwoty można upraszać później, osobno albo z końcem następującego roku obrotowego.

b) dodatku na kosztu podróży.

Prośby o przyznanie dodatku na kosztu podróży udokumentowane odpowiednio przedkładać należy władzy morskiej w regule w ciągu trzech miesięcy, licząc od dnia ukończenia odnośnej podróży.

Prośby, które nie wykazują należyte wszystkich wymogów ustawowych, należy odrzucić w ciągu dni 30, licząc od ich wniesienia; po usunięciu niedostatków można je ponownie przedłożyć w przeciągu trzech miesięcy, licząc od dnia ukończenia odnośnej podróży. Do tego terminu nie wlicza się jednak czasu, który upłynął od wniesienia prośby aż do zawiadomienia podającego o brakach w jego prośbie zachodzących. Jeżeli termin trzechmiesięczny upłynie, a niedostatki, polegające na zawnieniu strony nie zostaną usunięte, natenczas co do odnośnej podróży nie można już domagać się dodatku na kosztu podróży. Jeżeli strona udowodni, iż z przyczyn nie polegających na jej zawnieniu nie mogła wnieść względnie uzupełnić prośby o przyznanie dodatku na kosztu podróży w ciągu tego terminu trzechmiesięcznego, natenczas uwzględni się także prośbę wniesioną najpóźniej w przeciągu roku po ukończeniu podróży.

Jeżeli dopełniono wszystkich wymogów ustawowych, otrzyma podający w przeciągu dni 60, licząc od dnia wniesienia prośby urzędowe zawiadomienie o przyznaniu dodatku na kosztu podróży, jakkolwiek dodatek ten, w danym razie procentowo niższy, wypłaci się dopiero w styczniu następnego roku.

W styczniu każdego roku ogłosić należy kwotę, wyznaczoną w odnośnym roku na dodatki na kosztu podróży. Władza morska winna utrzymywać zapiski co do sumy dodatków na kosztu podróży, o które w roku bieżącym wniesiono już prośby i zawiadomić o tym interesowanych na zapytanie.

W obrachunek, tyżący się dodatków na kosztu podróży w pewnym roku w myśl ustępu 5. i 6. XIII. artykułu ustawy, wciągnąć należy te wszystkie

dotatki na koszta podróży, o które proszono w ciągu roku i co do których najpóźniej do 31. grudnia dostarczono wszystkich dowodów, potrzebnych celem wydania rozstrzygnięcia co do wniesionego żądania. Rozstrzygnięcie tych próśb i czynności urzędowe co do ewentualnie wniesionych rekursów należy tak przyspieszyć, aby załatwienie rekursu mogło nastąpić jeszcze przed 31. stycznia następującego roku. Dodatki na koszta podróży, o których przyznanie proszono w podaniach niedostatecznie udokumentowanych i zwróconych do uzupełnienia, wciągnie się w obrachunek z tego roku, w którym uzupełnioną prośbę ponownie przedłożono.

Do artykułu XIV.

Potrącenie 5-procentowe należy policzyć od kwot rzeczywiście wypłaconych jako dodatek na koszta ruchu i podróży.

Do artykułu XV.

Sprzedż okrętów premiowanych.

O zezwolenie na sprzedaż okrętu, zbudowanego za granicą, a korzystającego z dodatku na koszta ruchu, przed upływem lat pięciu, zaś okrętu, zbudowanego w kraju przed upływem lat czterech, licząc od przyznania im uprawnienia do tego dodatku, która to sprzedaż nastąpić ma na rzecz zagranicy lub na rzecz przedsiębiorstwa żeglugi, subwencyonowanego przez rząd, należy starać się u Ministerstwa handlu za pośrednictwem władzy morskiej.

W prośbie tej należy wymienić nazwisko kupującego, wykazać, iż zwrócono wszystkie kwoty pobrane dla odnośnego okrętu jako dodatek na koszta ruchu i uzasadnić zamierzoną sprzedaż.

Jeżeli sprzedaż taka nastąpi bez zezwolenia, natenczas, nie naruszając odpowiedzialności właściciela okrętu za kwotę, która rządowi ma być zwrócona, rozstrzygnie Ministerstwo handlu na wniosek władzy morskiej, czy właściciela okrętu należy pozbawić prawa do pobierania w przyszłości dodatku na koszta ruchu odnośnie do okrętów będących jego własnością.

Ograniczenia swobodnego pozbywania okrętów korzystających z dodatku na koszta ruchu zanotuje się w rejestrze okrętowym, w liście rejestrowym i w certyfikacie, dotyczącym przyznania prawa do dodatku na koszta ruchu.

Do artykułu XVII.

Służba okrętów w razie uruchomienia lub wojny.

Władza morska wyznaczy w każdym przypadku z osobna w porozumieniu z odnośną władzą wojсковą wynagrodzenie za użycie okrętu do służby

w razie uruchomienia lub wojny, uwzględniając zobowiązania prywatno-prawne, ciążące na okręcie. Wynagrodzenie obejmuje także podróż, potrzebną wskutek powołania do ojczyzny lub wogóle do pewnej oznaczonej przystani, o ile nie można było przyjąć w drogę tę ładunku za odpowiednim wynagrodzeniem przewoźnym. Ewentualnych wyższych pretensyj winien właściciel okrętu dochodzić w zwykłej drodze prawa.

W żadnym jednak wypadku nie można odmówić lub opóźnić odstąpienia okrętu rządowi.

Właścicielowi okrętu należy, o ile możliwości, na pewien czas naprzód zapowiedzieć, iż okręt powołany będzie do takiego użytku.

Właściciele okrętów obowiązani są udzielać zawsze c. i k. zarządowi wojskowemu za pośrednictwem c. k. władzy morskiej z największą dokładnością i sumiennością wszystkich żądanych wyjaśnień, które uznano za potrzebne ze względu na użycie okrętu w razie wojny lub uruchomienia.

Przyjęcie na pokład absolwentów szkół żeglarsstwa itd.

Ukończeni uczniowie szkół żeglarsstwa, porucznicy żeglugi kupieckiej i elewi maszynowi, będący obywatelami austriackimi, którzy chcą odbyć podróż morską w celu uzyskania stopni porucznika żeglugi kupieckiej, kapitana lub maszynisty, winni na czasie, przed rozpoczęciem podróży, zgłosić się u właściciela lub kapitana okrętu, który ma obowiązek przyjąć ich na pokład.

Kadeci, porucznicy żeglugi kupieckiej i elewi maszynowi przyjęci w ten sposób na pokład mają prawo do pomieszczenia i wyżywienia w tej jakości i ilości, jaka dla odnośnego stopnia jest zwyczajnie w użyciu; są oni obowiązani zwrócić koszta wyżywienia, które obliczy się według kosztów, połączonych z zwyczajnym żywnieniem pozostałej załogi.

Do artykułu XVIII.

Kontrola ze strony władzy morskiej.

Właściciele okrętów obowiązani są popierać pod każdym względem organy, którym władza morska poruczyła wykonywanie kontroli nad okrętem, dozwalać im i ułatwiać dochodzenia i oględziny i udzielać żądanych wyjaśnień.

Koszta nadzoru budowy tych okrętów, co do których żąda się dodatku na koszta budowy, poniesie przedsiębiorstwo budowy okrętów.

Rozporządzenie niniejsze nabiera mocy obowiązującej z chwilą ogłoszenia.

Korytowski wlr.

Fort wlr.

Wzór 1.

Orzeł dwugłowy.

W y k a z
celem uzyskania dodatkuaustryackiego $\frac{\text{parowca}}{\text{zagłowca}}$

Właściciel okrętu:

Na czas ruchu od 19 . .

Odjazd dnia	z	Przyjazd dnia	do

Urzędowe

Niniejszym potwierdza się urzędownie zgodność powyższych oświadczeń co do użycia okrętu w czasie z dziennikiem okrętowym.

Przerwa czynności okrętu, trwająca miesięcy dni miała miejsce . . .

(L. S.)

Wzór 2.

Nr. 1.

Orzeł

Z a p i s k i

celem uzyskania dodatku

austryackiego $\frac{\text{parowca}}{\text{zagłowca}}$:

Właściciel okrętu: Kierownik okrętu:

1. Pojemność ton brutto:
2. Pojemność ton netto:
3. Możnaść załadowania { ton objętościowych po 40 ang. stóp sześciennych:
 { ton wagi po 1000 kg:

Przystań załadowania:

Osłona		Rodzaj załadowanych towarów	Ilość towarów, słowami		Główne wymiary towarów przestrzennych
ilość	kształt		ton wagi	ton objętości	

Przystań wyładowania:

Urzędowe potwierdzenie załadowania.

Niniejszym potwierdza się na podstawie okazanych dokumentów załadowanie towarów wyżej wymienionych w ogólnej ilości ton wagi a ton pojemności w przystani

Pomiędzy temi znajdują się następujące towary, za które nie należy się pełny dodatek na kosztą podróży:

. ton wagi (pojemności)

. ton wagi (pojemności)

(L. S.) dnia 19 . . .

d w n g i o w y.

podróże**na kosztą podróży**

Na zasadzie art. V. ustawy z dnia 23. lutego 1907, Dz. u. p. Nr. 44., dotyczącej wspierania marynarki handlowej i przyczyniania się do budowy okrętów.

4. Zanurzenie się: { na przodzie:
z tyłu:

Przyjazd do przystani załadowania: 19 . .

Odjazd z przystani załadowania: 19 . .

Oslona		Rodzaj załadowanych towarów	Ilość towarów, słowami		Główne wymiary towarów przestrzennych
ilość	kształt		ton wagi	ton objętości	

Przyjazd do przystani wyładowania: 19 . .

Urzędowe potwierdzenie wyładowania.

Niniejszym potwierdza się na podstawie okazanych dokumentów wyładowanie towarów wyżej wymienionych w ogólnej ilości ton wagi a ton pojemności w przystani

Pomiędzy temi znajdują się następujące towary, za które nie należy się pełny dodatek na kosztą podróży:

. ton wagi (pojemności)

. ton wagi (pojemności)

(L. S.) dnia 19 . .

