

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XC. — Wydana i rozesłana dnia 10. grudnia 1910.

**Treść:** (№ 214—216.) 214. Obwieszczenie, dotyczące świadectw kobiecej szkoły przemysłowej dla szycia bielizny i krawiectwa w Bruku nad Murą. — 215. Rozporządzenie, którem na podstawie upoważnienia, udzielonego ustawą z dnia 23. czerwca 1891, wydaje się nowy regulatyw ułatwień obrotowych dla parowców, odbywających peryodyczne kursa między przystaniami obszaru celnego umownego obu państw Monarchii austriacko-węgierskiej. — 216. Obwieszczenie, dotyczące przeniesienia czynności wyciskania i nakładu stempli z Centralnego Urzędu stemplowego na Drukarnię nadworną i państwową w Wiedniu.

## 214.

### Obwieszczenie Ministra handlu w porozumieniu z Ministrem robót publicznych z dnia 21. listopada 1910,

dotyczące świadectw kobiecej szkoły przemysłowej dla szycia bielizny i krawiectwa w Bruku nad Murą.

Na zasadzie § 14. d, ustępu 3. ustawy z dnia 5. lutego 1907, Dz. u. p. Nr. 26, względnie rozporządzenia Ministra handlu w porozumieniu z Ministrem wyznań i oświaty z dnia 26. lipca 1907, Dz. u. p. Nr. 180, przyjmuje się kobiecą szkołę przemysłową dla szycia bielizny i krawiectwa w Bruku nad Murą do spisu tych przemysłowych zakładów naukowych, których świadectwa zastępują przy zgłaszaniu przez kobiety przemysłu krawieckiego, ograniczonego do sukien damskich i dziecięcych, dowód prawidłowego ukończenia nauki.

Ritt wlr.

Weiskirchner wlr.

## 215.

### Rozporządzenie Ministerstw skarbu i handlu z dnia 27. listopada 1910,

k którem na podstawie upoważnienia, udzielonego ustawą z dnia 23. czerwca 1891, Dz. u. p. Nr. 76, wydaje się nowy regulatyw ułatwień obrotowych dla parowców, odbywających peryodyczne kursa między przystaniami obszaru celnego umownego obu państw Monarchii austriacko-węgierskiej.

W porozumieniu z interesowanymi królewsko-węgierskimi Ministerstwami wydaje się na podstawie upoważnienia, udzielonego ustawą z dnia 23. czerwca 1891, Dz. u. p. Nr. 76, następujący nowy regulatyw ułatwień obrotowych dla parowców, odbywających peryodyczne kursa między przystaniami obszaru celnego umownego, który rozpocznie obowiązywać od dnia 1. stycznia 1911.

Z powyższą chwilą uchyla się załącznik VI. rozporządzenia z dnia 23. czerwca 1891, Dz. u. p. Nr. 78, oraz rozporządzenia z dnia 13. lipca 1892, Dz. u. p. Nr. 115, i z dnia 14. czerwca 1894, Dz. u. p. Nr. 159.

Biliński wlr.

Weiskirchner wlr.

## Regulatyw

ułatwień obrotowych dla parowców, odbywających peryodyczne kursa między przystaniami obszaru celnego umownego obu państw Monarchii austriacko-węgierskiej

### § 1.

Tym przedsiębiorstwom żeglugi, które usku-tecniają przewóz osób i towarów wyłącznie między przystaniami austriacko-węgierskiego obszaru celnego umownego zapomocą peryodycznych kursów parowców krajowych według ogłoszonych z góry rozkładów jazdy, można przyznać pod następującymi warunkami ułatwienia obrotowe, określone bliżej w § 2.

### § 2.

W czasie jazdy, doznającej ułatwień obrotowych, są parowce uwolnione:

1. od obowiązku utrzymywania manifestu okrętowego;

2. od obowiązku pokrywania załadowanych towarów krajowych dokumentami celnymi, niezależnie jednak od obowiązku, istniejącego pod tym względem co do towarów nieoclonionych, i niezależnie od powinności utrzymywania w porządku dokumentów ładunkowych i przewozowych;

3. od zakazu zawijania do przystani martwych, to jest nie otwartych dla ruchu towarowego, jeżeli przybicie do przystani takich jest przewidziane w rozkładzie jazdy i dopóki nie sprzeciwia się temu osobne zarządzenie władzy sanitarnej morskiej;

4. od zakazu ładowania i wyładowywania towarów w porze nocnej i

5. od obowiązku zasięgania zezwolenia władzy celnej na każde ładowanie i wyładowanie.

### § 3.

Ładowanie i wyładowywanie towarów odbywa się w przystaniach, do których parowiec ma zawijać według rozkładu jazdy, z pominięciem dalszej interwencji władz celnych lecz bez naruszenia zarówno ogólnej kontroli, wskazanej interesami skarbowymi, jak i nadzoru ruchu, zarządzanego w danym razie szczególnymi przepisami co do pewnych towarów.

W szczególności podlegają parowce, doznające ułatwień obrotowych, obowiązującym przepisom o podatku spożywczym i o monopolach państwowych, tudzież przepisom o ewentualnych należnościach organów interweniujących.

### § 4.

Organa straży skarbowej i organa celne są upoważnione wstępować na okręty te każdej chwili zarówno w przystani jak i w czasie jazdy, oraz przeszukiwać je i rewidować ich ładunek.

### § 5.

Ładunek okrętów może składać się tylko z takich towarów, które pochodzą z umownego obszaru celnego albo są już oczone; zagraniczne towary nieoczone, przewożone w obrocie bezpośrednim, muszą być zaopatrzone w dokumenty celne, potrzebne do ich pokrycia.

Dostawienie tych towarów w czasie właściwym do urzędu celnego miejsca przeznaczenia należy (pomijając ustawowy obowiązek stron) do kierownika okrętu, a przy przesyłkach pocztowych do zakładu pocztowego.

## § 6.

Środki żywności i artykuły użytkowe, należące do prowiantu okrętowego, muszą pochodzić z umow-  
nego obszaru celnego albo być oclone.

Natomiast przedmioty, służące do konserwacji i ruchu okrętu oraz maszyny, korzystają z uwolnienia od ceł.

Co do tych przedmiotów, należących do zapasu okrętowego i wolnych od cła, winien kierownik okrętu prowadzić dokładny rachunek materyałowy i przedkładać go przy każdym ładowaniu materyałów urzędowi celnemu w odnośnej przystani do widymały a nadto okazywać na każdorazowe żądanie rewidujących organom celnym i organom straży skarbowej.

## § 7.

Przedmioty, należące do urządzenia i wykwi-  
powania okrętu, powinno przedsiębiorstwo wciągnąć do inwentarza, który ma być urzędownie widymowany.

O każdym zwiększeniu lub zmniejszeniu się inwentarza należy donieść w trzech dniach urzędowi celnemu w przystani, w której zmiana zaszła, gdyż w przeciwnym razie nastąpi ukaranie za dokonane przemytnictwo tych przedmiotów.

Urząd celny, któremu doniesiono o zwiększeniu lub zmniejszeniu się inwentarza okrętowego, ma widymować odnośne zapiski inwentarza przy równoczesnym wyciśnięciu pieczęci urzędowej.

## § 8.

Na pokładzie okrętów, doznających ułatwień obrotowych, może znajdować się tylko tytoń skarbowy albo tytoń, pochodzący z zagranicy celnej i pokryty odpowiednimi dokumentami licencyjnymi i celnymi.

## § 9.

W czasie trwania ułatwień obrotowych, to jest od rozpoczęcia czynności ładunkowych na podróż uprzywilejowaną aż do ukończenia wyładowania po odbyciu tejże, nie wolno parowcom:

1. wjeżdżać w obręb zagranicy celnej lub obszaru wolnego;

2. wchodzić w ogóle w styczność z innymi okrętami i łodziami na morzu, wyjąwszy wypadki niebezpieczeństwa;

3. oddawać towary innym okrętom lub łodziom w przystaniach albo odbierać je od nich bez interwencji władz celnych; z pod zakazu tego są wyjęte bezpośrednie przeładowania w przystani z pokładu jednego parowca, korzystającego z ułatwień obrotowych, na pokład drugiego takiego parowca; również nie odnosi się zakaz ten do łodzi i lichtanów, przeznaczonych do ładowania oraz do ładowania i wyładowania w przystaniach, gdzie niema bezpośrednich placów do ładowania.

## § 10.

Po ukończeniu jazdy, korzystającej z ułatwień obrotowych, może parowiec, wniósłszy poprzednio pisemne doniesienie w urzędzie celnym odnośnej przystani, podejmować jazdy na terytorium zagranicy celnej albo obszaru wolnego i podlega podczas jazd takich ogólnie obowiązującym przepisom celnym i manifestowym.

Po odbyciu jazdy takiej można rozpocząć ładowania na podróż, korzystającą z ułatwień obrotowych, dopiero po ponownem pisemnem zgłoszeniu w urzędzie celnym.

Urząd celny winien stwierdzić drogą rewizyi, czy okręt nie ma na pokładzie prócz przedmiotów inwentarza i wolnych od cła materyałów do konserwacji i ruchu okrętu oraz maszyny, które mogły być ewentualnie także sprowadzone z zagranicy celnej (§§ 6. i 7.), jakichkolwiek innych towarów, nie podanych jeszcze celnym czynnościom urzędowym.

Jeżeli stwierdzono niewadliwy stan rzeczy, należy wydać zaraz zezwolenie na ładowanie towarów do jazdy, korzystającej z ułatwień obrotowych.

Ewentualny manifest okrętowy musi być poprzednio zupełnie załatwiony.

Jeżeli jazda na obszar zagranicy celnej ma być rozpoczęta z pewnej przystani, a jazda, korzystająca z ułatwień obrotowych, podjęta na nowo nie z tej samej lecz z innej przystani, wówczas winien urząd celny pierwszej z tych przystani odebrać rozkład jazdy, zatwierdzony przez władzę (§ 19.), i przesłać go zaraz pocztą wraz z odpowiednią kartą awizującą urzędowi celnemu drugiej przystani; znaki celne (§ 21.) należy natomiast złożyć pod zamknięciem urzędowym i oddać je kapitanowi pod osobistą odpowiedzialnością i gwarancją za potwierdzeniem odbioru, podpisaniem własnoręcznie, z obowiązkiem przedłożenia ich urzędowi celnemu w przystani, z której ma się znowu rozpocząć jazdę, korzystającą z ułatwień obrotowych, celem zdjęcia zamknięcia urzędowego, które aż do tej chwili powinno pozostać nienaruszone.

Urzędy celne winny w każdym poszczególnym wypadku składać zaraz przelożonej krajowej władzy skarbowej bezpośrednio, krótkie sprawozdanie o doniesieniach co do jazd poza granicę celną lub na obszary wolne, przy wymienieniu wydanych zarządzeń, i prowadzić co do doniesień tych osobne zapiski według wzoru A, do których należy dołączać zgłoszenia; w osobnej przedziałce ma się wykazywać wynik podjętego przeszukania okrętu i wymieniać nazwiska organów, które przeszukanie to wykonały.

Do zapisków tych należy wciągać także te parowce, którym na podstawie osobnego ze-

zwolenia Ministerstwa skarbu i pod szczególnymi warunkami, ustanowionymi w każdym wypadku z osobna, wolno podejmować regularne jazdy z pewnej przystani na drodze uprzywilejowanej do pewnych oznaczonych przystani poza granicą celną albo na obszarze wolnyin i z powrotem.

Zapiski te należy zamykać co miesiąc i przedkładać władzy skarbowej pierwszej instancji, która ma je kontrolować i przechowywać przez pięć lat.

#### § 11.

Parowce, korzystające z ułatwień obrotowych, będą uważane w czasie trwania każdorazowego uprzywilejowania za należące do umownego obszaru celnego. Wprowadzanie na parowcu takim zagranicznych towarów nieocelonych bez celnych dokumentów pokrywających będzie więc karane jako dokonane przemycenie.

Jeżeli na parowcu, korzystającym z ułatwień obrotowych, który zawinął do przystani tryesteńskiej, znajdzie się po wyładowaniu towarów i wysadzeniu podróżnych przy rewizji okrętu, która w tym wypadku ma być zawsze podjęta, przedmioty, podlegające liniowemu podatkowi spożyczeniu a nie należące do prowiantu okrętowego, wówczas należy je zakwestyonować w drodze karnej z powodu usiłowanego przemycnictwa.

Pod względem dochodzenia i ukarania obowiązują przepisy karne skarbowe, istniejące w miejscu wykrycia.

#### § 12.

O ile kierownik okrętu i przedsiębiorstwo ponosi odpowiedzialność za przekroczenia skarbowe, popełnione na parowcu uprzywilejowanym, należy ocenić według przepisów karnych skarbowych.

To samo odnosi się do rzeczowej odpowiedzialności towaru i okrętu jako środka przewozowego.

#### § 13.

Administracja skarbowa może zarządzić, by organa straży skarbowej konwojowały parowce w czasie jazd, korzystających z ułatwień obrotowych. Przedsiębiorstwo żeglugi ma postarać się o odpowiednie bezpłatne umieszczenie organów tych, zwrócić skarbowi państwa ich koszty podróży i dostarczać im pożywienia, należącego się żeglarzom po cenach niższych, za tem samem wynagrodzeniem.

#### § 14.

Ładowania towarów, których wyprowadzenie poza linię celną musi być wykazane, na parowce, korzystające z ułatwień obrotowych, nie uważa się za ich wyprowadzenie na obszar zagranicy celnej (§ 11.).

#### § 15.

Zboczenia z ustalonej drogi są z reguły dopuszczalne jedynie w przypadkach udowodnionej konieczności. Najbliższy urząd celny może jednak zezwolić także na inne wyjątkowe zboczenia w razie ich należytego usprawiedliwienia.

W przystaniach krajowych, do których parowiec zawinie w takich wypadkach wyjątkowych, można za równoczesnem zgłoszeniem w urzędzie celnym skutecznie bez przeszkody wyładowanie i ładowanie zwłaszcza przesyłek pocztowych; w przystaniach martwych należy bezzwłocznie wnieść doniesienie do najbliższego urzędu celnego albo najbliższej położonego oddziału straży skarbowej.

#### § 16.

Przedsiębiorstwo, które stara się o wspomniane ułatwienia dla nowej linii komunikacyjnej, ma wnieść pisemną prośbę do tej krajowej władzy skarbowej, w której okręgu administracyjnym linia odnośna leży, jeżeli zaś ona przechodzi przez obszar dwóch lub więcej krajowych władz skarbowych, do tej z nich, w której okręgu przedsiębiorstwo ma swoją siedzibę, a względnie przedsiębiorca swe miejsce zamieszkania.

Podania przedsiębiorców, a względnie przedsiębiorstw, mających miejsce zamieszkania, a względnie siedzibę w jednym z obu państw, o udzielenie ułatwień obrotowych dla linii, prowadzącej jedynie wzdłuż obszaru wybrzeżnego drugiego państwa, należy wnosić do tej krajowej władzy skarbowej, w której okręgu administracyjnym linia ta leży, a jeżeli ona przechodzi także przez obszar innych krajowych władz skarbowych tego samego państwa, do tej krajowej władzy skarbowej, na której obszarze znajduje się przystań początkowa odnośnej linii.

Do podania należy dołączyć rozkład, według którego jazdy uprzywilejowane mają się odbywać, i dokładny wykaz wszystkich parowców, które do tych jazd mają być używane.

#### § 17.

Do zezwalania na jazdy peryodyczne, korzystające z ułatwień obrotowych, są w ogólności właściwe krajowe władze skarbowe; w szczególności należy rozstrzygnięcie do tej krajowej władzy skarbowej, do której ma się wnieść podanie w myśl postanowień paragrafu poprzedzającego.

Właściwa krajowa władza skarbowa powinna w tym przypadku, jeżeli parowce odnośnej linii mają zawijać nie tylko do przystani, należących do jej własnego obszaru administracyjnego, lecz także do przystani na obszarze administracyjnym innej krajowej władzy skarbowej tego samego państwa, wydać decyzję swoją w porozumieniu z wspólnie interesowaną krajową władzą skarbową.

Jeżeli pewna linia dotyka przystani obu obszarów państwowych, zastrzeżone jest dozwoleństwo ułatwień obrotowych porozumieniu się obu Ministerstw skarbu. Krajowe władze są jednak upoważnione do udzielania, zwłaszcza w wypadkach nagłych, z zastrzeżeniem dodatkowego zatwierdzenia ministerjalnego i po przeprowadzeniu poprzednich pertraktacji z właściwą władzą skarbową drugiego obszaru państwowego tymczasowego zezwolenia na ułatwienia obrotowe także dla takich linii, względnie do zgodzenia się na zamierzone przez właściwą krajową władzę skarbową drugiego państwa tymczasowe dozwoleństwo ułatwień obrotowych, jeżeli pod względem rozkładu jazdy odnośnej linii nie zachodzi z punktu widzenia kontroli celnej żadna wątpliwość.

Zezwolenie na zawijanie do obszarów wolnych i przystani, należących do zagranicy celnej, w czasie jazdy, korzystających z ułatwień obrotowych, będzie udzielane przez oba Ministerstwa skarbu we wzajemnym porozumieniu jedynie wyjątkowo i z zastrzeżeniem osobnych środków ostrożności, ustanowionych w każdym wypadku z osobna.

#### § 18.

Po otrzymaniu zawiadomienia o przyznaniu ułatwień obrotowych ma przedsiębiorstwo wydrukować rozkład jazdy z uwidocznieniem okoliczności, iż linia odnośna korzysta z ułatwień obrotowych, i przedłożyć właściwej krajowej władzy skarbowej oznaczoną w dekreście zawiadamiającym ilość egzemplarzy celem rozdzielenia ich między wszystkie interesowane urzędy celne i organa straży skarbowej.

Również powinno przedsiębiorstwo sporządzić zaraz inwentarze dopuszczonych parowców i donieść o tem.

#### § 19.

Dla każdego parowca, który ma kursować na linii, posiadającej ułatwienia obrotowe, każe krajowa władza skarbowa zaopatrzyć jeden egzemplarz rozkładu jazdy klauzulą zezwolenia, opiewającą wyraźnie na nazwisko odnośnego parowca.

Ten egzemplarz rozkładu jazdy, zaopatrzony zezwoleniem władzy skarbowej, ma znajdować się na pokładzie parowca, dla którego zezwolenia udzielono, i służy do legitymacji w obec organów celnych i organów straży skarbowej.

#### § 20.

Następnie sprawdza się inwentarz, znajdujący się na pokładzie parowców, i stwierdza drogą szczegółowej rewizji, czy okręt, prócz przedmiotów inwentarza i wolnych od cla zapasów okrętowych, nie ma innego ładunku.

Wynik rewizji należy uwidocznnić na rozkładzie jazdy, zaopatrzonym w zezwolenie władzy, i oddać rozkład ten kierownikowi okrętu.

Równocześnie powinien urząd celny w przystani, z której mają się rozpoczynać jazdy, korzystające z ułatwień obrotowych, wydać kierownikowi okrętu za zwrotem kosztów nabycia przepisaną banderę celną (§ 21.), która będzie urzędownie oznaczona zapomocą wyraźnego odcisku pieczęci urzędowej; latarnie (§ 21.), przepisane jako znak celny w porze nocnej, winien kierownik okrętu okazać temu urzędowi, który oznaczy je urzędownie przez pewne umieszczenie urzędowej plomby ołowianej.

Dopóki nie dopełni się zupełnie warunków tych, nie wolno rozpocząć jazdy, korzystających z ułatwień obrotowych.

#### § 21.

Przez cały przeciąg jazd programowych, połączonych z ułatwieniami obrotowymi, i podczas postoju w przystaniach mają parowce utrzymywać znaki celne.

Za znak celny służy:

- a) w dnie, to jest od wschodu do zachodu słońca, bandera celna,
- b) w porze nocnej przy zawijaniu do przystani i podczas postoju tamże, pewne szczególne światło.

#### § 22.

Bandera celna barwy zielonej ma metr długości i metr szerokości i jest przedzielona białym paskiem ukośnym, szerokości 25 centymetrów, biegnącym od górnego zewnętrznego do dolnego wewnętrznego rogu (przy linie bandery).

Należy ją umieścić w takim miejscu powyżej kadłuba statku, w którym byłaby dobrze dostrzegalna (na reł, u wierzchu maszlu itp.).

#### § 23.

W porze nocnej, to jest od zachodu do wschodu słońca, służy za znak celny przy zawijaniu do przystani i postoju tamże światło niebieskie, umieszczone 1½ do 2 metrów mniej więcej pionowo ponad białym, przodowym światłem kotwicznym.

#### § 24.

Przy rozpoczęciu każdej jazdy, nie doznającej ułatwień obrotowych, albo przy przerwaniu jazdy, połączonych z ułatwieniami takimi, wskutek naprawiania okrętu lub maszyn itp. winien odnośny urząd celny ściągnąć zaraz za pisemnym potwierdzeniem odbieru znaki celne oraz egzemplarz rozkładu jazdy, zaopatrzony zezwoleniem władzy skar-

bowej, i wydać je napowrót dopiero po ponownem rozpoczęciu jazdy, doznających ułatwień obrotowych, i po ponownem, wolnem od zarzutów przeprowadzeniu rewizji okrętu, za zwrotem wydanego w swoim czasie potwierdzenia odbioru.

Ściąganie i ponowne wydawanie znaków celnych i rozkładów jazdy mają urzędy celne uskutecznić zawsze niezwłocznie, o każdej porze dnia lub nocy, bez pobierania opłat.

W razie złożenia lub odebrania zezwolenia na jazdy, doznające ułatwień obrotowych, należy zwrócić urzędowi celnemu bandery celne bez prentensy do zwrotu kosztów; egzemplarz rozkładu jazdy, zaopatrzone zezwoleniem władzy skarbowej, należy ściągnąć a również zdjąć urzędowe oznaczenia z latarni, służących za znak celny.

#### § 25.

Jeżeli okręt utrzymuje znaki celne, wymienione w §§ 22. i 23., nie mając do tego uprawnienia, albo jeżeli znaleziono na nim nieprawdziwe, sfalszowane lub podsunięte zezwolenie władzy (§ 19.), wówczas należy traktować wypadek ten, niezależnie od ukarania, zachodzącego ewentualnie w myśl powszechnej ustawy karnej, jako usiłowane przemytnictwo dowozowe odnośnie do wszystkich części ładunku według obowiązujących przepisów karnych skarbowych.

Okręt nie może kontynuować jazdy i powinien być z tego powodu zatrzymany (po uwiadomieniu urzędu portowego) w przystani, gdzie go przydybano, a względnie jeżeli przydybanie zaszło w czasie jazdy, skierowany do najbliższej przystani; można go uwolnić dopiero wtedy, gdy złożono lub przynajmniej dostatecznie zabezpieczono wszystkie należności celne i inne należności skarbowe oraz grzywny karne.

Jeżeli okręt nie ma na pokładzie towarów, należy ukarać kierownika okrętu, o ile śledztwo nie stwierdziło wypadku dokonanego przemytnictwa, za przekroczenie skarbowe nieprawidłowego przewozu towarów według przepisów karnych skarbowych.

#### § 26.

Parowce, korzystające z ułatwień obrotowych, które przydybano bez przepisanych znaków celnych, należy zaraz zatrzymać z wyjątkiem przypadków siły wyższej; mogą one kontynuować jazdę dopiero wtedy, gdy usprawiedliwią nieutrzymywanie znaków celnych w taki sposób, iż nie powstanie uzasadnione podejrzenie co do postąpień szkodliwych dla skarbu.

Jeżeli podejrzenie takie nie zachodzi, należy ukarać kierownika okrętu za przekroczenie skarbowe nieprawidłowego przewozu towarów według przepisów karnych skarbowych.

Jeżeli jednak przy starannem badaniu okoliczności okaże się podejrzenie, oparte na ważnych powodach, iż przyczyna nieutrzymywania znaków celnych leży w postąpieniach szkodliwych dla skarbu, wówczas winien kierownik okrętu wykazać krajowe pochodzenie, względnie ocenić tych towarów, co do których podejrzenie to zachodzi, albo też zapłacić lub odpowiednio zabezpieczyć wszystkie odnośne należności celne i inne należności skarbowe oraz grzywny karne, gdyż w przeciwnym razie będą towary te objęte w przechowanie urzędowe.

Dopiero potem można kontynuować jazdę.

#### § 27.

Jeżeli przydybano parowiec, korzystający z ułatwień obrotowych, w czasie jazdy lub w przystani bez przepisanego zezwolenia władzy (§ 19.), wówczas winien kierownik okrętu dać w tym względzie wyjaśnienie; jeżeli odwołano się na zginięcie pozwolenia, należy zażądać najkrótszą drogą, ewentualnie telegraficznie, wyjaśnienia z urzędu celnego ostatniej przystani, do której parowiec zawijał, czy tenże miał jeszcze pozwolenie powyższe w przystani tej. Jeżeli okoliczność ta dozna potwierdzenia, należy wystawić kierownikowi okrętu odnośne poświadczenie, służące do legitymowania się w dalszych przystaniach, do których okręt ma zawinąć zgodnie z rozkładem jazdy, i zezwolić mu na kontynuowanie jazdy.

W każdym poszczególnym wypadku tego rodzaju ma odnośny urząd celny donieść o tem niezwłocznie wprost do przełożonej krajowej władzy skarbowej.

Jeżeli jednak kierownik okrętu nie może udzielić żadnego wyjaśnienia i jeżeli nie można go uzyskać także przez telegraficzne zapytanie w urzędach celnych innych przystani, objętych planem jazdy, wówczas należy postąpić tak samo, jak to przepisuje obowiązujący regulamin o manifestach okrętowych co do tych okrętów, które napotkano bez manifestu okrętowego, a tem samem podnieść zarzut skarbowo-karny z powodu usiłowanego przemytnictwa dowozowego co do wszystkich części ładunku.

#### § 28.

Przy przyjeździe i odjeździe parowca, doznającego ułatwień obrotowych, winien urząd celny odnośnej przystani stwierdzić, iż okręt posiada zezwolenie urzędowe na jazdę, połączoną z ułatwieniami obrotowymi, iż ma przepisane znaki celne i że dotrzymał przepisane planu jazdy.

Towary nieocelone, pochodzące z zagranicy celnej, które znajdują się ewentualnie na pokładzie i są przeznaczone dla miejsca portowego, należy dostawić do urzędu celnego wraz z odnośnymi dokumentami przekazującymi.

## § 29.

W razie znacznego spóźnienia przy zawinięciu do przystani należy wyjaśnić zaraz ustnie najkrótszą drogą przyczynę spóźnienia i zwrócić uwagę na to, czy usprawiedliwiono spóźnienie w taki sposób, iż nie zachodzi uzasadnione podejrzenie co do postąpienia szkodliwych dla skarbu.

Jeżeli zaszło znaczne opóźnienie odjazdu z pewnej przystani, a nie ma się podnieść zarzutu w myśl § 31., winien urząd celny wydać niezwłocznie kierownikowi okrętu poświadczenie co do zaszłego spóźnienia według dołączonego wzoru B z wyciśnięciem pieczęci urzędowej, które kierownik okrętu ma okazywać w dalszych przystaniach pośrednich organom celnym, zgłaszającym się w przystani, celem pisemnego zaznaczenia na niem czasu odjazdu i oddać urzędowi celnemu w przystani, w której ewentualnie nadrobiono spóźnienie, zresztą zaś urzędowi celnemu ostatniej przystani w czasie jazdy (przystani przeznaczenia).

## § 30.

Jeżeli parowiec, doznający ułatwień obrotowych, zwinął do jednej z przystani pośrednich już z poświadczeniem co do usprawiedliwionego spóźnienia, a w przystani tej zajdzie dalsze spóźnienie, wówczas winien odnośny urząd celny zanotować nowe spóźnienie na poświadczeniu, które kierownik okrętu przedłoży.

## § 31.

Jeżeli opóźnienie, stwierdzone przy zawinięciu do przystani, a przedstawiające się jako znaczne w porównaniu z zatwierdzonym urzędowym rozkładem jazdy, nie zostało uznane za nie podejrzane na podstawie wyjaśnienia, zażądane w myśl § 29., wówczas powinien kierownik okrętu wykazać pochodzenie towarów z umownego obszaru celnego albo oclenie całego ładunku, podczas gdy z okrętem postąpi się stosownie do zarządzenia § 26.

Odnośny urząd celny winien przy badaniu stanu rzeczy postępować z największą sumiennością, unikać starannie wszelkiego nieuzasadnionego łamania ruchu i tylko z ważnych powodów żądać wykazywania się i wdrażać postępowanie w myśl § 26.

## § 32.

Krajowa władza skarbowa może usunąć od kierownictwa parowców, doznających ułatwień obrotowych, na czas aż do dwóch lat takich kierowników parowców uprzywilejowanych, których dwa lub więcej razy skazano prawomocnie za przemytnictwo

albo kilkakrotnie przytrzymano z powodu nieutrzymywania przepisanych znaków celnych (§ 26.).

## § 33.

Ułatwień obrotowych w duchu niniejszego przepisu udzielają powołane do tego władze skarbowe według swobodnego uznania i w razie stwierdzenia niewadliwości przedłożonego rozkładu jazdy z punktu widzenia kontroli celnej.

Zezwolenie to bywa udzielane bez ograniczenia co do czasu i może być każdej chwili dowolnie odwołane. W razie nadużycia można je zaraz uznać za zgasłe.

W przypadkach nagłych może każda krajowa władza skarbowa odebrać przedsiębiorstwu zezwolenie na ułatwienia obrotowe dla swego obszaru administracyjnego przy równoczesnem zawiadomieniu innych interesowanych krajowych władz skarbowych.

## § 34.

O przemijającym lub stałym zastanowieniu jazdy na pewnej linii, doznającej ułatwień obrotowych, winno przedsiębiorstwo donieść zaraz krajowej władzy skarbowej.

## § 35.

O zezwolenie na zamierzone zmiany rozkładu jazdy co do czasu odjazdu i przyjazdu oraz co do przystani, do których ma się zawijać, tudzież na ewentualne pomnożenie ilości jazd na tej samej linii należy postarać się poprzednio w czasie właściwym w krajowej władzy skarbowej, wymienionej w § 16.

Władza ta winna postąpić z podaniem w myśl § 33. i porozumieć się z innymi krajowymi władzami skarbowymi, interesowanymi w danym wypadku. Rozstrzygnięcie następuje według postanowień § 17.

Co do tymczasowych odstępień od zatwierdzonego porządku jazdy, jako to wyjątkowego zawijania do przystani, nie zamieszczonych w rozkładzie jazdy, przejściowej zmiany czasu jazdy, zastąpienia pewnych parowców innymi itp. jest właściwą, pomijając wypadek § 15., ustęp 2., ta krajowa władza skarbowa, w której okręgu administracyjnym leży stacya początkowa odnośnej jazdy; gdyby linia miała przechodzić przez obszar innej krajowej władzy skarbowej albo nawet obszar drugiego państwa, należy zawiadomić o tem niezwłocznie odnośne krajowe władze skarbowe.

Przy linii, przechodzącej przez obszar obu państw, są interesowane krajowe władze skarbowe upoważnione nadto do udzielania zezwoleń na zamierzone zmiany rozkładu jazdy co do czasu jazdy i opuszczania pewnych stacji, podczas gdy rozstrzygnięcie co do wszystkich innych stałych zmian rozkładu jazdy jest zastrzeżone obu Ministerstwom skarbu.

O podaniach przedsiębiorców, względnie przedsiębiorstw, których miejsce zamieszkania, względnie siedziba leży w jednym państwie, w przedmiocie zezwolenia na zmiany rozkładu jazdy co do linii, idącej jedynie przez obszar wybrzeżny drugiego państwa, rozstrzyga krajowa władza skarbową, właściwa w myśl § 17., ust. 4.; władza ta ma w tym wypadku, gdyby odnośna linia miała przechodzić także przez obszar innej krajowej władzy skarbowej, porozumieć się z tą władzą przed udzieleniem zezwolenia.

#### § 36.

Co do wprowadzenia w życie zamierzonych zmian rozkładu jazdy obowiązują analogicznie postanowienia, wydane w §§ 18., 19. i 20.

#### § 37.

Jeżeli parowiec, który nie był dotąd przeznaczony do służby na linii, doznającej ułatwień obrotowych, ma być użyty na linii takiej, wówczas musi się uzyskać dla niego pierwaj od tej krajowej władzy skarbowej, w której okręgu linia uprzywilejowana leży albo z której okręgu linia taka zaczyna się, wygotowanie zezwolenia władzy, opiewającego na nazwisko tego parowca, które ma być umieszczone na jednym egzemplarzu rozkładu jazdy.

Zanim parowiec ten będzie mógł rozpocząć jazdy, doznające ułatwień obrotowych, musi się sporządzić i sprawdzić inwentarz i umieścić potwierdzenie prawidłowego wyniku rewizji okrętowej na wyłożonym egzemplarzu rozkładu jazdy.

Gdyby parowce takie miały być używane jedynie przejściowo, wówczas można zamiast sporządzania i sprawdzania inwentarza prosić o ewentualny konwój urzędowy (§ 13.) i uzyskać konwój ten, w którym to razie odpada utrzymywanie znaków celnych.

W wypadkach szczególnie nagłych może odnośny urząd celny umieścić urzędowe zezwolenie, wspo-

mniane w ustępie pierwszym, dla parowca, który świeżo przeznaczono do służby, na jednym egzemplarzu rozkładu jazdy. Wrazie potrzeby należy wymienić następnie zezwolenie to na zezwolenie, wygotowane przez krajową władzę skarbową, której urząd celny ma złożyć zaraz sprawozdanie.

O zezwoleniu na stałe użycie nowego parowca winna krajowa władza skarbową zawiadomić także inne krajowe władze skarbowe, przez których obszar przechodzi linia, doznająca ułatwień obrotowych.

#### § 38.

Jeżeli parowce chcą po powrocie z podróży, doznającej ułatwień obrotowych, lecz przed wyladowaniem ładunku podjąć jazdę na terytorium obszaru wolnego lub zagranicy celnej, wówczas przymiot krajowego pochodzenia towarów załadowanych może być tylko wtedy zachowany, jeżeli da się założyć zupełnie bezpieczne zamknięcie przeszerzeń lub zamknięcie pakietowe i jeżeli właściwa władza skarbową pierwszej instancji udzieliła na to zezwolenia.

Przy jazdach na obszar wolny można wyjątkowo pominąć zamknięcie to pod warunkiem zarządzenia konwoju urzędowego.

#### § 39.

Krajowe władze skarbowe powinny spowodować, aby inwentarz przedmiotów, należących do urządzenia i wyekwipowania okrętu (§ 7.), oraz rachunek materiałowy (§ 6.) tych parowców, które w ich obszarze administracyjnym albo z obszaru tego podejmują jazdy, doznające ułatwień obrotowych, był dokładnie badany przynajmniej raz na rok przez urzędnika straży skarbowej, zostającego w służbie morskiej, lub jego zastępcę.

Niezależnie od tego mają urzędy celne i organa straży skarbowej w razie zachodzącego podejrzenia obowiązek przystąpienia zaraz do rewizji takiej, jednak bez utrudniania obrotu.

#### § 40.

Zarządzenia niniejszego regulatywu mają pełne zastosowanie także do peryodycznych linii parowców między przystaniami umownego obszaru celnego, które już obecnie doznają ułatwień obrotowych.



Wzór A.

C. k. Urząd celny . . . . .

**Zapiski**

co dojazd za granicę lub na obszar wolny, podejmowanych za poprzedniemi doniesieniem przez parowce, doznające ułatwień obrotowych.

**Za miesiąc . . . . . 19 . .**

**z . . załącznikami.**

**Uwaga:** Zgłoszenia pisemne stanowią załącznik niniejszych zapisków.

Liczba bieżąca	Nazwisko		Zgłoszono jazdę za granicę lub na obszar wolny, dokąd, dzień i godzina	Nazwiska funkcyjony naryuszy, którzy odebrali znaki celne i rozkład jazdy	Uwaga
	parowca	przedsiębiorstwa okrętowego			
1	2	3	4	5	6

Wniesiono zgłoszenie ponownego podjęcia jazdy, doznającej ułatwień obrotowych, dnia	Nazwiska funkcyjaryszy, którzy		Uwaga
	przeprowadzili rewizję okrętu	wydali kapitanowi znaki celne i rozkład jazdy	
7	8	9	10

## Wzór B.

<b>Poświadczenie.</b>		
<p>Parowiec . . . . . odbywający jazdę, połączoną z ułatwieniami obrotowymi, opuścił w dniu dzisiejszym przystań tutejszą z spóźnieniem . . . . godzin, przyczem nie zaszedł żaden powód do podniesienia zarzutu w myśl § 31. regulatywu.</p>		
C. k. Urząd celny . . . . .		
. . . . . dnia 19 . .		
L. S.		

216.

Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 3. grudnia 1910,

dotyczące przeniesienia czynności wyciskania i nakładu stempli z Centralnego Urzędu stempowego na Drukarnię nadworną i państwową w Wiedniu.

Na podstawie Najwyższego postanowienia z dnia 10. maja 1909 przenosi się z mocą obowiązującą od dnia 1. stycznia 1911 czynności urzędowego wyciskania stempowych znaczków wartościowych i stempla od kart do gry, tudzież czynności nakładu stempowych znaczków wartościowych, o ile agendy te są obecnie załatwiane przez Centralny Urząd stempowy w Wiedniu, na Drukarnię nadworną i państwową w Wiedniu.

Centralny urząd stempowy ma, począwszy od dnia 1. stycznia 1911, odpowiednio do ograniczonego zakresu działania nosić nazwę „C. k. Urząd stempowy w Wiedniu“.

Przekazanie służby wyciskania stempli na Drukarnię nadworną i państwową, której będzie powierzony także odbiór przypadających należytości stempowych i nakład urzędowych znaczków opaskowych do kart do gry, powoduje pod względem właściwości co do załatwiania tych agend w głównem i stołecznem mieście Wiedniu zmianę odnośnych postanowień rozporządzenia ministeryalnego z dnia 27. października 1881, Dz. u. p. Nr. 127, wydanego dla wykonania ustawy o stemplu od kart do gry, oraz rozporządzenia ministeryalnego z dnia 23. lutego 1900, Dz. u. p. Nr. 36, dotyczącego urzędowego wyciskania stempowych znaczków wartościowych.

Biliński wlr.

# Dziennik ustaw państwa

dla

## królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych

wychodzi nakładem c. k. Drukarni nadwornej i państwowej w Wiedniu, dzielnica I., Seilerstätte l. 24  
także w roku 1911. w języku

**niemieckim, czeskim, włoskim, chorwackim, polskim, rumuńskim, ruskim i słoweńskim.**

Prenumerata na cały **rocznik 1911** każdego z tych ośmiu wydań Dziennika ustaw państwa wynosi za egzemplarz **8 K.** Pojedyncze jego części można odbierać w miejscu lub otrzymywać bezpłatnie pocztą.

Prenumerować można w składzie c. k. Drukarni nadwornej i państwowej w Wiedniu, dzielnica I., Seilerstätte l. 24, i nabywać tamże także pojedyncze roczniki i pojedyncze części Dziennika ustaw państwa.

Ponieważ Dziennik ustaw państwa wydaje się względnie rozsyła się abonentom tylko po poprzednim złożeniu prenumeraty rocznej, przeto należy równocześnie z zaabonowaniem uiścić także przypadającą kwotę pieniężną; celem umożliwienia szybkiego i niewadliwego doręczenia pocztowego należy podać prócz dokładnego adresu mieszkania także odnośny okrąg doręczeń pocztowych.

Pojedyncze roczniki wydania **niemieckiego** można nabywać:

Rocznik	1849 za . . .	4 K 20 h	Rocznik	1870 za . . .	2 K 80 h	Rocznik	1891 za . . .	6 K — h
"	1850 " . . .	10 " 50 "	"	1871 " . . .	4 " — "	"	1892 " . . .	10 " — "
"	1851 " . . .	2 " 60 "	"	1872 " . . .	6 " 40 "	"	1893 " . . .	6 " — "
"	1852 " . . .	5 " 20 "	"	1873 " . . .	6 " 60 "	"	1894 " . . .	6 " — "
"	1853 " . . .	6 " 30 "	"	1874 " . . .	4 " 60 "	"	1895 " . . .	7 " — "
"	1854 " . . .	8 " 40 "	"	1875 " . . .	4 " — "	"	1896 " . . .	7 " — "
"	1855 " . . .	4 " 70 "	"	1876 " . . .	3 " — "	"	1897 " . . .	15 " — "
"	1856 " . . .	4 " 90 "	"	1877 " . . .	2 " — "	"	1898 " . . .	6 " — "
"	1857 " . . .	5 " 70 "	"	1878 " . . .	4 " 60 "	"	1899 " . . .	10 " — "
"	1858 " . . .	4 " 80 "	"	1879 " . . .	4 " 60 "	"	1900 " . . .	7 " — "
"	1859 " . . .	4 " — "	"	1880 " . . .	4 " 40 "	"	1901 " . . .	6 " — "
"	1860 " . . .	3 " 40 "	"	1881 " . . .	4 " 40 "	"	1902 " . . .	7 " 50 "
"	1861 " . . .	3 " — "	"	1882 " . . .	6 " — "	"	1903 " . . .	9 " — "
"	1862 " . . .	2 " 80 "	"	1883 " . . .	5 " — "	"	1904 " . . .	5 " — "
"	1863 " . . .	2 " 80 "	"	1884 " . . .	5 " — "	"	1905 " . . .	6 " — "
"	1864 " . . .	2 " 80 "	"	1885 " . . .	3 " 60 "	"	1906 " . . .	12 " — "
"	1865 " . . .	4 " — "	"	1886 " . . .	4 " 60 "	"	1907 " . . .	13 " — "
"	1866 " . . .	4 " 40 "	"	1887 " . . .	5 " — "	"	1908 " . . .	9 " — "
"	1867 " . . .	4 " — "	"	1888 " . . .	8 " 40 "	"	1909 " . . .	8 " 50 "
"	1868 " . . .	4 " — "	"	1889 " . . .	6 " — "			
"	1869 " . . .	6 " — "	"	1890 " . . .	5 " 40 "			

Cenę sprzedazy rocznika 1910 poda się do wiadomości z początkiem stycznia 1911.

Pojedyncze roczniki **wydań w innych siedmiu językach** od r. 1870. począwszy można nabywać po tej samej cenie co wydanie niemieckie.

*Nabywającym na raz przynajmniej 10 dowolnie wybranych, zupełnych roczników Dziennika ustaw państwa przynajmniej 20%, a nabywającym na raz przynajmniej 25 dowolnie wybranych, zupełnych roczników Dziennika ustaw państwa opust 25%, zaś nabywającym na raz przynajmniej 35 dowolnie wybranych, zupełnych roczników Dziennika ustaw państwa opust 30%.*

**NB.** Części niemieckiego wydania Dziennika ustaw państwa, które zaginęły lub doszły w stanie wadliwym, reklamować należy najpóźniej w **przebiegu czterech tygodni** po ich ukazaniu się, zaś części wydań niemieckich najpóźniej w **przebiegu sześciu tygodni** po wydaniu spisu rzeczy i karty tytułowej do odnośnych wydań, wprost w c. k. Drukarni nadwornej i państwowej w Wiedniu, dzielnica III., Rennweg l. 16.

Po upływie tego terminu można pojedyncze części Dziennika ustaw państwa dostać wyłącznie tylko za **opłatą ceny handlowej** ( $\frac{1}{4}$  arkusza = 2 strony za 2 h).

Ponieważ **wszystkie roczniki wydania niemieckiego** począwszy od roku 1849. i **wszystkie roczniki wydań w innych siedmiu językach** począwszy od roku 1870. są całkowicie uzupełnione, przeto można nabyć w składzie c. k. Drukarni nadwornej i państwowej w Wiedniu, dzielnica I., Seilerstätte Nr. 24., nie tylko każdy pojedynczy rocznik po cenie wyżej podanej, lecz nawet każdą z osobna część wszystkich tych roczników po cenie handlowej ( $\frac{1}{4}$  arkusza = 2 strony za 2 h); tym sposobem umożliwione zostało uzupełnienie niekompletnych roczników i zestawienie pojedynczych części podług materyi.