

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXII. — Wydana i rozesłana dnia 3. sierpnia 1912.

Treść: (Nr 150 i 151.) 150. Rozporządzenie, którem zmienia się częściowo dla miejsca kąpielowego Franzensbad przepisy rozporządzenia ministeryalnego z dnia 28. kwietnia 1910, dotyczącego minimalnego czasu spoczynku pomocników oraz zamykania sklepów w poszczególnych miejscach kąpielowych. — 151. Ustawa, dotycząca odpowiedzialności za zderzenie się okrętów oraz roszczeń za udzielanie pomocy i ratunek w niebezpieczeństwie na morzu.

150.

Rozporządzenie Ministra handlu w porozumieniu z Ministrem spraw wewnętrznych z dnia 26. lipca 1912,

którem zmienia się częściowo dla miejsca kąpielowego Franzensbad przepisy rozporządzenia ministeryalnego z dnia 28. kwietnia 1910, Dz. u. p. Nr. 90, dotyczącego minimalnego czasu spoczynku pomocników oraz zamykania sklepów w poszczególnych miejscach kąpielowych.

Na zasadzie § 96. h, ustępu trzeciego ordynacyi przemysłowej w brzmieniu ustawy z dnia 14. stycznia 1910, Dz. u. p. Nr. 19, zarządza się, co następuje:

§ 1.

W miejsce postanowień § 1., punktu 1., rozporządzenia ministeryalnego z dnia 28. kwietnia 1910, Dz. u. p. Nr. 90, mają wstąpić następujące postanowienia:

1. Franzensbad.

W miejscu kąpielowem Franzensbad mogą lokale, podpadające pod postanowienia § 96. e, być otwarte do godziny dziesiątej wieczór w czasie od dnia 15. maja do dnia 15. września każdego roku we wszystkich przemysłach handlowych oraz przy sprzedaży towarów w przemysłach produkcyjnych.

Jedynie przy sprzedaży towarów cukierniczych mogą wspomniane lokale być otwarte do godziny jedenastej w nocy.

Nieprzerwany czas spoczynku, który ma być zapewniony pomocnikom po ukończeniu pracy dziennej, może być skrócony do dziesięciu godzin, a przy sprzedaży towarów cukierniczych do dziewięciu godzin.

§ 2.

Rozporządzenie niniejsze nabiera mocy obowiązującej z dniem ogłoszenia.

Heinold wlr.

Roessler wlr.

151.

Ustawa z dnia 29. lipca 1912,

dotycząca odpowiedzialności za zderzenie się okrętów oraz roszczeń za udzielanie pomocy i ratunek w niebezpieczeństwie na morzu.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam, co następuje:

Rozdział pierwszy.

Odpowiedzialność za zderzenie się okrętów.

Artykuł 1.

W razie zderzenia się okrętów morskich lub okrętów żeglugi morskiej i śródlądowej określa się

odpowiedzialność za szkodę, wyrządzoną okrętom lub znajdującym się na pokładzie rzeczom lub osobom, według przepisów tego rozdziału bez względu na to, czy do zderzenia przyszło na morzu, czy na wodach śródlądowych, po których jeżdżą okręty morskie.

Artykuł 2.

Jeżeli zderzenie się spowodował wypadek lub siła wyższa, lub jeżeli zachodzi niepewność co do jego przyczyn, ponoszą szkodę ci, którzy jej doznali.

To samo obowiązuje także wtedy, jeżeli okręty lub jeden z nich w czasie wypadku stały na kotwicy.

Artykuł 3.

Jeżeli zderzenie się spowodowanem zostało zawinieniem jednego z okrętów, to obowiązek wynagrodzenia szkody ciąży na tym okręcie, który ponosi winę.

Artykuł 4.

W razie wspólnego przewinienia, obowiązane są okręty do wynagrodzenia szkody w stosunku do wielkości spadającej na nich winy; jeżeli jednak według zachodzących okoliczności nie można ustalić tego stosunku lub zawinienie obu stron jest równie ciężkiem, to okręty są obowiązane w równych częściach do wynagrodzenia szkody.

Okręty, które zawiniły, ponoszą w wymienionym stosunku szkodę, wyrządzoną okrętom lub ich ładunkowi albo też pakunkom podróżnym lub innym przedmiotom, należącym do załogi, podróżnych lub innych osób, znajdujących się na pokładzie, nie odpowiadając wobec osób trzecich jako łącznie zobowiązane.

Okręty, które zawiniły, odpowiadają wobec osób trzecich jako łącznie zobowiązane za szkodę spowodowaną zabiciem lub uszkodzeniem ciała, przy czem zastrzega się prawo zwrotnego poszukiwania dla tego okrętu, który zapłacił więcej, niż na niego ostatecznie przypada. po myśli pierwszego ustępu.

Artykuł 5.

Odpowiedzialność, przewidziana w poprzednich artykułach zachodzi także w tym przypadku, jeżeli zderzenie się spowodowanem zostało przewinieniem rotmana.

Artykuł 6.

Roszczenia o odszkodowanie przedawniają się po upływie dwóch lat od zdarzenia.

Czasokres przedawnienia przewidzianego w artykule 4., ustępie 3., roszczenia zwrotnego poszukiwania wynosi jeden rok. Czasokres ten zaczyna biedz dopiero od dnia uiszczenia zapłaty.

Artykuł 7.

Po zderzeniu się okrętów obowiązany jest kapitan każdego z okrętów do udzielenia pomocy drugiemu okrętowi, jego załodze i podróżnym, o ile może to uczynić bez poważnego niebezpieczeństwa dla swego okrętu, jego załogi i podróżnych.

Tak samo jest on obowiązany do oznajmienia drugiemu okrętowi, o ile to jest możliwem, nazwy i przystani ojczystej swego okrętu oraz miejsca, z którego okręt przybywa i miejsca, do którego zdąża.

Działanie wbrew powyższym przepisom nie uzasadnia samo przez się odpowiedzialności właściciela okrętu.

Artykuł 8.

Postanowienia poprzednich artykułów stosują się do wynagrodzenia szkody, którą jeden okręt wskutek wykonania lub zaniechania jakiegoś manewru albo wskutek zaniedbania przepisów wyrządził drugiemu okrętowi lub znajdującym się na pokładzie osobom lub rzeczom także wtedy, jeżeli nie przyszło do zderzenia.

Rozdział drugi.

Roszczenia za udzielanie pomocy i ratunek w niebezpieczeństwie na morzu.

Artykuł 9.

Usługi w celu udzielenia pomocy i ratunku, świadczone dla okrętu znajdującego się w niebezpieczeństwie na morzu, dla znajdujących się na pokładzie rzeczy, dla utrzymania roszczenia o przewoźne i należytość za przejazd, oraz usługi tego samego rodzaju, świadczone sobie wzajemnie przez okręty żeglugi morskiej i śródlądowej, podlegają następującym przepisom, przy czem nie należy czynić różnicy między usługami pomocniczymi a ratunkowymi ani brać na wzgląd tego, na jakich wodach usługi świadczone.

Artykuł 10.

Każde skuteczne udzielenie pomocy i każdy skuteczny ratunek uzasadnia roszczenie o stosowne wynagrodzenie.

Nie można żądać wynagrodzenia, jeżeli świadczone usługi nie odniosły skutku.

Kwota przypadająca do zapłaty nie może w żadnym wypadku przewyższać wartości uratowanych przedmiotów.

Artykuł 11.

Kto bierze udział w akcji pomocniczej lub ratunkowej wbrew wyraźnemu i uzasadnionemu zakazowi tego okrętu, na rzecz którego udziela się pomocy i ratunku, temu nie przysługuje roszczenie o wynagrodzenie.

Artykuł 12.

Holownik może tylko wtedy żądać wynagrodzenia za usługi pomocnicze lub ratunkowe, które uskutecznią na rzecz holowanego przez siebie okrętu lub jego ładunku, jeżeli wyświadczył nadzwyczajne usługi, których nie można uważać za należące do wypełnienia umowy holowniczej.

Artykuł 13.

Można domagać się wynagrodzenia także wtedy, jeżeli udzielenie pomocy lub ratowanie odbyło się między kilku okrętami, należącymi do tego samego właściciela.

Artykuł 14.

Kwotę wynagrodzenia oznacza układ stron a w braku tegoż sąd.

To samo odnosi się do stosunku, w jakim należy rozdzielić wynagrodzenie między kilku biorących udział w ratunku.

Artykuł 15.

Sędzia może na wniosek jednej strony uznać za nieważną lub zmienić umowę o udzielenie pomocy i ratunek, zawartą w czasie i pod wpływem niebezpieczeństwa, jeżeli uważa umówione warunki za niesłuszne.

W każdym wypadku może sędzia na wniosek strony interesowanej uznać umowę tę za nieważną lub zmienić ją, jeżeli będzie udowodnione, że przyzwolenie strony jest wadliwym z powodu podstępów lub zatajenia albo jeżeli wynagrodzenie w jednym lub drugim kierunku pozostaje w rażącym stosunku do wyświadczonych usług.

Artykuł 16.

Wynagrodzenie oznacza sędzia, uwzględniając okoliczności danego przypadku, przy czym służy za podstawę:

a) w pierwszym rzędzie osiągnięty skutek, wysiłki i usługi osób, które brały udział w niesieniu pomocy lub ratunku, niebezpieczeństwo, które groziło uratowanemu okrętowi, znajdującym się na nim podróżnym, jego załodze i jego ładunkowi oraz osobom i okrętowi, które wzięły udział w ratowaniu, zużyty czas, narosłe koszty i poniesione straty, niebezpieczeństwo odpowiedzialności lub inne niebezpieczeństwo, na

które narażeni byli biorący udział w ratowaniu, wartość wystawionego na niebezpieczeństwo materiału, w danym razie także szczególne przeznaczenie ratującego okrętu;

b) w drugim rzędzie wartość uratowanych przedmiotów.

Te same postanowienia ma się stosować do rozdziału, przewidzianego w artykule 14., ustęp 2.

Sąd może zniżyć wynagrodzenie lub odmówić go w zupełności, jeżeli jest widocznym, że ratujący spowodowali swoim zawinieniem konieczność ratunku lub pomocy lub dopuścili się kradzieży, zatajenia lub innych nierzetelnych czynności.

Artykuł 17.

Osoby uratowane nie są obowiązane uiszczać wynagrodzenia.

Kto przy wypadku, który dał powód do akcji ratunkowej lub udzielenia pomocy, uratował człowieka życie, może żądać słusznego udziału w wynagrodzeniu, należącym się tym osobom, które uratowały okręt, ładunek i przynależności.

Artykuł 18.

Roszczenie o wynagrodzenie przedawnia się w dwa lata po tym dniu, w którym akcja pomocnicza lub ratunkowa została ukończona.

Artykuł 19.

Każdy kapitan jest obowiązany do udzielenia pomocy wszystkim osobom, nawet nieprzyjaciółom, których spotka na morzu w niebezpieczeństwie dla życia, o ile może to uczynić bez poważnego niebezpieczeństwa dla swego okrętu, jego załogi i podróżnych.

Działanie wbrew powyższemu postanowieniu nie uzasadnia odpowiedzialności właściciela okrętu.

Artykuł 20.

Wykonanie tej ustawy poruczam Memu Ministrowi handlu i Memu Ministrowi sprawiedliwości.

Bad-Ischl, dnia 29. lipca 1912.

Franciszek Józef wkr.

Stürgkh wkr.

Hochenburger wkr.

Roessler wkr.

