

DZIENNIK USTAW



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.

WARSZAWA.

№ 47.

16 czerwca 1920.

Treść: 285. Ustawa z dnia 28 maja 1920 r. o polskich statkach handlowych morskich	808
286. Ustawa z dnia 29 maja 1920 r. o tymczasowych emeryturach wojskowych	813
287. Ustawa z dnia 4 czerwca 1920 r. w przedmiocie udziału Skarbu Państwa w Spółce Akcyjnej Zakładu Wodno-Elektrycznego Szczawnica-Jazowsko	814
288. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 17 maja 1920 r. o wprowadzeniu w życie na obszarze b. dzielnicy pruskiej ustawy w sprawie wydawania Dziennika Ustaw Rzplitej Polskiej	815
289. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 maja 1920 r. w przedmiocie stosunku służbowego inżynierów drogowych.	816
290. Rozporządzenie Rady Ministrów normujące użytkowanie funduszu osadniczego, przeznaczonego do dyspozycji Głównego Urzędu Ziemskiego na mocy uchwały Sejmowej z dnia 19 grudnia 1919 r.	817
291. Rozporządzenie Ministra Skarbu w przedmiocie domów bankowych i kantorów wymiany.	821
292. Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych, dotyczące zastosowania rozporządzenia z dnia 27 maja 1920 r. w przedmiocie podwyższenia opłat, zawartych w Ogólnopolskiej Taryfie osobowej i bagażowej	824
293. Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych w sprawie opłat jednostkowych za przejazd osób i przewóz bagażu, oraz przesyłek nadzwyczajnych w pociągach luksusowych (ekspresowych)	825
294. Rozporządzenie Prezesa Głównego Urzędu Likwidacyjnego w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu, Rolnictwa i Dóbr Państwowych oraz Robót Publicznych w przedmiocie Komisji Szacunkowej Głównej w War-	

szawie i Komisji Szacunkowych Miejscowych na terenie b zaboru rosyjskiego	826
295. Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Dóbr Państwowych w przedmiocie udzielania spółkom pożyczek na zagospo- datowanie odłogów	827
296. Rozporządzenie Ministra Skarbu w sprawie wykonania ustawy z dnia 11 maja 1920 roku w przedmiocie przy- jmowania obligacji austriackich pożyczek wojennych przy wpłatach na 5% długoterminową wewnętrzną pożyczkę państwową z r. 1920	828

285.

U S T A W A

z dnia 28 maja 1920 r.

o polskich statkach handlowych morskich.

DZIAŁ I.

O uznawaniu statków morskich za polskie statki handlowe
morskie.

Art. 1. Za polskie statki handlowe morskie uznaje się statki, uprawiające żeglugę morską w celu zarobkowania i stanowiące własność Państwa, obywateli polskich oraz osób prawnych, które mają siedzibę na obszarze Rzeczypospolitej i w których:

- a) wszystkie udziały lub akcje są imienne;
- b) udział obcokrajowców w kapitale zakładowym nie przewyższa 40%;
- c) do każdej z władz: kierowniczej, nadzorczej i kontrolującej—obcokrajowcy nie wchodzi w stosunku, przewyższającym ich udział w kapitale zakładowym, a w spółkach akcyjno-komandytowych nie są nadto osobiście odpowiedzialni;
- d) główny kierownik (dyrektor zarządzający) jest obywatelem polskim.

Art. 2. Również za polski statek handlowy morski uznaje się statek, którego conajmniej trzy piąte należy do osób, wymienionych w art. 1 o ile pełnomocnik współwłaścicieli jest obywatelem polskim.

Art. 3. Spółki firmowo-komandytowe, których odpowiedzialni osobiście spółnicy nie są obcokrajowcami, korzystają z praw, służących w myśl ustawy niniejszej obywatelom polskim; spółki firmowe i firmowo-komandytowe, nie czyniące zadość temu wymaganiu, traktowane są na równi z obcokrajowcami.

Art. 4. Przy ocenie kwalifikacji osób fizycznych i prawnych (art. 1 do 3), celem uznania statków do nich należących, za statki handlowe polskie, na równi z obywatelami Rzeczypospolitej traktowane mogą być osoby, nie posiadające obywatelstwa, lecz należące do narodowości polskiej. Uzna-

nie przynależności obcokrajowców do narodowości polskiej może nastąpić w tym razie, tylko za zgodą Ministra Spraw Zagranicznych.

Art. 5. Prócz uprawnień, przewidzianych w innych ustawach, polskim statkom handlowym służą:

- 1) wyłączne prawo do uprawiania żeglugi nadbrzeżnej (kabotażu) na polskich wodach terytorjalnych;
- 2) nietykalność wobec statków obcych na pełnym morzu, oraz prawa, wypływające z eksterytorjalności na wodach i w portach obcokrajowych w granicach traktatów, konwencji i zwyczajów międzynarodowych;
- 3) prawo do korzystania z ochrony polskich władz morskich wojсковych na pełnym morzu oraz polskich urzędów dyplomatycznych i konsularnych zagranicą;
- 4) w czasie wojny prawa, wypływające z neutralności, w razie ogłoszenia jej przez Rząd Rzeczypospolitej;
- 5) prawo do pomocy ekonomicznej państwa w myśl ustaw, specjalnie w tym celu wydanych.

Art. 6. Polskie statki handlowe morskie, prócz obowiązków, przewidzianych w innych ustawach, są obowiązane w szczególności do:

- 1) podnoszenia na rufie wyłącznie polskiej handlowej bandery morskiej;
- 2) utrzymywania na statkach załogi polskiej oraz używania przy prowadzeniu ksiąg okrętowych i kierownictwie statku języka polskiego. Jako polską uważa się załogę, w której najmniej trzy czwarte zarówno oficerów jako też marynarzy jest obywatelami Państwa Polskiego. Wyjątki od tego przepisu dopuszczalne są w ciągu pierwszych pięciu lat od uchwalenia ustawy na zasadach, ustalonych przez przepisy wykonawcze.

Art. 7. Statek morski traci prawa polskiego statku handlowego:

- 1) gdy własność jego przechodzi na osoby fizyczne lub prawne, nie odpowiadające wymaganiom art. 1—3;
- 2) gdy w składzie osobowym spółki lub współwłaścicieli zachodzą zmiany w warunkach, zastrzeżonych w art. 1—3.

Art. 8. Jeżeli zmiana współwłasności statku, przewidziana w art. 7 ustęp 2, nastąpiła drogą niezależną od woli reszty współwłaścicieli, statek może, z decyzji urzędu rejestracyjnego, korzystać nadal z praw statku polskiego w przeciągu czasu, niezbędnego do wykupu współwłasności od obcokrajowców, nie dłużej jednak, niż w ciągu roku od chwili nastąpienia okoliczności, powodujących utratę praw statku polskiego.

Art. 9. Przepisy ustawy niniejszej mają również zastosowanie do jachtów spacerowych, wychodzących na pełne morze, do statków pilotowych, większych rybackich (ponad 50 cbm), holowniczych, ratunkowych, szkolnych, przeznaczonych do wyszkolenia personelu marynarki handlowej, oraz do statków wybudowanych w kraju, na rachunek państw obcych lub ich obywateli, aż do chwili zarejestrowania statków tej ostatniej kategorii przez właściwego konsula obcokrajowego.

DZIAŁ II.

Rejestracja statków handlowych.

Art. 10. W celu stwierdzenia praw, służących polskim statkom handlowym morskim, statki, wymienione w art. 1 i 9, z wyjątkiem statków o po-

jemności poniżej pięćdziesięciu metrów sześciennych brutto, winny być wpisane do rejestru.

Art. 11. Rejestr statków handlowych jest publiczny i dostępny do przeglądania przez osoby interesowane, które za opłatą otrzymywać mogą uwierzytelnione wypisy z rejestru. Należytości i koszty rejestracji ponoszą strony interesowane.

Art. 12. Wpis do rejestru statkowego winien zawierać:

- 1) datę oraz kolejny numer zarejestrowania statku;
- 2) nazwę i rodzaj statku oraz międzynarodowy sygnał odróżniający;
- 3) wynik urzędowego obliczenia wymiarów statku;
- 4) datę i miejsce wybudowania statku, o ile dane te są znane;
- 5) oznaczenie portu ojczystego statku;
- 6) bliższe oznaczenie właściciela statku:
 - a) co do osób fizycznych — oznaczenie przynależności państwowej, nazwiska, imienia i miejsca stałego zamieszkania właściciela, lub współwłaścicieli, oraz wysokość udziałów poszczególnych współwłaścicieli;
 - b) co do osób prawnych — oznaczenie nazwy, siedziby oraz miejsca, daty i numeru wpisania do rejestru handlowego; oznaczenie przynależności państwowej, imion, nazwisk oraz miejsc stałego zamieszkania współników osobiście odpowiedzialnych w spółkach firmowych i komandytowych, w innych zaś — tych samych danych o członkach organów kierowniczych;
- 7) oznaczenie przynależności państwowej, nazwiska, imienia oraz miejsca stałego zamieszkania pełnomocnika, o ile został ten wyznaczony;
- 8) oświadczenie, że wszystkie warunki, co do przynależności państwowej właściciela, współwłaściciela, udziałowców i akcjonariuszów zostały wypełnione;
- 9) oznaczenie tytułu nabycia statku, lub poszczególnych udziałów w współwłasności.

Art. 13. Wpis statku do rejestru może nastąpić jedynie po udowodnieniu okoliczności, wymaganych w myśl art. 1—4, zgłoszeniu wszystkich danych, wymienionych w art. 12, i złożeniu aktów dokonania pomiarów statku przez właściwy urząd polski.

Niezależnie od powyższego, kontroli Rządu w każdym czasie podlegają wszelkie, w art. 1—4 wymienione warunki, od których zależy przyznanie statkowi prawa polskiego statku handlowego. W tym celu władze mają prawo przejrzenia w każdym czasie korespondencji, ksiąg, dokumentów i sprawozdań wszelkiego rodzaju przedsiębiorstw żeglugi morskiej, badania i sprawdzania stosunków osobowych oraz ustosunkowania kapitałów, czynnych w przedsiębiorstwach.

Wszystkie te dane na żądanie winny być złożone w urzędzie rejestracyjnym.

Art. 14. Statek, wniesiony do rejestru zagranicą, nie może być rejestrowany w Polsce.

Właściciel nabytego od obcokrajowców statku przy zgłoszeniu do rejestracji w Polsce winien udowodnić, że statek został wykreślony z rejestru zagranicznego.

Art. 15. Dla statków, nabytych zagranicą od obcokrajowców, certyfikat może być zastąpiony przez tymczasowe zaświadczenie konsula polskiego, urzędującego zagranicą w tym okręgu, w którym statek w chwili zmiany

właściciela się znajduje (świadcstwo o banderze). Świadcstwo to może być wydane na czas nie dłuższy od jednego roku od daty wystawienia. O ile podróż do tego czasu nie mogła być skończona, świadctwo o banderze może być na czas niezbędny przedłużone przez konsulów polskich. O wydaniu lub przedłużeniu świadctwa konsul zawiadamia urząd rejestracyjny.

Art. 16. Właściciel statku, nie mający zamieszkania w Rzeczypospolitej Polskiej, obowiązany jest ustanowić w jej granicach pełnomocnika, upoważnionego do załatwiania czynności rejestracyjnych oraz wszelkich spraw mocodawcy, z tytułu własności statku płynących.

Art. 17. Po wciągnięciu do rejestru właściciel statku otrzymuje dokument rejestracyjny w postaci certyfikatu okrętowego. Certyfikat okrętowy i uwierzytelniony wyciąg z rejestru winien stale znajdować się na statku.

Art. 18. Certyfikat jest dowodem:

- 1) złożenia danych i dokumentów, wymaganych w myśl art. 12 i 13;
- 2) przynależności statku do polskiej floty handlowej;
- 3) prawa statku do podnoszenia polskiej bandery handlowej morskiej.

Art. 19. Na dziobie statku, wciągniętego do rejestru, winna być z każdej strony wypisana widocznymi zdaleka i trwałymi literami nazwa statku, na rufie zaś—nazwa statku i portu ojczystego.

Art. 20. Wszelkie późniejsze zmiany danych i szczegółów prawnych, zapisanych do rejestru, winny być zgłaszane i wciągane do rejestru, poczem w najkrótszym czasie wnoszone do certyfikatu okrętowego.

Zmiana nazwy statku, obranej przez właściciela przy pierwotnej rejestracji, może nastąpić jedynie za zezwoleniem władzy.

Art. 21. Statek wykreśla się z rejestru w razie:

- 1) zatonięcia;
- 2) uznania go za niezdatny do naprawy;
- 3) utraty praw polskiego statku handlowego morskiego.

W powyższych wypadkach certyfikat należy unieważnić i w miarę możliwości odebrać.

Art. 22. Dane, które w myśl art. 12, 13, 20 i 21 mają być wciągane do rejestru lub wykreślane z niego, winny być zgłaszane i udowodnione:

- a) przez te osoby, które w myśl art. 12 ust. 6 podlegają wciągnięciu do rejestru statków handlowych;
- b) w imieniu osób prawnych przez ich prawnych przedstawicieli;
- c) w wypadkach, przewidzianych w art. 16, w zastępstwie właściciela przez jego pełnomocnika;
- d) w razie zmiany właściciela lub współwłaściciela, pozbawiającej statek praw statku polskiego — również przez nabywcę statku lub udziału.

Art. 23. Zmiany i uzupełnienia rejestru winny być zgłaszane przez osoby, do tego obowiązane (art. 22), w ciągu sześciu tygodni od dnia, w którym dowiedziały się o fakcie, podlegającym wciągnięciu do rejestru. O ile osób obowiązanych jest kilka, wystarcza zgłoszenie wniosku przez jedną z tych osób. Do osób obowiązanych należy również kapitan, o ile statek jego w danym czasie znajduje się w porcie, w którym mieści się urząd rejestracyjny.

DZIAŁ III.

Postanowienia karne.

Art. 24. Za podniesienie polskiej bandery handlowej morskiej bez przedwstępного wyrobienia statkowi certyfikatu lub zaświadczenia o banderze (art. 15 i 18), kapitan statku handlowego, mającego warunki przewidziane w art. 1—4, podlega karze grzywny do pięciu tysięcy marek i aresztu do trzech miesięcy, lub jednej z tych kar.

Natomiast kapitan statku handlowego, nie posiadającego warunków, przewidzianych w art. 1—4, podlega za podniesienie bandery polskiej karze grzywny do pięćdziesięciu tysięcy marek i więzieniu do jednego roku, lub jednej z tych kar.

Art. 25. Kapitan statku handlowego, z wyjątkiem statków wolnych od rejestracji, winny nieposiadania na statku certyfikatu albo wyciągu uwierzytelnionego z rejestru lub świadectwa o banderze, oraz kapitan, winny nieumieszczenia na dziobie i rufie statku napisów, wymaganych w myśl art. 19, ulega karze grzywny do dwóch tysięcy marek i aresztu do jednego miesiąca, lub jednej z tych kar.

Art. 26. Kapitan statku handlowego, nie stosujący się do przepisów i zarządzeń, dotyczących okazania bandery wobec statków wojennych, wobec fortów nadbrzeżnych, lub przy wejściu do portów polskich — ulega karze grzywny do dwóch tysięcy marek i aresztu do jednego miesiąca, lub jednej z tych kar.

Art. 27. Karom, w art. 24 — 26 przewidzianym, podlega również ten, kto nie zastosuje się do odnośnych przepisów zagranicą lub na pełnym morzu.

Art. 28. Osoby, wymienione w art. 22, winne niezgłoszenia w urzędzie rejestracyjnym danych, ustawą niniejszą wymaganych, ulegają karze grzywny do pięciu tysięcy marek i aresztu do trzech miesięcy lub jednej z tych kar.

Za niezgłoszenie danych, powodujących utratę prawa do podnoszenia bandery polskiej, kara może być podwyższona do pięćdziesięciu tysięcy marek i więzienia do jednego roku lub jednej z tych kar.

Art. 29. Właściciel statku, jego zastępca lub pełnomocnik oraz kapitan, winny niewykonania jednego z obowiązków, wskazanych w art. 6, ulega karze grzywny w wysokości pięciu tysięcy marek i aresztu do trzech miesięcy lub jednej z tych kar.

DZIAŁ IV.

Przepisy przejściowe.

Art. 30. O ile osoby prawne, zarejestrowane lub zatwierdzone przed wydaniem ustawy niniejszej i uprawnione do żeglugi pod banderą polską, nie odpowiadają warunkom, ustanowionym w art. 1—4, to akta ich założenia lub statuty winny być na wniosek osób interesowanych w ciągu 12 miesięcy od ogłoszenia ustawy niniejszej, zgodnie z wymaganiami art. 1 — 4 uzupełnione, lub zmienione pod zagrożeniem utraty prawa do żeglugi morskiej pod banderą polską.

Art. 31. Z dniem ogłoszenia ustawy niniejszej tracą moc prawną sprzeczne z nią ustawy, zarządzenia i przepisy, jakie na obszarach Rzeczypospolitej w tym samym przedmiocie dotąd obowiązywały.

Art. 32. Wykonanie ustawy niniejszej porucza się Ministrowi Przemysłu i Handlu oraz Ministrowi Spraw Wojskowych w porozumieniu z interesowanymi Ministrami.

Marszałek:

Trąpczyński

Prezydent Ministrów:

L. Skulski

Minister Przemysłu i Handlu:

Antoni Olszewski

Minister Spraw Wojskowych:

J. Leśniewski

286.

U S T A W A

z dnia 29 maja 1920 roku

o tymczasowych emeryturach wojskowych.

Art. 1. Wojskowi, którzy na mocy norm emerytalnych b. państw zaborczych nabyli prawa do stałej emerytury przed wstąpieniem do wojska polskiego i którzy z wojska polskiego zostaną przeniesieni w stały stan spoczynku—otrzymują tymczasowe pobory emerytalne według art. 2 niniejszej ustawy:

- 1) o ile przesłużyli co najmniej 6 miesięcy w wojsku polskim lub
- 2) o ile przyczyną ich przeniesienia w stały stan spoczynku jest niezdolność do służby wojskowej, spowodowana służbą w wojsku polskim bez względu na czas tej służby.

Art. 2. Wysokość wymienionych w art. 1 poborów emerytalnych wynosi 60% od sumy, obliczonej według następujących zasad:

- a) czas służby w armjach b. państw zaborczych oblicza się według przepisów odnośnych państw, obowiązujących w Niemczech i Austro-Węgrzech przed 1 listopada 1918 r. a w Rosji — przed 1 listopada 1917 r.;
- b) za obliczony w myśl ustępu a) okres 10 lat służby wojskowej liczy się oficerom i równorzędnym 40%, za każdy następny rok służby 2,4% sumy wszystkich poborów w służbie czynnej, przywiązanych do ostatnio posiadanego rzeczywistego stopnia bez dodatków polowych, funkcyjnych i reprezentacyjnych, podoficerom zaś zawodowym—ostatnio posiadanego żołdu, powiększonego o ryczałt za świadczenia w naturze, licząc w to zaprowiantowanie umundurowanie i zakwaterowanie.

Wysokość tymczasowych poborów emerytalnych w każdym poszczególnym wypadku ustala Minister Spraw Wojskowych w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

Art. 3. Różnica, powstać mogąca pomiędzy wymiarem tymczasowych poborów emerytalnych, w myśl niniejszej ustawy, a normami przyszłego