

24.**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU**

z dnia 30 listopada 1931 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych o kwalifikacjach oficerów w polskiej marynarce handlowej.

Na podstawie art. 6 pkt. 10 i art. 7 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz. U. R. P. Nr. 80, poz. 632) zarządza się co następuje:

I. Postanowienia ogólne.

§ 1. Oficerami na polskich morskich statkach handlowych w rozumieniu niniejszego rozporządzenia są:

1. kierownicy statków (kapitanowie),
2. funkcjonariusze, dodani kierownikom statków (kapitanom) do pomocy w kierowaniu statkami w zakresie nawigacyjnym, mechanicznym lub specjalnym.

§ 2. Oficerami na polskich morskich statkach handlowych mogą być tylko obywatele Rzeczypospolitej Polskiej, którzy ukończyli 21 lat życia i posiadają dyplomy polskie, uzyskane w myśl postanowień niniejszego rozporządzenia.

Wyjątki od powyższego postanowienia dopuszczalne są tylko za każdorazowym zezwoleniem Ministra Przemysłu i Handlu, który to swoje uprawnienie może przenieść w całości lub w części na władzę administracji morskiej II instancji.

§ 3. Ustanawia się następujące stopnie oficerskie w polskiej marynarce handlowej:

I. W służbie nawigacyjnej:

- a) kapitan żegluga wielkiej,
- b) kapitan żegluga małej,
- c) porucznik żegluga wielkiej,
- d) porucznik żegluga małej,
- e) szyper I klasy,
- f) szyper II klasy.

II. W służbie mechanicznej:

- a) mechanik okrętowy I klasy,
- b) mechanik okrętowy II klasy,
- c) mechanik okrętowy III klasy,
- d) maszynista okrętowy I klasy,
- e) maszynista okrętowy II klasy,
- f) maszynista okrętowy III klasy.

W służbie specjalnej za oficerów na morskich statkach handlowych uważa się lekarzy i duchownych oraz inne osoby dodane do pomocy kierownikom statków.

§ 4. W zakresie praktyki kwalifikacyjnej i uprawnień oficerów służby nawigacyjnej rozróżnia się trzy rodzaje żegluga:

- a) żegluga przybrzeżna — to znaczy żegluga morska w odległości nie dalej niż 50 mil morskich od linii wybrzeża Państwa Polskiego,
- b) żegluga mała — to znaczy żegluga na morzu Bałtyckim oraz na morzu Północnym w granicach od linii Dover — Calais do 61° szerokości geograficznej,
- c) żegluga wielka — to znaczy żegluga, przekraczająca granice żegluga małej.

W zakresie praktyki kwalifikacyjnej i uprawnień oficerów służby mechanicznej z wyjątkami, przewidzianymi w § 14, dzieli się statki parowe lub silnikowe podług mocy głównej instalacji maszynowej na trzy kategorie:

- a) do I kategorii należą statki z maszynami parowymi o sile ponad 1200 I. K. M. (indykowanych koni mechanicznych) lub z silnikami spalinowymi o sile ponad 750 W. K. M. (wałowych koni mechanicznych);
- b) do II kategorii należą statki z maszynami parowymi o sile od 400 I. K. M. do 1200 I. K. M. włącznie lub z silnikami spalinowymi

o sile od 250 W. K. M. do 750 W. K. M. włącznie;

- c) do III kategorii należą statki z maszynami parowymi o sile poniżej 400 I. K. M. lub z silnikami spalinowymi o sile poniżej 250 W. K. M.

II. Oficerowie służby nawigacyjnej.

§ 5. Kapitan żegluga wielkiej ma prawo kierować wszelkimi statkami handlowymi w każdej żegludze.

Kapitan żegluga małej ma prawo kierować wszelkimi statkami w żegludze małej, z wyjątkiem pasażerskich, lub być pomocnikiem kierownika statku (kapitana) na wszelkich statkach w każdej żegludze. Nie może jednak być zastępcą kierownika statku (kapitana) w żegludze wielkiej.

Porucznik żegluga wielkiej ma prawo kierować statkami handlowymi do 1.000 brutto rejestr. tonn w żegludze małej, z wyjątkiem pasażerskich, lub być pomocnikiem kierownika statku (kapitana) na wszelkich statkach handlowych w każdej żegludze. Nie może jednak być zastępcą kierownika statku (kapitana) w żegludze wielkiej.

Porucznik żegluga małej ma prawo być pomocnikiem kierownika statku (kapitana) na wszelkich statkach handlowych w każdej żegludze, nie może być jednak zastępcą kierownika statku.

§ 6. Szyper I klasy ma prawo kierować wszelkimi statkami handlowymi w żegludze przybrzeżnej oraz statkami rybackimi i holownikami w żegludze małej; może także być pomocnikiem kierownika statku (kapitana) na wszelkich statkach towarowych w żegludze małej.

Szyper II klasy ma prawo kierować statkami handlowymi do 200 brutto rejestr. tonn w żegludze przybrzeżnej, z wyjątkiem statków pasażerskich, kierować lichtierami morskimi w każdej żegludze oraz statkami rybackimi do 35 brutto rejestr. tonn w żegludze małej oraz być pomocnikiem szypera I klasy.

Do prowadzenia statków rybackich, mierzących nie więcej niż 8 m długości, nie jest wymagane posiadanie dyplomu.

§ 7. Dla otrzymania dyplomu porucznika żegluga małej należy:

a) ukończyć Wydział Nawigacyjny Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni lub innego uznanego przez Ministra Przemysłu i Handlu za równorzędny zakład naukowy w kraju lub zagranicą, albo po uzyskaniu świadectwa dojrzałości złożyć egzamin teoretyczny i praktyczny podług programu i regulaminu ustalonego przez Ministra Przemysłu i Handlu,

b) wykazać się 24 miesięczną praktyką w charakterze marynarza pokładowego na statkach morskich, a w tem co najmniej 6 miesięcy na statkach żaglowych. Żegluga przybrzeżna może być zaliczona w rozmiarach najwyższej 12 miesięcy.

§ 8. Dla otrzymania dyplomu porucznika żegluga wielkiej należy:

- a) posiadać dyplom porucznika żegluga małej,
- b) wykazać się 24 miesięczną praktyką w żegludze wielkiej lub małej, — odbytej po otrzymaniu

dypłomu porucznika żeglugi małej, a w tem co najmniej 12 miesięcy o charakterze pomocnika kierownika statku (kapitana).

§ 9. Dla otrzymania dyplomu kapitana żeglugi małej należy:

- a) posiadać dyplom porucznika żeglugi wielkiej,
- b) wykazać się 12 miesięczną praktyką, odbytą po otrzymaniu dyplomu porucznika żeglugi wielkiej, w charakterze pomocnika kierownika statku (kapitana) w żegludze wielkiej lub małej.

§ 10. Dla otrzymania dyplomu kapitana żeglugi wielkiej należy:

- a) posiadać dyplom kapitana żeglugi małej,
- b) wykazać się 12 miesięczną praktyką, odbytą po otrzymaniu dyplomu kapitana żeglugi małej, w charakterze pomocnika kierownika statku (kapitana) w żegludze wielkiej, lub też 24 miesięczną praktyką w charakterze kierownika statku (kapitana) w żegludze małej, o ile przed otrzymaniem dyplomu kapitana żeglugi małej kandydat odbył 12 miesięczną praktykę w charakterze pomocnika kierownika statku (kapitana) w żegludze wielkiej.

§ 11. Dla otrzymania dyplomu szypra II klasy należy:

- a) złożyć egzamin teoretyczny i praktyczny podług programu i regulaminu ustalonego przez Ministra Przemysłu i Handlu,
- b) wykazać się 48 miesięczną praktyką w charakterze marynarza pokładowego na statkach morskich lub 48 miesięczną praktyką na pokładowych statkach rybackich.

§ 12. Dla otrzymania dyplomu szypra I klasy należy:

- a) złożyć egzamin teoretyczny i praktyczny podług programu i regulaminu ustalonego przez Ministra Przemysłu i Handlu,
- b) wykazać się praktyką, odbytą w charakterze marynarza pokładowego na statkach morskich, lub w charakterze szypra II klasy w ogólnej sumie 72 miesięcy.

III. Oficerowie służby mechanicznej.

§ 13. Mechanik okrętowy I klasy ma prawo kierować maszynami na statkach handlowych wszystkich kategorii.

Mechanik okrętowy II klasy ma prawo kierować maszynami na statkach handlowych II i III kategorii, z wyjątkiem statków pasażerskich II kategorii, oraz być zastępcą kierownika maszyn na statkach handlowych wszelkich kategorii z wyjątkiem statków pasażerskich I kategorii.

Mechanik okrętowy III klasy ma prawo kierować maszynami na statkach handlowych III kategorii, z wyjątkiem statków pasażerskich, być zastępcą kierownika maszyn na statkach handlowych II kategorii, z wyjątkiem statków pasażerskich, i być pomocnikiem kierownika maszyn na wszelkich statkach handlowych.

§ 14. Maszynista okrętowy I klasy ma prawo kierować maszynami statków rybackich i holowników do 700 I. K. M. (maszyny parowe) lub do 450 W. K. M. (silniki spalinowe) oraz maszynami wszelkich statków handlowych III kategorii i być pomocnikiem kierownika maszyn na wszelkich statkach handlowych z wyjątkiem statków pasażerskich.

Maszynista okrętowy II klasy ma prawo kierować maszynami statków rybackich i holowników do 200 I. K. M. (maszyny parowe) lub do 100 W. K. M. (silniki spalinowe) oraz być pomocnikiem maszynisty okrętowego I klasy.

Maszynista okrętowy III klasy ma prawo kierować silnikami spalinowymi o sile poniżej 100 W. K. M.

§ 15. Dla otrzymania dyplomu mechanika okrętowego III klasy należy:

a) ukończyć Wydział Mechaniczny Państwowej Szkoły Morskiej lub innego uznanego przez Ministra Przemysłu i Handlu za równorzędny zakładu naukowego w kraju lub zagranicą, albo po uzyskaniu świadectwa dojrzałości złożyć egzamin teoretyczny i praktyczny podług programu i regulaminu ustalonego przez Ministra Przemysłu i Handlu,

b) wykazać się 30 miesięczną praktyką, a w tem co najmniej 12 miesięcy w warsztatach budowy lub naprawy maszyn okrętowych i co najmniej 12 miesięcy praktyki na statkach morskich przy obsłudze maszyn przyczem 2 miesiące żeglugi rzecznej zalicza się jako jeden miesiąc żeglugi morskiej.

§ 16. Dla otrzymania dyplomu mechanika okrętowego II klasy należy:

a) posiadać dyplom mechanika okrętowego III klasy,

b) wykazać się 24 miesięczną praktyką odbytą po otrzymaniu dyplomu mechanika okrętowego III klasy w żegludze morskiej przy obsłudze maszyn, a w tem co najmniej 12 miesięcy w charakterze pomocnika kierownika maszyn na statkach I lub II kategorii.

§ 17. Dla otrzymania dyplomu mechanika okrętowego I klasy należy:

a) posiadać dyplom mechanika okrętowego II klasy,

b) wykazać się 24 miesięczną praktyką odbytą po otrzymaniu dyplomu mechanika okrętowego II klasy w żegludze morskiej przy obsłudze maszyn, a w tem co najmniej 12 miesięcy na statkach I kategorii.

§ 18. Dla otrzymania dyplomu maszynisty okrętowego III klasy należy:

a) złożyć egzamin praktyczny podług programu i regulaminu ustalonego przez Ministra Przemysłu i Handlu,

b) wykazać się 40 miesięczną praktyką maszynową a w tem co najmniej 24 miesiące przy obsłudze maszyn na statkach morskich.

§ 19. Dla otrzymania dyplomu maszynisty okrętowego II klasy należy:

a) złożyć egzamin teoretyczny i praktyczny według programu i regulaminu ustalonego przez Ministra Przemysłu i Handlu,

b) wykazać się 60 miesięczną praktyką maszynową, z czego co najmniej 24 miesiące przy obsłudze maszyn na statkach morskich.

§ 20. Dla otrzymania dyplomu maszynisty okrętowego I-ej klasy należy:

a) złożyć egzamin teoretyczny i praktyczny według programu i regulaminu ustalonego przez Ministra Przemysłu i Handlu,

b) wykazać się 72 miesięczną praktyką maszynową, w tem co najmniej 24 miesiące przy obsłudze maszyn na statkach morskich a 12 miesięcy w charakterze pomocnika maszynisty okrętowego.

IV. Postanowienia specjalne.

§ 21. Dyplomy oficerów służby nawigacyjnej mogą otrzymać bez składania egzaminu:

a) osoby, które uzyskały w innych państwach odpowiednie dyplomy, uznane przez Ministra Przemysłu i Handlu za równoznaczne z dyplomami polskimi,

b) oficerowie korpusu morskiego polskiej marynarki wojennej, o ile wykażą się praktyką żeglarską na statkach marynarki wojennej, odbytą po otrzymaniu stopnia podporucznika, mianowicie:

1. dyplom kapitana żeglugi wielkiej — po 48 miesiącach praktyki,
2. dyplom kapitana żeglugi małej — po 36 miesiącach praktyki,
3. dyplom porucznika żeglugi wielkiej — po 24 miesiącach praktyki,
4. dyplom porucznika żeglugi małej — po 12 miesiącach praktyki.

§ 22. Dyplomy mechaników okrętowych mogą otrzymać bez składania egzaminów:

a) osoby, które uzyskały w innych państwach odpowiednie dyplomy, uznane przez Ministra Przemysłu i Handlu za równoznaczne z dyplomami polskimi,

b) oficerowie korpusu technicznego polskiej marynarki wojennej, o ile wykażą się odpowiednią praktyką przy obsłudze maszyn okrętowych w kampanji morskiej, odbytą po otrzymaniu stopnia podporucznika, mianowicie:

- 1) dyplom mechanika okrętowego I-ej klasy — po 48 miesiącach praktyki,
- 2) dyplom mechanika okrętowego II-ej klasy — po 36 miesiącach praktyki,
- 3) dyplom mechanika okrętowego III-ej klasy — po 12 miesiącach praktyki.

Połowa wymienionej praktyki może być odbyta w warsztatach okrętowych, przyczem każde 2 miesiące pracy w warsztatach zalicza się za jeden miesiąc praktyki przy obsłudze maszyn okrętowych w kampanji morskiej.

§ 23. Do otrzymania dyplomu szypra II-ej klasy są uprawnieni podoficerowie zawodowi marynarki wojennej służby pokładowej, o ile:

a) odbyli co najmniej 60 miesięcy pływania w kampanji morskiej, w tem co najmniej 18 miesięcy dowodzili statkami pomocniczymi, lub 36 miesięcy pełnili obowiązki bosmana okrętowego,

b) posiadają kwalifikacje do dowodzenia statkami pomocniczymi.

Powyższe okoliczności będą uznane za stwierdzone, o ile kandydat przedstawi zaświadczenie Ministerstwa Spraw Wojskowych.

§ 24. Do otrzymania dyplomu maszynisty I-ej klasy są uprawnieni podoficerowie zawodowi marynarki wojennej służby mechanicznej o ile:

a) odbyli co najmniej 48 miesięcy pływania w kampanji morskiej, w tem co najmniej 18 miesięcy pełnili obowiązki samodzielnych kierowników maszyn okrętowych, o sile nie mniej niż 400 I. K. M.,

b) posiadają kwalifikacje do samodzielnego kierowania maszynami.

Do otrzymania dyplomu maszynisty II-ej klasy są uprawnieni podoficerowie zawodowi marynarki wojennej służby maszynowej, o ile:

a) odbyli co najmniej 30 miesięcy pływania w kampanji morskiej, w tem co najmniej 10 miesięcy pełnili obowiązki samodzielnych kierowników maszyn okrętowych, o sile nie mniej niż 200 I. K. M.,

b) posiadają kwalifikacje do samodzielnego kierowania maszynami.

Powyższe okoliczności będą uznane za stwierdzone, o ile kandydat przedstawi zaświadczenie Ministerstwa Spraw Wojskowych.

§ 25. Służba nawigacyjna na statkach szkolnych w czasie pływania zalicza się przy obliczaniu praktyki kwalifikacyjnej podwójnie. Postanowienie to nie dotyczy uczniów.

§ 26. Służbę pilotową zalicza się przy uzyskiwaniu wyższego z kolei dyplomu oficerskiego tylko raz jeden, przyczem 2 miesiące służby pilotowej zalicza się jako jeden miesiąc służby morskiej nawigacyjnej w żegludze małej.

§ 27. Komisja kwalifikacyjna (art. 28) może zwolnić w całości lub w części od egzaminu na szyprów i maszynistów według własnego uznania osoby, posiadające długoletnią praktykę, należycie poświadczoną.

V. Komisja kwalifikacyjna.

§ 28. Dyplomy oficerów nawigacyjnych i oficerów mechaników marynarki handlowej wydaje Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni na mocy orzeczenia komisji kwalifikacyjnej, powołanej przez Ministra Przemysłu i Handlu.

Dyplomy kapitana żeglugi wielkiej i mechanika okrętowego I-ej klasy wydaje Minister Przemysłu i Handlu na mocy orzeczenia komisji kwalifikacyjnej przedstawionego przez Dyrektora Urzędu Morskiego.

§ 29. W skład komisji kwalifikacyjnej wchodzi: 2 członkowie mianowani przez Ministra Prze-

mysłu i Handlu, 1 przedstawiciel marynarki wojennej, delegowany przez Ministra Spraw Wojskowych, po-
zatem przy sprawdzaniu kwalifikacyj oficerów służ-
by nawigacyjnej kapitan żegluga wielkiej, a przy
sprawdzaniu kwalifikacyj oficerów służby mechanicz-
nej mechanik okrętowy I-ej klasy lub inżynier mor-
ski powołany przez Ministra Przemysłu i Handlu.

Regulamin komisji ustali Minister Przemysłu
i Handlu w drodze zarządzenia.

VI. Postanowienia końcowe.

§ 30. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w ży-
cie z dniem ogłoszenia.

Jednocześnie tracą moc obowiązującą:

a) ustawa z dnia 6 lipca 1923 r. o stanowiskach
oficerskich w polskiej marynarce handlowej (Dz. U.
R. P. Nr. 75, poz. 588),

b) rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej
z dnia 24 lutego 1928 r. o zmianie i uzupełnieniu usta-
wy z dnia 6 lipca 1923 r. o stanowiskach oficerskich
w polskiej marynarce handlowej (Dz. U. R. P. Nr. 22,
poz. 200),

c) rozporządzenie Ministrów: Spraw Wojsko-
wych oraz Przemysłu i Handlu z dnia 16 grudnia
1929 r. o ustaleniu cenzusu, na którego podstawie
oficerowie polskiej marynarki wojennej mogą uzy-
skać odpowiednie dyplomy oficerów polskiej mary-
narki handlowej (Dz. U. R. P. z 1930 r. Nr. 17,
poz. 131).

Minister Przemysłu i Handlu: *Zarzycki*

Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*
