

§ 1. 1. Uprawnienia do prowadzenia studiów magisterskich, zawodowych, podyplomowych, kursów doskonalenia zawodowego oraz innych studiów i kursów specjalnych posiadają wyższe szkoły artystyczne wymienione w załączniku do rozporządzenia.

2. Określenie, które z jednostek organizacyjnych wyższych szkół artystycznych wymienionych w załączniku do rozporządzenia prowadzą poszczególne rodzaje studiów i kursów, następuje w trybie art. 9 ust. 1 ustawy z dnia 5 listopada 1958 r. o szkolnictwie wyższym (Dz. U. z 1969 r. Nr 4, poz. 31).

§ 2. Uprawnienia wyższych szkół artystycznych do prowadzenia studiów doktoranckich ustala się w trybie określonym przepisami rozporządzenia Ministra Oświaty i Szkolnictwa Wyższego z dnia 15 lutego 1968 r. w sprawie zasad odbywania studiów doktoranckich (Dz. U. Nr 6, poz. 38).

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Kultury i Sztuki: *L. Motyka*

Załącznik do rozporządzenia Ministra Kultury i Sztuki z dnia 22 września 1969 r. (poz. 223).

WYKAZ WYŻSZYCH SZKÓŁ ARTYSTYCZNYCH UPRAWNIONYCH DO PROWADZENIA STUDIÓW MAGISTERSKICH, STUDIÓW ZAWODOWYCH, STUDIÓW PODYPLOMOWYCH, KURSÓW DOSKONALENIA ZAWODOWEGO ORAZ STUDIÓW I KURSÓW SPECJALNYCH

- | | |
|--|--|
| <p>I. 1. Państwowa Wyższa Szkoła Muzyczna w Gdańsku,
2. Państwowa Wyższa Szkoła Muzyczna w Katowicach,
3. Państwowa Wyższa Szkoła Muzyczna w Krakowie,
4. Państwowa Wyższa Szkoła Muzyczna w Łodzi,
5. Państwowa Wyższa Szkoła Muzyczna w Poznaniu,
6. Państwowa Wyższa Szkoła Muzyczna w Warszawie,
7. Państwowa Wyższa Szkoła Muzyczna we Wrocławiu.</p> | <p>4. Państwowa Wyższa Szkoła Sztuk Plastycznych w Łodzi,
5. Państwowa Wyższa Szkoła Sztuk Plastycznych w Poznaniu,
6. Państwowa Wyższa Szkoła Sztuk Plastycznych we Wrocławiu.</p> |
| <p>II. 1. Akademia Sztuk Pięknych w Krakowie,
2. Akademia Sztuk Pięknych w Warszawie,
3. Państwowa Wyższa Szkoła Sztuk Plastycznych w Gdańsku,</p> | <p>III. 1. Państwowa Wyższa Szkoła Teatralna im. Ludwika Solskiego w Krakowie,
2. Państwowa Wyższa Szkoła Teatralna im. Aleksandra Zelwerowicza w Warszawie,
3. Państwowa Wyższa Szkoła Teatralna i Filmowa im. Leona Schillera w Łodzi.</p> |

224

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA SPRAWIEDLIWOŚCI

z dnia 8 września 1969 r.

w sprawie wyznaczenia w Grodzisku Wielkopolskim tymczasowej siedziby dla Sądu Powiatowego w Nowym Tomysłu i zniesienia Wydziału Zamiejscowego tegoż Sądu.

Na podstawie art. 5 § 1 i 3 prawa o ustroju sądów powszechnych (Dz. U. z 1964 r. Nr 6, poz. 40) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wyznacza się w Grodzisku Wielkopolskim w województwie poznańskim tymczasową siedzibę dla Sądu Powiatowego w Nowym Tomysłu.

§ 2. Znosi się Wydział Zamiejscowy w Grodzisku Wielkopolskim Sądu Powiatowego w Nowym Tomysłu.

§ 3. Tracą moc w częściach dotyczących Wydziału Zamiejscowego w Grodzisku Wielkopolskim:

1) § 1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia

27 listopada 1950 r. o dostosowaniu sądów powszechnych do nowych przepisów ustrojowych i o zniesieniu sądów zbędnych (Dz. U. Nr 54, poz. 496),

2) § 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 8 marca 1968 r. w sprawie utworzenia nowych wydziałów dla nieletnich (sądów dla nieletnich) (Dz. U. Nr 9, poz. 49).

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Sprawiedliwości: *S. Walczak*

225

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 17 września 1969 r.

w sprawie wolnej burty statków morskich.

Na podstawie art. 37 § 3, art. 46 § 1 i art. 48 Kodeksu morskiego (Dz. U. z 1961 r. Nr 58, poz. 318) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1.

Przepisy ogólne.

§ 1. 1. Przepisy rozporządzenia stosuje się do następujących polskich statków morskich, zwanych dalej „statkami”:

- 1) statków odbywających podróże międzynarodowe z wyjątkiem:
 - a) jednostek pływających marynarki wojennej, organów ochrony granic i Milicji Obywatelskiej,
 - b) statków sportowych,
 - c) statków rybackich,
 - d) statków o długości mniejszej niż 24 m, których stępka została położona lub które znalazły się w podobnym stadium budowy w dniu lub też po dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia,

- e) statków o pojemności brutto mniejszej niż 150 ton rejestrowych, których stępka została położona lub które znalazły się w podobnym stadium budowy przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia,
- 2) statków nie zajmujących się połowami, a służących wyłącznie do transportu lub czynności pomocniczych w zakresie rybołówstwa, bez względu na rodzaj odbywanych podróży.

2. Za statek rybacki uważa się statek morski, który dokonuje połowów ryb lub innych żywych zasobów morza, chociażby na statku dokonywano przetwórstwa ryb.

3. Przepisy rozporządzenia w zakresie inspekcji kontrolnej wolnej burty stosuje się również do statków obcych, objętych przyjętą przez Polskę Międzynarodową konwencją o liniach ładunkowych, podpisaną w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r., zwaną dalej „konwencją”.

§ 2. Statek odbywający podróże międzynarodowe (§ 1 ust. 1 pkt 1) nie może wyjść w podróż międzynarodową, a statek określony w § 1 ust. 1 pkt 2 — w żadną podróż morską, jeżeli nie posiada międzynarodowego świadectwa wolnej burty (1966) lub międzynarodowego świadectwa zwolnienia od wymagań wolnej burty, przewidzianych w rozporządzeniu.

§ 3. Wolna burta jest to pionowa odległość od górnej krawędzi linii pokładowej do górnej krawędzi linii ładunkowej, mierzona w sposób ustalony w konwencji.

§ 4. Znak wolnej burty stanowią: krąg wolnej burty oraz linie ładunkowe wskazujące największe dopuszczalne zanurzenie statku w różnych okolicznościach i różnych porach roku według zasad określonych w konwencji.

Rozdział 2.

Wyznaczanie wolnej burty i wydawanie świadectw wolnej burty.

§ 5. Dla każdego statku należy wyznaczyć wolną burtę.

§ 6. 1. Do wyznaczania wolnej burty stosuje się przepisy dla określenia linii ładunkowych stanowiące załącznik I do konwencji oraz odpowiednie przepisy prawidła 11, rozdziału II załącznika do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, podpisanej w Londynie dnia 17 czerwca 1960 r. (Dz. U. z 1966 r. Nr 52, poz. 315).

2. W sprawach dotyczących metody oraz sposobu wyznaczania wolnej burty obowiązują przepisy polskiej instytucji klasyfikacyjnej, działającej pod nazwą „Polski Rejestr Statków”, zwanej dalej PRS.

3. Przepisy PRS powinny uwzględniać postanowienia umów i porozumień międzynarodowych zawartych przez Polskę, jak również przepisy polskie.

§ 7. 1. Statek, dla którego wyznaczono wolną burtę, otrzymuje znak wolnej burty, który należy umieścić na obu burtach statku według zasad określonych w konwencji.

2. Statek, który został ocechowany znakiem wolnej burty w sposób prawidłowy i trwały, otrzymuje międzynarodowe świadectwo wolnej burty (1966).

§ 8. Międzynarodowe świadectwo wolnej burty (1966) stwierdza, że statek został zbadany i ocechowany znakiem wolnej burty i że wolna burta została wyznaczona zgodnie z postanowieniami konwencji.

§ 9. 1. Statek o elementach konstrukcyjnych dotychczas nie spotykanych może być zwolniony od takich postanowień konwencji, których zastosowanie mogłoby poważnie zahamować badania, mające na celu rozwój tych elementów i ich stosowanie.

2. Statek, który normalnie nie odbywa podróży międzynarodowych, lecz na skutek wyjątkowych okoliczności ma podjąć jednorazową podróż międzynarodową, może być zwolniony od określonych postanowień konwencji.

3. Przepisy ust. 1 i 2 mogą być zastosowane, jeżeli organ wyznaczający wolną burtę upewni się, że statek spełnia wymagania bezpieczeństwa służby, do której jest przeznaczony, i podróży, którą ma odbyć.

§ 10. Statek, któremu na podstawie § 9 przyznano zwolnienie od postanowień konwencji, otrzymuje międzynarodowe świadectwo zwolnienia od wymagań wolnej burty.

§ 11. Międzynarodowe świadectwo wolnej burty (1966) i międzynarodowe świadectwo zwolnienia od wymagań wolnej burty wystawia się według wzorów stanowiących załączniki nr 1 i nr 2 do rozporządzenia.

§ 12. Międzynarodowe świadectwo wolnej burty (1966) i międzynarodowe świadectwo zwolnienia od wymagań wolnej burty wydane na podstawie § 9 ust. 1 wystawia się w jednym oryginale oraz niezbędnej liczbie kopii na okres nie przekraczający 5 lat. Międzynarodowe świadectwo zwolnienia od wymagań wolnej burty wydane na podstawie § 9 ust. 2 wystawia się na okres jednej podróży, dla której to świadectwo wydano.

§ 13. Niezależnie od świadectw przewidzianych w § 8 i § 10 wyznaczenie wolnej burty statków pasażerskich powinno być stwierdzone w certyfikacie bezpieczeństwa statku pasażerskiego wydanym na podstawie przepisów rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 26 marca 1964 r. w sprawie bezpieczeństwa statków morskich (Dz. U. z 1964 r. Nr 15, poz. 89 i z 1966 r. Nr 34, poz. 205).

§ 14. Statki odbywające podróże międzynarodowe między portami polskimi a sąsiadującymi portami innych państw mogą być zwolnione od postanowień konwencji na podstawie porozumień zawartych między Polską a rządami tych państw.

§ 15. 1. Na statku można zastosować wyposażenie, materiały, urządzenie albo przyrząd lub też zastosować do statku wymagania inne niż określone przez konwencję pod warunkiem, że organ wyznaczający wolną burtę upewni się, że są one co najmniej tak samo skuteczne jak te, których wymaga konwencja.

2. Organ wyznaczający wolną burtę może ustanowić specjalne wymagania dla celów doświadczalnych w stosunku do statku, do którego ma zastosowanie konwencja.

§ 16. W każdym wypadku zastosowania przepisów § 9 ust. 1, § 14 i § 15 organ wyznaczający wolną burtę obowiązany jest sporządzić i przesłać do Ministerstwa Żeglugi informację przewidzianą odpowiednimi postanowieniami konwencji, w celu jej przekazania Międzyrządowej Morskiej Organizacji Doradczej (IMCO) w Londynie; informacja ta powinna być sporządzona w języku polskim i angielskim.

§ 17. 1. Statek podlega następującym przeglądom:

- 1) przeglądowi zasadniczemu przed oddaniem statku do eksploatacji, obejmującemu pełną inspekcję jego konstrukcji i wyposażenia w zakresie wymaganym przez konwencję,
- 2) przeglądowi okresowemu w odstępach nie przekraczających pięciu lat w zakresie ustalonym w pkt 1,
- 3) przeglądowi okresowemu w odstępach rocznych (tzw. roczne potwierdzenie wolnej burty) od daty wydania świadectwa, z możliwością odchylenia o trzy miesiące przed lub po właściwej dacie; przegląd ten jest przeprowadzany w celu upewnienia się, że w kadłubie lub w nadbudówkach statku nie zostały dokonane zmiany, które mogłyby wpłynąć na obliczenia określające położenie linii ładunkowych, oraz w celu upewnienia się, że zostały zachowane we właściwym stanie następujące wyposażenie i urządzenia:
 - a) zabezpieczenia otworów,
 - b) bariery,
 - c) furty odwadniające,
 - d) drogi dostępu do pomieszczeń załogi.

2. Po dokonaniu przeglądu statku nie wolno bez zgody organu wyznaczającego wolną burtę czynić żadnych zmian w konstrukcji statku, jego wyposażeniu, urządzeniach, materiałach i wymiarach elementów konstrukcyjnych objętych przeglądem.

§ 18. 1. Wydanie nowego międzynarodowego świadectwa wolnej burty (1966) i międzynarodowego świadectwa zwolnienia od wymagań wolnej burty w zamian świadectwa, które utraciło ważność, następuje, jeżeli przegląd określony w § 17 ust. 1 pkt 2 dał wynik pozytywny.

2. Przeglądy okresowe określone w § 17 ust. 1 pkt 3 odnotowuje się w międzynarodowym świadectwie wolnej burty (1966) lub w międzynarodowym świadectwie zwolnienia od wymagań wolnej burty.

§ 19. 1. Międzynarodowe świadectwo wolnej burty (1966) i międzynarodowe świadectwo zwolnienia od wymagań wolnej burty tracą ważność przed upływem okresu, na który zostały wystawione, jeżeli zajdzie choćby jedna z następujących okoliczności:

- 1) w kadłubie lub w nadbudówkach statku nastąpią istotne zmiany, które powodowałyby konieczność wyznaczenia zwiększonej wolnej burty,
- 2) wyposażenie i urządzenia wymienione w § 17 ust. 1 pkt 3 nie są utrzymane w należyтым stanie,
- 3) w świadectwie nie dokonano wpisu określonego w § 18 ust. 2,
- 4) wytrzymałość konstrukcji statku uległa obniżeniu do takiego stopnia, że statek przestał być bezpieczny.

2. Międzynarodowe świadectwo wolnej burty (1966) i międzynarodowe świadectwo zwolnienia od wymagań wolnej burty traci ważność po przejściu statku pod banderę innego państwa.

§ 20. 1. Przeprowadzanie przeglądów statków, wyznaczanie wolnej burty i wydawanie międzynarodowych świadectw wolnej burty (1966) i międzynarodowych świadectw zwolnienia od wymagań wolnej burty oraz dokonywanie odpowiednich wpisów w tych świadectwach, a także wykonywanie tych czynności w odniesieniu do statków państw obcych w wypadkach określonych w konwencji, powierza się PRS.

2. Do wykonywania czynności wymienionych w ust. 1 upoważnione są, oprócz PRS następujące obce instytucje klasyfikacyjne:

- 1) Det norske Veritas,
- 2) Lloyd's Register of Shipping,
- 3) Registr Sojuza SSR.

3. Litery stanowiące skrót nazwy instytucji klasyfikacyjnej, która wyznaczyła wolną burtę, umieszcza się po obu stronach kręgu wolnej burty nad linią przechodzącą przez jego środek. Takie samo oznaczenie zamieszcza się w międzynarodowym świadectwie wolnej burty (1966).

§ 21. Wyznaczanie wolnej burty, wydawanie międzynarodowych świadectw wolnej burty (1966) i międzynarodowych świadectw zwolnienia od wymagań wolnej burty oraz przeglądy określone w § 17 dokonywane są na koszt armatora.

Rozdział 3.

Inspekcja kontrolna wolnej burty.

§ 22. Statek przed wyjściem z portu polskiego podlega inspekcji kontrolnej w celu stwierdzenia:

- 1) czy posiada ważne międzynarodowe świadectwo wolnej burty (1966) lub międzynarodowe świadectwo zwolnienia od wymagań wolnej burty,
- 2) czy statek posiadający ważne międzynarodowe świadectwo wolnej burty (1966):

a) nie jest załadowany ponad granice dozwolone w świadectwie,

b) ma położenie linii ładunkowej odpowiadające wskazaniom zawartym w świadectwie,

c) nie uległ zmianom w zakresie wskazanym w § 19 ust. 1 pkt 1 i 2 w sposób tak istotny, że statek jest w sposób oczywisty niezdatny do wyjścia na morze bez narażenia życia ludzkiego na niebezpieczeństwo.

3) czy statek posiadający ważne międzynarodowe świadectwo zwolnienia od wymagań wolnej burty spełnia wszystkie warunki określone w tym świadectwie.

§ 23. 1. Organem upoważnionym do wykonywania inspekcji kontrolnej określonej w § 22 jest urząd morski.

2. Czynności urzędów morskich dokonywane w zakresie inspekcji kontrolnej są bezpłatne.

§ 24. 1. Statek może być zatrzymany przez urząd morski, jeżeli nie odpowiada warunkom określonym w § 22, do czasu usunięcia przyczyny powodującej zatrzymanie.

2. O zatrzymaniu statku obcego urząd morski powinien niezwłocznie zawiadomić konsula lub przedstawiciela dyplomatycznego państwa bandery statku, podając okoliczności, z powodu których interwencję tę uważa za konieczną.

§ 25. 1. Przy kontroli statku obcego będą uznawane świadectwa wystawione przez rządy państw będących uczestnikami konwencji.

2. Międzynarodowe świadectwo wolnej burty (1966) wydane przez rząd inny niż rząd państwa bandery statku, do którego konwencja ma zastosowanie, powinno zawierać oświadczenie, że zostało wydane na prośbę państwa bandery statku. Bez takiego oświadczenia świadectwo jest nieważne.

3. Na równi z międzynarodowymi świadectwami wolnej burty (1966) wystawionymi przez rząd państwa bandery statku będą uznawane świadectwa wystawione przez osoby lub instytucje należycie upoważnione przez ten rząd.

Rozdział 4.

Obowiązki armatora i kierownictwa statku.

§ 26. Statki obowiązane są posiadać ważne międzynarodowe świadectwo wolnej burty (1966) lub międzynarodowe świadectwo zwolnienia od wymagań wolnej burty. Oryginał świadectwa powinien być wywieszony na statku w widocznym miejscu, a kopia powinna znajdować się w dyspozycji kapitana statku w celu przedstawienia właściwym władzom na ich żądanie.

§ 27. Na statkach ocechowanych znakiem wolnej burty powinien znajdować się tekst konwencji.

§ 28. 1. Statki, do których stosuje się rozporządzenie, obowiązane są do przestrzegania postanowień konwencji dotyczących nieprzekraczania największego dopuszczalnego zanurzenia w zależności od strefy, obszaru okresowego i pory roku, określonych w załączniku II do konwencji.

2. Jeżeli statek pływa w wodzie słodkiej o gęstości równej jedności, właściwa linia ładunkowa może być zanurzona na głębokość odpowiadającą wielkości poprawki na wodę słodką, określonej w międzynarodowym świadectwie wolnej burty (1966). Gdy gęstość wody nie jest równa jedności, poprawka powinna być proporcjonalna do różnicy pomiędzy 1,025 a rzeczywistą gęstością.

3. Jeżeli statek wychodzi z portu położonego nad rzeką lub na wodach wewnętrznych, dozwolone jest większe załadowanie statku o ilość, jaka odpowiada ciężarowi paliwa i innych materiałów potrzebnych na przejście między punktem wyjścia a morzem.

§ 29. Statek, na którym dokonano napraw, zmian i przeróbek oraz związanych z tym zmian wyposażenia, powinien w dalszym ciągu odpowiadać co najmniej wymaganiom stosowanym do niego poprzednio.

§ 30. 1. Dane zawarte w międzynarodowym świadectwie wolnej burty (1966) odpowiadające letniej linii ładunkowej w wodzie słonej oraz dotyczące największego dopuszczalnego zanurzenia odpowiadającego tej linii powinny być wpisane do dziennika okrętowego.

2. Przed wyjściem statku z portu lub innego miejsca postoju po zakończeniu ładowania należy zapisać w dzienniku okrętowym zanurzenie na dziobie i rufie, jak również średnie zanurzenie statku, równe połowie sumy zanurzeń na dziobie i rufie.

Rozdział 5.

Przepisy przejściowe i końcowe.

§ 31. Międzynarodowe świadectwa wolnej burty wydane na podstawie międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1930 r., ważne w dniu wejścia w życie rozporządzenia, pozostają w mocy do czasu wygaśnięcia ich ważności, lecz nie dłużej niż dwa lata od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

§ 32. Traci moc rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 6 maja 1967 r. w sprawie wolnej burty statków morskich (Dz. U. Nr 19, poz. 87).

§ 33. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą od dnia 28 sierpnia 1969 r.

Minister Żeglugi: J. Szopa

Załącznik nr 1 do rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 17 września 1969 r. (poz. 225).

Str. 1.

MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO WOLNEJ BURTY (1966)

(pieczęć urzędowa)

Wydane na podstawie postanowień Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r. z upoważnienia Rządu

POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

przez

(pełna oficjalna nazwa właściwej osoby lub organizacji)

upoważnionej na podstawie postanowień Międzynarodowej kon-

wencji o liniach ładunkowych z 1966 r.).

Nazwa statku	Sygnal rozpoznawczy	Port macierzysty	Długość (L) określona w art. 2 (8)

Wolna burta wyznaczona:

- *) { dla statku nowego
dla statku istniejącego

Typ statku:

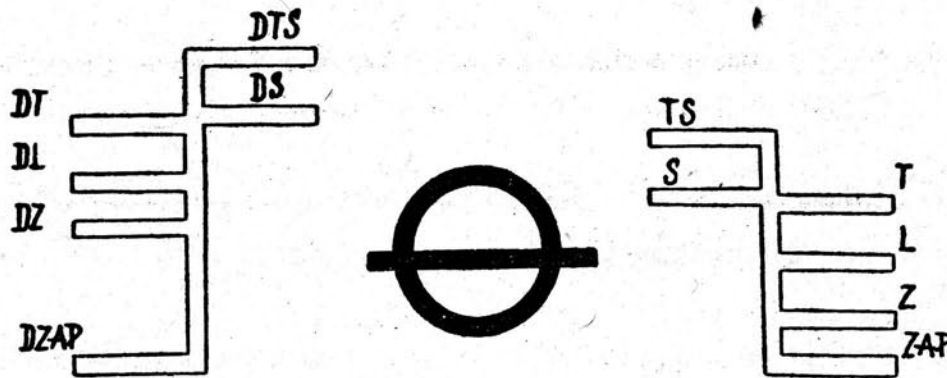
- *) { Typ „A”
Typ „B”
Typ „B” ze zmniejszoną wolną burcią
Typ „B” ze zwiększoną wolną burcią

*) niepotrzebne skreślić

Wolna burta od linii pokładowej		Linia ładunkowa
Tropikalna	mm (T)	mm ponad L
Letnia	mm (L)	Górna krawędź linii przechodzi przez środek kręgu
Zimowa	mm (Z)	mm poniżej L
Zimowa dla Atlantyku		
Północnego	mm (ZAP)	mm poniżej L
Drzewna tropikalna	mm (DT)	mm ponad DL
Drzewna letnia	mm (DL)	mm ponad L
Drzewna zimowa	mm (DZ)	mm poniżej DL
Drzewna zimowa dla Atlantyku		
Północnego	mm (DZAP)	mm poniżej DL

Uwaga: Nie należy wpisywać do świadectwa takich wolnych burt i linii ładunkowych, które nie mają zastosowania. Poprawka na wodę słodką dla wszystkich wolnych burt innych niż drzewne wynosi mm
 Dla drzewnych wolnych burt mm

Górna krawędź linii pokładowej, od której te wolne burty się mierzy, znajduje się mm od pokładu u burty.



Data przeglądu zasadniczego lub okresowego

Zaświadczam niniejszym, że statek ten został zbadany oraz że jego wolne burty zostały wyznaczone, a linie ładunkowe wskazane powyżej są oznaczone zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r.

Świadectwo niniejsze jest ważne do pod warunkiem przedstawienia statku do przeglądów okresowych zgodnie z art. 14(1/c) Konwencji.

Wydane w

(Miejsce wydania świadectwa)

19

(Data wydania)

.....
 (Podpis urzędnika wydającego świadectwo i/lub

.....
 pieczęć organizacji wydającej świadectwo)

Niżej podpisany oświadcza, że jest należycie upoważniony przez wyżej wymieniony Rząd do wystawienia niniejszego świadectwa.

.....
 (Podpis)

- Uwagi: 1. Jeżeli statek wychodzi z portu położonego nad rzeką lub na wodach wewnętrznych, dozwolone jest większe załadowanie statku o ilość, jaka odpowiada ciężarowi paliwa i innych materiałów potrzebnych na przejście między punktem wyjścia a morzem.
 2. Jeżeli statek znajduje się w wodzie słodkiej o gęstości równej jedności, odpowiednia linia ładunkowa może być zanurzona głębiej o wielkość poprawki na wodę słodką, podaną wyżej. Jeżeli gęstość wody nie jest równa jedności, należy wprowadzić poprawkę proporcjonalną do różnicy między 1.025 a gęstością rzeczywistą.

Str. 2.

Zaświadcza się niniejszym, że w wyniku przeglądu okresowego wymaganego przez art. 14 (1/c) Konwencji stwierdzono, iż statek odpowiada stosownym postanowieniom Konwencji.

Miejsce _____ Data _____
Podpis i/lub pieczęć władzy wydającej świadectwo

Miejsce _____ Data _____
Podpis i/lub pieczęć władzy wydającej świadectwo

Miejsce _____ Data _____
Podpis i/lub pieczęć władzy wydającej świadectwo

Miejsce _____ Data _____
Podpis i/lub pieczęć władzy wydającej świadectwo

Ponieważ statek ten czyni całkowicie zadość postanowieniom Konwencji, ważność świadectwa, zgodnie z art. 19(2) Konwencji, przedłuża się do _____

Miejsce _____ Data _____
Podpis i/lub pieczęć władzy wydającej świadectwo

Str. 3.

INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE (1966)

(official seal)

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, under the authority of the Government of

POLISH PEOPLE'S REPUBLIC

by _____
(full official designation of the competent person or organization)

recognized under the provisions of the International Convention

on Load Lines, 1966)

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Length (L) as defined in Article 2/8

Freeboard assigned as:

*) { A new ship
An existing ship

Type of ship

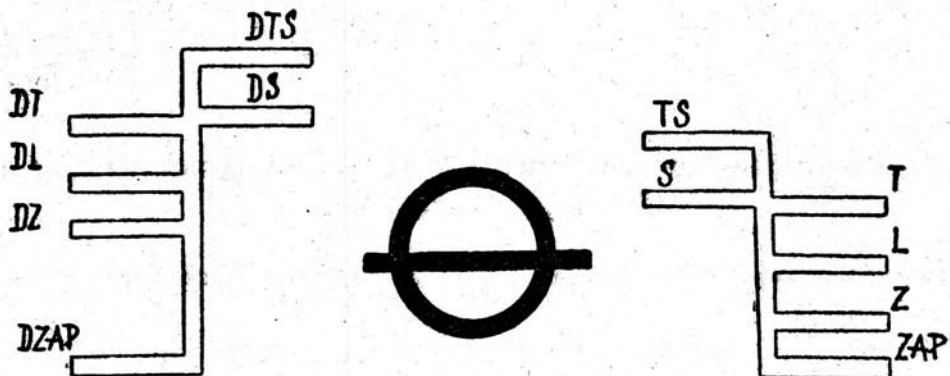
*) { Type „A”
Type „B”
Type „B” with reduced freeboard
Type „B” with increased freeboard

*) Delete whatever is inapplicable.

Freeboards from deck Line		Load Line	
Tropical	_____ mmr. (T)	_____ mm above (L)	Upper edge of line through centre of ring.
Summer	_____ mm (L)		
Winter	_____ mm (Z)	_____ mm below (L)	
Winter North Atlantic	_____ mm (ZAD)	_____ mm below (L)	
Timber tropical	_____ mm (DT)	_____ mm above (DL)	
Timber summer	_____ mm (DL)	_____ mm above (L)	
Timber winter	_____ mm (DZ)	_____ mm below (DL)	
Timber winter North Atlantic	_____ mm (DZAP)	_____ mm below (DL)	

Note: Freeboards and load lines which are not applicable need not be entered on the certificate.
 Allowance for fresh water for all freeboards other than timber _____ mm.
 For timber freeboards _____ mm.

The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is _____ mm _____ deck at side.



Date of initial or periodical survey _____

This is to certify that this ship has been surveyed and that the freeboards have been assigned and load lines shown above have been marked in accordance with the International Convention on Load Lines 1966.

This certificate is valid until _____ subject to periodical inspections in accordance with Article 14(1/c) of the Convention.

Issued at _____
 (Place of issue of certificate)

19 _____
 Date of issue

 (Signature of official issuing the certificate
 and/or
 Seal of issuing authority)

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

 (Signature)

- Notes: 1. When a ship departs from a port situated on a river or inland waters deeper loading shall be permitted corresponding to the weight of fuel and all other materials required for consumption between the point of departure and the sea.
 2. When a ship is in fresh water of unit density the appropriate load line may be submerged by the amount of the fresh water allowance shown above. Where the density is other than unity, an allowance shall be made proportional to the difference between 1.025 and the actual density.

Str. 4.

This is to certify that at a periodical inspection required by Article 14(1/c) of the Convention, this ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Place Date
Signature and/or Seal of issuing authority.

Place Date
Signature and/or Seal of issuing authority.

Place Date
Signature and/or Seal of issuing authority.

Place Date
Signature and/or Seal of issuing authority.

The provisions of the Convention being fully complied with by this ship, the validity of this certificate is, in accordance with Article 19/2 of the Convention, extended until

Place Date
Signature and/or Seal of issuing authority.

Załącznik nr 2 do rozporządzenia
Ministra Żeglugi z dnia 17 września
1969 r. (poz. 225).

Str. 1.

MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO ZWOLNIENIA OD WYMAGAŃ WOLNEJ BURTY

(pieczęć urzędowa)

Wydane na podstawie postanowień Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r. z upoważnienia Rządu

POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

przez

.....
(pełna oficjalna nazwa właściwej osoby lub organizacji)

.....
upoważnionej na podstawie postanowień Międzynarodowej kon-

.....
wencji o liniach ładunkowych z 1966 r.)

Nazwa statku	Sygnal rozpoznawczy	Port macierzysty

Zaświadcza się niniejszym, że wyżej wymieniony statek został zwolniony od postanowień Konwencji z 1966 r. na podstawie upoważnienia nadanego postanowieniem art. 6(2), art. 6(4)*) tej Konwencji.

Postanowienia Konwencji, od których statek został zwolniony zgodnie z art. 6(2):

.....
.....
.....

*) niepotrzebne skreślić

Podróż, na którą udzielono zwolnienia zgodnie z art. 6(4):

z _____
do _____

Warunki, na podstawie których udzielono zwolnienia zgodnie z art. 6(2) lub art. 6(4):

Świadectwo niniejsze ważne jest do _____
pod warunkiem przedstawienia statku do przeglądów okresowych zgodnie z art. 14(1/c) Konwencji.

Wydane w _____
(Miejsce wydania świadectwa)

_____ 19 _____
(Data wydania)

(Podpis urzędnika wydającego
świadectwo
i/lub
pieczęć organizacji wydającej
świadectwo)

Niżej podpisany oświadcza, że jest należycie upoważniony przez wyżej wymieniony Rząd do wystawienia niniejszego świadectwa.

(Podpis)

Str. 2.

Zaświadcza się niniejszym, że statek w dalszym ciągu odpowiada warunkom, na podstawie których udzielono zwolnienia.

Miejsce _____	Data _____
Podpis i/lub pieczęć władzy wydającej świadectwo.	
Miejsce _____	Data _____
Podpis i/lub pieczęć władzy wydającej świadectwo.	
Miejsce _____	Data _____
Podpis i/lub pieczęć władzy wydającej świadectwo.	
Miejsce _____	Data _____
Podpis i/lub pieczęć władzy wydającej świadectwo.	

Ponieważ statek ten w dalszym ciągu spełnia warunki, dla których udzielono zwolnienia, ważność niniejszego świadectwa, zgodnie z art. 19(4/a) Konwencji, przedłuża się do _____

Miejsce _____ Data _____
Podpis i/lub pieczęć władzy wydającej świadectwo.

Str. 3.

INTERNATIONAL LOAD LINE EXEMPTION CERTIFICATE
(Official seal)

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, under the authority of the Government of

POLISH PEOPLE'S REPUBLIC

by _____
(full official designation of the competent person or organization)

_____ recognized under the provisions of the International Convention

_____ on Load Lines, 1966).

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry

This is to certify that the above-mentioned ship is exempted from the provisions of the 1966 Convention, under the authority conferred by Article 6/2(Article 6/4)* of the Convention referred to above.

The provisions of the Convention from which the ship is exempted under Article 6(2) are:

.....

The voyage for which exemption is granted under Article 6(4) is:

From:

To:

Conditions, if any, on which, the exemption is granted under either Article 6(2) or Article 6(4):

.....

This certificate is valid until

subject, where appropriate, the periodical inspections in accordance with Article 14(1) (c) of the Convention.

Issued at

(Place of issue of certificate)

19

(Date of issue)

.....
 (Signature of official issuing the certificate
 and/or Seal of issuing authority)

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

Str. 4..

.....
 (Signature)

This is to certify that this ship continues to comply with the conditions under which this exemption was granted.

Place Date

Signature and/or Seal of issuing authority.

Place Date

Signature and/or Seal of issuing authority.

Place Date

Signature and/or Seal of issuing authority.

This ship continues to comply with the conditions under which this exemption was granted and validity of this certificate is, in accordance with Article 19(4) (a) of the Convention, extended until

Place Date

Signature and/or Seal of issuing authority.

*) Delete whichever is inapplicable.