

40

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 5 grudnia 2002 r.

w sprawie pomiarów statków żeglugi śródlądowej

Na podstawie art. 26 ust. 7 i art. 72 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43 i Nr 100, poz. 1085 oraz z 2002 r. Nr 199, poz. 1672) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Rozporządzenie określa sposób wykonywania pomiarów statków żeglugi śródlądowej, tryb postępowania pomiarowego oraz wzory świadectw pomiarowych.

2. Przepisy rozporządzenia stosuje się do statków żeglugi śródlądowej przeznaczonych do przewozu ładunków, do statków pasażerskich, holowników, pchaczy i lodołamaczy oraz do innych statków nieprzeznaczonych do przewozu ładunków o długości większej niż 20 m, a także do statków pomierzonych na wniosek armatora.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) „nośność” [t] — maksymalną masę ładunku, paliwa i ruchomego balastu, którą może zabrać statek, określoną jako różnicę wyporności statku zanurzonego do wodnicy maksymalnego zanurzenia i wyporności statku pustego, mierzoną w wodzie słodkiej (o gęstości 1,000 t/m³);
- 2) „wyporność” [m³] — objętość wody słodkiej wypartej przez statek przy danym zanurzeniu, równą objętości zanurzonej części kadłuba statku;
- 3) „długość” [m] — długość kadłuba statku, bez odbojnic, wsporników kotwic i płetwy sterowej;
- 4) „największa długość” [m] — „długość gabarytowa statku” — długość kadłuba statku mierzoną z uwzględnieniem części stałych statku, takich jak odbojnice, wsporniki kotwic i płetwa sterowa;
- 5) „szerokość” [m] — największą szerokość kadłuba mierzoną do zewnętrznej powierzchni poszycia, bez odbojnic i osłon kół łopatkowych;
- 6) „największa szerokość” [m] — „szerokość gabarytowa statku” — największą szerokość statku mierzoną w najszerszym miejscu, do zewnętrznych krawędzi stałych części statku, takich jak odbojnice i osłony kół łopatkowych;
- 7) „wysokość” [m] — wysokość kadłuba mierzoną w płaszczyźnie owręża od dolnej krawędzi stępki do górnej krawędzi pokładu głównego;

- 8) „maksymalna wysokość przelotowa” [m] — wysokość mierzoną od wodnicy statku pustego do najwyższej położonego punktu stałej konstrukcji statku;
- 9) „minimalna wysokość przelotowa” [m] — wysokość mierzoną od wodnicy statku pustego do najwyższej położonego punktu nierozbieralnej części kadłuba statku po opuszczeniu lub zdemontowaniu sterówki, pokładówki, masztu lub komina;
- 10) „minimalna wolna burta” [m] — odległość mierzoną w płaszczyźnie owręża od wodnicy maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia do górnej krawędzi pokładu głównego;
- 11) „zanurzenie średnie” [m] — zanurzenie obliczone jako średnia arytmetyczna wartości zanurzeń odczytanych na podziałkach zanurzenia dla danej wodnicy pływania;
- 12) „największe zanurzenie” [m] — zanurzenie statku do wodnicy maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia.

§ 3. 1. Pomiar statku żeglugi śródlądowej polega na określeniu jego wymiarów oraz wyporności w zależności od jego zanurzenia.

2. Pomiar statku wykonuje się w celu określenia jego maksymalnej wyporności lub nośności, a także wyporności odpowiadających określonym wodnicom pływania.

3. Pomiar statku przeznaczonego do przewozu ładunków wykonuje się również w celu określenia masy ładunku na podstawie zanurzenia.

§ 4. Do zadań organu pomiarowego należą:

- 1) dokonywanie pomiarów statków i określanie ich nośności oraz wyporności;
- 2) sporządzanie protokołów pomiarowych;
- 3) ustalanie znaków i symboli pomiarowych, podziałek zanurzenia oraz sposobów ich rozmieszczenia;
- 4) wydawanie i przedłużanie świadectw pomiarowych;
- 5) weryfikacja pomiarów;
- 6) prowadzenie rejestru pomierzonych statków;
- 7) współpraca z organami pomiarowymi państw obcych.

§ 5. 1. Pomiar statku oraz weryfikację pomiarów organ pomiarowy przeprowadza na wniosek armatora statku lub stoczni.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 32, poz. 302).

2. Zgłaszający statek do pomiaru jest obowiązany do:

- 1) przedłożenia organowi pomiarowemu niezbędnej dokumentacji technicznej statku, w tym rysunku naniesienia podziałek zanurzenia oraz znaków i symboli pomiarowych statku, do zatwierdzenia;
- 2) oznakowania statku poprzez naniesienie podziałek zanurzenia, znaków pomiarowych oraz symboli pomiarowych w sposób i miejscach wskazanych przez organ pomiarowy;
- 3) udzielania informacji niezbędnych do wykonania pomiarów statku;
- 4) udostępnienia wszystkich pomieszczeń statku zgłoszonego do pomiaru.

§ 6. Z zastrzeżeniem § 8, do pomiaru przedstawia się statek:

- 1) bez ładunku i ruchomego balastu;
- 2) z minimalnym zapasem paliwa, nieprzekraczającym 0,5% maksymalnej dopuszczalnej wyporności statku;
- 3) z właściwie rozmieszczonym pełnym wyposażeniem, załogą i zapasami, przy czym zapasy wody słodkiej nie powinny przekraczać 0,5% maksymalnej dopuszczalnej wyporności statku;
- 4) z gotowymi do pracy instalacjami;
- 5) z wodą zęzową i balastową, której nie można usunąć z zęz i zbiorników balastowych w zwyczajnie przyjęty sposób;
- 6) wyposażony w urządzenia maszynowe.

§ 7. Pomiar przeprowadza się:

- 1) w wodzie o gęstości $1,000 \text{ t/m}^3$, zwanej dalej „wodą słodką”;
- 2) przy bezwietrznej pogodzie lub w miejscu osłoniętym od wiatru i fali;
- 3) na wodzie stojącej;
- 4) przy głębokości wody pod stępką nie mniejszej niż 30 cm.

§ 8. Jeżeli statek przedstawiony do pomiaru nie spełnia warunków określonych w § 6 lub pomiar został przeprowadzony w innych warunkach niż określone w § 7 pkt 1, to w obliczeniach należy uwzględnić występującą różnicę obciążenia lub gęstości wody.

§ 9. 1. Wielkości zmierzone lub obliczone przy pomiarze statku określa się w następujący sposób:

- 1) długość, szerokość, wysokość i zanurzenie — w metrach, z dokładnością do dwóch znaków po przecinku;
- 2) wolną burtę — w metrach, z dokładnością do trzech znaków po przecinku;

3) objętość (wyporność) dla wody słodkiej — w metrach sześciennych, z dokładnością do trzech znaków po przecinku;

4) masę (nośność) — w tonach, z dokładnością do trzech znaków po przecinku.

2. Przy zaokrąglaniu do określonego miejsca po przecinku ostatnią cyfrę zwiększa się o 1, jeżeli następną cyfra po przecinku jest równa lub większa niż 5.

3. Wyniki pomiaru statku zapisuje się w protokole pomiarowym.

§ 10. 1. Pomiar statku przeznaczonego do przewożenia ładunków polega na określeniu jego nośności i następujących wymiarów kadłuba: długości, szerokości, wysokości, zanurzenia, minimalnej wolnej burty, a także wymiarów gabarytowych statku: największej długości, największej szerokości oraz maksymalnej i minimalnej wysokości przelotowej.

2. Pomiar objęta jest część statku pomiędzy wodnicą maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia a wodnicą statku pustego, wyposażonego w sposób określony w § 6 lub, na wniosek zlecającego, poziomą płaszczyzną przechodzącą przez najniższy punkt kadłuba statku.

§ 11. 1. Część statku, która ma być pomierzona, dzieli się na sekcje płaszczyznami poziomymi, wyznaczającymi odpowiednie wodnice, albo płaszczyznami siecznymi przechodzącymi przez prostą stanowiącą przecięcie płaszczyzn wymienionych w § 10 ust. 2. Grubość sekcji powinna być tak dobrana, aby przy danym kształcie kadłuba statku można było obliczyć ich objętość z wystarczającą dokładnością.

2. Objętość sekcji oblicza się przez pomnożenie powierzchni sumy pól górnej i dolnej wodnicy przez grubość sekcji.

3. Objętość sekcji ograniczonej płaszczyznami siecznymi oblicza się w sposób, o którym mowa w ust. 2, przy czym jako średnią grubość przyjmuje się pionową odległość między górną i dolną płaszczyzną w środku geometrycznym płaszczyzny środkowego przekroju sekcji. W obliczeniach można przyjmować dla wszystkich sekcji pionową odległość w wypadkowym środku geometrycznym.

§ 12. 1. W celu obliczenia powierzchni każdej wodnicy dzieli się ją rzędnymi prostopadłymi do płaszczyzny symetrii statku na części jednakowej długości.

2. Do obliczenia powierzchni poszczególnych części, w zależności od ich kształtu, stosuje się metody przyjęte w teorii okrętu do obliczania przekrojów wodnicowych, w tym wzór Simpsona.

3. Dla dziobowych i rufowych części można stosować aproksymację, w szczególności elipsą lub parabolą.

§ 13. Wynik dzielenia objętości sekcji przez jej grubość wyrażoną w centymetrach stanowi wartość wy-

porności statku na każdy centymetr średniego zanurzenia danej sekcji.

§ 14. 1. Pomiar statku nieprzeznaczonego do przewozu ładunków, w szczególności: statku pasażerskiego, pchacza, holownika, lodołamacza, pogłębiarki — oprócz określenia wymiarów kadłuba i wymiarów gabarytowych — ogranicza się do obliczenia metodą uproszczoną wyporności dla wodnicy maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia i dla wodnicy statku pustego, albo dla jednej z tych wodnic.

2. Przy obliczaniu wyporności mogą być wykorzystywane wymiary podane w dokumentacji technicznej statku.

§ 15. 1. Obliczenie metodą uproszczoną wyporności dla danej wodnicy polega na pomnożeniu długości tej wodnicy przez jej szerokość i średnie zanurzenie do tej wodnicy, określone w środku jej długości, oraz przez współczynnik pełnotliwości kadłuba.

2. Współczynniki pełnotliwości określa się na podstawie dokumentacji technicznej statku, a przy braku krzywych hydrostatycznych — przyjmuje się wartości współczynnika ogólnie stosowane dla danego typu statku. Przy braku innych podstaw, przyjmuje się wartość współczynnika pełnotliwości równą 0,7.

§ 16. Weryfikację pomiarów przeprowadza się w celu stwierdzenia, czy wszystkie dane zawarte w świadectwie pomiarowym są aktualne, oraz sprawdzenia wymiarów, w tym zanurzenia w stanie pustym przy każdym znaku pomiarowym.

§ 17. W razie stwierdzenia zmian wymiarów lub zmian mających wpływ na wyporność statku dokonuje się ponownego pomiaru statku.

§ 18. Przy ponownym pomiarze statku usuwa się nieaktualne istniejące znaki pomiarowe, symbole pomiarowe i podziałki zanurzenia.

§ 19. Znak pomiarowy składa się z linii poziomej o długości 300 mm i linii pionowej o długości 200 mm, umieszczonej pod linią poziomą w połowie jej długości, albo z płytki poziomej o wymiarach 300×40 mm i płytki pionowej o wymiarach 200×40 mm, umieszczonej pod płytką poziomą w połowie jej długości.

§ 20. 1. Ilość znaków pomiarowych zależy od przeznaczenia i długości statku i nie może być mniejsza niż:

- 1) trzy pary — na statku przeznaczonym do przewozu ładunków o długości równej lub większej niż 40 m;
- 2) dwie pary — na statku przeznaczonym do przewozu ładunków o długości mniejszej niż 40 m;
- 3) jedna para — na statku nieprzeznaczonym do przewozu ładunku.

2. Znaki pomiarowe umieszcza się na obu burtach tak, aby linia pozioma lub dolna krawędź płytki poziomej pokrywała się z wodnicą maksymalnego dopusz-

czalnego zanurzenia, dla którego statek został pomierzony.

3. Znaki pomiarowe rozmieszcza się symetrycznie względem środka geometrycznego wodnicy leżącej w połowie odległości pomiędzy wodnicą statku pustego i wodnicą maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia. Odległość pomiędzy znakami powinna wynosić $1/n$ długości statku, gdzie n jest liczbą par znaków większą niż 1.

4. Znaki pomiarowe nanosi się na kadłubie statku w sposób trwały, przez wyźłobienie lub napunktowanie linii albo przez naspawanie płytek na poszycie i odpowiednio kontrastowe ich pomalowanie.

§ 21. 1. Symbol pomiarowy składa się z liter rozpoznawczych organu pomiarowego oraz numeru świadectwa pomiarowego statku.

2. Symbol pomiarowy nanosi się w sposób trwały na znakach pomiarowych oraz dodatkowo, w dobrze widocznym miejscu, określonym w świadectwie pomiarowym, w dowolnej części statku tak, aby nie był narażony na uszkodzenie lub zniszczenie.

§ 22. Symbole pomiarowe nanosi się na wszystkich znakach pomiarowych, jeżeli liczba ich par jest nie większa niż 2, a przy 3 parach — tylko na środkowej parze znaków.

§ 23. Obok znaków pomiarowych, na poszyciu kadłuba statku umieszcza się, z zastrzeżeniem § 25, podziałki zanurzenia. Typy, wymiary, rozmieszczenie, sposób wykonania i barwy podziałek zanurzenia powinny odpowiadać normie PN-W-18052 (ISO 7606).

§ 24. Za bazę pomiarową, czyli punkt zerowy podziałki zanurzenia, przyjmuje się dolną krawędź stępki lub dolną krawędź kadłuba, jeżeli statek nie ma stępki.

§ 25. Podziałki zanurzenia na statku nieprzeznaczonym do przewozu ładunków, o zanurzeniu nie większym niż 1 m, umieszcza się na wniosek armatora.

§ 26. Organ pomiarowy, na podstawie protokołu pomiarowego, wystawia świadectwo pomiarowe na okres nie dłuższy niż 15 lat.

§ 27. Świadectwo pomiarowe traci ważność po upływie terminu, na jaki zostało wystawione, oraz po dokonaniu remontu, przebudowy lub w wyniku odkształcenia kadłuba, jeżeli dane podane w świadectwie stały się nieaktualne.

§ 28. Ważność świadectwa pomiarowego może być przedłużona na okres nie dłuższy niż 10 lat — dla statku przeznaczonego do przewozu ładunków, oraz na okres nie dłuższy niż 15 lat — dla statku nieprzeznaczonego do przewozu ładunków. Warunkiem przedłużenia ważności świadectwa pomiarowego jest przeprowadzenie z wynikiem pozytywnym weryfikacji pomiarów.

§ 29. Ustala się następujące wzory świadectw pomiarowych:

- 1) świadectwa pomiarowego statku żeglugi śródlądowej przeznaczonego do przewozu ładunków — stanowiący załącznik nr 1 do rozporządzenia;
 - 2) świadectwa pomiarowego statku żeglugi śródlądowej nieprzeznaczonego do przewozu ładunków — stanowiący załącznik nr 2 do rozporządzenia.
- § 30. W świadectwie pomiarowym podaje się obciążenie statku odpowiadające zanurzeniu statku pustego.
- § 31. Zmiany w świadectwie pomiarowym mogą być dokonane tylko przez organ pomiarowy.
- § 32. Na wniosek armatora organ pomiarowy wydaje duplikat świadectwa pomiarowego.
- § 33. Armator jest obowiązany zwrócić świadectwo pomiarowe statku wycofanego z eksploatacji organowi pomiarowemu, który je wydał.
- § 34. W razie ponownego pomiaru statku, organ pomiarowy unieważnia poprzednie świadectwo pomiarowe i wydaje nowe świadectwo.
- § 35. 1. W przypadku wydania świadectwa pomiarowego dla statku, którego poprzednie świadectwo było wydane przez organ pomiarowy innego państwa, unieważnione świadectwo przesyła się właściwemu organowi tego państwa.
2. O zatonięciu, wycofaniu z eksploatacji lub złomowaniu statku, który posiadał świadectwo pomiarowe wydane przez organ pomiarowy innego państwa, urząd żeglugi śródlądowej właściwy dla miejsca tego zdarzenia powiadamia niezwłocznie ten organ pomiarowy, który wydał świadectwo, i jeżeli jest to możliwe — odsyła świadectwo.
- § 36. Świadectwa pomiarowe wydane na podstawie dotychczasowych przepisów podlegają wymianie na świadectwa określone w rozporządzeniu w terminie 5 lat od dnia wejścia w życie rozporządzenia.
- § 37. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.²⁾
- Minister Infrastruktury: w z. *A. Piłat*
-
- ²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone zarządzeniem Ministra Komunikacji nr 208 z dnia 22 listopada 1975 r. w sprawie przepisów o pomierzaniu statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. MK Nr 32, poz. 259).

Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
z dnia 5 grudnia 2002 r. (poz. 40)

Załącznik nr 1

WZÓR ŚWIADECTWA POMIAROWEGO STATKU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
PRZEZNACZONEGO DO PRZEWOZU ŁADUNKÓW

RZECZPOSPOLITA POLSKA



ŚWIADECTWO POMIAROWE
STATKU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
przeznaczonego do przewozu ładunków

UWAGI WYJAŚNIAJĄCE

Brakujące numery rubryk w niniejszym świadectwie podają wielkości określone dla innych typów statków. Numery rubryk, przy których zawarte są odsyłacze w niniejszych uwagach wyjaśniających, podane są w świadectwie w nawiasach; pozostałe rubryki nie wymagają wyjaśnień:

1. Nazwa kraju i litery rozpoznawcze kraju.
2. Nazwa i siedziba organu wydającego świadectwo.
4. Numer porządkowy świadectwa w rejestrze organu pomiarowego.
5. Data wpisania świadectwa do tego rejestru.
6. Symbol pomiarowy jest złożony z danych zawartych w rubrykach 3 i 4.
7. Nazwa lub numer statku. W przypadku zmiany przekreślić poprzednią nazwę lub poprzedni numer i wpisać nową nazwę lub numer w rubryce 8.
9. Miejsce i data wpisania nowej nazwy lub nowego numeru do świadectwa.
10. Podpis osoby upoważnionej.
11. Pieczęć osoby upoważnionej.
12. W rubryce a) podaje się największą długość, czyli długość gabarytową statku, z uwzględnieniem takich części stałych statku, jak odbojnice, wsporniki kotwic, płetwa sterowa; jeżeli płetwę sterową można tak ustawić, że nie wystaje ona poza obrys rufy, to długość liczy się wówczas od krawędzi rufy; w rubryce b) podaje się największą szerokość, czyli szerokość gabarytową statku mierzoną w najszerszym miejscu do zewnętrznych krawędzi stałych części statku, takich jak odbojnice, osłony kół łopatkowych; w rubryce c) podaje się największe zanurzenie, czyli zanurzenie statku, do wodnicy maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia; w rubryce d) podaje się maksymalną wysokość przelotową, mierzoną od wodnicy statku pustego do najwyżej położonego punktu stałej konstrukcji statku; w tej samej rubryce, dla statku z opuszczoną sterówką, pokładówką lub masztem, podaje się poniżej minimalną wysokość przelotową, mierzoną przy najniższym położeniu opuszczanych elementów konstrukcji statku.
13. Określenie typu statku, na przykład: holownik, pchacz, statek pasażerski, statek towarowy, szalanda.
14. Określenie materiału, na przykład: stal, stop aluminium, siatkobeton, laminat, drewno.
15. Wskazanie zasadniczych szczegółów konstrukcyjnych, które mogą ulec zmianie (pokładowy, bezpokładowy, istnienie lub brak pokryw lukowych), oraz ewentualne szczególne charakterystyki.
16. Nazwa i siedziba stoczni, w której zbudowano statek, oraz ewentualnie stoczni, która go przebudowała lub odbudowała.
17. Za rok budowy uważa się rok zwodowania statku. W odpowiednich przypadkach podaje się rok jego przebudowy lub odbudowy.
18. Podaje się długość kadłuba statku bez odbojnic, wsporników kotwic i płetwy sterowej.
19. Podaje się największą szerokość kadłuba mierzoną do zewnętrznej powierzchni poszycia, bez odbojnic, kół łopatkowych itp.
20. Maszyna parowa, silnik spalinowy, typ i numer fabryczny, moc znamionowa w kW.
21. Średnia arytmetyczna zapisów podanych w rubryce 30 d). Płaszczyznę wodnicy statku pustego określa się dla wody słodkiej o gęstości $1,000 \text{ t/m}^3$.
23. Najwyższą wodnicę ładunkową określa się znakami pomiarowymi.
24. Podaje się w miarę możliwości przybliżoną masę balastu stałego.
25. Wskazanie typu i liczby maszyn lub kotłów.
28. Liczba znaków pomiarowych oraz sposób ich wykonania.
29. Odległości mierzy się w płaszczyźnie symetrii statku i równoległe do płaszczyzny maksymalnego zanurzenia.
30. Przy określeniu punktu, powyżej którego statku nie można już uważać za wodoszczelny, nie bierze się pod uwagę otworów wlotowych i wylotowych instalacji wody zaburtowej.
32. Podaje się sposób wykonania podziałek zanurzenia.
33. Jeżeli nie wypełnia się tablicy, to przekreśla się ją jedną linią.
- 37–59. W rubrykach tych można podać wszelkie dodatkowe wiadomości dotyczące pomierzania, jak również ewentualnie dane użyteczne dla przestrzegania przepisów żeglugowych.
61. Zapis niekonieczny, w przypadku jeśli inspektor sam wydaje świadectwo.
62. Podpis inspektora; niekonieczny w przypadku podanym wyżej.
64. Miejsce i data wydania świadectwa.
65. Funkcja oraz imię i nazwisko osoby wydającej świadectwo.
66. Podpis osoby wydającej świadectwo.
67. Pieczęć biura wydającego świadectwo.
- 71, 76 i 84. Patrz 64.
- 72, 77 i 85. Patrz 65.
- 73, 78 i 86. Patrz 66.
- 74, 79 i 87. Patrz 67.
81. Patrz 61.
82. Patrz 62.

| | | | |
|---|-------------------------------|---|----------------------|
| (1) RZECZPOSPOLITA POLSKA (PL) | | (2) w | |
| (3) Litery rozpoznawcze organu pomiarowego | (4) Nr świadectwa pomiarowego | (5) Wpisano do rejestru dnia | (6) Symbol pomiarowy |
| (7) Nazwa lub numer statku | | | |
| 8. Nowa nazwa lub nowy numer | | | |
| (9) | dnia | (10) | (11) |
| 8. Nowa nazwa lub nowy numer | | | |
| (9) | dnia | (10) | (11) |
| 8. Nowa nazwa lub nowy numer | | | |
| (9) | dnia | (10) | (11) |
| (12) Wymiary gabarytowe statku (dla przechodzenia przez budowle wodne): | | | |
| a) Największa długość | | m | |
| b) Największa szerokość | | m | |
| c) Największe zanurzenie | | m | |
| d) Maksymalna wysokość przelotowa | | m | |
| e) Minimalna wysokość przelotowa | | m | |
| Opis statku: (13) Typ statku | | | |
| (14) Materiał: a) kadłuba b) pokładówki ¹⁾ c) pokryw lukowych ¹⁾ | | (15) Elementy konstrukcyjne | |
| (16) Stocznia budująca | | | (17) Rok budowy |
| (18) Długość m | | (19) Szerokość m | |
| (20) Typ, znaki rozpoznawcze i moc urządzenia napędowego ¹⁾ | | | |
| (21) Zanurzenie średnie statku pustego w wodzie słodkiej m | | 22. Największa nośność w wodzie słodkiej t | |
| (23) Minimalna wolna burta: | | | |
| a) w połowie długości kadłuba m | | b) w najniższym punkcie wysokości kadłuba ²⁾ m | |

¹⁾ Wypełniać tylko w przypadku, jeśli pokładówki, pokrywy lukowe czy silnik istnieją.

²⁾ Wypełniać tylko w przypadku, jeśli punkt ten nie znajduje się na śródkręciu.

| Masy znajdujące się na statku, odpowiadające zanurzeniu statku pustego | |
|---|---|
| (24) Rozmieszczenie i opis balastu stałego ¹⁾ | t |
| (25) Maszyny, kotły, rurociągi i inne urządzenia zawierające wodę, olej lub inne ciecze konieczne dla ich działania ¹⁾ | t |
| 26. Przybliżona masa wody w ładowni, której nie da się usunąć normalnymi środkami osuszania ¹⁾ | t |
| 27. Wyposażenie: | |
| a) opis i przybliżona masa łańcuchów kotwicznych i kotwic | t |
| b) przybliżona masa pozostałego wyposażenia ruchomego i części zapasowych | t |
| c) przybliżona masa umeblowania i innych urządzeń znajdujących się w kuchni oraz w pomieszczeniach mieszkalnych | t |
| d) przybliżona masa łodzi (jednej lub więcej) znajdujących się na statku | t |
| Zapasy: | |
| a) przybliżona masa wody słodkiej | t |
| b) przybliżona masa zapasów | t |

1) Wypełniać tylko w przypadku, jeśli jest balast stały, maszyny albo woda w ładowni.

| Znaki pomiarowe | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------|---|-----------|-------------|---|-----------|-------------------------------|------------|--|--|-------------|--|--|------------|---|-----------|------------|---|-----------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| (28) Liczba znaków pomiarowych na każdej burcie <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Poziom maksymalnego zanurzenia jest oznaczony na każdej burcie statku ¹⁾ : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> liniami wyżłobionymi <input type="checkbox"/> liniami napunktowanymi <input type="checkbox"/> płytkami | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 50%; padding: 5px;">Znaki licząc od dziobu statku</th> <th colspan="3" style="width: 16.6%; padding: 5px;">Lewa burta</th> <th colspan="3" style="width: 16.6%; padding: 5px;">Prawa burta</th> </tr> <tr> <th style="width: 16.6%; padding: 5px;">1 dziób</th> <th style="width: 16.6%; padding: 5px;">2</th> <th style="width: 16.6%; padding: 5px;">3 rufa</th> <th style="width: 16.6%; padding: 5px;">1 dziób</th> <th style="width: 16.6%; padding: 5px;">2</th> <th style="width: 16.6%; padding: 5px;">3 rufa</th> </tr> </thead> </table> | | | | | | | Znaki licząc od dziobu statku | Lewa burta | | | Prawa burta | | | 1 dziób | 2 | 3 rufa | 1 dziób | 2 | 3 rufa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Znaki licząc od dziobu statku | Lewa burta | | | Prawa burta | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 dziób | 2 | 3 rufa | 1 dziób | 2 | 3 rufa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (29) Odległość mierzona w poziomie: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| a) od pionowej linii przedniego znaku do skrajnego punktu dziobu statku | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| b) pomiędzy liniami pionowymi sąsiednich znaków | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| c) od pionowej linii ostatniego znaku do skrajnego punktu rufy statku | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1" style="width: 100%; height: 100px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 16.6%;"></td> <td style="width: 16.6%;"></td> <td style="width: 16.6%;"></td> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 16.6%;"></td> <td style="width: 16.6%;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (30) Odległości pionowe na poziomie każdego znaku: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| a) między znakiem a górną krawędzią pokładu | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| b) między znakiem a płaszczyzną równoległą do płaszczyzny maksymalnego zanurzenia, powyżej której statek nie może być uważany za wodoszczelny | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| c) między znakiem a płaszczyzną wodnicy statku pustego | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| d) między płaszczyzną wodnicy statku pustego a dnem | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| e) między znakiem a dnem statku – suma c) + d) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1" style="width: 100%; height: 100px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 16.6%;"></td> <td style="width: 16.6%;"></td> <td style="width: 16.6%;"></td> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 16.6%;"></td> <td style="width: 16.6%;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Symbole pomiarowe: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 31. Symbol pomiarowy naniesiono ¹⁾ : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> na wszystkich znakach pomiarowych <input type="checkbox"/> na jednej parze znaków pomiarowych | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Poza tym symbol pomiarowy umieszczono na: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (32) Podziałka zanurzenia ¹⁾ : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> jest umieszczona przy każdym znaku pomiarowym <input type="checkbox"/> nie jest umieszczona przy każdym znaku pomiarowym | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sposób wykonania znaków zanurzenia: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

¹⁾ Zaznaczyć odpowiednią rubrykę.

STATEK PRZEZNACZONY DO PRZEWOZU ŁADUNKÓW(33) Wyporność statku¹⁾, licząc od płaszczyzny²⁾:

Wodnicy statku pustego w wodzie słodkiej

dolnej krawędzi dna statku

| Zanurzenie średnie [cm] | Wyporność [m ³] | Zanurzenie średnie [cm] | Wyporność [m ³] | Zanurzenie średnie [cm] | Wyporność [m ³] |
|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|
| 1 | | 36 | | 71 | |
| 2 | | 37 | | 72 | |
| 3 | | 38 | | 73 | |
| 4 | | 39 | | 74 | |
| 5 | | 40 | | 75 | |
| 6 | | 41 | | 76 | |
| 7 | | 42 | | 77 | |
| 8 | | 43 | | 78 | |
| 9 | | 44 | | 79 | |
| 10 | | 45 | | 80 | |
| 11 | | 46 | | 81 | |
| 12 | | 47 | | 82 | |
| 13 | | 48 | | 83 | |
| 14 | | 49 | | 84 | |
| 15 | | 50 | | 85 | |
| 16 | | 51 | | 86 | |
| 17 | | 52 | | 87 | |
| 18 | | 53 | | 88 | |
| 19 | | 54 | | 89 | |
| 20 | | 55 | | 90 | |
| 21 | | 56 | | 91 | |
| 22 | | 57 | | 92 | |
| 23 | | 58 | | 93 | |
| 24 | | 59 | | 94 | |
| 25 | | 60 | | 95 | |
| 26 | | 61 | | 96 | |
| 27 | | 62 | | 97 | |
| 28 | | 63 | | 98 | |
| 29 | | 64 | | 99 | |
| 30 | | 65 | | 100 | |
| 31 | | 66 | | 101 | |
| 32 | | 67 | | 102 | |
| 33 | | 68 | | 103 | |
| 34 | | 69 | | 104 | |
| 35 | | 70 | | 105 | |

¹⁾ Tablica ta może być niewypełniona dla statków, których różnica w zanurzeniu nie będzie używana dla określenia ich ładunku.²⁾ Zaznaczyć odpowiednią rubrykę.

| Zanurzenie średnie [cm] | Wyporność [m ³] | Zanurzenie średnie [cm] | Wyporność [m ³] | Zanurzenie średnie [cm] | Wyporność [m ³] |
|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|
| 106 | | 148 | | 190 | |
| 107 | | 149 | | 191 | |
| 108 | | 150 | | 192 | |
| 109 | | 151 | | 193 | |
| 110 | | 152 | | 194 | |
| 111 | | 153 | | 195 | |
| 112 | | 154 | | 196 | |
| 113 | | 155 | | 197 | |
| 114 | | 156 | | 198 | |
| 115 | | 157 | | 199 | |
| 116 | | 158 | | 200 | |
| 117 | | 159 | | 201 | |
| 118 | | 160 | | 202 | |
| 119 | | 161 | | 203 | |
| 120 | | 162 | | 204 | |
| 121 | | 163 | | 205 | |
| 122 | | 164 | | 206 | |
| 123 | | 165 | | 207 | |
| 124 | | 166 | | 208 | |
| 125 | | 167 | | 209 | |
| 126 | | 168 | | 210 | |
| 127 | | 169 | | 211 | |
| 128 | | 170 | | 212 | |
| 129 | | 171 | | 213 | |
| 130 | | 172 | | 214 | |
| 131 | | 173 | | 215 | |
| 132 | | 174 | | 216 | |
| 133 | | 175 | | 217 | |
| 134 | | 176 | | 218 | |
| 135 | | 177 | | 219 | |
| 136 | | 178 | | 220 | |
| 137 | | 179 | | 221 | |
| 138 | | 180 | | 222 | |
| 139 | | 181 | | 223 | |
| 140 | | 182 | | 224 | |
| 141 | | 183 | | 225 | |
| 142 | | 184 | | 226 | |
| 143 | | 185 | | 227 | |
| 144 | | 186 | | 228 | |
| 145 | | 187 | | 229 | |
| 146 | | 188 | | 230 | |
| 147 | | 189 | | 231 | |

| Zanurzenie średnie [cm] | Wyporność [m ³] | Zanurzenie średnie [cm] | Wyporność [m ³] | Zanurzenie średnie [cm] | Wyporność [m ³] |
|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|
| 232 | | 274 | | 316 | |
| 233 | | 275 | | 317 | |
| 234 | | 276 | | 318 | |
| 235 | | 277 | | 319 | |
| 236 | | 278 | | 320 | |
| 237 | | 279 | | 321 | |
| 238 | | 280 | | 322 | |
| 239 | | 281 | | 323 | |
| 240 | | 282 | | 324 | |
| 241 | | 283 | | 325 | |
| 242 | | 284 | | 326 | |
| 243 | | 285 | | 327 | |
| 244 | | 286 | | 328 | |
| 245 | | 287 | | 329 | |
| 246 | | 288 | | 330 | |
| 247 | | 289 | | 331 | |
| 248 | | 290 | | 332 | |
| 249 | | 291 | | 333 | |
| 250 | | 292 | | 334 | |
| 251 | | 293 | | 335 | |
| 252 | | 294 | | 336 | |
| 253 | | 295 | | 337 | |
| 254 | | 296 | | 338 | |
| 255 | | 297 | | 339 | |
| 256 | | 298 | | 340 | |
| 257 | | 299 | | 341 | |
| 258 | | 300 | | 342 | |
| 259 | | 301 | | 343 | |
| 260 | | 302 | | 344 | |
| 261 | | 303 | | 345 | |
| 262 | | 304 | | 346 | |
| 263 | | 305 | | 347 | |
| 264 | | 306 | | 348 | |
| 265 | | 307 | | 349 | |
| 266 | | 308 | | 350 | |
| 267 | | 309 | | 351 | |
| 268 | | 310 | | 352 | |
| 269 | | 311 | | 353 | |
| 270 | | 312 | | 354 | |
| 271 | | 313 | | 355 | |
| 272 | | 314 | | 356 | |
| 273 | | 315 | | 357 | |

| Zanurzenie średnie [cm] | Wyporność [m ³] | Zanurzenie średnie [cm] | Wyporność [m ³] | Zanurzenie średnie [cm] | Wyporność [m ³] |
|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|
| 358 | | 379 | | 400 | |
| 359 | | 380 | | 401 | |
| 360 | | 381 | | 402 | |
| 361 | | 382 | | 403 | |
| 362 | | 383 | | 404 | |
| 363 | | 384 | | 405 | |
| 364 | | 385 | | 406 | |
| 365 | | 386 | | 407 | |
| 366 | | 387 | | 408 | |
| 367 | | 388 | | 409 | |
| 368 | | 389 | | 410 | |
| 369 | | 390 | | 411 | |
| 370 | | 391 | | 412 | |
| 371 | | 392 | | 413 | |
| 372 | | 393 | | 414 | |
| 373 | | 394 | | 415 | |
| 374 | | 395 | | 416 | |
| 375 | | 396 | | 417 | |
| 376 | | 397 | | 418 | |
| 377 | | 398 | | 419 | |
| 378 | | 399 | | 420 | |

Uwaga

Masę ładunku (w tonach) oblicza się na podstawie różnicy między:

- a) wypornością (w m³) statku odpowiadającą średniemu zanurzeniu na początku ładowania (albo rozładowania) i
- b) wypornością (w m³) odpowiadającą średniemu zanurzeniu po zakończeniu ładowania (lub rozładowania)

i przez pomnożenie tej różnicy przez gęstość wody w porcie, w którym odczytano dane zanurzenia.

Zwiększenie średniego zanurzenia h przy przejściu statku z wody o gęstości d_1 na wodę o mniejszej gęstości d_2 wynosi:

$$h \times (d_1 - d_2) \times a \quad [\text{cm}]$$

Zmniejszenie średniego zanurzenia h przy przejściu statku z wody o gęstości d_3 na wodę o większej gęstości d_4 wynosi:

$$h \times (d_4 - d_3) \times a \quad [\text{cm}]$$

a jest współczynnikiem będącym funkcją kształtu statku i przyjmowane jest w zasadzie jako równe 0,9.

Uwagi (37) ÷ (59)

| Poprzednie, unieważnione świadectwa pomiarowe | | | |
|---|---------------------------|--|------------------------|
| 60. Nazwa organu, który wydał świadectwo | Data wpisania do rejestru | Symbol pomiarowy | Nazwa lub numer statku |
| (61) | dnia | (62) Inspektor | |
| 63. Termin ważności świadectwa upływa z dniem <input type="text"/> | | | |
| Niniejsze świadectwo traci jednakże ważność wcześniej, jeżeli statek ulegnie takim zmianom (remont, przebudowa, trwałe odkształcenia), w wyniku których dane zawarte w rubryce 22 lub 33 nie są już dokładne. | | | |
| 64. Świadectwo niniejsze wystawiono w _____ dnia | | | |
| (65) | | (66) | (67) |
| 68. Numer zarejestrowania ¹⁾ | | 69. Kraj zarejestrowania ¹⁾ | |
| Uwierzytelnienie tymczasowych zmian wniesionych do świadectwa pomiarowego | | | |
| 70. Rubryka nr _____ uległa zmianie. Zmiana ta jest ważna do dnia | | | |
| (71) | | dnia | |
| (72) | | (73) | (74) |
| 70. Rubryka nr _____ uległa zmianie. Zmiana ta jest ważna do dnia | | | |
| (71) | | dnia | |
| (72) | | (73) | (74) |
| Uwierzytelnienie zmian wniesionych do świadectwa pomiarowego | | | |
| 75. Rubryka nr _____ uległa zmianie. | | | |
| (76) | | dnia | |
| (77) | | (78) | (79) |
| 75. Rubryka nr _____ uległa zmianie. | | | |
| (76) | | dnia | |
| (77) | | (78) | (79) |

¹⁾ Wypełnia się w świadectwach wszystkich zarejestrowanych statków.

| Przedłużenie ważności świadectwa | | | |
|---|---|----------------------|------|
| 80. | Na podstawie przeprowadzonego pomiaru rewizyjnego stwierdza się, że dane zawarte w niniejszym świadectwie pozostają ważne | | |
| (81) | dnia | (82) | |
| 83. | Ważność niniejszego świadectwa przedłużono do dnia | <input type="text"/> | |
| (84) | dnia | | |
| (85) | (86) | | (87) |
| 80. | Na podstawie przeprowadzonego pomiaru rewizyjnego stwierdza się, że dane zawarte w niniejszym świadectwie pozostają ważne | | |
| (81) | dnia | (82) | |
| 83. | Ważność niniejszego świadectwa przedłużono do dnia | <input type="text"/> | |
| (84) | dnia | | |
| (85) | (86) | | (87) |

Opis:

Okładka – karton foliowany – bigowana – kolor bambus (nr kat. 26).

Format A 4.

WZÓR ŚWIADECTWA POMIAROWEGO STATKU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
NIEPRZEZNACZONEGO DO PRZEWOZU ŁADUNKÓW

RZECZPOSPOLITA POLSKA



ŚWIADECTWO POMIAROWE
STATKU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
nieprzeznaczonego do przewozu ładunków

UWAGI WYJAŚNIAJĄCE

Brakujące numery rubryk w niniejszym świadectwie podają wielkości określone dla innych typów statków.

Numery rubryk, przy których zawarte są odsyłacze w niniejszych uwagach wyjaśniających, podane są w świadectwie w nawiasach; pozostałe rubryki nie wymagają wyjaśnień:

1. Nazwa kraju i litery rozpoznawcze kraju.
2. Nazwa i siedziba organu wydającego świadectwo.
4. Numer porządkowy świadectwa w rejestrze organu pomiarowego.
5. Data wpisania świadectwa do tego rejestru.
6. Symbol pomiarowy jest złożony z danych zawartych w rubrykach 3 i 4.
7. Nazwa lub numer statku. W przypadku zmiany przekreślić poprzednią nazwę lub poprzedni numer i wpisać nową nazwę lub numer w rubryce 8.
9. Miejsce i data wpisania nowej nazwy lub nowego numeru do świadectwa.
10. Podpis osoby upoważnionej.
11. Pieczęć osoby upoważnionej.
12. W rubryce a) podaje się największą długość, czyli długość gabarytową statku, z uwzględnieniem takich części stałych statku, jak odbojnice, wsporniki kotwic, płetwa sterowa; jeżeli płetwę sterową można tak ustawić, że nie wystaje ona poza obrys rufy, to długość liczy się wówczas od krawędzi rufy; w rubryce b) podaje się największą szerokość, czyli szerokość gabarytową statku mierzoną w najszerszym miejscu do zewnętrznych krawędzi stałych części statku, takich jak odbojnice, osłony kół łopatkowych; w rubryce c) podaje się największe zanurzenie, czyli zanurzenie statku, do wodnicy maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia; w rubryce d) podaje się maksymalną wysokość przelotową, mierzoną od wodnicy statku pustego do najwyżej położonego punktu stałej konstrukcji statku; w tej samej rubryce, dla statku z opuszczoną sterówką, pokładówką lub masztem, podaje się poniżej minimalną wysokość przelotową, mierzoną przy najniższym położeniu opuszczanych elementów konstrukcji statku.
13. Określenie typu statku, na przykład: holownik, pchacz, statek pasażerski, statek towarowy, szalanda.
14. Określenie materiału, na przykład: stal, stop aluminium, siatkobeton, laminat, drewno.
15. Wskazanie zasadniczych szczegółów konstrukcyjnych, które mogą ulec zmianie (pokładowy, bezpokładowy, istnienie lub brak pokryw lukowych), oraz ewentualne szczególne charakterystyki.
16. Nazwa i siedziba stoczni, w której zbudowano statek, oraz ewentualnie stoczni, która go przebudowała lub odbudowała.
17. Za rok budowy uważa się rok zwodowania statku. W odpowiednich przypadkach podaje się rok jego przebudowy lub odbudowy.
18. Podaje się długość kadłuba statku bez odbojnic, wsporników kotwic i płetwy sterowej.
19. Podaje się największą szerokość kadłuba mierzoną do zewnętrznej powierzchni poszycia, bez odbojnic, kół łopatkowych itp.
20. Maszyna parowa, silnik spalinowy, typ i numer fabryczny, moc znamionowa w kW.
21. Średnia arytmetyczna zapisów podanych w rubryce 30 d). Płaszczyznę wodnicy statku pustego określa się dla wody słodkiej o gęstości 1,000 t/m³.
23. Najwyższą wodnicę ładunkową określa się znakami pomiarowymi.
24. Podaje się w miarę możliwości przybliżoną masę balastu stałego.
25. Wskazanie typu i liczby maszyn lub kotłów.
28. Liczba znaków pomiarowych oraz sposób ich wykonania.
29. Odległości mierzy się w płaszczyźnie symetrii statku i równoległe do płaszczyzny maksymalnego zanurzenia.
30. Przy określeniu punktu, powyżej którego statku nie można już uważać za wodoszczelny, nie bierze się pod uwagę otworów wlotowych i wylotowych instalacji wody zaburtowej.
32. Podaje się sposób wykonania podziałek zanurzenia.
- 37–59. W rubrykach tych można podać wszelkie dodatkowe wiadomości dotyczące pomierzenia, jak również ewentualnie dane użyteczne dla przestrzegania przepisów żeglugowych.
61. Zapis niekonieczny, w przypadku jeśli inspektor sam wydaje świadectwo.
62. Podpis inspektora; niekonieczny w przypadku podanym wyżej.
64. Miejsce i data wydania świadectwa.
65. Funkcja oraz imię i nazwisko osoby wydającej świadectwo.
66. Podpis osoby wydającej świadectwo.
67. Pieczęć biura wydającego świadectwo.
- 71, 76 i 84. Patrz 64.
- 72, 77 i 85. Patrz 65.
- 73, 78 i 86. Patrz 66.
- 74, 79 i 87. Patrz 67.
81. Patrz 61.
82. Patrz 62.

| | | | |
|---|-------------------------------|------------------------------|---|
| (1) RZECZPOSPOLITA POLSKA (PL) | | (2) w | |
| 3. Litery rozpoznawcze organu pomiarowego | (4) Nr świadectwa pomiarowego | (5) Wpisano do rejestru dnia | (6) Symbol pomiarowy |
| (7) Nazwa lub numer statku | | | |
| 8. Nowa nazwa lub nowy numer | | | |
| (9) | dnia | (10) | (11) |
| 8. Nowa nazwa lub nowy numer | | | |
| (9) | dnia | (10) | (11) |
| 8. Nowa nazwa lub nowy numer | | | |
| (9) | dnia | (10) | (11) |
| (12) Wymiary gabarytowe statku (dla przechodzenia przez budowle wodne): | | | |
| a) Największa długość | | m | |
| b) Największa szerokość | | m | |
| c) Największe zanurzenie | | m | |
| d) Maksymalna wysokość przelotowa | | m | |
| e) Minimalna wysokość przelotowa | | m | |
| Opis statku: (13) Typ statku | | | |
| (14) Materiał: a) kadłuba b) pokładówki ¹⁾ c) pokryw lukowych ¹⁾ | | (15) Elementy konstrukcyjne | |
| (16) Stocznia budująca | | | (17) Rok budowy |
| (18) Długość | m | (19) Szerokość | m |
| (20) Typ, znaki rozpoznawcze i moc urządzenia napędowego ¹⁾ | | | |
| (21) Zanurzenie średnie statku pustego w wodzie słodkiej | | | |
| | | m | |
| (23) Minimalna wolna burta: | | | |
| a) w połowie długości kadłuba | | m | b) w najniższym punkcie wysokości kadłuba ²⁾ |
| | | | m |

¹⁾ Wypełniać tylko w przypadku, jeśli pokładówki, pokrywy lukowe czy silnik istnieją.

²⁾ Wypełniać tylko w przypadku, jeśli punkt ten nie znajduje się na śródkreściu.

| Masy znajdujące się na statku, odpowiadające zanurzeniu statku pustego | |
|---|---|
| (24) Rozmieszczenie i opis balastu stałego ¹⁾ | t |
| (25) Maszyny, kotły, rurociągi i inne urządzenia zawierające wodę, olej lub inne ciecze konieczne dla ich działania ¹⁾ | t |
| 26. Przybliżona masa wody w ładowni, której nie da się usunąć normalnymi środkami osuszania ¹⁾ | t |
| 27. Wyposażenie: | |
| a) opis i przybliżona masa łańcuchów kotwicznych i kotwic | t |
| b) przybliżona masa pozostałego wyposażenia ruchomego i części zapasowych | t |
| c) przybliżona masa umeblowania i innych urządzeń znajdujących się w kuchni oraz w pomieszczeniach mieszkalnych | t |
| d) przybliżona masa łodzi (jednej lub więcej) znajdujących się na statku | t |
| Zapasy: | |
| a) przybliżona masa wody słodkiej | t |
| b) przybliżona masa zapasów | t |

¹⁾ Wypełniać tylko w przypadku, jeśli jest balast stały, maszyny albo woda w ładowni.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|------------|---|-----------|-------------|---|-----------|-------------------------------|------------|--|--|-------------|--|--|------------|---|-----------|------------|---|-----------|
| Znaki pomiarowe | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (28) Liczba znaków pomiarowych na każdej burcie <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Poziom maksymalnego zanurzenia jest oznaczony na każdej burcie statku ¹⁾ : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> liniami wyżłobionymi <input type="checkbox"/> liniami napunktowanymi <input type="checkbox"/> płytkami | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td rowspan="2" style="width: 50%; text-align: center; vertical-align: middle;">Znaki licząc od dziobu statku</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">Lewa burta</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">Prawa burta</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1 dziób</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3 rufa</td> <td style="text-align: center;">1 dziób</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3 rufa</td> </tr> </table> | | | | | | | Znaki licząc od dziobu statku | Lewa burta | | | Prawa burta | | | 1 dziób | 2 | 3 rufa | 1 dziób | 2 | 3 rufa |
| Znaki licząc od dziobu statku | Lewa burta | | | Prawa burta | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 dziób | 2 | 3 rufa | 1 dziób | 2 | 3 rufa | | | | | | | | | | | | | |
| (29) Odległość mierzona w poziomie: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| a) od pionowej linii przedniego znaku do skrajnego punktu dziobu statku | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| b) pomiędzy liniami pionowymi sąsiednich znaków | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| c) od pionowej linii ostatniego znaku do skrajnego punktu rufy statku | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (30) Odległości pionowe na poziomie każdego znaku: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| a) między znakiem a górną krawędzią pokładu | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| b) między znakiem a płaszczyzną równoległą do płaszczyzny maksymalnego zanurzenia, powyżej której statek nie może być uważany za wodoszczelny | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| c) między znakiem a płaszczyzną wodnicy statku pustego | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| d) między płaszczyzną wodnicy statku pustego a dnem | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| e) między znakiem a dnem statku – suma c) + d) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Symbole pomiarowe | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 31. Symbol pomiarowy naniesiono ¹⁾ : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> na wszystkich znakach pomiarowych <input type="checkbox"/> na jednej parze znaków pomiarowych | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Poza tym symbol pomiarowy umieszczono na: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (32) Podziałka zanurzenia ¹⁾ : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> jest umieszczona przy każdym znaku pomiarowym <input type="checkbox"/> nie jest umieszczona przy każdym znaku pomiarowym | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sposób wykonania znaków zanurzenia: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

¹⁾Zaznaczyć odpowiednią rubrykę.

STATEK NIEPRZEZNACZONY DO PRZEWOZU ŁADUNKÓW

- | | | |
|-----|--|----------------|
| 34. | Wyporność przy maksymalnym zanurzeniu ¹⁾ | m ³ |
| 35. | Wyporność przy zanurzeniu do wodnicy statku pustego ¹⁾ | m ³ |
| 36. | Wyporność między wodnicą statku pustego a wodnicą maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia ¹⁾ | m ³ |

Uwagi (37) ÷ (59)

1) Można wypełniać tylko rubrykę 34 lub 35 i wówczas nie wypełniać rubryki 36.

| Poprzednie, unieważnione świadectwa pomiarowe | | | |
|---|-----------------------------------|--|------------------------|
| 60. Nazwa organu, który wydał poprzednie świadectwo | Data wpisania do rejestru | Symbol pomiarowy | Nazwa lub numer statku |
| (61) | dnia | (62) | Inspektor |
| <p>63. Termin ważności świadectwa upływa z dniem <input type="text"/></p> <p>Niniejsze świadectwo traci jednakże ważność wcześniej, jeżeli statek ulegnie takim zmianom (remont, przebudowa, trwałe odkształcenia), w wyniku których dane zawarte w rubrykach 34, 35 i 36 nie są już dokładne.</p> | | | |
| (64) | Świadectwo niniejsze wystawiono w | | dnia |
| (65) | (66) | (67) | |
| 68. Numer zarejestrowania ¹⁾ | | 69. Kraj zarejestrowania ¹⁾ | |
| Uwierzytelnienie tymczasowych zmian wniesionych do świadectwa pomiarowego | | | |
| 70. Rubryka nr uległa zmianie. Zmiana ta jest ważna do dnia | | | |
| (71) | dnia | | |
| (72) | (73) | (74) | |
| 70. Rubryka nr uległa zmianie. Zmiana ta jest ważna do dnia | | | |
| (71) | dnia | | |
| (72) | (73) | (74) | |
| Uwierzytelnienie zmian wniesionych do świadectwa pomiarowego | | | |
| 75. Rubryka nr uległa zmianie. | | | |
| (76) | dnia | | |
| (77) | (78) | (79) | |
| 75. Rubryka nr uległa zmianie. | | | |
| (76) | dnia | | |
| (77) | (78) | (79) | |

¹⁾ Wypełnia się w świadectwach wszystkich zarejestrowanych statków.

| Przedłużenie ważności świadectwa | | | |
|---|---|------|----------------------|
| 80. Na podstawie przeprowadzonego pomiaru rewizyjnego stwierdza się, że dane zawarte w niniejszym świadectwie pozostają ważne | | | |
| (81) | dnia | (82) | |
| 83. | Ważność niniejszego świadectwa przedłużono do dnia | | <input type="text"/> |
| (84) | dnia | | |
| (85) | | (86) | (87) |
| 80. Na podstawie przeprowadzonego pomiaru rewizyjnego stwierdza się, że dane zawarte w niniejszym świadectwie pozostają ważne | | | |
| (81) | dnia | (82) | |
| 83. | Ważność niniejszego świadectwa przedłużono do dnia | | <input type="text"/> |
| (84) | dnia | | |
| (85) | | (86) | (87) |

Opis:

Okładka – karton foliowany – bigowana – kolor mango (nr kat. 24).

Format A 4.

41**ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 9 grudnia 2002 r.

w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej

Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2002 r. Nr 110, poz. 967, Nr 166, poz. 1361 i Nr 200, poz. 1683) zarządza się, co następuje:

§ 1. W skład infrastruktury zapewniającej dostęp do Portu Gdańsk wchodzi:

1) następujące tory wodne wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami:

a) tor podejściowy do Gdańska-Nowego Portu:

— odcinek od pław NP do pary pław N1—N2, o długości 2,5 km, szerokości w dnie 250 m i głębokości technicznej 12,0 m,

— odcinek od pary pław N1—N2 do pary pław N5—N6, o długości 2,2 km, szerokości w dnie 250 m i głębokości technicznej 12,0 m,

— odcinek od pary pław N5—N6 (w linii nabieżnika Brzeźno) do pary pław N7—N8, o długości 0,96 km, szerokości w dnie 250 m i głębokości technicznej 12,0 m,

— odcinek od pary pław N7—N8 (w linii nabieżnika Westerplatte) do trawersu prawego i lewego światła wejściowego, o długości 1,7 km, szerokości w dnie 150 m i głębokości technicznej 12,0 m,

b) tor podejściowy do Portu Północnego od pary pław P1—P2 do trawersu prawego i lewego światła wejściowego, o długości 6,3 km, szerokości w dnie 350 m i głębokości technicznej 17,0 m,

c) tor wejściowy na Wisłę Śmiałą, o długości 0,8 km, szerokości w dnie 45 m i głębokości technicznej 4,5 m;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 32, poz. 302).