

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 26 marca 1964 r.

w sprawie bezpieczeństwa statków morskich.

Na podstawie art. 37 § 3, art. 46 § 1 i § 3, art. 47 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 polskich statków morskich, z wyjątkiem:

- 1) jednostek pływających marynarki wojennej, organów ochrony granic i Milicji Obywatelskiej,
- 2) statków sportowych,
- 3) statków bez własnego napędu, o pojemności poniżej 20 BRT,
- 4) statków z własnym napędem mechanicznym, o mocy silników poniżej 25 KM,
- 5) przystani, doków, pomostów oraz innych tego rodzaju urządzeń pływających.

2. Bezpieczeństwo statków wymienionych w ust. 1 pkt 2 regulują odrębne przepisy.

3. Przepisy w sprawie bezpieczeństwa statków określonych w ust. 1 pkt 3, 4 i 5 wydają urzędy morskie.

§ 2. 1. Statkiem pasażerskim jest statek, który przewozi więcej niż 12 pasażerów.

2. Pasażerem jest każda osoba przewożona na statku, nie należąca do jego załogi i nie zatrudniona w jakimkolwiek charakterze ze względu na potrzeby statku. Dziecko w wieku poniżej 1 roku życia nie uważa się za pasażera.

3. Podróżą międzynarodową jest podróż do lub z portów zagranicznych.

Rozdział 2.

Wymagania bezpieczeństwa statku.

§ 3. Statek nie może być używany w żegludze morskiej, jeżeli nie odpowiada wymaganiom technicznego stanu bezpieczeństwa statku oraz innym wymaganiom określonym w niniejszym rozporządzeniu.

§ 4. Statek odpowiada wymaganiom technicznego stanu bezpieczeństwa, jeżeli czyni zadość przepisom technicznym dotyczącym:

- 1) kadłuba,
- 2) urządzeń sterowych,
- 3) urządzeń kotwicznych,
- 4) urządzeń holowniczych i cumowniczych,
- 5) masztów oraz ich olinowania stałego,
- 6) silników napędowych głównych,
- 7) mechanizmów pomocniczych,
- 8) kotłów parowych oraz ich wyposażenia,
- 9) zbiorników ciśnieniowych oraz ich urządzeń,
- 10) rurociągów,
- 11) wałów śrubowych oraz śrub napędowych i innych pędników,

- 12) urządzeń elektrycznych oraz ich instalacji,
- 13) urządzeń pożarowych stałych,
- 14) wolnej burty,
- 15) stateczności,
- 16) niezatapialności w odniesieniu do statków pasażerskich i szkolnych,
- 17) urządzeń nawigacyjnych i sygnałowych oraz okrętowych świateł nawigacyjnych,
- 18) urządzeń radiokomunikacyjnych,
- 19) urządzeń i środków ratunkowych,
- 20) urządzeń ładunkowych i dźwigowych,
- 21) innych wymagań w zakresie technicznego stanu bezpieczeństwa statku.

§ 5. Niezależnie od warunków wskazanych w § 4 statek powinien spełniać wymagania określone w przepisach dotyczących:

- 1) ilości, rodzaju i wyposażenia środków ratunkowych,
- 2) składu i kwalifikacji załogi,
- 3) przewozu ziarna,
- 4) przewozu materiałów niebezpiecznych, stanowiących ładunek statku,
- 5) przewozu i przechowywania materiałów niebezpiecznych, stanowiących zapasy okrętowe i własne wyposażenie statku,
- 6) wyposażenia statku w przenośny sprzęt przeciwpożarowy oraz służby przeciwpożarowej na statku,
- 7) prowadzenia przepisanych dzienników,
- 8) rozkładów i ćwiczeń alarmowych,
- 9) wolnej burty,
- 10) innych wymagań bezpieczeństwa życia na morzu i bezpieczeństwa statku.

§ 6. 1. W zakresie spraw objętych § 4 obowiązują przepisy polskiej instytucji klasyfikacyjnej, działającej pod nazwą „Polski Rejestr Statków”, zwany dalej w skrócie PRS.

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

3. PRS może stosować przepisy obcej instytucji klasyfikacyjnej, jeżeli nie są one sprzeczne z postanowieniami umów międzynarodowych zawartych przez Polskę, jak również z przepisami polskimi.

4. Wymagania w zakresie spraw objętych § 5 regulują odrębne przepisy.

Rozdział 3.

Nadzór techniczny i inspekcje.

§ 7. 1. Statki i ich urządzenia podlegają, w zakresie ustalonym w § 4, nadzorowi technicznemu PRS. Na wniosek armatora nadzór może objąć również urządzenia statku nie wymienione w § 4.

2. Nadzór techniczny obejmuje budowę, odbudowę, przebudowę statków i ich urządzeń. Statki eksploatowane i ich urządzenia podlegają w ramach nadzoru technicznego

przeglądom okresowym i doraźnym w przypadkach i w zakresie określonych przez PRS.

3. W przypadkach określonych instrukcją Ministra Żeglugi statki i jego urządzenia mogą być poddane nadzorowi obcej instytucji klasyfikacyjnej.

4. Jeżeli nadzór obcej instytucji klasyfikacyjnej nie obejmuje wszystkich spraw wymienionych w § 4, organ inspekcyjny spowoduje — przed wydaniem dokumentów bezpieczeństwa — przeprowadzenie przez PRS przeglądu w zakresie spraw nie objętych nadzorem obcej instytucji klasyfikacyjnej.

§ 8. 1. Dopełnienie wymagań technicznego stanu bezpieczeństwa statku w zakresie ustalonym w § 4 stwierdza PRS na zasadach określonych w swoich przepisach, wystawiając odpowiednie dokumenty.

2. Odrębne przepisy określają obce instytucje klasyfikacyjne, których dokumenty będą uznawane przy inspekcji statków na równi z dokumentami PRS, o których mowa w ust. 1.

§ 9. 1. Organami inspekcyjnymi w kraju są urzędy morskie, a za granicą — polskie urzędy konsularne.

2. Polski urząd konsularny może wystąpić z wnioskiem do obcego organu inspekcyjnego o przeprowadzenie inspekcji polskiego statku. Inspekcja taka zastępuje inspekcję polskiego organu inspekcyjnego.

§ 10. 1. Urzędy morskie przeprowadzają inspekcję statków przez swoich inspektorów.

2. Kwalifikacje inspektorów określają odrębne przepisy.

3. Z każdej przeprowadzonej inspekcji statku inspektor przeprowadzający inspekcję sporządza protokół. Odpis protokołu otrzymują: armator i kapitan statku.

4. Szczegółowy tryb przeprowadzania inspekcji określa regulamin wydany przez dyrektora urzędu morskiego.

§ 11. Inspekcje wstępne i okresowe (art. 38 §§ 1, 2, 4 i 5 Kodeksu morskiego) mają na celu stwierdzenie, czy statek posiada ważne dokumenty PRS lub obcej instytucji klasyfikacyjnej w zakresie spraw objętych § 4 oraz czy odpowiada wszystkim innym wymaganiom i przepisom w zakresie bezpieczeństwa statku.

§ 12. 1. Inspekcje dorywcze (art. 38 § 6 Kodeksu morskiego) mają na celu stwierdzenie, czy stan statku i jego urządzeń nie uległ zmianie w takim zakresie, że może powodować niebezpieczeństwo dla statku, ładunku lub dla załogi i pasażerów.

2. W razie stwierdzenia lub uzasadnionego podejrzenia, że stan statku lub jego urządzeń w zakresie spraw określonych w § 4 nie odpowiada stanowi stwierdzonemu w dokumentach instytucji klasyfikacyjnej, organ inspekcyjny może zażądać stwierdzenia przez instytucję klasyfikacyjną aktualnego stanu statku lub jego urządzeń.

3. Jeżeli jest to uzasadnione wynikami inspekcji dorywczej, organ inspekcyjny może wydać nowy dokument bezpieczeństwa bądź też uczynić wzmiankę na posiadanym przez statek dokumencie.

4. Inspekcja dorywcza może zastąpić każdą z najbliższych inspekcji okresowych (§ 11), jeżeli organ inspekcyjny uzna, że zakresem swym objęta odpowiednio wymagania, przewidziane dla inspekcji okresowej.

§ 13. 1. Inspekcji kontrolnej (art. 38 § 7 Kodeksu morskiego) może być poddany każdy statek polski, gdy organ inspekcyjny uzna to za potrzebne, w celu sprawdzenia:

1) czy statek posiada:

a) ważne dokumenty bezpieczeństwa,

b) wymagane dokumenty instytucji klasyfikacyjnej, dotyczące kadłuba, poszczególnych urządzeń i wyposażenia statku,

2) czy urządzenia i wyposażenie statku utrzymywane są w stanie zapewniającym ich sprawne działanie,

3) czy od czasu wydania dokumentów bezpieczeństwa nie miały miejsca uszkodzenia lub nie zaszły zmiany w kadłubie, urządzeniach i wyposażeniu, wpływające na stan bezpieczeństwa statku,

4) czy przestrzegane są wymagania podane w § 5.

2. Inspekcje kontrolne mogą być przeprowadzane również przez kapitanaty portów w trybie i na zasadach określonych przez urząd morski.

§ 14. 1. Inspekcji kontrolnej może być poddany statek obcy, przebywający w polskim porcie lub na redzie, gdy organ inspekcyjny uzna to za konieczne w celu sprawdzenia:

1) czy statek posiada ważne dokumenty bezpieczeństwa,

2) czy statek może udać się w podróż bez narażenia na niebezpieczeństwo pasażerów i załogi.

2. W razie ujemnego wyniku inspekcji określonej w ust. 1 organ inspekcyjny niezwłocznie zawiadamia na piśmie konsula kraju, w którym zarejestrowany jest statek, o wszystkich okolicznościach, które złożyły się na ujemny wynik inspekcji.

3. Inspekcję kontrolną przeprowadza się po zakończeniu kontroli granicznej wejściowej lub przed rozpoczęciem kontroli granicznej wyjściowej, chyba że ważne okoliczności wymagają dokonania inspekcji w innym czasie.

§ 15. 1. Urząd morski może przeprowadzić inspekcję obcego statku przebywającego w porcie polskim — na wniosek konsula lub innego upoważnionego przedstawiciela danego państwa.

2. W dokumencie wydanym dla obcego statku na podstawie ust. 1 powinno być zaznaczone, że wydany został na wniosek obcego państwa.

§ 16. Polski urząd konsularny zawiadamia urząd morski właściwy dla portu macierzystego statku o każdym przypadku przeprowadzenia inspekcji we własnym zakresie lub na jego wniosek przez organ inspekcyjny obcego państwa.

§ 17. 1. Organ inspekcyjny może zwalniać statki objęte umowami międzynarodowymi od dopełnienia niektórych przepisanych wymagań bezpieczeństwa, jeżeli umowy międzynarodowe dopuszczają takie zwolnienie.

2. W odniesieniu do statków, nie objętych umowami międzynarodowymi, organ inspekcyjny może w poszczególnym przypadku zwolnić statek od dopełnienia niektórych wymagań bezpieczeństwa, zawartych w obowiązujących przepisach, o ile uzna to za możliwe ze względu na rodzaj podróży i warunki żeglugi; w takim przypadku organ inspekcyjny może zwiększyć wymagania w innym zakresie dotyczącym bezpieczeństwa.

3. Przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio do statków odbywających podróże próbne.

§ 18. 1. Statek zgłoszony do inspekcji powinien być przygotowany do sprawnego jej przeprowadzenia.

2. W czasie inspekcji powinien być obecny kapitan statku lub wyznaczony przez niego zastępca.

3. Zgłoszenie statku do inspekcji okresowej powinno nastąpić przed upływem ważności dokumentu bezpieczeństwa; zgłoszenie to powinno nastąpić w miarę możliwości w czasie umożliwiającym planowe przeprowadzenie inspekcji.

4. O każdym przypadku wymagającym inspekcji dorywczej organ inspekcyjny powinien być zawiadomiony niezwłocznie.

5. Jeśli po wypadku statek znajdzie się w porcie obcym i niemożliwe okaże się zgłoszenie statku do inspekcji dorywczej, należy powołać eksperta, a gdy i to okaże się niemożliwe — komisję złożoną z członków załogi, w celu przeprowadzenia doraźnej inspekcji statku i ustalenia, jakie środki należy zastosować, aby przywrócić statkowi dotychczas zdolność żeglugową.

6. W przypadku wskazanym w ust. 5 statek powinien być zgłoszony do inspekcji dorywczej w pierwszym porcie, do którego statek zawinie i w którym może być poddany inspekcji.

§ 19. 1. Za przeprowadzenie inspekcji wstępnej, okresowej i dorywczej pobiera się opłaty.

2. Wysokość opłat określają odrębne przepisy.

3. Za przeprowadzenie inspekcji kontrolnej opłat nie pobiera się.

Rozdział 4.

Dokumenty bezpieczeństwa statku.

§ 20. 1. Dokumentem bezpieczeństwa w zakresie całokształtu stanu bezpieczeństwa statku pasażerskiego, odbywającego podróże międzynarodowe, jest „certyfikat bezpieczeństwa”.

2. Certyfikat bezpieczeństwa wydaje się na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy.

3. Oprócz certyfikatu bezpieczeństwa statek pasażerski, odbywający podróż międzynarodową, obowiązany jest posiadać dokument zwany „świadectwem pasażerskim”, który określa zakres i rodzaj uprawianej żeglugi pasażerskiej i dopuszczalną ilość pasażerów oraz stwierdza, że statek odpowiada warunkom przewidzianym w przepisach dotyczących przewozu pasażerów.

4. Świadectwo pasażerskie wydaje się jednocześnie z certyfikatem bezpieczeństwa i na taki sam okres czasu.

§ 21. 1. Dokumentem bezpieczeństwa w zakresie całokształtu stanu bezpieczeństwa statku niepasażerskiego jest „świadectwo bezpieczeństwa”.

2. Świadectwo bezpieczeństwa wydaje się na okres nie dłuższy niż 48 miesięcy.

3. Od obowiązku posiadania świadectwa bezpieczeństwa zwolnione są statki:

- 1) o pojemności mniejszej niż 500 BRT, nie odbywające podróży międzynarodowych,
- 2) bez własnego napędu mechanicznego,
- 3) rybackie, używane do połowu ryb,

4) odbywające podróże nie przekraczające zasięgu 20 mil morskich od linii polskiego brzegu morskiego.

§ 22. 1. Oprócz świadectwa bezpieczeństwa statek niepasażerski odbywający podróż międzynarodową, z wyjątkiem statków bez własnego napędu mechanicznego i statków rybackich, obowiązany jest posiadać dokument, zwany „certyfikatem bezpieczeństwa wyposażenia”, który stwierdza, że statek czyni zadość wymaganiom w zakresie wyposażenia w środki bezpieczeństwa, stosownie do:

- 1) międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu,
- 2) międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu.

2. Certyfikat bezpieczeństwa wyposażenia wydaje się na okres nie dłuższy niż 24 miesiące.

§ 23. 1. Dokumentem bezpieczeństwa w zakresie całokształtu stanu bezpieczeństwa statku pasażerskiego, nie odbywającego podróży międzynarodowej, oraz statków niepasażerskich wymienionych w § 21 ust. 3 jest „karta bezpieczeństwa”.

2. Dla statków małych o prostej i nieskomplikowanej budowie i urządzeniach urząd morski może wydać zamiast karty bezpieczeństwa określonej w ust. 1 — uproszczony dokument, zwany „kartą bezpieczeństwa typu L”.

3. Karty bezpieczeństwa wydaje się:

- 1) statkom pasażerskim — na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy,
- 2) statkom niepasażerskim — na okres nie dłuższy niż 48 miesięcy.

§ 24. 1. Dokumentem bezpieczeństwa w zakresie urządzeń i służby radiokomunikacyjnej statku niepasażerskiego, obowiązany w myśl umów międzynarodowych i przepisów szczególnych do posiadania urządzeń radiokomunikacyjnych, jest:

- 1) „certyfikat bezpieczeństwa radiotelegraficznego” lub
- 2) „certyfikat bezpieczeństwa radiotelefonicznego”, stosownie do rodzaju posiadanej instalacji.

2. Certyfikat bezpieczeństwa radiotelegraficznego i certyfikat bezpieczeństwa radiotelefonicznego wydaje się na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy.

3. Statki, które w myśl przepisów wskazanych w ust. 1 nie są obowiązane do posiadania urządzeń radiokomunikacyjnych, lecz takie urządzenia posiadają, obowiązane są również posiadać odpowiednio certyfikat bezpieczeństwa radiotelegraficznego lub certyfikat bezpieczeństwa radiotelefonicznego.

§ 25. 1. Dokumentem bezpieczeństwa stwierdzającym, że statek zwolniony został przez organ inspekcyjny — zgodnie z umowami międzynarodowymi lub przepisami szczególnymi — od obowiązku dopełnienia niektórych wymagań bezpieczeństwa, jest „certyfikat zwolnienia”.

2. Certyfikat zwolnienia wydaje się na okres nie dłuższy niż okres ważności dokumentu bezpieczeństwa, którego zwolnienie dotyczy.

3. O zwolnieniu statku nie objętego umowami międzynarodowymi od obowiązku dopełnienia niektórych przepisanych wymagań bezpieczeństwa, jak również o obostrzeniu tych wymagań organ inspekcyjny dokonuje wzmianki w odpowiednich dokumentach bezpieczeństwa statku.

§ 26. Wzory dokumentów wymienionych w §§ 20—25 określi instrukcja Ministra Żeglugi.

§ 27. Polski urząd konsularny zawiadamia urząd morski właściwy dla portu macierzystego statku o każdym przypadku:

- 1) wydania dokumentu bezpieczeństwa statku we własnym zakresie,
- 2) wydania dokumentu bezpieczeństwa statku przez organ inspekcyjny obcego państwa — na wniosek polskiego urzędu konsularnego,
- 3) przedłużenia terminu ważności dokumentu bezpieczeństwa statku.

§ 28. 1. Dokumenty bezpieczeństwa statku wydaje się w 2 egzemplarzach: oryginał i uwierzytelniony odpis.

2. Oryginały dokumentów powinny być trwale oprawione i wywieszone stale na statku, w widocznym i dostępnym miejscu, to jest w kabinie nawigacyjnej i sterówce lub w radio-kabinie.

3. Uwierzytelnione odpisy dokumentów powinny być przechowywane przez kapitana statku w celu przedstawiania ich organom inspekcyjnym na ich żądanie.

4. Na wniosek armatora może być wydany dla jego użytku dodatkowy uwierzytelniony odpis dokumentu.

5. Szczegółowy tryb wydawania dokumentów i przedłużania terminów ważności tych dokumentów określa regulamin wydany przez dyrektora urzędu morskiego.

§ 29. Oprócz dokumentów bezpieczeństwa wymienionych w §§ 20—25 powinny znajdować się na statku wszystkie dokumenty dotyczące kadłuba, poszczególnych urządzeń i wyposażenia statku, wydane przez instytucję klasyfikacyjną.

§ 30. Dla odbycia podróży próbnej statek powinien posiadać zamiast dokumentów bezpieczeństwa wymienionych w §§ 20—25 „kartę bezpieczeństwa na podróż próbną”, wydaną przez urząd morski.

§ 31. 1. Za wydanie dokumentów oraz przedłużenie terminów ich ważności pobiera się opłaty.

2. Wysokość opłat określają odrębne przepisy.

Rozdział 5.

Przepisy przejściowe i końcowe.

§ 32. Dokumenty bezpieczeństwa wydane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zachowują moc do czasu upływu ich ważności.

§ 33. Tracą moc:

- 1) rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 27 marca 1935 r. o wyjęciu niektórych rodzajów statków morskich spod działania ogólnych przepisów o bezpieczeństwie statków (Dz. U. z 1935 r. Nr 25, poz. 175 i z 1953 r. Nr 24, poz. 97),
- 2) rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 10 sierpnia 1935 r. o urządzeniach pasażerskich na statkach morskich oraz o certyfikatach pasażerskich (Dz. U. Nr 61, poz. 392),
- 3) rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 7 października 1938 r. o wzorach dokumentów bezpieczeństwa dla morskich statków handlowych (Dz. U. Nr 82, poz. 558),
- 4) rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 27 marca 1939 r. o urządzeniach przeładunkowych na morskich statkach handlowych (Dz. U. Nr 31, poz. 208),
- 5) rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 15 grudnia 1951 r. w sprawie przepisów technicznych obowiązujących przy inspekcji polskich morskich statków handlowych (Dz. U. Nr 66, poz. 464),
- 6) rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 20 marca 1953 r. w sprawie kotwic i łańcuchów kotwicznych na polskich morskich statkach handlowych (Dz. U. Nr 24, poz. 97).

§ 34. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie trzech miesięcy od dnia ogłoszenia.

Minister Żeglugi: S. Darski

90

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 9 kwietnia 1964 r.

w sprawie uczestnictwa Kenii i Laosu w Międzynarodowej Organizacji Pracy.

Podaje się niniejszym do wiadomości, że zgodnie z art. 1 paragraf 3 Konstytucji Międzynarodowej Organizacji Pracy (Dz. U. z 1948 r. Nr 43, poz. 308) następujące państwa stały się członkami Międzynarodowej Organizacji Pracy:

Kenia dnia 13 stycznia 1964 r.
Laos dnia 23 stycznia 1964 r.

Minister Spraw Zagranicznych: w z. J. Winiewicz

91

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 9 kwietnia 1964 r.

w sprawie przystąpienia Republiki Rwandy do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

Podaje się niniejszym do wiadomości, że zgodnie z art. 92 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212), Rząd Republiki Rwandy złożył dnia 3 lu-

tego 1964 r. Rządowi Stanów Zjednoczonych Ameryki swój dokument przystąpienia do powyższej Konwencji,

Minister Spraw Zagranicznych: w z. J. Winiewicz