

z dnia 7 kwietnia 1937 r.

w sprawie zmiany rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich.

Art. 1. W rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz. U. R. P. Nr 80, poz. 632) wprowadza się zmiany następujące:

1) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Za pasażera w rozumieniu rozporządzenia niniejszego uważa się każdą osobę odbywającą podróż na statku, na podstawie zawartej umowy o przewóz.”;

2) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Minister Przemysłu i Handlu może wyjąć spod działania postanowień rozporządzenia niniejszego całkowicie lub częściowo statki nie objęte międzynarodowymi przepisami o bezpieczeństwie życia na morzu.

Warunki bezpieczeństwa statków, wyjętych spod działania rozporządzenia niniejszego,

określa Minister Przemysłu i Handlu. Uprawnienie to Minister Przemysłu i Handlu może w całości lub części przekazać Dyrektorowi Urzędu Morskiego.”;

3) art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Statek odpowiada warunkom bezpieczeństwa, jeżeli czyni zadość przepisom dotyczącym:

- 1) kadłuba i stałych urządzeń statków,
- 2) kotłów, maszyn napędowych, urządzeń mechanicznych i elektrycznych,
- 3) kotwic, łańcuchów i innego sprzętu oraz zapasowych części,
- 4) urządzeń przeładunkowych,
- 5) środków ratunkowych,
- 6) środków przeciwpożarowych,
- 7) największego dopuszczalnego zanurzenia statku, znaków zanurzenia i marek nadwodnej burty,

- 8) załadowania i balastowania statku,
- 9) niebezpiecznych ładunków,
- 10) pomieszczeń mieszkalnych i zdrowotności na statku,
- 11) kwalifikacji kapitana, oficerów i załogi,
- 12) obsady statku,
- 13) przyrządów nawigacyjnych,
- 14) radiokomunikacji,
- 15) zapobiegania zderzeniom oraz sygnałów i świateł pozycyjnych,
- 16) specjalnych wymagań dla statków pasażerskich,
- 17) innych spraw, związanych z bezpieczeństwem statku i opieką nad życiem ludzkim na morzu.”;

4) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„Przepisy o bezpieczeństwie statków morskich (art. 6) wydaje Minister Przemysłu i Handlu w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami.

Wydawanie przepisów technicznych Minister Przemysłu i Handlu może zlecić w całości lub części władzom marynarki handlowej, jak również może uznać za obowiązujące przepisy, wydawane przez stowarzyszenia lub instytucje zawodowe.”;

5) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Minister Przemysłu i Handlu może postanowić, w jakim zakresie zaświadczenia upoważnionych przez niego towarzystw fachowych, mających na celu ustalanie warunków technicznych budowy statków (towarzystw klasyfikacyjnych), zastępują dokumenty bezpieczeństwa, wydawane przez władze inspekcyjne, jak również — będą uwzględniane przez władze inspekcyjne.”;

6) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Inspekcję statku przeprowadza się:

I. wstępną — przed rozpoczęciem żeglugi:

- a) statku nowowynbudowanego,
- b) statku, który zmienił obcą banderę na polską,
- c) statku przebudowanego lub wyremontowanego, o ile władza inspekcyjna uznała go uprzednio za niezdatny do żeglugi morskiej;

II. okresową:

- a) statku pasażerskiego — co rok,
- b) innych statków — co 4 lata;

III. dorywczą:

- a) jeżeli władza inspekcyjna uzna przeprowadzenie inspekcji za konieczne ze względu na bezpieczeństwo statku,
- b) na życzenie właściciela, armatora, kapitana statku lub zakładu ubezpieczeń, w którym statek albo towar jest lub ma być ubezpieczony.”;

7) art. 11 otrzymuje brzmienie:

„Statki towarowe, które stosownie do przepisów międzynarodowych o radiokomunikacji

na statkach, będą wymagały zaopatrzenia w urządzenia radiokomunikacyjne, będą podlegały poza inspekcją okresową, przewidzianą w art. 10 pkt II-b), corocznej inspekcji okresowej, co do instalacji radiokomunikacyjnej (art. 6 pkt 14 — inspekcja radiokomunikacyjna).”;

8) art. 13 otrzymuje brzmienie:

„Urząd Morski w Gdyni oraz Urząd Marynarki Handlowej w Gdańsku mogą — zgodnie z obowiązującymi przepisami międzynarodowymi o bezpieczeństwie życia na morzu — zwalniać statki polskie od obowiązku wypełniania niektórych warunków, wymaganych przepisami o bezpieczeństwie statków (art. 6).”;

9) art. 15 otrzymuje brzmienie:

„Urząd Morski w Gdyni oraz Urząd Marynarki Handlowej w Gdańsku przeprowadzają inspekcję przez inspektorów okrętowych.

Inspekcja, obejmująca całokształt spraw bezpieczeństwa statków pasażerskich o pojemności powyżej 500 TRB oraz statków towarowych powyżej 3000 TRB, powinna być dokonana przez inspektorów okrętowych, wymienionych w art. 17 pkt 1 — 6. Inspekcję pozostałych statków władza inspekcyjna może zlecić, zależnie od swego uznania, jednemu lub więcej inspektorom.

Inspekcję, dotyczącą niektórych spraw bezpieczeństwa statku, władze wymienione w ust. 1 przeprowadzają przez właściwych inspektorów stosownie do regulaminu prac (art. 20).”;

10) art. 16 otrzymuje brzmienie:

„Konsul przeprowadza inspekcję we wszystkich przypadkach przy pomocy bądź poszczególnych inspektorów okrętowych, bądź ekspertów.

Inspekcję, obejmującą całokształt spraw bezpieczeństwa oraz inspekcję okresową, konsul przeprowadza tylko na zlecenie Ministra Przemysłu i Handlu w trybie przez niego ustalonym.

O każdym przypadku przeprowadzenia inspekcji konsul obowiązany jest powiadomić Ministra Przemysłu i Handlu.”;

11) przepis art. 17 skreśla się, a na jego miejsce wstawia się przepis treści następującej:

„Art. 17. Inspektorami okrętowymi są:

1. Inspektor kadłubowy,
2. „ kotłowo-maszynowy,
3. „ elektryk,
4. „ nawigacyjny,
5. „ radiokomunikacyjny,
6. „ sanitarny.”;

12) po art. 17 wstawia się art. 17a treści następującej:

„Art. 17a. Inspektorom okrętowym poza swym urzędem nie wolno wykonywać jakichkolwiek czynności zarobkowych w żegludze morskiej ani samodzielnie, ani w charakterze udziałowca.”

13) przepis art. 18 skreśla się, a na jego miejsce wstawia się przepis treści następującej:

„Art. 18. Inspektor kadłubowy powinien posiadać: dyplom inżyniera morskiego lub budowy okrętów, co najmniej 5-letnią praktykę przy budowie okrętów lub w inspekcji okrętowej, oraz 3-miesięczną praktykę na statkach morskich.

Inspektor kotłowo-maszynowy powinien posiadać: dyplom inżyniera budowy maszyn okrętowych i dyplom mechanika okrętowego, oraz co najmniej 5-letnią praktykę w dziedzinie budowy maszyn i kotłów okrętowych lub w służbie morskiej inspekcji kotłowo-maszynowej. Minister Przemysłu i Handlu może w drodze wyjątku mianować inspektorem kotłowo-maszynowym mechanika okrętowego I klasy, posiadającego przynajmniej 10-letnią praktykę na stanowiskach kierownika maszyn na statkach I kategorii.

Inspektor elektryk powinien posiadać: dyplom inżyniera elektryka, co najmniej 5-letnią praktykę zawodową, oraz co najmniej 8-miesięczną praktykę przy instalacjach elektrycznych na statkach morskich.

Inspektor nawigacyjny powinien posiadać: dyplom kapitana żeglugi wielkiej oraz co najmniej 5-letnią praktykę na stanowiskach kierownika statków w żegludze wielkiej.

Inspektor radiokomunikacyjny powinien posiadać: świadectwa radiotelegrafisty I kl., oraz 3-letnią praktykę w charakterze kierownika radiostacji I kat. lub przynajmniej 3-letnią praktykę w morskiej inspekcji radiokomunikacyjnej.

Inspektor sanitarny powinien posiadać: dyplom lekarza, co najmniej 5-letnią praktykę zawodową, w tym co najmniej dwa lata na statkach pasażerskich lub w inspekcji morskiej.”;

14) art. 19 otrzymuje brzmienie:

„Inspektorów: kadłubowego, kotłowo-maszynowego, elektryka i nawigacyjnego mianuje Minister Przemysłu i Handlu. Inspektorów: radiokomunikacyjnego i sanitarnego powołuje Minister Przemysłu i Handlu w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami.”;

15) art. 20 otrzymuje brzmienie:

„Regulamin prac inspekcyjnych ustali Minister Przemysłu i Handlu w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami. Regulamin ten określi podział czynności inspekcyjnych (art. 6) pomiędzy poszczególnych inspektorów.”;

16) w art. 23 skreśla się ustęp 2;

17) art. 32 otrzymuje brzmienie:

„O dokonanych zmianach w kadłubie lub urządzeniach statku, wpływających na stan jego bezpieczeństwa, właściciel, armator lub kapitan statku obowiązany jest niezwłocznie powiadomić właściwą władzę inspekcyjną.”;

18) art. 33 otrzymuje brzmienie:

„Od decyzji władzy inspekcyjnej służy właścicielowi, armatorowi lub kapitanowi statku w ciągu 1 miesiąca od dnia doręczenia decyzji prawo odwołania za pośrednictwem właściwej władzy inspekcyjnej do Ministra Przemysłu i Handlu, który wydaje decyzję ostateczną z zachowaniem przepisów art. 28.”;

19) art. 35 otrzymuje brzmienie:

„Koszty inspekcji obciążają właściciela lub armatora statku. W przypadku przewidzianym w art. 33 koszty ponownej inspekcji obciążają właściciela lub armatora tylko w razie całkowitego nieuwzględnienia odwołania.

Wysokość kosztów inspekcji określi rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu.

Inspekcja dorywcza, przeprowadzana według uznania władzy inspekcyjnej (art. 10 pkt III-a), o ile nie obejmuje całokształtu spraw bezpieczeństwa lub też, o ile nie została spowodowana z przyczyn, wymienionych w art. 32, jest bezpłatna.”;

20) art. 36 otrzymuje brzmienie:

„Inspektorzy okrętowi otrzymują za dokonywane przez nich inspekcje wynagrodzenie, którego wysokość ustala Minister Przemysłu i Handlu.”;

21) art. 37 otrzymuje brzmienie:

„Po przeprowadzeniu inspekcji wstępnej, okresowej i dorywczej, obejmującej całokształt spraw bezpieczeństwa, oraz inspekcji radiokomunikacyjnej i ustaleniu, że statek odpowiada warunkom bezpieczeństwa (art. 6), właściwa władza inspekcyjna wydaje dokument bezpieczeństwa.

Dokonanie inspekcji dorywczej, nie obejmującej całokształtu spraw bezpieczeństwa, władza inspekcyjna stwierdza na posiadany już przez statek dokument bezpieczeństwa.

W dokumencie bezpieczeństwa winien być podany czas ważności dokumentu. Władza inspekcyjna może unieważnić dokument bezpieczeństwa przed upływem czasu, na który został wydany, jeżeli okaże się, że w międzyczasie zaszły na statku zmiany, które zagrażają bezpieczeństwu statku.”;

22) w art. 38 w ust. 3 i w art. 39 w ust. 1 wyrażenia „radiotelegraficzny” oraz „radiotelegrafia” zastępuje się wyrażeniami „radiokomunikacyjny” i „radiokomunikacja” w odpowiednich przypadkach i rodzajach;

23) w art. 39 ustęp 2 otrzymuje brzmienie:

„Świadectwo bezpieczeństwa (art. 38 ust. 2) wystawia władza inspekcyjna na okres czasu nie przekraczający lat 4.”.

Art. 2. Upoważnia się Ministra Przemysłu i Handlu do ogłoszenia w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej jednolitego tekstu rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków

morskich (Dz. U. R. P. Nr 80, poz. 632), z uwzględnieniem zmian, wynikających z przepisów, wydanych do dnia ogłoszenia jednolitego tekstu, ze zmianą kolejności numeracji artykułów.

Art. 3. Wykonanie ustawy niniejszej porucza się Ministrowi Przemysłu i Handlu.

Art. 4. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezydent Rzeczypospolitej: *J. Mościcki*

Prezes Rady Ministrów: *Sławcej Składkowski*

Minister Przemysłu i Handlu: *Antoni Roman*