

632.

ROZPORZĄDZENIE PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ

z dnia 24 listopada 1930 r.

o bezpieczeństwie statków morskich.

Na podstawie art. 44 ust. 5 Konstytucji postanawiam co następuje:

Rozdział I.

Postanowienia ogólne.

Art. 1. Przepisy niniejszego rozporządzenia mają zastosowanie do wszystkich używanych w żegludze morskiej polskich statków oraz do zawijających do polskich portów statków obcych z zastrzeżeniem postanowień art. 53.

Art. 2. Za statek w rozumieniu niniejszego rozporządzenia uważa się każde pływające urządzenie, poruszane siłą własną lub obcą.

Za statek pasażerski uważa się statek, przewożący więcej, niż 12 pasażerów.

Art. 3. Za pasażera uważa się każdą osobę, przewożoną statkiem, oprócz załogi statku oraz właściciela, armatora, kapitana, ich rodziny i ich obsługi, jak również znajdujących się na statku pilotów, rozbitków z innego statku, repatriowanych marynarzy i czasowo zatrudnionych na statku robotników.

Art. 4. Minister Przemysłu i Handlu może w drodze rozporządzenia wyjąć z pod działania postanowień niniejszego rozporządzenia całkowicie lub częściowo:

- 1) statki o pojemności brutto mniejszej niż 50 tonn,
- 2) statki, używane w żegludze przybrzeżnej,
- 3) statki rybackie,
- 4) statki, używane nie w celach zarobkowych.

Rozdział II.

Warunki bezpieczeństwa statku.

Art. 5. Statek nie może być używany w żegludze morskiej, o ile nie odpowiada warunkom bezpieczeństwa (art. 6).

Art. 6. Statek odpowiada warunkom bezpieczeństwa, jeżeli czyni zadość przepisom, dotyczącym:

- 1) korpusu i stałych urządzeń statku,
- 2) kotłów, maszyn napędowych, urządzenia mechanicznego i elektrycznego,
- 3) kotwic, łańcuchów i innego osprzętu oraz zapasowych części,
- 4) środków ratunkowych,
- 5) środków przeciwpożarowych,
- 6) największego dopuszczalnego zanurzenia statku, znaków zanurzenia i marek nadwodnej burty,

- 7) załadowania i balastowania statku,
- 8) niebezpiecznych ładunków,
- 9) pomieszczeń mieszkalnych, zdrowotności na statku,
- 10) kwalifikacyj kapitana, oficerów i załogi,
- 11) obsady statków,
- 12) przyrządów nawigacyjnych, sygnałów,
- 13) radiotelegrafji,
- 14) zapobiegania zderzeniom,
- 15) specjalnych wymagań dla:
 - a) statków pasażerskich,
 - b) statków, przewożących emigrantów,
- 16) innych spraw, związanych z bezpieczeństwem statku i opieką nad życiem ludzkim na morzu.

Art. 7. Przepisy o bezpieczeństwie statków morskich (art. 6) wyda w drodze rozporządzenia Minister Przemysłu i Handlu w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami.

Art. 8. Minister Przemysłu i Handlu może w drodze rozporządzenia postanowić, w jakim zakresie zaświadczenia wskazanych przez niego towarzystw fachowych, mających na celu ustalanie warunków technicznych budowy statków (towarzystw klasyfikacyjnych), mogą lub winny być uwzględniane przy inspekcji statków.

Rozdział III.

Inspekcja statków.

Art. 9. Celem stwierdzenia, czy statek odpowiada warunkom bezpieczeństwa (art. 6), przeprowadza się inspekcję statku.

Art. 10. Inspekcję statku przeprowadza się:

I. wstępną — przed rozpoczęciem żeglugi:

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

II. periodyczną:

- a) statku pasażerskiego — co rok,
- b) innych statków — co 3 lata;

III. dorywczą:

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

Art. 11. Statki towarowe, które stosownie do przepisów o warunkach bezpieczeństwa statków w zakresie radiotelegrafji (art. 7) będą wymagały zaopatrzenia w urządzenia radiokomunikacyjne, będą podlegały poza inspekcją periodyczną, przewidzianą w art. 10 pkt. II-b, corocznej inspekcji periodycznej co do instalacji radiotelegraficznej (art. 6 pkt. 13; inspekcja radiotelegraficzna).

Art. 12. Zakres inspekcji wstępnej i periodycznej, przewidzianej w art. 10 pkt. I i II obejmuje całokształt spraw bezpieczeństwa statku (art. 6), inspekcji zaś dorywczej, przewidzianej w art. 10 pkt. III, może wedle uznania władzy inspekcyjnej (pkt. III a) lub stosownie do życzeń osób interesowanych (pkt. III b) obejmować całokształt lub część tych spraw.

Jeżeli inspekcja dorywcza obejmuje całokształt spraw, dotyczących bezpieczeństwa statku, zastępuje wówczas najbliższą inspekcję periodyczną.

Art. 13. Urząd Morski w Gdyni oraz Urząd Marynarki Handlowej w Gdańsku mogą — zgodnie z obowiązującymi przepisami międzynarodowymi o bezpieczeństwie życia na morzu — w każdym poszczególnym wypadku zwalniać statki od obowiązku wypełniania niektórych warunków, wymaganych przepisami o bezpieczeństwie statków (art. 6).

Rozdział IV.

Władze inspekcyjne, Tryb postępowania.

Art. 14. Inspekcję statku przeprowadza właściwa władza inspekcyjna.

Władzą inspekcyjną dla statków, przebywających w portach polskich i na wodach terytorjalnych polskich, jest Urząd Morski w Gdyni, a dla statków polskich, przebywających w Porcie Gdańskim, Urząd Marynarki Handlowej w Gdańsku. Władzą inspekcyjną dla statków polskich, przebywających zagranicą, jest konsul właściwy dla tego portu, w którym statek przebywa.

Art. 15. Urząd Morski w Gdyni oraz Urząd Marynarki Handlowej w Gdańsku przeprowadzają inspekcję wstępną, periodyczną oraz dorywczą, o ile dotyczy całokształtu spraw bezpieczeństwa, przez komisję inspekcyjną (art. 18), w pozostałych zaś wypadkach przez inspektora okrętowego, a inspekcję radiotelegraficzną przez eksperta radiotelegraficznego.

Inspekcja statków poniżej 50 tonn pojemności brutto przeprowadza się we wszystkich wypadkach przez inspektora okrętowego.

Art. 16. Konsul przeprowadza inspekcję we wszystkich wypadkach przy pomocy ekspertów.

Inspekcję, obejmującą całokształt spraw bezpieczeństwa, konsul przeprowadza tylko na zlecenie Ministra Przemysłu i Handlu.

Art. 17. Funkcję inspektora okrętowego może sprawować osoba, która posiada dyplom inżyniera budowy okrętów oraz co najmniej dziesięcioletnią praktykę w dziedzinie morskiej i poza swym urzędem nie wykonywa jakichkolwiek czynności zarobkowych w żegludze morskiej ani samodzielnie, ani jako udziałowiec.

Art. 18. W skład komisji inspekcyjnej wchodzi:

- 1) inspektor okrętowy, jako przewodniczący,
- 2) kapitan wielkiej żeglugi, posiadający co najmniej czteroletnią praktykę na stanowisku kierownika statku wielkiej żeglugi,
- 3) mechanik okrętowy I klasy, posiadający co najmniej czteroletnią praktykę starszego mechanika statku wielkiej żeglugi,
- 4) ekspert radiotelegraficzny,
- 5) lekarz portowy lub okrętowy,
- 6) przedstawiciel władz emigracyjnych,
- 7) przedstawiciel organizacji armatorów.

Art. 19. Członków komisji inspekcyjnej i ich zastępców mianuje Minister Przemysłu i Handlu na co najmniej trzyletni okres czasu. Przedstawiciela władz emigracyjnych Minister Przemysłu i Handlu mianuje w porozumieniu z Ministrem Pracy i Opieki Społecznej.

Art. 20. Regulamin prac komisji inspekcyjnej ustali Minister Przemysłu i Handlu w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami.

Art. 21. Jeżeli załoga statku doniesie władzy inspekcyjnej, że statek nie odpowiada warunkom bezpieczeństwa (art. 6), władza inspekcyjna winna wysłuchać załogę i zeznania jej protokółarnie spisać.

Art. 22. O uszkodzeniu statku wskutek burzy, zderzenia lub ognia winien właściciel, armator lub kapitan bezwzględnie zawiadomić właściwą władzę inspekcyjną.

Art. 23. Właściciel, armator lub kapitan obowiązany jest zgłosić statek do inspekcji wstępnej przed rozpoczęciem żeglugi oraz do inspekcji periodycznej i radiotelegraficznej przed upływem wyznaczonych terminów inspekcji.

Wzór zgłoszenia statku do inspekcji ustali Minister Przemysłu i Handlu.

Art. 24. O zarządzeniu inspekcji władza inspekcyjna zawiadamia właściciela, armatora lub kapitana statku, który otrzymawszy zawiadomienie obowiązany jest niezwłocznie przedstawić władzy inspekcyjnej statek do inspekcji.

Art. 25. Władza inspekcyjna może każdej chwili zatrzymać statek w porcie lub zabronić mu wyjścia, jeżeli poważnie uzasadnione podejrzenie, że statek nie odpowiada warunkom bezpieczeństwa (art. 6).

W wypadkach powyższych władza inspekcyjna winna najdalej w ciągu 24 godzin przeprowadzić inspekcję statku.

Art. 26. Właściciel, armator i kapitan statku na żądanie władzy inspekcyjnej obowiązani są przedstawić wszystkie będące w ich posiadaniu dokumenty, odnoszące się do bezpieczeństwa statku, jak również udzielić wszelkich informacji o stanie bezpieczeństwa statku.

Art. 27. Władza inspekcyjna może żądać od właściciela, armatora i kapitana statku wykonania robót, koniecznych dla przeprowadzenia inspekcji, jak dokowania lub postawienia statku na pochylni, albo też dokonania specjalnych czynności na statku w celu sprawdzenia stanu korpusu i urządzeń statku. Koszta tych robót ponosi właściciel lub armator statku.

Dokowania lub postawienia statku na pochylni może władza inspekcyjna żądać w wypadkach inspekcji wstępnej i perjodycznej oraz przy inspekcji zewnętrznej strony podwodnej części statku.

W wypadkach inspekcji, obejmującej całość spraw bezpieczeństwa, władza inspekcyjna może żądać od właściciela, armatora i kapitana statku, aby statek w czasie przeprowadzania inspekcji był próżny.

Art. 28. Władza inspekcyjna przeprowadza inspekcję możliwie bez uszczerbku dla eksploatacji statku.

Art. 29. W razie stwierdzenia przez inspekcję, że statek posiada braki, które go nie czynią niezdatnym do żegludgi, a tylko uniemożliwiają użycie go w żegludze w sposób, zamierzony przez właściciela lub armatora, władza inspekcyjna zabroni użycia statku w sposób zamierzony. Jednocześnie władza inspekcyjna musi wskazać, jakie braki należy usunąć, aby statek mógł być użyty w sposób zamierzony.

Art. 30. W razie stwierdzenia przez inspekcję, że statek posiada braki, które go czynią niezdatnym do żegludgi morskiej, władza inspekcyjna zabroni użycia statku.

Art. 31. Z każdej przeprowadzonej inspekcji statku należy sporządzić protokół.

Art. 32. Jeżeli po przeprowadzeniu inspekcji zajdzie potrzeba dokonania zmian w kadłubie lub urządzeniach statku, wpływających na stan jego bezpieczeństwa, właściciel, armator lub kapitan statku obowiązany jest o dokonanych zmianach niezwłocznie powiadomić właściwą władzę inspekcyjną.

Art. 33. 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 w ciągu 5 dni od chwili otrzymania odwołania.

Art. 34. Właściciel, armator i kapitan statku nie mogą rościć jakichkolwiek pretensyj do Skarbu Państwa z tytułu zatrzymania statku w celach inspekcji.

Art. 35. Koszta inspekcji obciążają właściciela, armatora lub kapitana statku.

Wysokość kosztów inspekcji określi rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

Inspekcja dorywcza przeprowadzana według uznania władzy inspekcyjnej (art. 10 pkt. III a), o ile nie obejmuje całości spraw bezpieczeństwa lub

też o ile nie została spowodowana w sposób wymieniony w art. 32, jest bezpłatna.

Art. 36. Członkowie komisji inspekcyjnej otrzymują wynagrodzenie, którego wysokość ustala Minister Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

Rozdział V.

Dokumenty bezpieczeństwa.

Art. 37. Po przeprowadzeniu inspekcji wstępnej, perjodycznej i dorywczej, obejmującej całość spraw bezpieczeństwa, oraz inspekcji radiotelegraficznej i ustaleniu, że statek odpowiada warunkom bezpieczeństwa (art. 6), właściwa władza inspekcyjna wystawia dokument bezpieczeństwa.

W dokumencie bezpieczeństwa winny być podane ponadto data dokonanej inspekcji i czas ważności dokumentu.

Wyniki inspekcji dorywczej, nieobejmującej całości spraw bezpieczeństwa, władza inspekcyjna stwierdza na posiadanym już przez statek dokumencie bezpieczeństwa.

Art. 38. Dokument bezpieczeństwa dla statku pasażerskiego, odbywającego podróż do lub z portów zagranicznych, nosi nazwę certyfikatu bezpieczeństwa.

Dokument bezpieczeństwa dla wszelkich innych statków nosi nazwę świadectwa bezpieczeństwa.

Dokument, stwierdzający bezpieczeństwo pod względem urządzeń i obsługi radiotelegraficznej statku towarowego, który stosownie do przepisów o warunkach bezpieczeństwa statków w zakresie radiotelegrafii będzie wymagał zaopatrzenia w urządzenia radiokomunikacyjne (art. 11), nosi nazwę certyfikatu bezpieczeństwa radiotelegraficznego.

Dokument, stwierdzający, że statek w myśl art. 13 został zwolniony od obowiązku wypełnienia niektórych warunków bezpieczeństwa, wymaganych przepisami, wymienionymi w art. 6, nosi nazwę certyfikatu zwolnienia.

Wzory powyższych dokumentów ustali rozporządzenie wykonawcze.

Art. 39. Certyfikaty bezpieczeństwa, bezpieczeństwa radiotelegraficznego oraz zwolnienia (art. 38 ust. 1, 3 i 4) władza inspekcyjna wystawia nie na dłużej, niż na 12 miesięcy.

Świadectwo bezpieczeństwa (art. 38 ust. 2) wystawia władza inspekcyjna na okres czasu, nie przekraczający lat 3.

Ważność powyższych dokumentów może być przedłużona najdalej o 5 miesięcy i to tylko w celu umożliwienia statkowi zawinięcia do wskazanego portu dla inspekcji. Do przedłużania dokumentów uprawniona jest właściwa władza inspekcyjna. Ważność przedłużonego dokumentu kończy się w każdym razie z chwilą przybycia do portu, w którym ma być dokonana inspekcja.

Art. 40. Dokumenty bezpieczeństwa, wydane dla statków polskich przez władze inspekcyjne

państw obcych, będą uwzględniane narówni z dokumentami polskimi, o ile inspekcja statku była przeprowadzona za zgodą polskiej władzy inspekcyjnej.

Art. 41. Właściwy dokument bezpieczeństwa winien być przechowywany na statku.

Rozdział VI.

Postanowienia karne.

Art. 42. Właściciel, armator i kapitan statku, winny wyprowadzenia statku z portu krajowego lub zagranicznego wbrew zakazowi właściwej władzy inspekcyjnej, będzie karany więzieniem do lat 2 i grzywną do 10.000 złotych lub jedną z tych kar.

Art. 43. Winni przekroczenia przepisów o bezpieczeństwie statków, wydanych na podstawie art. 7, będą karani aresztem do jednego miesiąca lub grzywną do tysiąca złotych.

Jeżeli czynu powyższego dopuści się właściciel, armator i kapitan statku, natenczas winny będzie karany aresztem do 3 miesięcy i grzywną do 3.000 złotych lub jedną z tych kar.

Art. 44. Właściciel, armator i kapitan statku, winny niezgłoszenia statku do inspekcji wbrew postanowieniom art. 23, będzie karany aresztem do 3 miesięcy lub grzywną do 3.000 złotych.

Art. 45. Właściciel, armator i kapitan statku, winny nieprzedstawienia statku do inspekcji wbrew postanowieniom art. 24, będzie karany aresztem do 3 miesięcy lub grzywną do 3.000 złotych.

Art. 46. Właściciel, armator i kapitan statku, winny przekroczenia przepisów art. 22, 26, 27 i 32, będzie karany aresztem do 3 miesięcy lub grzywną do 3.000 złotych.

Art. 47. Winni spowodowania inspekcji statku przez podanie danych, które inspekcja wykaże jako niezgodne z rzeczywistym stanem statku, będą karani aresztem do jednego miesiąca lub grzywną do tysiąca złotych.

Jeżeli udzielenie fałszywych danych nastąpiło z zamiarem wyrządzenia szkody lub osiągnięcia zysku, winni ulegną karze aresztu do 3 miesięcy.

Art. 48. Właściciel, armator i kapitan statku, który przez podanie świadomie fałszywych danych spowoduje sporządzenie dokumentu bezpieczeństwa niezgodnego z rzeczywistym stanem statku, będzie karany więzieniem do lat 2.

Art. 49. Właściciel, armator i kapitan statku, winny nieprzechowywania na statku wbrew przepisom art. 41 właściwego dokumentu bezpieczeństwa, będzie karany aresztem do 3 miesięcy lub grzywną do 3.000 złotych.

Art. 50. Kary, przewidziane w art. 43, 44, 45, 46, 47 i 49 orzeka Urząd Morski w trybie postępowania karno-administracyjnego.

Art. 51. Na obszarze, na którym obowiązuje ustawa karna z 1852 r., w wypadkach, wskazanych w art. 42 i 48, w miejsce więzienia orzeka się ścisły areszt, a czyny, przewidziane w tych artykułach, stanowią występki.

Rozdział VII.

Przepisy końcowe.

Art. 52. Rozporządzenie niniejsze oraz rozporządzenia, wydane na podstawie art. 7, będą miały zastosowanie do okrętów wojennych i innych pływających urządzeń marynarki wojennej tylko w odniesieniu do przepisów, dotyczących używania sygnałów alarmowych oraz zapobiegania zderzeniom, i w zakresie, jaki ustali Minister Spraw Wojskowych w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu w drodze rozporządzenia.

Art. 53. Przepisy niniejszego rozporządzenia mają również zastosowanie do statków obcych, znajdujących się w portach i na wodach terytorjalnych polskich, o ile traktaty międzypaństwowe nie stanowią inaczej.

Art. 54. Wykonanie niniejszego rozporządzenia porucza się Ministrowi Przemysłu i Handlu.

Art. 55. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Z dniem wejścia w życie rozporządzeń Ministra Przemysłu i Handlu, wymienionych w art. 7 niniejszego rozporządzenia, utracą moc obowiązującą wszystkie przepisy sprzeczne z temi rozporządzeniami, w szczególności ustawa z dnia 6 lipca 1923 r. o stanowiskach oficerskich w polskiej marynarce handlowej (Dz. U. R. P. Nr. 75, poz. 588).

Prezydent Rzeczypospolitej: *I. Mościcki*

Prezes Rady Ministrów i Minister

Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*

Minister: *J. Beck*

Minister Spraw Wewnętrznych: *Stawoj Składkowski*

Minister Spraw Zagranicznych: *August Zaleski*

Kierownik Ministerstwa Skarbu: *Ignacy Matuszewski*

Minister Sprawiedliwości: *St. Car*

Minister Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego:
St. Czerwiński

Minister Rolnictwa: *Leon J. Polczyński*

Minister Przemysłu i Handlu: *E. Kwiatkowski*

Minister Komunikacji: *Kühn*

Minister Robót Publicznych: *Matakiewicz*

Minister Pracy i Opieki Społecznej: *A. Prystor*

Minister Reform Rolnych: *Witold Staniewicz*

Minister Poczty i Telegrafów: *Boerner*