

87

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 6 maja 1967 r.

w sprawie wolnej burty statków morskich.

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

Rozdział 1.

Przepisy ogólne.

§ 1. 1. Przepisy rozporządzenia stosuje się do:

- 1) polskich statków morskich odbywających podróże międzynarodowe, z wyjątkiem:
 - a) jednostek pływających marynarki wojennej, organów ochrony granic i Milicji Obywatelskiej,
 - b) statków sportowych,
 - c) statków przeznaczonych wyłącznie do połowu ryb lub innych żywych zasobów morza,

- d) statków nie przewożących ładunku ani pasażerów,
 e) statków o pojemności brutto mniejszej niż 150 BRT,
 2) polskich statków morskich dokonujących czynności przetwórczych lub usługowych w zakresie rybolowstwa bez względu na rodzaj odbywanych podróży.

2. Przepisy rozporządzenia w zakresie inspekcji wolnej burty stosuje się do statków polskich i obcych objętych konwencją oraz odpowiednio do statków, które otrzymały specjalny znak wolnej burty na podstawie porozumienia.

§ 2. Ilekroć w niniejszym rozporządzeniu jest mowa:

- 1) o konwencji — należy przez to rozumieć Międzynarodową konwencję o liniach ładunkowych podpisaną w Londynie dnia 5 lipca 1930 r. i ratyfikowaną zgodnie z ustawą z dnia 17 marca 1933 r. (Dz. U. Nr 25, poz. 205) wraz z późniejszymi zmianami,
- 2) o porozumieniu — należy przez to rozumieć porozumienie pomiędzy Rządami Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, Niemieckiej Republiki Demokratycznej i Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich o liniach ładunkowych dla statków pływających na Morzu Bałtyckim pod banderą i między portami tych Państw, podpisane w Moskwie dnia 7 czerwca 1963 r.

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

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

Rozdział 2.

Wyznaczanie wolnej burty i świadectwa wolnej burty.

§ 5. Dla każdego statku, do którego ma zastosowanie niniejsze rozporządzenie, należy wyznaczyć wolną burłę.

§ 6. 1. Do wyznaczania wolnej burty mają zastosowanie Prawidła dla ustalania najwyższych linii ładunkowych statków handlowych, stanowiące załącznik I do konwencji.

2. Do wyznaczania specjalnego znaku wolnej burty statków pływających na Morzu Bałtyckim pod banderą i między portami państw będących uczestnikami porozumienia mają zastosowanie Przepisy dotyczące linii ładunkowych statków pływających na Morzu Bałtyckim pod banderą i między portami Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, Niemieckiej Republiki Demokratycznej i Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich, stanowiące załącznik do porozumienia.

3. Oprócz przepisów wymienionych w ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio przepisy prawidła 11, rozdziału II załącznika do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, podpisanej w Londynie dnia 17 czerwca 1960 r. i ratyfikowanej przez Polskę (Dz. U. z 1966 r. Nr 52, poz. 315 i 316).

§ 7. 1. Znak wolnej burty należy umieścić na obu burtach statku według zasad określonych w konwencji lub porozumieniu.

2. Statek, który został odcachowany znakiem wolnej burty w sposób prawidłowy i trwały, otrzymuje świadectwo wolnej burty.

§ 8. Międzynarodowe świadectwo wolnej burty stwierdza, że statek został zbadany i odcachowany znakiem wolnej

burty i że wolna burta została wyznaczona zgodnie z postanowieniami konwencji.

§ 9. Specjalne świadectwo wolnej burty stwierdza, że statek został zbadany i odcachowany specjalnym znakiem wolnej burty i że wolna burta została wyznaczona zgodnie z postanowieniami porozumienia.

§ 10. 1. Świadectwa wolnej burty określone w § 8 i 9 wystawia się na formularzach wykonanych według wzorów stanowiących załączniki do niniejszego rozporządzenia.

2. Jeżeli świadectwo wolnej burty jest wydane na prośbę rządu obcego państwa, do którego konwencja ma zastosowanie, należy o tym wpisać wzmiankę w świadectwie.

§ 11. Świadectwa wolnej burty określone w § 8 i 9 wystawia się w jednym oryginale oraz niezbędnej liczbie kopii.

§ 12. Świadectwa określone w § 8 i 9 mogą być wystawione na okres nie przekraczający lat 5.

§ 13. Niezależnie od świadectw wymienionych w § 8 i 9 wyznaczenie wolnej burty statków pasażerskich powinno być stwierdzone w certyfikacie bezpieczeństwa statku pasażerskiego wydawanym na podstawie § 20 ust. 1 rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 26 marca 1964 r. w sprawie bezpieczeństwa statków morskich (Dz. U. z 1964 r. Nr 15, poz. 89 i z 1966 r. Nr 34, poz. 205).

§ 14. Podczas rocznego przeglądu klasyfikacyjnego dla potwierdzenia klasy statek powinien być poddany przeglądowi w zakresie wolnej burty; w wyniku przeglądu dokonuje się odpowiedniego wpisu w świadectwie wolnej burty.

§ 15. Świadectwa określone w § 8 i 9 tracą ważność przed upływem okresu, na który zostały wystawione, jeżeli:

- 1) w kadłubie i nadbudówkach statku zaszły istotne zmiany mające wpływ na wyznaczenie wolnej burty,
- 2) urządzenia i środki dla ochrony otworów, barier ochronnych, furt odwadniających oraz dojsć do pomieszczeń załogi nie są utrzymane w takim stanie, w jakim znajdowały się w chwili wydania świadectwa,
- 3) statek nie był poddany przeglądowi w zakresie wolnej burty (§ 14) i nie uzyskał odpowiedniego wpisu do świadectwa wolnej burty.

§ 16. 1. Wyznaczanie wolnej burty, wydawanie międzynarodowych i specjalnych świadectw wolnej burty oraz dokonywanie odpowiednich wpisów w tych świadectwach dla statków polskich, a także dokonywanie wymienionych czynności w odniesieniu do statków państw obcych na zasadach określonych w konwencji, powierza się polskiej instytucji klasyfikacyjnej działającej pod nazwą „Polski Rejestr Statków”, zwanej dalej PRS.

2. Do wyznaczania wolnej burty oraz wydawania międzynarodowych świadectw wolnej burty, a także dokonywania odpowiednich wpisów w tych świadectwach dla statków polskich przebywających w portach zagranicznych, w których nie ma placówek PRS, upoważnione są następujące instytucje klasyfikacyjne:

- 1) Bureau Veritas,
- 2) Det norske Veritas,
- 3) Deutsche Schiffs-Revision und -Klassifikation,
- 4) Lloyd's Register of Shipping,
- 5) Registr Sojuza SSR,
- 6) Rejestr Statków Chińskiej Republiki Ludowej.

3. Do wyznaczania wolnej burty zgodnie z porozumieniem oraz wydawania specjalnych świadectw wolnej burty, a także dokonywania wpisów w tych świadectwach dla statków polskich uprawiających żeglugę między bałtyckimi portami stron będących uczestnikami porozumienia, upoważnio-

ne są następujące instytucje klasyfikacyjne w portach zagranicznych rejonu Morza Bałtyckiego, w których nie ma placówek PRS:

- 1) Deutsche Schiffs-Revision und -Klassifikation,
- 2) Registr Sojuza SSR.

4. Minister Żegluga może upoważnić inne instytucje klasyfikacyjne do dokonywania czynności określonych w ust. 2 i 3.

5. Litery stanowiące skrót nazwy instytucji klasyfikacyjnej, która wyznaczyła wolną burty, powinny być umieszczone po obu stronach kręgu wolnej burty nad linią przechodzącą przez jego środek. Takie samo oznaczenie należy zamieścić w świadectwie wolnej burty.

Rozdział 3.

Inspekcja wolnej burty.

§ 17. Każdy statek przed wyjściem z portu polskiego w podróż międzynarodową podlega inspekcji w celu stwierdzenia, czy:

- 1) posiada ważne międzynarodowe lub specjalne świadectwo wolnej burty,
- 2) położenie linii ładunkowych odpowiada wskazaniom podanym w odpowiednim świadectwie,
- 3) nie jest załadowany powyżej granicy dozwolonej w odpowiednim świadectwie,
- 4) nie uległ zmianom mającym wpływ na wielkość wolnej burty w takim stopniu, że nie jest zdolny do odbycia podróży morskiej bez narażenia życia ludzkiego na niebezpieczeństwo.

§ 18. Organem upoważnionym do wykonywania inspekcji określonej w § 17 jest urząd morski.

§ 19. 1. Statek, do którego mają zastosowanie przepisy niniejszego rozporządzenia, może być zatrzymany przez urząd morski, jeżeli nie odpowiada warunkom określonym w § 17, do czasu usunięcia przyczyny powodującej zatrzymanie.

2. O zatrzymaniu statku obcego urząd morski powinien niezwłocznie zawiadomić konsula państwa bandery statku.

3. O zatrzymaniu statku polskiego urząd morski powinien zawiadomić PRS.

§ 20. 1. Przy inspekcji statku obcego będą uznawane świadectwa wystawione przez rządy państw będących uczestnikami konwencji lub porozumienia.

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

3. Specjalne świadectwo wolnej burty wydane przez rząd państwa inny niż rząd państwa bandery statku, do którego porozumienie ma zastosowanie, powinno zawierać oświadczenie, że zostało wydane na prośbę państwa bandery statku. Bez takiego oświadczenia świadectwo jest nieważne.

4. Na równi ze świadectwami wolnej burty wystawionymi przez rząd państwa bandery statku są uznawane świadectwa wystawione przez osoby lub instytucje przez ten rząd należycie upoważnione.

Rozdział 4.

Obowiązki armatora i kierownictwa statku.

§ 21. Statek powinien mieć ważne świadectwo wolnej burty. Oryginał świadectwa powinien być wywieszony na statku w widocznym miejscu, a kopia powinna znajdować się w dyspozycji kapitana statku w celu przedstawienia na żądanie właściwych urzędów.

§ 22. Międzynarodowe i specjalne świadectwa wolnej burty należy po utracie ich ważności zwrócić Polskiemu Rejestrowi Statków, a w portach zagranicznych, w których nie ma placówek PRS — polskiemu urzędowi konsularnemu.

§ 23. Statki, do których stosuje się niniejsze rozporządzenie, obowiązane są do przestrzegania postanowień konwencji lub porozumienia dotyczących największego dopuszczalnego zanurzenia.

§ 24. 1. Dane zawarte w świadectwie wolnej burty dotyczące linii pokładowej oraz linii ładunkowych, a w szczególności dotyczące letniej linii ładunkowej w wodzie słonej, jak również dane dotyczące największego dopuszczalnego zanurzenia odpowiadającego letniej linii ładunkowej w wodzie słonej, powinny być wpisane do dziennika okrętowego.

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

Rozdział 5.

Przepisy końcowe.

§ 25. 1. Urząd morski w porozumieniu z PRS może, jeżeli uzna to za celowe ze względu na bezpieczeństwo statku, nałożyć obowiązek wyznaczenia wolnej burty dla poszczególnych statków objętych przepisem § 1 ust. 1 pkt 1 lit. c), d), e).

2. Jeżeli kapitan statku objętego § 1 ust. 1 pkt 1 lit. c), d), e), przebywającego w porcie zagranicznym, uzna, że ze względów bezpieczeństwa celowe jest wyznaczenie wolnej burty dla tego statku, może zażądać wyznaczenia wolnej burty przez miejscową placówkę PRS, a w razie jej braku — odpowiednio przez jedną z instytucji klasyfikacyjnych wymienionych w § 16 ust. 2 lub 3. Jeżeli w porcie zagranicznym nie ma placówki PRS lub jednej z wymienionych instytucji klasyfikacyjnych, kapitan statku może zwrócić się o wyznaczenie wolnej burty do właściwego polskiego urzędu konsularnego.

3. O wyznaczeniu wolnej burty dla statku na podstawie ust. 2 należy w pierwszym porcie polskim, do którego statek zawinie, zawiadomić urząd morski, który w porozumieniu z PRS wyda decyzję w sprawie utrzymania w mocy posiadanej przez statek świadectwa wolnej burty i obowiązku wyznaczania wolnej burty dla tego statku.

4. W decyzji wydanej na podstawie ust. 1 i 3, urząd morski ustala zakres stosowania przepisów rozporządzenia do statku, którego decyzja dotyczy.

§ 26. 1. W sprawach dotyczących metody oraz sposobu wyznaczania wolnej burty obowiązują przepisy PRS.

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

§ 27. 1. Wyznaczanie wolnej burty, wydawanie świadectw wolnej burty oraz przeglądy określone w § 14 dokonywane są na koszt armatora.

2. Czynności urzędów morskich dokonywane na podstawie przepisów rozdziału 3 są bezpłatne.

§ 28. Na statkach ocechowanych znakiem wolnej burty powinien znajdować się tekst konwencji, a na statkach ocechowanych specjalnym znakiem wolnej burty również tekst porozumienia.

§ 29. Traci moc rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 18 października 1933 r. o wolnej (nadwodnej) burcie statków morskich i o międzynarodowych świadectwach wolnej burty (Dz. U. z 1933 r. Nr 95, poz. 739 i z 1950 r. Nr 4, poz. 33).

§ 30. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Minister Żeglugi: J. Burakiewicz

Załącznik nr 1 do rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 6 maja 1967 r. (poz. 87).

str. 2

MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO WOLNEJ BURTY

INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE

wydane przez z upoważnienia Rządu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej na podstawie postanowień Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1930 r. (Dz. U. z 1933 r. Nr 95, poz. 737) i rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 6 maja 1967 r. w sprawie wolnej burty statków morskich (Dz. U. Nr 19, poz. 87)

Issued by under the Authority of the Government of Poland, under the provisions of the International Load Line Convention, 1930

Statek Sygnał rozpoznawczy statku
Ship Code Letters

Port macierzysty Pojemność brutto RT
Port of Registry Gross Tonnage

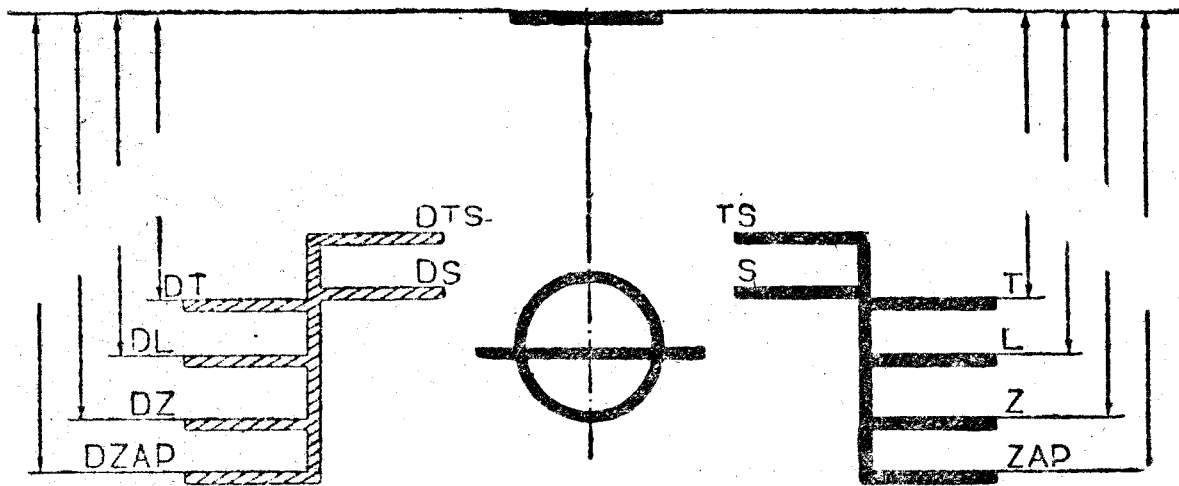
| Wolna burta od linii pokładowej Freeboard from deck line | Linia ładunkowa Load line | Przy ładunku pokładowym drewna — wolna burta od linii pokładowej Timber freeboard from deck line |
|---|---|---|
| Tropikalna (T) mm | mm ponad (L) above | (DT) mm |
| Lębna (L) mm | Górna krawędź linii przechodzącej przez środek kręgu Upper edge of line through centre of disc | (DL) mm |
| Zimowa (Z) mm | mm poniżej (L) below | (DZ) mm |
| Zimowa na Atlantyku Północnym (ZAP) mm | mm poniżej (L) below | (DZAP) mm |
| Winter in North Atlantic | | |

Poprawka na wodę słodką dla wszystkich wolnych burt mm
Allowance for fresh water for all freeboards

Górna krawędź linii pokładowej, od której wolne burty są mierzone, znajduje się mm ponad górną powierzchnią pokładu przy burcie.

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

str. 3



Niniejsze świadectwo wydaje się dla stwierdzenia, że statek został zbadany oraz że jego wolne burty i linie ładunkowe wskazane powyżej zostały wyznaczone zgodnie z postanowieniami konwencji.
 This is to certify that this ship has been surveyed and the freeboards and load lines shown above have been assigned in accordance with the Convention.

Świadectwo niniejsze jest ważne do *)
 This certificate remains in force until *)
 Wydane w dnia
 Issued at date

podpis
signature

pieczęć
seal

podpis
signature

U w a g a: Jeżeli statek morski żegluguje po rzece lub po wodach śródlądowych, dozwolone jest większe załadowanie statku o taką ilość, jaka odpowiada ciężarowi paliwa itp., potrzebnego do zużycia między punktem wyjścia a morzem otwartym.

Note: Where sea-going steamers navigate a river or inland water, deeper loading is permitted corresponding to the weight of fuel etc., required for consumption between the point of departure and the open sea.

*) p. strona 4.
 see page 4.

str. 4

Zgodnie z art. 14 pkt 3 lit. C konwencji oraz § 14 rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 6 maja 1967 r. w sprawie wolnej burty statków morskich (Dz. U. Nr 19, poz. 87) zbadalem statek i stwierdziłem, że świadectwo niniejsze pozostaje w mocy.

In accordance with Article 14, paragraph 3 C of the Convention I have examined the ship and confirm that this certificate remains in force.

..... dnia
date

Inspektor
Surveyor

Zgodnie z art. 14 pkt 3 lit. C konwencji oraz § 14 rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 6 maja 1967 r. w sprawie wolnej burty statków morskich (Dz. U. Nr 19, poz. 87) zbadalem statek i stwierdziłem, że świadectwo niniejsze pozostaje w mocy.

In accordance with Article 14, paragraph 3 C of the Convention I have examined the ship and confirm that this certificate remains in force.

..... dnia
date

Inspektor
Surveyor

Zgodnie z art. 14 pkt 3 lit. C konwencji oraz § 14 rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 6 maja 1967 r. w sprawie wolnej burty statków morskich (Dz. U. Nr 19, poz. 87) zbadalem statek i stwierdziłem, że świadectwo niniejsze pozostaje w mocy.

In accordance with Article 14, paragraph 3 C of the Convention I have examined the ship and confirm that this certificate remains in force.

..... dnia
date

Inspektor
Surveyor

Zgodnie z art. 14 pkt 3 lit. C konwencji oraz § 14 rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 6 maja 1967 r. w sprawie wolnej burty statków morskich (Dz. U. Nr 19, poz. 87) zbadałem statek i stwierdziłem, że świadectwo niniejsze pozostaje w mocy.

In accordance with Article 14, paragraph 3 C of the Convention I have examined the ship and confirm that this certificate remains in force.

..... dnia
date

Inspektor
Surveyor

Ponieważ statek czyni całkowicie zażość przepisom konwencji, niniejsze świadectwo odnawia się do
The provisions of the Convention being fully complied with by this ship, this Certificate is renewed till

podpis
signature

pieczęć
seal

podpis
signature

Załącznik nr 2 do rozporządzenia
Ministra Żeglugi z dnia 6 maja
1967 r. (poz. 87).



POLSKA RZECZPOSPOLITA LUDOWA

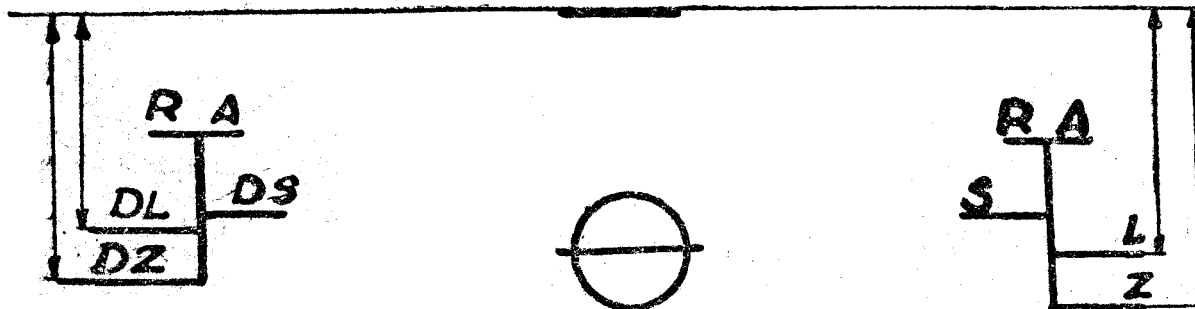
SPECJALNE ŚWIADECTWO WOLNEJ BURTY

Wydane na podstawie przepisów porozumienia regionalnego dla ograniczonego rejonu żeglugi na Morzu Bałtyckim

| | |
|--|--------------------------------------|
| Nr Świadectwa | Nr rejestru |
| Statek | Sygnal rozpoznawczy statku |
| Armator | Pojemność brutto RT |
| Port macierzysty | |
| Wolna burta od linii pokładowej | |
| Letnia L mm mm | ponad środkiem kręgu |
| Zimowa Z mm mm | poniżej L |
| Letnia dla drewna DL mm mm | powyżej L |
| Zimowa dla drewna DZ mm mm | L |

Poprawka na wodę słodką dla wszystkich wolnych burt mm.

Górna krawędź linii pokładowej, od której wolne burty są mierzone, znajduje się mm ponad górną powierzchnią pokładu przy burcie.



Niniejsze świadectwo wydaje się dla stwierdzenia, że statek został zbadany oraz że jego wolne burty i linie ładunkowe wskazane powyżej zostały wyznaczone zgodnie z przepisami.

Świadectwo ważne jest do

Niniejsze świadectwo zostało wydane przez Polski Rejestr Statków na podstawie

. dnia 196 . . . r.

Podpis

U w a g a: Dla statków nie przystosowanych do przewozu drewna nie podaje się znaku dla drewnowca.
 Okresy i rejony żeglugi na Morzu Bałtyckim (ograniczone równoleżnikiem przechodzącym przez Skagen) dotyczą okresu zimowego od 1 listopada do 31 marca i okresu letniego od 1 kwietnia do 31 października.
 Dla żeglugi na wodach śródlądowych dozwolone jest większe załadowanie statku o taką ilość, jaka odpowiada ciężarowi paliwa itp. potrzebnego do zużycia między punktem wyjścia a morzem otwartym.

Opis zamknięć otworów na końcowych grodziach nadbudówek

Dziobówka

Nadbudówka — gródź dziobowa

Nadbudówka — gródź rufowa

Pokład szanćowy

Rufówka

Opis zamknięć otworów w pokładach nadbudówek

Wysokość ładunku drewna w okresie zimowym m

Wysokość ładunku drewna dla studni m

Stwierdzam, że urządzenia statku mające wpływ na wolną burtę nie uległy zmianie.

. dnia 196 . . . r.

Następny przegląd

Stwierdzam, że urządzenia statku mające wpływ na wolną burtę nie uległy zmianie.

. dnia 196 . . . r.

Następny przegląd

Stwierdzam, że urządzenia statku mające wpływ na wolną burtę nie uległy zmianie.

. dnia 196 . . . r.

Następny przegląd

Stwierdzam, że urządzenia statku mające wpływ na wolną burtę nie uległy zmianie.

. dnia 196 . . . r.

Następny przegląd