

## 376

## OBWIESZCZENIE MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU

z dnia 13 czerwca 1938 r.

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

Na podstawie art. 2 ustawy z dnia 7 kwietnia 1937 r. w sprawie zmiany rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz. U. R. P. z 1937 r. Nr 29, poz. 215) — ogłaszam jednolity tekst rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz. U. R. P. Nr 80, poz. 632) z uwzględnieniem zmian wprowadzonych ustawą z dnia 7 kwietnia 1937 r. (Dz. U. R. P. Nr 29, poz. 215) oraz wynikających z przepisów wprowadzających kodeks karny i prawo o wykroczeniach (Dz. U. R. P. z 1932 r. Nr 60, poz. 573).

Minister Przemysłu i Handlu: *Antoni Roman*

Załącznik do obw. Min. Przem. i Handlu  
z dnia 13 czerwca 1938 r. (poz. 376).

ROZPORZĄDZENIE  
PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ

z dnia 24 listopada 1930 r.

## o bezpieczeństwie statków morskich.

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

## R o z d z i a ł 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 w rozumieniu rozporządzenia niniejszego uważa się każdą osobę, odbywającą podróż na statku, na podstawie zawartej umowy o przewóz.

## Art. 4.

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.

## R o z d z i a ł 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) kadłuba i stałych urządzeń statku,
- 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.

**Art. 7.**

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.

**Art. 8.**

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.

**R o z d z i a ł 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 nowowbudowanego,
  - 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.

**Art. 11.**

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),

**Art. 12.**

Zakres inspekcji wstępnej i okresowej, przewidzianej w art. 10 pkt I i II, obejmuje całość 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 całość lub część tych spraw.

Jeżeli inspekcja dorywcza obejmuje całość spraw, dotyczących bezpieczeństwa statku, zastępuje wówczas najbliższą inspekcję okresową.

**Art. 13.**

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).

**R o z d z i a ł IV.****Władze inspekcyjne, tryb postępowania.****Art. 14.**

Inspekcję statku przeprowadza właściwa władza inspekcyjna.

Władzą inspekcyjną dla statków, przebywających w portach polskich i na wodach terytorialnych 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 za granicą, jest konsul właściwy dla tego portu, w którym statek przebywa.

**Art. 15.**

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

Inspekcja, obejmująca całość 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. 21).

#### Art. 16.

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

Inspekcję, obejmującą całokształt spraw bezpieczeństwa oraz inspekcję periodyczną, 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.

#### Art. 17.

Inspektorami okrętowymi są:

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

#### Art. 18.

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

#### Art. 19.

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.

#### Art. 20.

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.

#### Art. 21.

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

#### Art. 22.

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

#### Art. 23.

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

#### Art. 24.

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

#### Art. 25.

O zarządzeniu inspekcji władza inspekcyjna zawiadamia właściciela, armatora lub kapi-

łana statku, który otrzymał zawiadomienie obowiązany jest niezwłocznie przedstawić władzy inspekcyjnej statek do inspekcji.

#### Art. 26.

Władza inspekcyjna może każdej chwili zatrzymać statek w porcie lub zabronić mu wyjścia, jeżeli poweźmie 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. 27.

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. 28.

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 okresowej oraz przy inspekcji zewnętrznej strony podwodnej części statku.

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

#### Art. 29.

Władza inspekcyjna przeprowadza inspekcję możliwie bez uszczerbku dla eksploatacji statku.

#### Art. 30.

W razie stwierdzenia przez inspekcję, że statek posiada braki, które go nie czynią niezdatnym do żeglugi, a tylko uniemożliwiają użycie go w żegludze w sposób zamierzony przez właściciela lub armatora, władza inspekcyjna zabroni użycia statku w sposób zamie-

rzony. Jednocześnie władza inspekcyjna musi wskazać, jakie braki należy usunąć, aby statek mógł być użyty w sposób zamierzony.

#### Art. 31.

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

#### Art. 32.

Z każdej przeprowadzonej inspekcji statku należy sporządzić protokół.

#### Art. 33.

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.

#### Art. 34.

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. 29.

#### Art. 35.

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

#### Art. 36.

Koszty inspekcji obciążają właściciela lub armatora statku. W przypadku przewidzianym w art. 34 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. 33, jest bezpłatna.

#### Art. 37.

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

## R o z d z i a ł V.

**Dokumenty bezpieczeństwa.**

## Art. 38.

Po przeprowadzeniu inspekcji wstępnej, periodycznej 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 posiadanym już przez statek dokumencie 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.

## Art. 39.

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 radiokomunikacyjnej statku towarowego, który stosownie do przepisów o warunkach bezpieczeństwa statków w zakresie radiokomunikacji będzie wymagał zaopatrzenia w urządzenia radiokomunikacyjne (art. 11), nosi nazwę certyfikatu bezpieczeństwa radiokomunikacyjnego.

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. 40.

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

Świadectwo bezpieczeństwa (art. 39 ust. 2) wystawia władza inspekcyjna na okres czasu nie przekraczający lat 4.

Ważność powyższych dokumentów może być przedłużona najdalej o 5 miesięcy i to tyl-

ko 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. 41.

Dokumenty bezpieczeństwa, wydane dla statków polskich przez władze inspekcyjne państw obcych, będą uwzględniane na równi z dokumentami polskimi, o ile inspekcja statku była przeprowadzona za zgodą polskiej władzy inspekcyjnej.

## Art. 42.

Właściwy dokument bezpieczeństwa winien być przechowywany na statku.

## R o z d z i a ł VI.

**Postanowienia karne.**

## Art. 43.

Właściciel, armator i kapitan statku, winny wyprawienia 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. 44.

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. 45.

Właściciel, armator i kapitan statku, winny niezgłoszenia 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 nieprzedstawienia statku do inspekcji wbrew postanowieniom art. 25, będzie karany aresztem do 3 miesięcy lub grzywną do 3.000 złotych.

## Art. 47.

Właściciel, armator i kapitan statku, winny przekroczenia przepisów art. 23, 27, 28 i 33, będzie karany aresztem do 3 miesięcy lub grzywną do 3.000 złotych.

## Art. 48.

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. 49.

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. 50.

Właściciel, armator i kapitan statku, winny nieprzechowywania na statku wbrew przepisom art. 42 właściwego dokumentu bezpieczeństwa, będzie karany aresztem do 3 miesięcy lub grzywną do 3.000 złotych.

## Art. 51.

Kary, przewidziane w art. 44, 45, 46, 47, 48 i 50 orzeka Urząd Morski w trybie postępowania karno-administracyjnego.

## R o z d z i a ł 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 rozporządzenia niniejszego mają również zastosowanie do statków obcych, znajdujących się w portach i na wodach terytorialnych polskich, o ile traktaty międzynarodowe nie stanowią inaczej.

## Art. 54.

Wykonanie rozporządzenia niniejszego 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 rozporządzenia niniejszego, utracą moc obowiązującą wszystkie przepisy sprzeczne z tymi 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).