



DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Londyn, dnia 24 marca 1942 r. Nr. 3

Część I

DEKRET PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ

Poz. : 4 — z dnia 5 marca 1942 r. o bezpieczeństwie statków morskich str. 17

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU

Poz. : 5 — z dnia 24 marca 1942 r. o wolnej (nadwodnej) burcie statków morskich i o międzynarodowych świadectwach wolnej burty str. 17

4

DEKRET PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ

Z DNIA 5 MARCA 1942 R.

o bezpieczeństwie statków morskich.

Na podstawie art. 79 ust. 2 ustawy konstytucyjnej stanowią co następuje :

Art. 1.

W czasie trwania wyjątkowych okoliczności wywołanych wojną Minister Przemysłu i Handlu może w drodze rozporządzenia wyjąć wszystkie statki morskie spod działania rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz.U.R.P. z 1938 r. Nr 46, poz. 376) oraz określić warunki ich bezpieczeństwa, w zastosowaniu zasady wzajemności do tych państw sprzymierzonych i neutralnych, które wydały przepisy odbiegające od przepisów międzynarodowych o bezpieczeństwie życia na morzu.

Art. 2.

Dekret niniejszy traci moc obowiązującą w terminie ustalonym przez rozporządzenie Rady Ministrów.

Art. 3.

Wykonanie dekretu niniejszego porucza się Ministrowi Przemysłu i Handlu.

Art. 4.

Dekret niniejszy wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezydent Rzeczypospolitej : *Władysław Raczkiewicz*

Prezes Rady Ministrów : *Sikorski*

Minister Przemysłu i Handlu : *Henryk Strasburger*

5

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU

Z DNIA 24 MARCA 1942 R.

o wolnej (nadwodnej) burcie statków morskich i o międzynarodowych świadectwach wolnej burty.

Na podstawie art. 4 i 7 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz.U.R.P. z 1938 r. Nr 46, poz. 376), art. 2 ustawy z dnia 17 marca 1933 w sprawie ratyfikacji międzynarodowej Konwencji o liniach ładunkowych, podpisanej w Londynie dnia 5 lipca 1930 (Dz.U.R.P. Nr 25, poz. 205) oraz art. 1 i 2 dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 5 marca 1942 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz.U.R.P. Nr 3, poz. 4) zarządzam co następuje :

§ 1.

(1) Polskie statki morskie, odbywające podróże międzynarodowe, powinny być cechowane znakami wolnej (nadwodnej) burty i posiadać międzyin-

dowe świadectwa wolnej burty, zgodnie z przepisami i warunkami ustanowionymi w międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, podpisanej w Londynie dnia 5 lipca 1930 r. wraz z protokołem końcowym, załącznikami I, II, III, IV oraz aktem końcowym międzynarodowej konferencji o liniach ładunkowych z 1930 r. (Dz.U.R.P. z 1933 r. Nr 95, poz. 737).

(2) Wyżej wymienionym obowiązkom podlegają również statki obce znajdujące się w portach lub na wodach terytorialnych polskich.

§ 2.

Od obowiązków wymienionych w § 1 są zwolnione :

- a) okręty wojenne,
- b) jachty spacerowe,
- c) statki nie przewożące ładunków i pasażerów,
- d) statki rybackie, o ile służą wyłącznie dla celów rybołówstwa,
- e) wszelkie statki polskie o pojemności brutto mniejszej niż 50 t.
- f) wszelkie statki obce o pojemności brutto mniejszej niż 150 t.

§ 3.

Statki ocechowane znakami wolnej (nadwodnej) burty i posiadające międzynarodowe świadectwo wolnej burty obowiązane są do przestrzegania postanowień wyżej wspomnianej konwencji z dnia 5 lipca 1930 r., dotyczących największego dopuszczalnego zanurzenia statku, zależnie od warunków klimatycznych, stref, obszarów okręgowych oraz rodzaju przewożonych ładunków.

Par. 4.

(1) Z wyjątkami, o których mowa w ust. (2) i ograniczeniami wyszczególnionymi w ust. (3) niniejszego paragrafu, polskie statki morskie, wymienione w § 3, a odbywające podróże morskie do portów państw sprzymierzonych i neutralnych, które wydały przepisy odbiegające od przepisów Konwencji wspomnianej w § 1 ust. (1), oraz między portami tych państw uprawnione są—o ile uzyskały zaświadczenia przewidziane w § 7 nin. rozporządzenia—do ladowania :

- a) do tropikalnej linii ładunkowej w tych przypadkach, gdy wedle przepisów Konwencji dopuszczalne jest ladowanie do letniej linii ładunkowej,
- b) do tropikalnej słodkowodnej linii ładunkowej w tych przypadkach, gdy według przepisów Konwencji dopuszczalne jest ladowanie do tropikalnej linii ładunkowej.

(2) Przepis ust. (1) nie ma zastosowania :

- a) do statków w żegludze przybrzeżnej,
- b) do statków lekkopokładowych (shelter deck),
- c) do statków zaprojektowanych do budowy jako statki lekkopokładowe, których budowa

została ukończona po 1 września 1939 r. i które po ukończeniu ich budowy byłyby statkami lekkopokładowymi, gdyby były opatrzone jednym lub więcej otworami na linii środkowej pokładu nadbudowy bez stałych środków zamknięć.

(3) Ponadto w następujących przypadkach statki objęte przepisem ust. (1) nie są uprawnione do jego stosowania :

- a) gdy statek w czasie między 16 września a 15 października (obie daty włącznie) znajduje się na obszarze położonym w obrębie i na północ od linii wykreślonej jak następuje :
od wybrzeża Grenlandii wzdłuż południka 50 stopnia długości W.—do równoleżnika 45 stopnia szerokości N., wzdłuż równoleżnika 45 stopnia szerokości N. aż do południka 15 stopnia długości W., wzdłuż tego południka aż do równoleżnika 60 stopnia szerokości N., wzdłuż równoleżnika 60 stopnia szerokości N. aż do zachodniego wybrzeża Norwegii (Bergen uważa się za położony na granicy tego obszaru i obszaru znajdującego się bezpośrednio na południe od niego),
- b) gdy statek, ocechowany drzewnymi liniami ładunkowymi, stosownie do przepisów o liniach ładunkowych, przewozi ładunek pokładowy drzewa stosownie do przepisów o ładunkach drzewnych,
- c) gdy statek długości 330 stóp lub mniej znajduje się na obszarze, położonym na północ od linii, prowadzącej od wschodniego wybrzeża Ameryki Północnej wzdłuż równoleżnika 36 stopnia szerokości N. do Taryfy w Hiszpanii, nie wyłączając Morza Bałtyckiego, lub na obszarze wskazanym wyżej pod lit. a).

(4) Minister Przemysłu i Handlu ogłaszać będzie w Dz.U. cz. II, do portów których państw stosować się będzie ust.(1).

§ 5.

(1) Obliczenia i badania wolnej (nadwodnej) burty statków polskich dokonywa Ministerstwo Przemysłu i Handlu lub wskazane przez Ministra Przemysłu i Handlu urzędy albo instytucje (towarzystwa) klasyfikacyjne, których spisy są ogłaszane w Dz.U.cz.II.

(2) Ministerstwo Przemysłu i Handlu, lub wskazane przez Ministra Przem. i H. urzędy albo instytucje klasyfikacyjne wydają właścicielowi, armatorowi lub kapitanowi statku, międzynarodowe świadectwo wolnej burty na dowód obliczenia wolnej (nadwodnej) burty i ocechowania statku w myśl przepisów konwencji z dnia 5 lipca 1930 r.

(3) Statek, który uzyskał międzynarodowe świadectwo wolnej burty, powinien być nie rzadziej jak raz w ciągu każdego okresu 12 miesięcy przedstawiony do oględzin tej władzy lub instytucji, która świadectwo wydała.

6.

(1) Ministerstwo Przemysłu i Handlu lub urząd albo instytucja klasyfikacyjna, która wykonywa obliczenia i wydaje międzynarodowe świadectwa wolnej burty, stawia na świadectwie obok cechy wolnej burty inicjały: Ministerstwo i urzędy inicjały—“P.H.”: inicjały instytucji klasyfikacyjnych ogłasza Minister Przemysłu i Handlu w Dz.U.cz. II.

(2) Instytucje klasyfikacyjne obowiązane są do składania Ministerstwu Przemysłu i Handlu odpisów wszystkich dokonanych obliczeń wolnej burty statków polskich i rezultatów dokonanych oględzin, jak również do zawiadomienia o wypadkach niewykonania obowiązku, wymienionego w § 5 ust. (3).

(3) Obliczanie i badanie wolnej (nadwodnej) burty oraz wszelkie inne czynności związane z wykonaniem niniejszego rozporządzenia są dokonywane na koszt właściciela.

§ 7.

(1) Właściciele, armatorzy lub kapitanowie statków morskich, posiadających w chwili wejścia w życie nin. rozporządzenia międzynarodowe świadectwa wolnej burty, z wyjątkiem statków przewidzianych w § 4, ust. (2) winni w ciągu jednego miesiąca od daty wejścia jego w życie, zwrócić się do władzy lub instytucji klasyfikacyjnej (towarzystwa), o której mowa w § 5 ust. (1), o opatrzenie tych świadectw zaświadczeniami, o których mowa w § 9.

(2) W razie uzyskania międzynarodowego świadectwa wolnej burty po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, należy zwrócić się o uzyskanie zaświadczeń, wymienionych w ust. (1), w ciągu jednego miesiąca od daty uzyskania świadectwa wolnej burty.

§ 8.

Władze lub instytucje klasyfikacyjne (towarzystwa) upoważnione są po otrzymaniu wniosku o którym mowa w § 7, do żądania w drodze pisemnej od osób wymienionych w § 7 ust. (1):

- a) przedłożenia dokumentów i udzielenia danych dotyczących statku,
- b) przyprowadzenia statku celem wykonania oględzin do wskazanego miejsca i we wskazanym czasie;
- c) w przypadku gdy władza lub instytucja stwierdzi, czy to w wyniku oględzin, czy w inny sposób, że statek naładowany zgodnie z przepisem § 4 ust. (1) nie byłby bezpieczny, może żądać wykonania we wskazanym przez siebie czasie odpowiednich zmian na statku albo zaopatrzenia go w takie urządzenia, aparaty i t.p., które uczyniłyby statek bezpiecznym.

§ 9.

Jeżeli władza lub instytucja klasyfikacyjna

(towarzystwo) uzna, że statek naładowany stosownie do postanowień § 4 ust. (1) będzie odpowiadał warunkom bezpieczeństwa, wydaje zaświadczenie według załączonego wzoru stwierdzające:

- a) przynależność statku do kategorii statków, objętych § 4. ust. (1) niniejszego rozporządzenia,
- b) skutki stosowania do niego § 4 ust. (1),
- c) ograniczenia, którym podlega stosowanie § 4 ust. (1) zgodnie z § 4 ust. (3).

Zaświadczenie winno być umieszczone na międzynarodowym świadectwie wolnej burty lub w inny sposób połączone z nim.

§ 10.

Statki państw sojusznicznych lub neutralnych, będących uczestnikami Konwencji, które wydały przepisy zawierające postanowienia podobne do postanowień § 4 niniejszego rozporządzenia, będą w przypadku gdy ich międzynarodowe świadectwa wolnej burty są opatrzone odpowiednim zaświadczeniem i pod warunkiem wzajemności, traktowane w portach i na wodach terytorialnych polskich, co do największego dopuszczalnego zanurzenia, narówni ze statkami polskimi, których międzynarodowe świadectwa wolnej burty opatrzone są zaświadczeniem przewidzianym w § 9 niniejszego rozporządzenia.

§ 11.

Nadzór nad przestrzeganiem postanowień Konwencji z dnia 5 lipca 1930 r. oraz niniejszego rozporządzenia sprawuje Ministerstwo Przemysłu i Handlu lub urzędy wskazane przez Ministra P. i H.

§ 12.

(1) Międzynarodowe świadectwo wolnej burty powinno stale znajdować się na statku.

(2) Na statkach polskich, obowiązanych do posiadania międzynarodowego świadectwa wolnej burty, powinien znajdować się egzemplarz Konwencji z dnia 5 lipca 1930 r. o liniach ładunkowych oraz egzemplarz niniejszego rozporządzenia w wydaniu oficjalnym, albo poświadczony przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu lub urzędy wskazane przez Ministra P. i H.

§ 13.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia i traci moc obowiązującą jednocześnie z dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 5 marca 1942 r. o bezpieczeństwie statków morskich, o ile przed tym terminem nie będzie zastąpione innym rozporządzeniem.

§ 14.

Na czas trwania mocy obowiązującej niniejszego rozporządzenia zawieszają się moc obowiązującą rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 18 października 1933 r. o wolnej (nadwodnej) burcie statków morskich i o międzynarodowych świadectwach wolnej burty (Dz.U.R.P. Nr 95, poz. 739).

Minister Przemysłu i Handlu: *Henryk Strasburger*

Załącznik do § 9

WZÓR ZAŚWIADCZENIA NA MIĘDZYNARODOWYM ŚWIADECTWIE WOLNEJ BURTY.

Nazwa statku : Port rejestracji : Nr

Na skutek stwierdzenia przez (uwaga 1) że wskazany wyżej statek, jeżeli będzie naładowany stosownie do postanowień § 4 ust. (1) rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 24 marca 1942 r. o wolnej (nadwodnej) burcie i o międzynarodowych świadectwach wolnej burty (Dz.U.R.P. Nr 3, poz. 5) będzie odpowiadał warunkom bezpieczeństwa, niniejszym zaświadcza się, że § 4 ust. (1) tegoż rozporządzenia, z poniższymi ograniczeniami, ma zastosowanie do tego statku i że skutkiem tego, z tymiż ograniczeniami, jego odnośne właściwe linie ładunkowe są następujące :

a) w przypadkach, w których w myśl przepisów międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z dn. 5 lipca 1930 r. (Dz.U.R.P. Nr 95, z 1933 r. poz. 737), największe zanurzenie statku dopuszczalne jest do letniej linii ładunkowej,—tropikalna linia ładunkowa, przewidziana w tychże przepisach ;

b) w przypadkach, w których w myśl tychże przepisów o liniach ładunkowych największe zanurzenie statku dopuszczalne jest do tropikalnej linii ładunkowej,—tropikalna słodkowodna linia ładunkowa, przewidziana w tychże przepisach.

OGRANICZENIA

Niniejsze zaświadczenie jest bez znaczenia gdy statek :

(uwaga 2) w czasie między 16 września a 15 października (obie daty włącznie) znajduje się na następującym obszarze :

Obszar 1. Obszar położony w obrębie i na północ od następującej linii : linia wykreślona od wybrzeża Grenlandii wzdłuż południka 50 stopnia długości W. do równoleżnika 45 stopnia szerokości N. wzdłuż równoleżnika 45 stopnia szerokości N. aż do południka 15 stopnia długości W., wzdłuż tego południka aż do równoleżnika 60 stopnia szerokości N., wzdłuż równoleżnika 60 stopnia szerokości N. aż do zachodniego wybrzeża Norwegii (Bergen uważa się za położony na granicy tego obszaru i obszaru znajdującego się bezpośrednio na południe od niego) :

(uwaga 3) przewozi ładunek pokładowy drzewa stosownie do przepisów o ładunkach drzewnych ;

(uwaga 4) znajduje się na jednym z następujących obszarów :

A. Obszar 1.

Obszar położony w obrębie i na północ od następującej linii : linia wykreślona od wybrzeża Grenlandii wzdłuż południka 50 stopnia długości W. do równoleżnika 45 stopnia szerokości N., wzdłuż równoleżnika 45 stopnia szerokości N. aż do południka 15 stopnia długości W., wzdłuż tego południka aż do równoleżnika 60 stopnia szerokości N., wzdłuż równoleżnika 60 stopnia szerokości N. aż do zachodniego wybrzeża Norwegii (Bergen uważa się za położony na granicy tego obszaru i obszaru znajdującego się bezpośrednio na południe od niego).

B. Obszar 2.

Obszar położony na północ od linii prowadzącej od wschodniego wybrzeża Ameryki Północnej wzdłuż równoleżnika 36 stopnia szerokości N. do Taryfy w Hiszpanii, nie wyłączając Morza Bałtyckiego.

Podpisano w dnia 194 r.

Nazwa Instytucji Wystawiającej i Podpis :

Uwagi dla władzy lub instytucji wystawiającej.

1. Wpisać nazwę władzy lub instytucji wystawiającej.
2. Ma zastosowanie we wszystkich wypadkach, z wyjątkiem gdy statek ma 330 stóp długości lub mniej ; w tym ostatnim wypadku należy ustęp ten skreślić.
3. Ma zastosowanie tylko w wypadku gdy statek jest ocechowany drzewnymi liniami ładunkowymi ; w pozostałych wypadkach należy ustęp ten skreślić.
4. Ma zastosowanie tylko do statków długości 330 stóp lub mniej ; w pozostałych wypadkach należy ustęp ten skreślić.

Część II

DZIAŁ URZĘDOWY

Zarządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 lutego 1942 r. o zatwierdzeniu zmiany Regulaminu Rady Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej ...	str. 21
Obwieszczenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 24 marca 1942 r. o instytucjach (towarzystwach) klasyfikacyjnych, których zaświadczenia będą uwzględniane przy inspekcji statków, i które są uprawnione do obliczania wolnej burty statku ...	str. 21
Obwieszczenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 24 marca 1942 r. o państwach sojusznicznych i neutralnych, które wydały przepisy, odbiegające od przepisów międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z dnia 5 lipca 1930 r. ...	str. 22
DZIAŁ NIEURZĘDOWY	
Z rejestru Polskich Statków Handlowych Morskich ...	str. 22

DZIAŁ URZĘDOWY

ZARZĄDZENIE PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ

Z DNIA 27 LUTEGO 1942 R.

o zatwierdzeniu zmiany Regulaminu Rady Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej.

Na podstawie art. 9 dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 9 grudnia 1939 r. o powołaniu Rady Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U.R.P. z 1940 r., Nr 8, poz. 22) zatwierdzam następującą zmianę regulaminu Rady Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej:

1) Art. 4 regulaminu Rady otrzymuje następujące brzmienie:

“Po ukonstytuowaniu się tymczasowego Prezydium członkowie Rady wybierają ze swego

grona przewodniczącego, czterech wiceprzewodniczących i sekretarza”;

2) Art. 14 regulaminu Rady otrzymuje następujące brzmienie:

“Prezydium Rady składa się z przewodniczącego, czterech wiceprzewodniczących i sekretarza.”

Prezydent Rzeczypospolitej: *Władysław Raczkiewicz*

Prezes Rady Ministrów: *Sikorński*

OBWIESZCZENIE MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU

Z DNIA 24 MARCA 1942 R.

o instytucjach (towarzystwach) klasyfikacyjnych, których zaświadczenia będą uwzględniane przy inspekcji statków, i które są uprawnione do obliczania wolnej burty statków.

Na podstawie §5 ust. (1) i §6 ust. (1) i (2), rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 24 marca 1942 r. o wolnej (nadwodnej) burcie statków morskich i o międzynarodowych świadectwach wolnej burty (Dz. U.R.P. Nr 3, poz. 5) i w związku z art. 8 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz. U.R.P. z 1938 r. Nr 46, poz. 376) podaje się do wiadomości co następuje:

a) przy inspekcji polskich statków morskich objętych powołanym wyżej rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu będą uwzględniane w zakresie obowiązujących przepisów zaświadczenia następujących towarzystw klasyfikacyjnych:

1) stowarzyszenie angielskie „Lloyd's Register of Shipping”—siedziba główna w Londynie.

2) spółka francuska „Bureau Veritas”—siedziba główna w Paryżu.

b) Wymienione wyżej towarzystwa klasyfikacyjne uprawnione są do obliczania i badania wolnej (nadwodnej) burty statków polskich, do wydawania międzynarodowych świadectw wolnej (nadwodnej) burty oraz do wydawania zaświadczeń, wymienionych w § 9. podanego wyżej rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu. Towarzystwa te na wydawanych przez siebie międzynarodowych

świadectwach wolnej burty stawiają obok
cechy inicjały :
„Lloyd's Register of Shipping”—ini-
cjały L.R.
„Bureau Veritas”—inicjały B.V.
c) Z dniem ogłoszenia niniejszego obwiesz-

czenia traci moc obowiązującą obwiesz-
czenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia
31 stycznia 1934 r. (Monitor Polski Nr 82
z dnia 10 kwietnia 1934).

Minister Przemysłu i Handlu : *Henryk Strasburger*

OBWIESZCZENIE MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU

Z DNIA 24 MARCA 1942 R.

o państwach sojuszniczych i neutralnych które wydały przepisy odbiegające od przepisów międzynarodowej
konwencji o liniach ładunkowych z dnia 5 lipca 1930 r.

Na podstawie § 4 ust. (4) Rozporządzenia Ministra
Przemysłu i Handlu z dnia 24 marca 1942 r. o wolnej
(nadwodnej) burcie statków morskich i o międzynaro-
dowych świadectwach wolnej burty (Dz.U.R.P. Nr
3, poz. 5) podaje się do wiadomości co następuje :

Następujące państwa wydały przepisy odbiega-
jące od przepisów międzynarodowej konwencji o
liniach ładunkowych z dnia 5 lipca 1930 r. :

Argentyna.
Australia.
Brazylia.
Birma.
Chile.
Chiny.
Islandia.
Indie Brytyjskie.

Kanada.
Kuba.
Meksyk.
Nowa Zelandia.
Nowa Fundlandia.
Panama.
Peru.
Południowa Afryka.
Portugalia.
Stany Zjednoczone Ameryki i posiadłości.
Urugwaj.
Wolne Państwo Irlandzkie.
Zjednoczone Królestwo W. Brytanji i Kolonje.
Związek Socjalistycznych Republik Sowieckich.

Minister Przemysłu i Handlu : *Henryk Strasburger*

DZIAŁ NIEURZĘDOWY

Z REJESTRU POLSKICH STATKÓW HANDLOWYCH MORSKICH

W Rejestrze Polskich Statków Handlowych Mor-
skich pod numerem 33 wpisano : Tobruk B.P.K.C.
parowiec. Właścicielem jest Skarb Państwa (Mini-
sterstwo Przemysłu i Handlu). Statek znajduje
się w eksploatacji i pod zarządem firmy "Gdynia—

Ameryka Linie Żeglugowe S.A." Portem ojczystym
statku jest Gdynia.

Londyn, 16 marca 1942 r

Urząd Rejestracyjny