

351

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA FINANSÓW

z dnia 30 września 1959 r.

w sprawie stawek ryczałtu w podatkach obrotowym i dochodowym od przychodów osiąganych z hodowli lisów i norek.

Na podstawie art. 3 dekretu z dnia 16 maja 1946 r. o postępowaniu podatkowym (Dz. U. z 1957 r. Nr 7, poz. 25), art. 3 ust. 2 pkt 1 dekretu z dnia 26 października 1950 r. o podatku obrotowym (Dz. U. z 1950 r. Nr 49, poz. 449 i z 1955 r. Nr 22, poz. 139), art. 11 ust. 2 dekretu z dnia 26 października 1950 r. o podatku dochodowym (Dz. U. z 1957 r. Nr 7, poz. 26 i z 1958 r. Nr 45, poz. 223) oraz art. 11 dekretu z dnia 26 października 1950 r. o zobowiązaniach podatkowych (Dz. U. z 1950 r. Nr 49, poz. 452 i z 1959 r. Nr 11, poz. 61) zarządza się, co następuje:

§ 1. Przedłuża się na rok 1959 i lata następne stosowanie stawek rocznego ryczałtu określonych w § 6 ust. 1 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 13 października 1958 r. w sprawie zasad opodatkowania przychodów osiąganych z hodowli zwierząt futerkowych, nie będącej działem specjalnym gospodarstwa rolnego, oraz ulg podatkowych przy opodatkowaniu takich przychodów (Dz. U. Nr 65, poz. 321).

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.
Minister Finansów: w z. J. Dusza

365

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ZDROWIA

z dnia 13 października 1959 r.

w sprawie obowiązku zgłaszania przypadków zachorowań na tasiemczyce.

Na podstawie art. 3 ustawy z dnia 21 lutego 1935 r. o zapobieganiu chorobom zakaźnym i o ich zwalczaniu (Dz. U. z 1935 r. Nr 27, poz. 198 i z 1949 r. Nr 25, poz. 174) zarządza się, co następuje:

§ 1. Obowiązek zgłaszania przypadków zachorowań na choroby zakaźne, przewidziany w art. 1 i 2 ustawy z dnia 21 lutego 1935 r. o zapobieganiu chorobom zakaźnym i o ich zwalczaniu (Dz. U. z 1935 r. Nr 27, poz. 198 i z 1949 r. Nr 25,

poz. 174), rozciąga się na przypadki zachorowań na tasiemczyce wywołane przez tasiemca uzbrojonego (*Taenia solium*), tasiemca nieuzbrojonego (*Taeniarhynchus saginatus*), bruzdogłowca szerokiego (*Diphyllobothrium latum*) lub tasiemca karłowatego (*Hymenolepis nana*).

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Zdrowia: R. Barański

366

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI I GOSPODARKI WODNEJ

z dnia 15 sierpnia 1959 r.

w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na statkach w żegludze śródlądowej.

Na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i splawie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. z 1952 r. Nr 26, poz. 182) i art. 3 ust. 2 dekretu z dnia 10 listopada 1954 r. o przejęciu przez związki zawodowe zadań w dziedzinie wykonywania ustaw o ochronie, bezpieczeństwie i higienie pracy oraz sprawowania inspekcji pracy (Dz. U. Nr 52, poz. 260) zarządza się, co następuje:

I. PRZEPISY OGÓLNE

§ 1. 1. Przepisy niniejszego rozporządzenia stosuje się do statków żeglugi śródlądowej.

2. Statkami, w rozumieniu niniejszego rozporządzenia, są obiekty pływające z własnym napędem mechanicznym lub bez takiego napędu, używane na śródlądowych drogach wodnych:

- a) do przewozu osób, zwierząt, towarów i poczty,
- b) do robót technicznych,
- c) jako zakłady kąpielowe, przystanie, pomieszczenia mieszkalne i biurowe (koszarki, świetlice pływające).

§ 2. 1. Wszystkie plany budowy lub przebudowy statków śródlądowych wymienionych w § 1 powinny być opiniowane przez Okręgową Komisję Bytową i Ochrony Pracy

przy udziale technicznego inspektora pracy oraz przedstawiciela Państwowej Inspekcji Sanitarnej w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy zgodnie z obowiązującymi przepisami.

2. Zabrania się zlecenia budowy lub przebudowy statku na podstawie dokumentacji nie zaopiniowanej przez Okręgową Komisję Bytową i Ochrony Pracy przy współudziale państwowego inspektora sanitarnego oraz technicznego inspektora pracy.

§ 3. 1. Armator oraz kierownik statku powinni dbać o stałe podnoszenie stanu bezpieczeństwa i higieny pracy załogi.

2. Kierownik statku i załoga powinni stale przestrzegać przepisów i zasad bezpieczeństwa i higieny pracy.

3. W wypadku awarii statku lub niesienia pomocy innej jednostce, kierownik statku ma prawo odstąpić od przestrzegania poszczególnych przepisów niniejszego rozporządzenia.

§ 4. Do obowiązków kierownika statku w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy między innymi należy:

- 1) ogólny nadzór nad stanem bezpieczeństwa i higieny pracy na statku;
- 2) staranny dobór członków załogi do wykonywania prac szczególnie niebezpiecznych;

- 3) organizowanie okresowych narad roboczych w celu podniesienia poziomu znajomości zasad bezpieczeństwa i higieny pracy wśród załogi;
- 4) organizowanie okresowych próbnych alarmów wdrażających załogę do czynności ratowniczych i przeciwpożarowych. Wyniki i uwagi dotyczące sprawności działania załogi podczas przeprowadzanych próbnych alarmów należy wpisywać do książki inspekcji statku. Ilość alarmów w drodze i na postoju określa armator w zależności od stanu i wykształcenia załogi;
- 5) nadzór nad wyposażeniem statku w osprzęt nawigacyjny zgodnie z przepisami Polskiego Rejestru Statków (PRS).

§ 5. 1. Armatorzy obowiązani są organizować dla członków załóg okresowe przeszkolenie w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy.

2. Służba bezpieczeństwa i higieny pracy jest zobowiązana przeprowadzić egzaminy z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy co rok w ciągu dwu pierwszych lat pracy danego członka załogi, a w latach następnych stosownie do potrzeb.

3. Każdy nowo przyjęty członek załogi powinien być przed dopuszczeniem do pracy na danym statku pouczony o warunkach bezpieczeństwa i higieny pracy w zakresie swych czynności, a przyjęcie pouczenia powinien potwierdzić podpisem.

§ 6. 1. W czasie eksploatacji statku wszystkie urządzenia na statku oraz wyposażenie powinny być utrzymywane w stanie stałej sprawności technicznej i gotowości do natychmiastowego użytku. Wykonywane przez załogę statku remonty urządzeń statku oraz wyposażenia należy tak zorganizować, aby w tym czasie bezpieczeństwo statku było należyście zapewnione.

2. Wszelkie zauważone usterki w działaniu urządzeń i wyposażenia, jak również ich uszkodzenia powinny być zgłaszane bezpośrednio zwierzchnikowi i notowane systematycznie w książce remontów i napraw. Usterki i uszkodzenia należy w miarę możliwości natychmiast usunąć.

3. Zauważone usterki, błędy i braki w organizacji pracy powodujące zmniejszenie bezpieczeństwa i higieny pracy powinny być niezwłocznie zgłaszane bezpośrednio zwierzchnikowi i usuwane w najkrótszym czasie.

§ 7. 1. Na statkach z pasażerami zabrania się przewożenia materiałów wybuchowych.

2. Inne materiały niebezpieczne powinny być przechowywane na pokładach. Jeżeli warunki techniczne na to nie zezwalają, materiały niebezpieczne mogą być przechowywane pod pokładem (w skrajnikach).

3. Wymienione w ust. 2 materiały powinny być zabezpieczone przed działaniem czynników zewnętrznych, mogących spowodować ich zapalenie się lub wybuch. Materiały niebezpieczne powinny być właściwie opakowane z wyraźnym oznaczeniem zawartości i napisem ostrzegawczym.

§ 8. 1. Wszystkie przejścia i miejsca pracy na statku powinny być wolne od jakichkolwiek przeszkód (przedmiotów) utrudniających przejście lub pracę.

2. Wszystkie pomieszczenia i przejścia na statku powinny być codziennie sprzątane i utrzymywane w czystości bez względu na to, czy statek jest w drodze, czy na postoju.

§ 9. 1. Załoga zatrudniona na statku powinna być wyposażona w odzież ochronną i sprzęt ochrony osobistej zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

2. Zabrania się wykonywania pracy przy obrotach maszyna głównych i pomocniczych, silników i innych urządzeń mechanicznych, posiadających ruchome elementy, w odzieży podartej o odstających lub zwisających częściach. Rękawy ubrania powinny być opięte w nadgarstkach lub zawinięte powyżej łokcia.

§ 10. 1. Na każdym statku powinien znajdować się przeszkolony członek załogi, mogący udzielić pierwszej pomocy w razie nieszczęśliwego wypadku.

2. Członek załogi wymieniony w ust. 1 sprawuje nadzór nad apteczką i dba o jej uzupełnienie.

§ 11. Wszystkie pomieszczenia, stanowiska robocze, przejścia, schodnie i trapy powinny być oświetlone zgodnie z normami.

§ 12. Wszystkie napisy techniczne i instrukcje na maszynach i urządzeniach powinny być sporządzone w języku polskim. Tabliczki znamionowe, firmowe, objaśniające itp. powinny być czyste i czytelne.

§ 13. 1. W zakresie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy obowiązują §§ 1, 13, 14, 32, 33, 35—39, 41, pkt 1, 5 i 6, 43—58, 62—65, 68, 80—81, 84—93, 105, 106 rozporządzenia Ministrów Pracy i Opieki Społecznej, Zdrowia, Przemysłu, Odbudowy, Administracji Publicznej oraz Ziem Odzyskanych z dnia 6 listopada 1946 r. o ogólnych przepisach dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. Nr 62, poz. 344).

2. W zakresie ręcznego transportu obowiązują §§ 1—11, 13—15, 19—41, 72—92 rozporządzenia Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 1 kwietnia 1953 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy pracowników zatrudnionych przy ręcznym dźwiganiu i przenoszeniu ciężarów (Dz. U. Nr 22, poz. 89).

3. W zakresie prac przy spawaniu i cięciu metali obowiązują przepisy rozporządzenia Ministra Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 2 listopada 1954 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy spawaniu i cięciu metali (Dz. U. Nr 51, poz. 259) z wyjątkiem §§ 5, 17, 19, 37, 72—75, 96—101.

II. DZIAŁ POKŁADOWY

§ 14. 1. Pokłady i stanowiska robocze należy w porządku i czystości.

2. Wyposażenie (osprzęt) nawigacyjne, pokładowe, ratunkowe i przeciwpożarowe powinno znajdować się w miejscach specjalnie na to przeznaczonych i odpowiednio zabezpieczonych.

3. Podczas opadów śnieżnych lub gołoledzi śnieg i lód z pokładu powinien być stale usuwany, a pokład, schodnie, pomosty i trapy posypywane środkami zapobiegającymi poślizgnięciu się.

4. W porze nocnej w czasie postoju statku miejsca pracy powinny być oświetlone.

5. Podczas manewrowania statkiem w porze nocnej miejsca pracy powinny być oświetlone w sposób nie przeszkadzający manewrującemu statkiem.

6. Pokłady statku o konstrukcji stalowej (z blachy) powinny być wykonane w sposób zabezpieczający przed poślizgnięciem.

§ 15. Urządzenia i ładunek statku, z wyjątkiem takich ładunków, jak stoma, siano, faszyna itp., oraz łodzi na żurawikach, nie mogą w żadnym przypadku wystawać poza jego obrys.

§ 16. 1. Cumy należy zakładać wyłącznie na urządzenia cumownicze (dałby, polery lub pierścienie) w taki sposób, aby w razie potrzeby mogły być szybko zarzucone.

2. Liny do cumowania powinny być przed rozpoczęciem pracy sklarowane w dostatecznej długości i ułożone na pokładzie bądź zwinięte na bębny. Zabrania się używania lin uszkodzonych, skręconych i posiadających supły.

3. W czasie podawania cum i cumowania nie wolno członkom załogi zatrudnionym przy manewrach znajdować się wewnątrz zwoju lin lub wewnątrz pętli lin sklarowanych na pokładzie.

4. Podawanie cum bez rzutki dozwolone jest tylko na odległość do 2 m. Rzutka powinna mieć długość od 15 do 20 m i powinna być zakończona woreczkiem z piaskiem o ciężarze nie przekraczającym 0,5 kg.

5. Rozpoczęcie wybierania liny może nastąpić dopiero po stwierdzeniu, że lina została prawidłowo zamocowana.

§ 17. 1. Ruch pomiędzy statkiem a lądem może się odbywać tylko przy pomocy trapów, schodni i pomostów, które powinny odpowiadać wymaganiom obowiązujących przepisów wyposażenia pokładowego statków śródlądowych.

2. W porze nocnej trapy, schodnie i pomosty powinny być odpowiednio oświetlone.

3. Jeżeli jeden statek ustawiony jest przy drugim, to statek stojący przy nabrzeżu lub przystani obowiązany jest dać wolne i bezpieczne przejście na statek drugi oraz okazać pomoc przy zakładaniu odpowiednich przejść.

§ 18. 1. Prace przeładunkowe powinny odbywać się pod nadzorem kierownika statku lub jego zastępcy.

2. Podczas przerw w pracy przy przeładunku luki muszą być zakryte lub ogrodzone do wysokości 0,9 m. W czasie przerw w pracy przy przeładunkach na barkach luki powinny być zamknięte, z wyjątkiem krótkich przerw, w czasie których mogą pozostać otwarte, lecz powinny być odpowiednio zabezpieczone.

3. Barki otwarte o węższych, niż wymagają przepisy PRS, mocnicach pokładowych należy wyposażać w chodniki z bali o szerokości co najmniej 40 cm, umieszczone po wewnętrznej stronie obydwóch burt barki nad ładowniami. Na barkach otwartych, nie posiadających w części dziobowej dostatecznej wielkości pokładu roboczego, pozwalającego na bezpieczną pracę bumsztakiem, należy ułożyć pokład manewrowy, o ile warunki nawigacyjne trasy tego wymagają.

4. Na barkach otwartych wzdłuż burt od strony ładowni powinny być zainstalowane zdejmowane relingi (oblinowania) o wysokości 0,9 m. Przepis ten odnosi się do barek nowo budowanych. Na barkach będących w eksploatacji przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, urządzenia do ustawiania relingów powinny być zainstalowane w czasie najbliższego remontu, nie później jednak niż w ciągu 1 roku od daty ogłoszenia tego rozporządzenia.

5. Odkrywanie i zakrywanie luków należy do obowiązków załogi statku. Zdjęte pokrywy luków i rozpornice powinny być ułożone w sposób zabezpieczający przed ich spadnięciem lub rozsunięciem. W czasie odkrywania i zakrywania luku przebywanie ludzi w ładowni jest zabronione.

6. Przed rozpoczęciem przeładunku należy usunąć wszelkie przeszkody kępujące swobodne poruszanie się po statku, pokładach i pomostach.

§ 19. 1. Zabrania się dokonywania prac przeładunkowych przed przycumowaniem statku do brzegu, przystani lub innego statku.

2. Dźwigi i urządzenia przeładunkowe powinny odpowiadać wymaganiom obowiązujących przepisów państwowych oraz posiadać aktualne świadectwa i cechy instytucji upoważnionej do prowadzenia nadzoru. Urządzenia te powinny być stale kontrolowane pod względem sprawności technicznej przez osoby wyznaczone do tego przez kierownictwo jednostki pływającej.

3. Zabrania się przebywania osób pod przenoszonym za pomocą urządzeń przeładunkowych ładunkiem oraz w zasięgu tych urządzeń.

4. Przy przeładunkach dokonywanych ręcznie, wózkami, taczkami itp. należy uprzednio przygotować trapy, schodnie ładunkowe i pokład w celu umożliwienia poruszania się i przemieszczania ładunku.

5. Przy przeładunku na statkach pasażerskich prace przeładunkowe mogą odbywać się po uprzednim usunięciu pasażerów z tej części statku, w której odbywa się przeładunek.

6. Załadunek, transport i przeładunek materiałów niebezpiecznych, wybuchowych i łatwopalnych regulują odrębne przepisy o transporcie materiałów niebezpiecznych na śródlądowych drogach wodnych.

7. W razie konieczności przesunięcia statku wzdłuż nabrzeża należy przerwać przeładunek; wznowienie przeładunku może nastąpić dopiero po całkowitym i należytym przycumowaniu statku.

8. Zabrania się przetaczania beczek po trapach, schodniach i innych pochyłościach bez zabezpieczenia linowego.

§ 20. 1. Przed kotwiczeniem statku należy dokładnie sprawdzić, czy w miejscu zarzucania kotwicy nie ma ludzi (np. kąpiących się) lub jakiegokolwiek jednostki pływającej, czy na brzegu nie ma tablic ostrzegawczych zabraniających zarzucania kotwicy.

2. Członkowie załogi pokładowej w czasie wyjazdu łodzią statkową dla wykonania prac związanych z zawożeniem lin lub kotwic, przy ściąganiu statku z mielizny, w razie ratowania tonącego lub w innych przypadkach pracy na łodzi powinni posiadać zabezpieczenie w postaci kamizelek ratunkowych, niezależnie od koła ratunkowego znajdującego się stale w łodzi.

3. Czynności związane z zawożeniem kotwicy lub lin, a także z kotwiczeniem, powinni wykonywać bosman i starszy marynarz pod osobistym nadzorem kierownika statku.

§ 21. 1. Łodzie wraz z ich osprzętem powinny być szczegółowo sprawdzane okresowo oraz przed każdorazowym spuszczeniem łodzi na wodę.

2. Wyposażenie łodzi towarzyszących i ratunkowych powinno odpowiadać wymaganiom obowiązujących przepisów wyposażenia pokładowego statków śródlądowych.

§ 22. 1. Haki holownicze powinny być typu samozwalniającego (patentowe).

2. Przyjmowanie liny holowniczej przez bezpośrednie podanie może nastąpić tylko wtedy, gdy holownik złoży się do dziobu jednostki holowanej.

3. Jeżeli holownik podaje linę holowniczą z pewnej odległości, podanie jej powinno nastąpić przy pomocy rzutki.

4. Lina holownicza na holowniku powinna być tak ułożona, aby w momencie naprężania nie mogła zaczepić o jakiegokolwiek przedmiot lub urządzenie na statku.

5. Przed rozpoczęciem naprężania liny holowniczej kierownik statku powinien dać sygnał ostrzegawczy.

6. Przy linie holowniczej po sygnale ostrzegawczym może znajdować się najwyżej jeden członek załogi, czuwający nad przebiegiem holowania, zachowując szczególną ostrożność.

§ 23. 1. Dźwigi i osprzęt, jak liny, łańcuchy, haki, bloki, windy itp., powinny być poddawane okresowym oględzinom i badaniom.

2. Urządzenia wymienione w ust. 1 muszą posiadać ważne świadectwa lub atesty.

3. Armator wyposaża statki w zeszyty kontrolne, w których należy wpisywać wszelkie kontrole okresowe sprzętu i osprzętu pokładowego.

III. DZIAŁ MASZYNOWY

Przepisy ogólne.

§ 24. Do działu maszynowego na statku, w rozumieniu niniejszych przepisów, należą wszelkie urządzenia służące do zapewnienia prawidłowego i bezpiecznego ruchu statku, zabezpieczenia działania wszelkich mechanizmów z tym ruchem związanych oraz źródła i instalacje energii elektrycznej służące do oświetlania i zasilania odbiorników elektrycznych.

§ 25. Mechanik, jego zastępca i załoga maszynowa powinni dokładnie znać przepisy bezpieczeństwa pracy i obsłu-

gi wszelkich urządzeń mechanicznych znajdujących się na statku.

§ 26. 1. Kotły i inne zbiorniki pracujące pod ciśnieniem, maszyny główne i pomocnicze, zawory, dźwigi oraz inne urządzenia działu maszynowego powinny posiadać dokumenty stwierdzające ich stan techniczny i ciągłość pełnionego nad nimi nadzoru.

2. Wszystkie zbiorniki i przewody będące pod ciśnieniem powinny być usytuowane w sposób zabezpieczający przed uszkodzeniami mechanicznymi bądź odpowiednio zabezpieczone.

3. Przewody instalacji parowej lub przewody odprowadzające wodę lub inny płyn o wysokiej temperaturze powinny być izolowane termicznie.

§ 27. Wszystkie schodnie na statku powinny być tak usytuowane, ażeby żadne elementy konstrukcyjne statku nie utrudniały swobodnego i bezpiecznego po nich zejścia.

§ 28. 1. Poręcze schodni powinny być wykonane w sposób zapewniający bezpieczne wchodzenie i schodzenie, a odległość od ściany powinna być taka, ażeby nie zaistniała możliwość zakleszczenia dłoni lub przedramienia

2. Zakończenie poręczy powinno być wykonane w ten sposób, aby wykluczało zahaczenie ubrania i upadek.

3. Stopnie schodni powinny być zabezpieczone przed poślizgnięciem się na nich.

§ 29. 1. Wysokość przejść w siłowniach pod rurociągami lub innymi częściami konstrukcyjnymi powinna wynosić co najmniej 1,80 m, a szerokość przejść co najmniej 0,60 m.

2. Jeśli ze względów konstrukcyjnych nie można zachować warunków wymienionych w ust. 1, to należy przejścia w danym miejscu odpowiednio zabezpieczyć

3. Przepis ust. 2 nie ma zastosowania do statków nowo budowanych, których przejścia powinny odpowiadać warunkom wymienionym w ust. 1.

§ 30. Wszystkie rurociągi w maszynowni (motorowni) i kotłowni powinny być oznakowane odpowiednimi kolorami.

§ 31. 1. Ręczne sprawdzanie temperatury łożysk i ręczne smarowanie elementów ruchomych jest dopuszczalne jedynie przy tych typach urządzeń, przy których ze względów technicznych nie można zastosować innego sposobu obsługi, lecz z zachowaniem jak najdalej idącej ostrożności.

2. Stanowisko pracy, z którego dokonuje się czynności wymienionej w ust. 1, powinno być zabezpieczone przez barierkę lub w inny skuteczny sposób.

§ 32. 1. Maszyny główne, kotły i urządzenia pomocnicze powinny być tak ustawione, ażeby dostęp do ich obsługi nie był utrudniony.

2. Pomieszczenia działu maszynowego powinny być zaopatrzone w odpowiednie urządzenia wentylacyjne.

§ 33. 1. Płyty podłogi i kratownice powinny być utrzymane w czystości. Oliwa lub inne smary i płyny powinny być natychmiast usuwane.

2. Płyty podłogi powinny być tak umocowane, ażeby samoczynnie nie mogły zmieniać swojego położenia.

3. Na stanowiskach pracy w maszynowni (motorowni) podłogi powinny być zabezpieczone przed poślizgnięciem się na nich.

§ 34. W razie konieczności transportu ciężkich elementów urządzeń należy zainstalować urządzenie podnośne, odpowiadające warunkom bezpieczeństwa pracy. Stosowanie wszelkich prowizorycznych urządzeń, nie dających pełnej gwarancji bezpieczeństwa, jest zabronione.

§ 35. Warsztaty podręczne na statkach nowo budowanych lub przebudowywanych powinny być tak usytuowane, ażeby zapewniały swobodne i bezpieczne warunki pracy. Wyposażenie warsztatów pod względem ilości i jakości narzędzi powinno zapewnić właściwe i odpowiadające warunkom bezpieczeństwa wykonanie drobnych prac remontowych.

§ 36. 1. Materiały, które ulegają samozapaleniu, jak czyściwo, zaoliwione szmaty itp., powinny być przechowywane w szczelnie zamykanych skrzynkach metalowych.

2. Zabrania się ustawiania wymienionych w ust. 1 skrzynek w pobliżu źródeł ciepła.

3. Zabrania się przechowywania olejów w naczyniach przenośnych w maszynowni lub kotłowni w ilości przekraczającej dzienne zapotrzebowanie.

§ 37. W kotłowni i maszynowni (motorowni) nie wolno używać butów gumowych ani butów z wysokimi cholewami. Buty skórzane powinny być zasznurowane.

Kotłownie.

§ 38. Obsługa kotłów, zasilanie, opalanie i pobieranie pary powinny być dokonywane zgodnie z instrukcjami uwzględniającymi warunki bezpieczeństwa i higieny pracy, wydanymi przez armatora na podstawie obowiązujących przepisów.

§ 39. 1. Zabrania się eksploatacji kotła nie posiadającego aktualnego certyfikatu zezwalającego na eksploatację.

2. Przeprowadzanie prób pod parą, a także prób wodnych, dozwolone jest tylko przy udziale przedstawiciela Urzędu Dozoru Technicznego.

§ 40. 1. Wszelkie prace przy armaturze kotłów oraz przy przewodach parowych i wodnych powinny odbywać się pod nadzorem mechanika.

2. Zabrania się dokonywania wszelkich napraw przy urządzeniach parowych będących pod ciśnieniem.

3. W razie potrzeby wykonania pracy w kotle należy kocioł przed wejściem do jego wnętrza dokładnie przewietrzyć i pracę rozpocząć po wystudzeniu kotła.

4. Podczas czyszczenia kotła z kamienia kotłowego należy używać odpowiedniego sprzętu ochrony osobistej.

5. W czasie pracy wewnątrz kotła należy używać oświetlenia o napięciu do 12 V.

§ 41. Zabrania się samowolnej regulacji i manipulowania przez członków załogi zaworami bezpieczeństwa. Pod żadnym pozorem nie wolno przekraczać dopuszczalnego ciśnienia, wskazanego na manometrze, ustalonego dla danego kotła przez Urząd Dozoru Technicznego.

§ 42. 1. Rozpalanie kotłów opalanych paliwem płynnym powinno się odbywać zgodnie z instrukcją szczegółową dla danego typu kotła.

2. W kotłowni należy zastosować odpowiednie środki w celu obniżenia temperatury.

§ 43. Składanie popiołu w kotłowni i wystudzenie go powinno być wykonywane w miejscu na ten cel przygotowanym. Przy wykonywaniu tych czynności należy zapewnić należyłą wentylację.

Maszynownie (motorownie).

§ 44. 1. Obsługa maszyn głównych (silników), mechanizmów pomocniczych i wszelkich urządzeń mechanicznych powinna być wykonywana zgodnie z instrukcjami uwzględniającymi warunki techniczne oraz przepisy bezpieczeństwa i higieny pracy.

2. Instrukcje wymienione w ust. 1 powinny być wywieszane przy odpowiednich urządzeniach maszynowni. Instrukcje powinny obejmować wskazówki dotyczące sposobu postępowania w wypadku awarii urządzenia.

§ 45. Maszyny i silniki, których hałas może spowodować schorzenia obsługi, powinny być obsługiwane zdalnie.

§ 46. 1. Ręczne (korbowe) urządzenia rozruchowe istniejące przy niewielkich silnikach spalinowych powinny posiadać samoczynne urządzenia wyłączające się po zaskoczeniu silnika celem wyeliminowania niebezpieczeństwa przy uderzeniu wstecznym.

2. Przy uruchamianiu silników dieslowskich zabrania się wlewania do cylindrów oleju, podgrzewania ogniem otwartym przewodów paliwowych, filtrów, zbiorników bądź też instalacji sprężonego powietrza, wlewania do filtrów powietrznych i cylindrów benzyny, ogrzewania oleju przy pomocy ognia otwartego itp.

§ 47. 1. Wszystkie przyrządy pomiarowe powinny podlegać stałej kontroli armatora (co najmniej jeden raz na miesiąc) i powinny być utrzymywane w stanie wzorowej sprawności i czystości.

2. W czasie mrozów instalacje wodne narażone na zamrzanie powinny być odwodnione.

Bunkrowanie.

§ 48. 1. Zamykanie i otwieranie luków oraz zasuw zasobni bunkrowych powinno odbywać się w obecności mechanika statku. Otwarte luki do zasobników powinny być ogrodzone.

2. Zasobnie powinny być w miarę potrzeby przewietrzane.

3. Przy bunkrowaniu transporterem ręcznym, wózkami, łazkami itp. zabrania się używania desek w zastępstwie podestów i trapów, należy natomiast używać wyłącznie trapów zbadanych uprzednio na wytrzymałość.

§ 49. O bunkrowaniu płynnych materiałów pędnych, jeżeli nie odbywa się ono ze specjalnej stacji bunkrowej, należy uprzednio powiadomić władze portowe.

§ 50. 1. Przed bunkrowaniem paliwa płynnego mechanik powinien sprawdzić stan rurociągów i przewodów odpowietrzających.

2. Przy pobieraniu paliwa płynnego przebywanie z otwartym ogniem i palenie tytoniu jest wzbronione. Teren przeznaczony do bunkrowania, na którym nie wolno palić, jest wyznaczony przez administrację portu.

3. Na statkach posiadających silniki benzynowe zabrania się bunkrowania benzyny w czasie pracy silnika.

4. W czasie pobierania paliwa płynnego zabrania się przebywania osób postronnych przy otworach bunkrowych lub w ich pobliżu.

5. W czasie bunkrowania węgla wszystkie drzwi i iluminatory powinny być zamknięte. Po odejściu z miejsca bunkrowania statek powinien być oczyszczony i wymyty.

Butle z gazami sprężonymi.

§ 51. Obsługa butli z gazami sprężonymi, skroplonymi i rozpuszczonymi pod ciśnieniem może być powierzana tylko członkom załogi maszynowej, wyznaczonym przez mechanika statku.

§ 52. Mechanik statku powinien znać obowiązujące przepisy w zakresie obsługi butli z gazami sprężonymi, skroplonymi i rozpuszczonymi pod ciśnieniem oraz przepisy w zakresie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać wyżej wymienione butle.

§ 53. Obsługa butli z gazami wymienionymi w § 49 powinna odbywać się zgodnie z przepisami niniejszego zarządzenia i rozporządzenia Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 15 maja 1954 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy użytkowaniu butli z gazami sprężonymi, skroplonymi i rozpuszczonymi pod ciśnieniem (Dz. U. Nr 29, poz. 115), z wyjątkiem § 17 ust. 3, §§ 18, 19, 28, 29, 30, § 31 ust. 2 i 3, §§ 32 i 35.

§ 54. Zabrania się przyjmowania na statek na użytek własny:

- 1) butli nie odpowiadających pod względem swej budowy i stanu technicznego obowiązującym przepisom, nie mających przepisowego stempla badania kontrolnego oraz oznaczenia odpowiednim kolorem (według obowiązujących norm technicznych) ich zawartości,
- 2) butli bez kołpaków ochronnych,

3) butli uszkodzonych, silnie zardzewiałych lub zatłuszczonych.

§ 55. 1. Butle powinny być umieszczone w przeznaczonych na ten cel pomieszczeniach, oddalonych od źródeł ciepła lub odpowiednio zabezpieczonych przed nagrzewaniem się, jak również przed działaniem niskich temperatur.

2. Butle powinny być umocowane w gniazdach, uchwytach lub ramach.

3. W pobliżu pomieszczeń, w których umieszczone są butle, powinien znajdować się odpowiedni sprzęt przeciwpożarowy.

§ 56. Zabrania się napełniania butli opróżnionych innymi gazami niż gazy, na jakie butla jest przeznaczona.

§ 57. 1. Transport butli ze statku i na statek powinien odbywać się na specjalnych noszach przeznaczonych do tego celu.

2. Ręczne przenoszenie noszy po schodach o nachyleniu większym aniżeli 40° jest zabronione.

3. Nosze z butlami przy nachyleniu schodni większym niż 40° powinny być opuszczane na linach lub z odpowiednim zabezpieczeniem.

Spawanie i cięcie metali.

§ 58. Mechanik statku powinien znać obowiązujące przepisy w zakresie spawania i cięcia metali.

§ 59. Stanowiska pracy przy spawaniu lub cięciu metali za pomocą łuku elektrycznego powinny być tak osłonięte, aby członkowie załogi wykonujący inne prace nie byli narażeni na działanie szkodliwego promieniowania.

Chłodnie.

§ 60. Mechanik statku ma nadzór nad urządzeniami chłodniczymi.

§ 61. 1. Wszystkie urządzenia chłodnicze powinny być zbudowane, użytkowane i konserwowane zgodnie z przepisami.

2. Wszystkie urządzenia chłodnicze powinny posiadać dokumenty dotyczące ich produkcji oraz prób i stanu technicznego.

§ 62. 1. W razie stosowania czynników chłodniczych o własnościach szkodliwych maszyny chłodnicze powinny znajdować się w osobnym pomieszczeniu, oddzielnym grzejnikami metalowymi i posiadającym co najmniej dwa wyjścia z uszczelnionymi drzwiami. Pomieszczenie powinno mieć odpowiednią instalację wentylacji mechanicznej.

2. Maszyny chłodnicze na dwutlenek węgla lub freon mogą być ustawione w maszynowni.

3. Przy instalacjach na dwutlenek węgla w pomieszczeniach powinna być stosowana wentylacja mechaniczna z dolnym wyciągiem, zapewniającym usuwanie dwutlenku węgla.

§ 63. 1. Urządzenia chłodnicze powinny być systematycznie kontrolowane.

2. Kontrola powinna dotyczyć:

- a) manometrów, aparatury zabezpieczającej i pomiarowej,
- b) przewodów rozprowadzających czynnik chłodniczy,
- c) silników elektrycznych, pomp i wentylatorów,
- d) urządzeń alarmowych,
- e) temperatury łożysk i dławic sprężarek oraz innych urządzeń w zależności od ich konstrukcji.

Urządzenia elektryczne.

A. Maszyny i pomocnicze urządzenia elektryczne.

§ 64. Członkowie załogi obsługujący poszczególne mechanizmy są obowiązani dokładnie zapoznać się z instrukcjami dotyczącymi urządzeń elektrycznych.

§ 65. Za sprawny i bezpieczny stan techniczny wszystkich urządzeń elektrycznych na statku odpowiedzialny jest mechanik statku.

§ 66. Urządzenia elektryczne powinny być obsługiwane przez elektryka lub w braku etatowego elektryka przez członka załogi maszynowej, posiadającego odpowiednie kwalifikacje w tym zakresie, a wyznaczonego przez mechanika.

§ 67. 1. Wszystkie maszyny i urządzenia elektryczne na statku powinny posiadać aktualne książki kontroli maszyn i urządzeń elektrycznych.

2. Wszystkie dane o remontach, awariach i usterkach maszyn i urządzeń elektrycznych powinny być wpisywane na bieżąco do książki maszyn i urządzeń elektrycznych.

§ 68. Każdy statek powinien posiadać narzędzia, części zapasowe i materiały zapewniające sprawną i bezpieczną eksploatację oraz konserwację urządzeń elektrycznych.

§ 69. 1. Wszystkie maszyny i narzędzia ręczne o napędzie elektrycznym oraz inne elektryczne urządzenia pod napięciem muszą być uziemione.

2. Oporność uziemień powinna być sprawdzana przez armatora co 6 miesięcy oraz po każdym remoncie lub zmianie instrukcji, a wynik sprawdzenia powinien być odnotowany w książce kontrolnej maszyn i urządzeń elektrycznych.

§ 70. Stan izolacji elektrycznych powinien znajdować się pod stałym nadzorem i być okresowo kontrolowany.

§ 71. W czasie wykonywania jakichkolwiek prac w sąsiedztwie urządzeń i instalacji elektrycznych, urządzenia te powinny być osłonięte i zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi i obłaniem wodą lub inną cieczą.

§ 72. Wszystkie elektryczne urządzenia przenośne mogą być podłączone do gniazd tylko przy pomocy właściwych wtyczek z uziemieniem.

§ 73. 1. Zabrania się stosowania naprawianych lub jakichkolwiek innych wkładek do bezpieczników poza oryginalnymi i przeznaczonymi dla danego urządzenia.

2. Wymiany bezpieczników oraz remonty tablic i skrzynek rozdzielczych mogą być dokonywane tylko przez elektryka, a w razie braku takiego przez pracownika uprawnionego do obsługi urządzeń elektrycznych.

§ 74. Zabroniona jest zmiana regulacji samoczynnych zabezpieczeń i pomiarowych urządzeń elektrycznych oraz przestawianie ich na wyższe napięcie aniżeli dozwolone dla danego typu urządzenia.

§ 75. 1. Przed tablicą rozdzielczą powinien znajdować się na podłodze chodnik dielektryczny, jeżeli źródło prądu posiada napięcie ponad 24 V.

2. Tablice rozdzielcze powinny być zbudowane zgodnie z obowiązującymi przepisami i chronione w odpowiednich szafkach lub specjalną obudową.

§ 76. 1. Wszelkie naprawy maszyn i urządzeń elektrycznych, wymiany lamp, bezpieczników itp. mogą nastąpić po wyłączeniu danej linii spod napięcia.

2. Przepis ust. 1 nie dotyczy prac przy napięciu linii do 24 V.

§ 77. 1. Zabrania się samowolnego podłączania linii instalacyjnej statku z lądem.

2. Podłączenie statku do źródła prądu na lądzie (o ile statek posiada odpowiednie urządzenie) może nastąpić po uzyskaniu zezwolenia właściwych władz miejscowych.

§ 78. Na każdym statku pasażerskim powinna być zainstalowana oddzielna linia światła awaryjnego o napięciu nie przekraczającym 24 V.

§ 79. Wszystkie urządzenia i instalacje elektryczne powinny odpowiadać wymaganiom Polskiego Rejestru Statków, dotyczącym instalacji klasyfikacyjnej.

§ 80. Wszelkie prace przy silnikach i urządzeniach elektrycznych powinny odbywać się przy użyciu ochron osobistych. Zabrania się używania przy tych pracach narzędzi nie izolowanych.

B. Dział radiowy.

§ 81. Włączanie i wyłączanie oraz obsługa radiostacji i aparatury powinny być wykonywane przez wykwalifikowanego członka załogi posiadającego dokładną znajomość bezpiecznego posługiwania się urządzeniami radiowymi.

§ 82. 1. Naprawa i remonty urządzeń radiowych mogą być dokonywane tylko przez osoby posiadające odpowiednie uprawnienia.

2. Naprawa urządzeń radiowych może się odbywać po wyłączeniu instalacji radiowej spod napięcia.

§ 83. Zabrania się dokonywania jakichkolwiek prac na masztach lub w pobliżu anten przed wyłączeniem anteny spod napięcia.

§ 84. Na statkach z własnym napędem mechanicznym, uprawiających żeglugę na jeziorach (w rejonach J) powinny być zainstalowane radiotelefony.

§ 85. 1. Radiotelefony powinny być zaopatrzone w techniczną instrukcję czynnościową oraz instrukcję bezpieczeństwa i higieny pracy.

2. Poza instrukcjami wymienionymi w ust. 1 każdy statek powinien posiadać regulamin ruchu, który wyczerpująco określa sposoby stałej łączności z lądem i z innymi statkami dla celów bezpieczeństwa.

3. Zabrania się statkom wychodzenia w rejs w rejonach J z zepsutymi lub uszkodzonymi radiotelefonami.

§ 86. Przepis § 84 obowiązuje jednostki nowo budowane od chwili wejścia ich do eksploatacji, jednostki zaś już kursujące — po upływie dwóch lat od dnia ogłoszenia niniejszego rozporządzenia.

Prace remontowe i konserwacyjne.

§ 87. Wszelkie naprawy bieżące oraz konserwacja statku i urządzeń powinny odbywać się na polecenie kierownika statku i pod nadzorem wyznaczonych przez niego członków załogi.

§ 88. 1. Podczas konserwacji i malowania zewnętrznych burt statku pracownicy powinni być zabezpieczeni pasem i linką bezpieczeństwa, a na pokładzie w pobliżu miejsca pracy powinno znajdować się koło ratunkowe. Przy wykonywaniu tych prac powinien być zapewniony nadzór z punktu widzenia bezpieczeństwa. Zabrania się wykonywania tych prac w czasie ruchu statku.

2. Zabrania się używania farb szkodliwych dla zdrowia do malowania pomieszczeń mieszkalnych.

3. Przy naprawie i konserwacji kół napędowych i wnętrza tambora należy uprzednio unieruchomić w sposób pewny koła napędowe.

4. Podczas ostukiwania i czyszczenia ze rdzy pracownik powinien posiadać sprzęt ochrony osobistej dla zabezpieczenia się przed odpryskami i pyłem.

§ 89. 1. Wszystkie prace remontowe i konserwacyjne w dziale maszynowym powinny odbywać się pod nadzorem mechanika lub jego zastępcy.

2. Transport poziomy i pionowy przedmiotów o ciężarze powyżej 100 kg powinien odbywać się pod osobistym nadzorem mechanika lub jego zastępcy.

3. Drogi i miejsca pracy przy dokonywaniu transportu powinny być wolne od jakichkolwiek przeszkód, a płyty, podłogi i kratownice powinny być oczyszczone z oliwy i smarów.

§ 90. W miejscach, w których wykonuje się prace remontowe, należy wywiesić tablicę ostrzegawczą z napisem „remont”.

§ 91. 1. Narzędzia ręczne i narzędzia o napędzie mechanicznym przed wydaniem do pracy powinny być sprawdzone.

2. Zabrania się używania narzędzi niewłaściwych dla danego rodzaju prac oraz wykazujących uszkodzenia.

§ 92. Przygotowywanie farb przy pomocy rozpuszczalników niebezpiecznych lub szkodliwych dla zdrowia oraz przygotowywanie środków o takich właściwościach, służących do oczyszczania lub dezynfekcji pomieszczeń i urządzeń działu maszynowego, powinno być dokonywane na otwartym powietrzu z zachowaniem wszelkich środków ostrożności.

§ 93. 1. Przed rozpoczęciem prac remontowych, konserwacyjnych lub związanych z oczyszczaniem i porządkowaniem w pomieszczeniach, w których mogą znajdować się trujące lub szkodliwe dla zdrowia zanieczyszczenia powietrza, należy zastosować środki zapewniające całkowite usunięcie lub neutralizację tych zanieczyszczeń.

2. W razie niemożliwości spełnienia warunków wymienionych w ust. 1 należy zastosować sprzęt i odzież ochronną.

3. Podczas wykonywania prac wymienionych w ust. 1 i 2 członkowie załogi powinni pozostawać pod stałym nadzorem.

§ 94. Otwory powstałe przez zdjęcie płyt podłogi, pokryw, włazów itp. powinny być bezzwłocznie zabezpieczone.

§ 95. Do pracy przy remontach urządzeń pracujących pod ciśnieniem można przystąpić dopiero po obniżeniu ciśnienia w tych urządzeniach do ciśnienia atmosferycznego, a przy remontach urządzeń chłodniczych — po usunięciu czynnika chłodniczego.

§ 96. Rozbieranie głównych maszyn napędowych, mechanizmów pomocniczych i innych urządzeń siłowni powinno się odbywać pod osobistym nadzorem mechanika.

§ 97. 1. Przed przystąpieniem do naprawy urządzeń napędzanych silnikiem elektrycznym należy silnik odłączyć od sieci elektrycznej i zawiesić tabliczkę z napisem „nie włączać”.

2. Prace wymienione w ust. 1 powinien wykonać zgodnie z § 66 wykwalifikowany pracownik.

IV. DZIAŁ HOTELOWY

§ 98. Pracownicy działu hotelowego powinni wykonywać powierzone im prace w odzieży ochronnej, przewidzianej w tabeli norm. Zabronione jest używanie brudnej odzieży ochronnej. Zabronione jest wykonywanie prac związanych ze sprzątnięciem w odzieży używanej przy przygotowywaniu posiłków.

§ 99. Ministerstwo Żeglugi i Gospodarki Wodnej w porozumieniu z Zarządem Głównym Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców ustali normy wyposażenia magazynów i kuchni.

§ 100. 1. Na statkach, na których członkowie załogi maszynowej i arażeni są na działanie wysokiej temperatury, powinny znajdować się odpowiednie zapasy wody gazowanej.

2. Woda gazowana powinna być podawana tym członkom załogi z solą kuchenną w ilości 6 g na litr piynu.

§ 101. Pomieszczenia prowiantowe powinny być odpowiednio izolowane termicznie.

§ 102. Na statku powinien znajdować się magazyn bądź schowek na bieliznę i sprzęt gospodarczy odpowiednio suchy z należytą wentylacją.

§ 103. Kuchnie powinny posiadać oświetlenie naturalne, zapewniające taki dopływ światła, aby praca mogła odbywać się bez konieczności stosowania sztucznego oświetlenia.

§ 104. Piecze kuchenne powinny posiadać izolację termiczną oraz urządzenia zabezpieczające przed oparzeniem.

§ 105. Umywalki, łazienki, natryski itp. powinny posiadać instalację ciepłej i zimnej wody o wspólnym wylocie wody zmieszanej.

§ 106. 1. Do czasu ustalenia normatywów dotyczących pomieszczeń socjalno-bytowych i ich wyposażenia zaleca się stosować tymczasowe wymagania dotyczące warunków bytowych, opracowane przez Okrętową Komisję Bytową i Ochrony Pracy.

2. Kojki powinny być wyposażone w materace.

V. PRZEPISY KOŃCOWE

§ 107. 1. Przedsiębiorstwo żeglugowe obowiązane jest dostarczyć kierownikom statków teksty przepisów wymienionych w niniejszym rozporządzeniu, dotyczących statku, którym kierują.

2. Kierownik statku jest obowiązany podać do wiadomości i udostępnić członkom załogi teksty przepisów odpowiednich dla danych działów, dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy załóg na statkach.

§ 108. Odpowiednie przepisy niniejszego rozporządzenia powinny być wywieszane w pomieszczeniach pracy na statku i utrzymane w stanie czytelnym.

§ 109. Armatorzy wydadzą w okresie 1 roku od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia szczegółowe instrukcje uwzględniające wymagania bezpieczeństwa i higieny pracy dla poszczególnych stanowisk roboczych.

§ 110. Przepisy §§ 18 ust. 3, 29, 78, 102, 103 i 105 stosuje się do statków nowo budowanych, a do statków przebudowywanych w miarę możliwości technicznych.

§ 111. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Żeglugi i Gospodarki Wodnej: w z. *J. Grochulski*

367

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 31 października 1959 r.

w sprawie przystąpienia Izraela do Konwencji Międzynarodowej o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisanej w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r.

Podaje się niniejszym do wiadomości, że zgodnie z art. 12 Konwencji Międzynarodowej o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisanej w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r. (Dz. U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258), Izrael

złożył Rządowi Belgijskiemu dnia 5 września 1959 r. swój dokument przystąpienia do powyższej Konwencji.

Minister Spraw Zagranicznych: *A. Rapacki*

Redakcja: Urząd Rady Ministrów — Biuro Prawne, Warszawa, al. Ujazdowskie 1/3.
Administracja: Administracja Wydawnictw Urzędu Rady Ministrów, Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 50.

Tłoczono z polecenia Prezesa Rady Ministrów w Zakładach Graficznych „Tamka”, Warszawa, ul. Tamka 3.