

skiej, Łukowie oraz w Radzynie Podlaskim i jego Wydziału Zamiejscowego w Międzyrzecu Podlaskim.

§ 2. Traci moc § 4 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 27 listopada 1950 r. o dostosowaniu sądów powszechnych do nowych przepisów ustrojowych i o zniesieniu sądów zbędnych (Dz. U. Nr 54, poz. 496) w części dotyczącej

okręgów Sądów Powiatowych w Białej Podlaskiej, Łukowie i Radzynie.

§ 3: Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1964.

Minister Sprawiedliwości: *M. Rybicki*

146

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 17 maja 1963 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie ochrony rybołówstwa na Zalewie Wiślanym.

Na podstawie art. 1 ust. 1 lit. a) dekretu z dnia 3 listopada 1936 r. o regulowaniu połowów ryb morskich (Dz. U. Nr 84, poz. 586) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Żeglugi z dnia 19 marca 1962 r. w sprawie ochrony rybołówstwa na Zalewie Wiślanym (Dz. U. Nr 25, poz. 115) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 1 pkt 4, pkt 5, pkt 7 oraz pkt 12 — otrzymują brzmienie:

„4) u sandacza (<i>Lucioperca lucioperca</i>)	— 46 cm”;
„5) u leszcza (<i>Abramis brama</i>)	— 35 cm”;
„7) u certy (<i>Vimba vimba</i>)	— 28 cm”;
„12) u krąpia (<i>Blicca björkna</i>)	— 35 cm”;

2) w § 3 po ust. 1 wprowadza się nowy ust. 2 w brzmieniu:
„2. Zabrania się w okresie od 1 maja do 1 września

uprawiania na obszarze Zalewu Wiślanego połowów przemysłowych sandacza i leszcza. W wyjątkowych przypadkach Gdański Urząd Morski może zezwolić w okresie tego zakazu na połowy haczykowe sandacza — od dnia 1 czerwca.”;

dotychczasowe ust. 2 i ust. 3 otrzymują kolejną numerację 3 i 4,

3) w § 13 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„Odłowy na Zalewie Wiślanym w latach 1963 i 1964 nie mogą przekraczać dla:

leszcza	— 185 ton,
sandacza	— 185 ton”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Żeglugi: *S. Darski*

147

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 29 maja 1963 r.

w sprawie transportu morskiego materiałów niebezpiecznych.

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

Rozdział 1.

Przepisy ogólne.

§ 1. Rozporządzenie dotyczy warunków bezpieczeństwa transportu morskiego materiałów niebezpiecznych, a w szczególności ich opakowania i oznakowania, składowania, przewozu w porcie, przeladunku, sztautowania i przewozu morskiego.

§ 2. W rozumieniu niniejszego rozporządzenia:

1) materiałami niebezpiecznymi są materiały, które mogą same przez się lub pod wpływem okoliczności zewnętrznych spowodować zagrożenie życia ludzkiego, zdrowia lub mienia. Za materiały takie uważa się:

a) materiały niebezpieczne, wymienione w niniejszym

rozporządzeniu i przepisach szczegółowych wydanych na jego podstawie,

b) materiały nie wymienione w przepisach, o których mowa pod lit. a), lecz zakwalifikowane przez rzeczoznawcę jako niebezpieczne i zatwierdzone przez urząd morski jako takie,

c) materiały nie wymienione w przepisach, o których mowa pod lit. a), lecz:

- zgłoszone jako niebezpieczne w dokumentach związanych z transportem morskim,
- oznakowane jako niebezpieczne na opakowaniach,
- znajdujące się w opakowaniach, których sam wygląd i forma niewątpliwie wskazują na niebezpieczny charakter ich zawartości.

do chwili orzeczenia rzeczoznawcy i decyzji urzędu morskiego;

2) transportem morskim jest przewóz morski materiałów niebezpiecznych stanowiących ładunek statku oraz czyn-

ności manipulacyjne tymi materiałami w portach morskich.

§ 3. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do:

- 1) transportu morskiego:
 - a) materiałów niebezpiecznych przewożonych statkami specjalnie zbudowanymi lub w całości przystosowanymi do przewozu tych materiałów,
 - b) cieczy palnych, przewożonych zbiornikowcami,
 - c) materiałów niebezpiecznych występujących luzem, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w przepisach szczegółowych;
- 2) przewozu morskiego materiałów niebezpiecznych stanowiących zapasy okrętowe i własne wyposażenie statku.

§ 4. Przepisy rozporządzenia stosuje się odpowiednio w portach morskich do statków żeglugi śródlądowej, jeżeli przepisy dotyczące przewozu materiałów niebezpiecznych statkami żeglugi śródlądowej nie stanowią inaczej.

§ 5. 1. W czasie pobytu statku polskiego w porcie zagranicznym kapitan statku obowiązany jest stosować przepisy niniejszego rozporządzenia w zakresie manipulacji materiałami niebezpiecznymi na statku.

2. Jeżeli przepisy miejscowe nakazują inny sposób manipulacji materiałami niebezpiecznymi na statku, kapitan może zastosować przepisy miejscowe, jeżeli nie pogorszy to w istotny sposób stanu bezpieczeństwa statku, a zastosowanie przepisu miejscowego jest warunkiem wykonania zadań statku w tym porcie.

§ 6. 1. Przepisy rozporządzenia stosuje się odpowiednio do statków obcych w polskich portach morskich, na polskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym w zakresie manipulacji materiałami niebezpiecznymi na statku.

2. Manipulacja materiałami niebezpiecznymi na statku w przypadkach, o których mowa w ust. 1, może nastąpić w inny sposób na wniosek kapitana statku — za zgodą urzędu morskiego.

§ 7. 1. Jeżeli przepisy rozporządzenia wymagają udziału lub opinii rzeczoznawcy, dysponent ładunku materiałów niebezpiecznych obowiązany jest powołać rzeczoznawcę i ponieść związane z tym koszty.

2. Rzeczoznawcą powinien być biegły sądowy, ekspert Polskiej Izby Handlu Zagranicznego lub przedsiębiorstwo rzeczoznawstwa. W razie niemożności powołania takich rzeczoznawców, rzeczoznawcą może być osoba posiadająca równorzędne z nimi kwalifikacje zawodowe w tym zakresie, a za granicą — ekspert miejscowy.

§ 8. Osoby zatrudnione przy transporcie morskim materiałów niebezpiecznych powinny być zaznajomione z przepisami niniejszego rozporządzenia oraz z przepisami szczegółowymi.

§ 9. Ogólny nadzór nad bezpieczeństwem transportu morskiego materiałów niebezpiecznych sprawują właściwe urzędy morskie.

§ 10. 1. Materiały niebezpieczne dzieli się ze względu na charakter niebezpieczeństwa na następujące klasy:

Klasa 1 — Materiały wybuchowe.

- 1a. Materiały wybuchowe przedstawiające niebezpieczeństwo masowego wybuchu.
- 1b. Materiały wybuchowe nie przedstawiające niebezpieczeństwa masowego wybuchu.
- 1c. Materiały wybuchowe przedstawiające tylko niebezpieczeństwo pożaru.

Klasa 2 — Gazy.

- 2a. Gazy trwałe.
- 2b. Gazy skroplone.
- 2c. Gazy rozpuszczone.
- 2d. Gazy trwałe silnie oziębione.

Klasa 3 — Ciecze łatwopalne.

- 3a. Ciecze łatwopalne o temperaturze zapłonu poniżej 23°C według próby w tyglu zamkniętym lub poniżej 26,6°C według próby w tyglu otwartym.
- 3b. Ciecze łatwopalne o temperaturze zapłonu od 23°C do 60,5°C według próby w tyglu zamkniętym lub od 26,6°C do 65,6°C według próby w tyglu otwartym.

Klasa 4 — Ciała stałe lub inne materiały łatwopalne.

- 4a. Ciała stałe łatwopalne.
- 4b. Ciała stałe lub inne materiały skłonne do samozapalania się.
- 4c. Ciała stałe lub inne materiały łatwopalne, które przy zetknięciu z wodą wydzielają gazy łatwopalne.

Klasa 5 — Materiały utleniające i nadtlenki organiczne.

- 5a. Materiały utleniające.
- 5b. Nadtlenki organiczne.

Klasa 6 — Materiały trujące i zakaźne.

- 6a. Materiały trujące.
- 6b. Materiały zakaźne.

Klasa 7 — Materiały promieniotwórcze.

Klasa 8 — Materiały żrące.

Klasa 9 — Inne materiały niebezpieczne.

2. We wszystkich przypadkach, w których wymagane jest określenie w transporcie morskim właściwości materiałów niebezpiecznych, obowiązuje klasyfikacja ustalona w ust. 1.

§ 11. 1. Materiałami wybuchowymi są materiały wyprodukowane dla celów wybuchowych i pirotechnicznych niezależnie od tego, czy znajdują się w specjalnie przygotowanym przedmiocie, czy też nie, oraz wszelkie inne materiały, które z racji ich wybuchowych właściwości należy traktować jako wybuchowe z tym zastrzeżeniem, że wybuchowa atmosfera gazu, pary lub pyłu oraz materiały odmiennie zaklasyfikowane nie powinny być uważane za wybuchowe.

2. Materiały wybuchowe dzieli się na:

Klasa 1a — Materiały wybuchowe przedstawiające niebezpieczeństwo masowego wybuchu:

- 1) przedmioty zawierające materiały wybuchowe i posiadające własne środki zapłonu, jak również materiały wybuchowe inicjujące,
- 2) materiały wybuchowe oraz przedmioty zawierające materiały wybuchowe, lecz nie posiadające własnych środków zapłonu,
- 3) przedmioty zawierające mieszaniny zapalające oraz przedmioty skłonne do wybuchu, jak amunicja małokalibrowa z wybuchowymi pociskami, sztuczne ognie itp.

Klasa 1b — Materiały wybuchowe nie przedstawiające niebezpieczeństwa masowego wybuchu:

- 1) przedmioty zawierające materiały wybuchowe i posiadające bądź nie posiadające własnych środków zapłonu,
- 2) próbki materiałów wybuchowych dla celów laboratoryjnych inne aniżeli materiały wybuchowe inicjujące.

Klasa 1c — Materiały wybuchowe przedstawiające tylko niebezpieczeństwo pożaru.

§ 12. **Klasa 2a** — Gazami trwałymi są gazy, które nie mogą być skroplone w normalnej temperaturze.

Klasa 2b — Gazami skroplonymi są gazy, które mogą skroplić się pod ciśnieniem w normalnej temperaturze.

Klasa 2c — Gazami rozpuszczonymi są gazy rozpuszczone pod ciśnieniem w rozpuszczalniku, które mogą być zaabsorbowane przez materiał portowy.

Klasa 2d — Gazami trwałymi silnie oziębionymi są takie gazy, jak skroplone powietrze, tlen itp.

§ 13. 1. Cieczami łatwopalnymi są ciecz lub mieszaniny cieczy zawierające ciała stałe w roztworze lub zawiesinie (farby, pokosty, lakiery), które wydzielają pary łatwopalne w temperaturze 65,6°C lub niższej według próby w tyglu otwartym, z wyjątkiem materiałów zaklasyfikowanych odmiennie ze względu na ich inne dominujące niebezpieczne właściwości.

2. Ciecze łatwopalne dzielą się na:

Klasa 3a — Ciecze łatwopalne o temperaturze zapłonu poniżej 23°C według próby w tyglu zamkniętym lub poniżej 26,6°C według próby w tyglu otwartym.

Klasa 3b — Ciecze łatwopalne o temperaturze zapłonu od 23°C do 60,5°C według próby w tyglu zamkniętym lub od 26,6°C do 65,6°C według próby w tyglu otwartym.

§ 14. **Klasa 4a** — Ciałami stałymi łatwopalnymi są materiały inne niż zaklasyfikowane jako materiały wybuchowe, a które w warunkach transportu są łatwo zapalne lub mogą spowodować albo przyczynić się do powstania pożaru przez tarcie.

Klasa 4b — Ciałami stałymi lub innymi materiałami skłonnymi do samozapalania się są materiały skłonne do samoczynnego nagrzewania się w normalnych warunkach występujących w transporcie lub do nagrzewania się w zetknięciu z powietrzem, przez co stają się skłonne do zapalania się.

Klasa 4c — Ciałami stałymi lub innymi materiałami łatwopalnymi, które przy zetknięciu z wodą wydzielają gazy łatwopalne, są materiały, które przez wzajemne oddziaływanie z wodą skłonne są do samozapalania się lub do wydzielania gazów łatwopalnych w ilościach niebezpiecznych.

§ 15. **Klasa 5a** — Materiałami utleniającymi są materiały, które nie będąc same łatwopalnymi, mogą w szczególności przez wydzielanie tlenu spowodować zapalenie się lub spotęgować gwałtowny pożar innego materiału.

Klasa 5b — Nadtlenki organiczne.

§ 16. **Klasa 6a** — Materiałami trującymi są materiały, które w razie przedostania się do organizmu lub stykania się z powierzchnią ciała zagrażają zdrowiu albo życiu ludzi bądź zwierząt.

Klasa 6b — Materiałami zakaźnymi są materiały zawierające chorobotwórcze drobnoustroje.

§ 17. **Klasa 7** — Materiałami promieniotwórczymi są materiały lub kombinacje materiałów, które samoczynnie wydzielają promieniowanie jonizujące.

§ 18. **Klasa 8** — Materiałami żrącymi są takie materiały, jak kwasy, ługi oraz inne żrące cieczki i ciała stałe, które przy zetknięciu z żywą tkanką poważnie ją uszkadzają przez działanie chemiczne, a w razie wycieku powodują znaczne uszkodzenie lub zniszczenie innego ładunku albo środków transportowych przez działanie chemiczne lub też mogą spowodować inne niebezpieczeństwo.

§ 19. **Klasa 9** — Innymi materiałami niebezpiecznymi są materiały, które mogą stać się niebezpieczne na skutek dodania do nich pewnych materiałów zmieniających ich właściwości, jak również inne materiały, których niebezpieczeństwo w czasie transportu nie może być objęte innymi klasami.

§ 20. Materiały niebezpieczne wszystkich klas dzielą się ze względu na wymagany sposób postępowania z nimi w transporcie morskim na następujące kategorie:
Kategoria W — materiały niebezpieczne, których transport morski jest zabroniony.

Kategoria O — materiały szczególnie niebezpieczne, których składowanie w portach morskich jest zabronione.

Kategoria A — materiały szczególnie niebezpieczne, dopuszczone do transportu morskiego pod warunkiem przestrzegania specjalnych środków ostrożności.

Kategoria B — materiały niebezpieczne, dopuszczone do transportu morskiego pod warunkiem zachowania zwykłych środków ostrożności.

Kategoria S — materiały niebezpieczne, dopuszczone do składowania w magazynach ogólnego użytku.

§ 21. Minister Żegluga wyda przepisy, zwane w niniejszym rozporządzeniu „przepisami szczegółowymi”, dotyczące bezpieczeństwa transportu morskiego materiałów niebezpiecznych, a w szczególności ustali wykaz materiałów niebezpiecznych z podziałem na klasy i kategorie oraz określi zasady sztautowania tych materiałów.

§ 22. 1. Materiały niebezpieczne nie wyliczone w wykazie ustalonym w przepisach szczegółowych powinny być w razie transportu morskiego tych materiałów zaklasyfikowane przez rzeczoznawcę zgodnie z przepisami §§ 10—19 na podstawie podobieństwa ich właściwości z właściwościami materiałów niebezpiecznych objętych wykazem.

2. Decyzję w sprawie uznania tych materiałów za niebezpieczne wydaje urząd morski.

§ 23. 1. Jeżeli istnieją wątpliwości co do zgodności zaklasyfikowania, dokumentacji, stanu lub właściwości opakowania albo oznakowania materiałów niebezpiecznych z przepisami rozporządzenia lub przepisami szczegółowymi, decyzję w sprawie dopuszczenia tych materiałów do transportu morskiego wydaje urząd morski po zasięgnięciu opinii rzeczoznawcy i wysłuchaniu zainteresowanych.

2. Materiały niebezpieczne, co do których właściwości mogą istnieć wątpliwości ze względu na niedostateczne informacje podane w dokumentach, powinny być traktowane jako materiały kategorii A aż do chwili ustalenia ich właściwości.

3. W przypadkach wymienionych w § 2 pkt 1 lit. c) należy do czasu orzeczenia rzeczoznawcy i decyzji urzędu morskigo postąpić zgodnie ze zgłoszeniem, oznakowaniem lub wyglądem i formą opakowania.

Rozdział 2.

Dokumenty, opakowanie i oznakowanie.

§ 24. 1. We wszystkich dokumentach związanych z transportem morskim materiałów niebezpiecznych, w których wymieniana jest nazwa materiału, a w szczególności: w konosamentach, listach przewozowych, manifestach, listach ładunkowych, kwitach sternika, awizach, kwitach składowych, zleceniach i dyspozycjach, powinna być podana prawidłowa nazwa techniczna materiału niebezpiecznego, w miarę możliwości zgodna z przepisami szczegółowymi, oraz cyfrowe i literowe określenie klasy materiału zgodnie z określeniami użytymi w § 10.

2. Jeżeli opakowanie zbiorcze zawiera laboratoryjne odczynniki chemiczne i środki farmaceutyczne w małych ilościach, można podać określenie: „laboratoryjne odczynniki chemiczne” lub „środki farmaceutyczne”, załączając w miarę możliwości szczegółową specyfikację zawartości opakowania.

3. Nazwa materiału niebezpiecznego i określenie jego klasy powinno być napisane kolorem czerwonym lub podkreślone linią w tym kolorze.

§ 25. 1. Dokumenty załadunkowe związane z transportem morskim materiałów niebezpiecznych, przygotowane przez załadowcę (nadawcę), powinny zawierać świadectwo albo deklarację stwierdzającą, że ładunek materiałów niebezpiecznych powierzonych do transportu morskigo jest właściwie opakowany, oznaczony, zaopatrzone w nalepki (odbitki) i znajduje się w stanie odpowiednim do transportu morskigo.

2. Jeżeli materiały niebezpieczne ładowane są na polski statek morski w porcie zagranicznym, kapitan statku obowiązany jest zażądać doręczenia mu takiego świadectwa lub deklaracji. W razie niemożności uzyskania ich, powinien uzyskać opinię pisemną miejscowego rzeczoznawcy.

§ 26. 1. Na każdym statku przewożącym materiały niebezpieczne powinna być specjalna lista materiałów niebezpiecznych lub manifest wyszczególniający te materiały oraz ich rozmieszczenie na statku.

2. Wzór listy określają przepisy szczegółowe.

3. Listę lub manifest może zastąpić szczegółowy plan sztauerski wskazujący nazwę, klasę, ilość i rozmieszczenie materiałów niebezpiecznych oraz ładunki rozmieszczone w ich sąsiedztwie.

§ 27. Każde opakowanie, w którym znajduje się materiał niebezpieczny, powinno być oznaczone prawidłową nazwą techniczną tego materiału i zaopatrzone w oznaczenie wskazujące niebezpieczne właściwości zawartości opakowania; oznaczenie powinno być wykonane w postaci napisu na opakowaniu lub na zawieszce trwale połączonej z opakowaniem.

§ 28. 1. Opakowania materiałów niebezpiecznych powinny być:

- 1) dobrze wykonane i w dobrym stanie;
- 2) wykonane z materiału nie powodującego niebezpiecznych

reakcji chemicznych z jego zawartością i nie podlegającego uszkodzeniu przez zawartość;

- 3) zdolne do wytrzymywania normalnego ryzyka, jakie związane jest z transportem morskim.

2. Opakowania materiałów niebezpiecznych powinny być w szczególności tak szczelne, aby wykluczały wysypanie się, wyciek lub parowanie zawartości oraz aby uniemożliwiały przedostawanie się wilgoci do wnętrza, jeżeli zdarzenia takie mogą doprowadzić do stanu niebezpieczeństwa.

§ 29. W przypadkach, w których zazwyczaj używa się materiału chłonnego albo amortyzującego do opakowań zawierających ciecze, materiał ten powinien być:

- 1) zdolny do zmniejszenia do minimum niebezpieczeństw, które ciecz może wywołać,
- 2) rozłożony w taki sposób, aby zapobiegał ruchowi naczyń i otaczał je ze wszystkich stron,
- 3) stosowany w miarę możliwości w ilości wystarczającej do wchłonięcia cieczy w przypadku rozbicia naczyń.

§ 30. Naczynia zawierające ciecze niebezpieczne powinny mieć wolną przestrzeń wystarczającą do zabezpieczenia przed skutkami termicznego rozszerzania się cieczy oraz przed przyrostem ciśnienia wewnętrznego przy najwyższej temperaturze, jaka może nastąpić w czasie transportu morskigo.

§ 31. Butle lub inne opakowania do gazów pod ciśnieniem powinny być odpowiednio skonstruowane, poddane przepisowym próbom, utrzymane w dobrym stanie i prawidłowo napełnione.

§ 32. Pakowanie różnych materiałów niebezpiecznych do wspólnego opakowania zewnętrznego dozwolone jest wyłącznie w stosunku do laboratoryjnych odczynników chemicznych oraz środków farmaceutycznych w małych ilościach, z zachowaniem bezpiecznego sąsiedztwa wewnątrz opakowania.

§ 33. Puste opakowania, które poprzednio używane były do transportu materiałów niebezpiecznych, powinny być traktowane jak materiały niebezpieczne, chyba że zostały dokładnie oczyszczone i wysuszone lub — gdy rodzaj poprzednich zawartości bezpiecznie na to pozwala — dokładnie zamknięte.

§ 34. Obowiązek dostarczenia materiałów niebezpiecznych do transportu morskigo w prawidłowych i należycie oznaczonych opakowaniach ciąży na załadowcy (nadawcy).

Rozdział 3.

Wprowadzanie materiałów niebezpiecznych do portu, przeładunek oraz inne czynności manipulacyjne.

§ 35. 1. Materiały niebezpieczne kategorii O mogą być wprowadzone do portu tylko na czas niezbędny dla wykonania czynności przeładunkowych i innych niezbędnych manipulacji związanych z przeładunkiem, z zastrzeżeniem przepisu § 54.

2. Decyzję w sprawie wprowadzenia do portu statku, przewożącego materiały wybuchowe nie przeznaczone do manipulacji w danym porcie, podejmuje w każdym poszczególnym przypadku kapitan portu po zasięgnięciu w miarę potrzeby opinii rzeczoznawcy. W razie decyzji pozytywnej kapitan portu ustala i zarządza niezbędne środki ostrożności, jakie należy zachować.

§ 36. Jeżeli ładunek materiałów niebezpiecznych, z wyjątkiem materiałów niebezpiecznych należących do kategorii S, przeznaczony do transportu morskigo stanowi prze-

syłkę większą niż jeden wagon, wysyłający powinien uzyskać zgodę zarządu portu na wprowadzenie ładunku do portu. Zarząd portu wyraża zgodę w miarę istniejących w porcie możliwości manipulacyjno-składowych.

§ 37. W związku z wprowadzaniem do portu statku morskiego przewożącego materiały niebezpieczne, z wyjątkiem materiałów niebezpiecznych należących do kategorii S, armator lub jego przedstawiciel powinien na 24 godziny, a jeżeli podróż statku trwa krócej — na 8 godzin przed wprowadzeniem statku — zgłosić kapitanowi portu i głównemu dyspozytorowi portu nazwę statku, nazwę, ilość i określenie właściwości materiału niebezpiecznego oraz proponowane miejsce podstawienia statku w porcie.

§ 38. W związku z wprowadzaniem do portu środków transportu lądowego lub wodnego śródlądowego, przewożących materiały niebezpieczne, z wyjątkiem materiałów niebezpiecznych należących do kategorii S, spedytor powinien przed wprowadzeniem do portu tych środków zgłosić na piśmie kapitanowi portu i głównemu dyspozytorowi numer środka transportowego (wagonów, samochodów, barek itp.), nazwę, ilość i określenie właściwości materiału niebezpiecznego oraz uzgodnione miejsce podstawienia środka transportowego w porcie.

§ 39. Przez przeładunek materiałów niebezpiecznych rozumie się ich przemieszczenie ze środka transportu na skład lub odwrotnie albo z jednego środka transportu na inny środek transportu.

§ 40. Przeładunek materiałów niebezpiecznych kategorii O, poza wymienionymi w § 54, dozwolony jest jedynie w sposób bezpośredni, tj. z jednego środka transportowego na inny środek transportowy.

§ 41. 1. Przeładunek materiałów niebezpiecznych klasy 1 dozwolony jest tylko w miejscach oraz ilościach ustalonych przez Ministra Żeglugi.

2. Przeładunek pozostałych materiałów niebezpiecznych może odbywać się w dowolnych miejscach portu pod warunkiem zachowania niezbędnych środków ostrożności.

3. Przeładunek bezpośredni materiałów klasy 1 w rodzajach i ilościach określonych w § 54 może odbywać się w odniesieniu do statku przy każdym nabrzeżu pod warunkiem zachowania zwykłych środków ostrożności.

4. Przeładunek materiałów klasy 1 na redzie portu odbywać się może tylko na warunkach określonych w każdym przypadku przez kapitana portu, który ustali:

- 1) miejsce zakotwiczenia statku,
- 2) odległość statku od innych statków i obiektów portowych (promień bezpieczeństwa),
- 3) warunki nawigacyjne, tj. stan morza, siłę i kierunek wiatru,
- 4) inne istotne wymagania.

§ 42. 1. Przeładunek oraz inne manipulacje dotyczące:

- 1) materiałów niebezpiecznych klasy 1,
- 2) materiałów innych klas kategorii O i A,

 może odbywać się tylko w porze dziennej (od wschodu do zachodu słońca).

2. Przeładunek innych materiałów niebezpiecznych niż wymienione w ust. 1 dozwolony jest również w porze nocnej pod warunkiem wystarczającego bezpiecznego oświetlenia miejsca przeładunku.

3. Niedozwolone jest przeładowywanie materiałów niebezpiecznych w czasie burzy z wyładowaniami atmosferycz-

nymi. Łuki statków powinny być wówczas zamknięte, a środki transportu lądowego odpowiednio zabezpieczone.

§ 43. Przy przeładunku i innych manipulacjach materiałami:

- 1) klasy 1, z wyjątkiem wymienionych w § 54,
- 2) klasy 6b kategorii O i A,
- 3) klasy 7,
- 4) innych klas kategorii O i A oraz
- 5) jeżeli wymagają tego szczególne okoliczności, np. duża ilość materiałów, wątpliwości co do stanu opakowania i stanu towaru,

obowiązuje nadzór rzeczoznawcy oraz przedstawiciela służby bezpieczeństwa i higieny pracy.

§ 44. 1. Przy przeładunku i innych manipulacjach materiałami niebezpiecznymi klas 1, 2, 3, 4 i 5 obowiązuje nadzór i asysta straży pożarnej.

2. Urząd morski może udzielić zwolnienia od obowiązku ustanowienia nadzoru i asysty straży pożarnej, jeżeli nie pogorszy to w sposób istotny stanu bezpieczeństwa i zostanie zachowana należyta ostrożność.

§ 45. Przed przystąpieniem do przeładunku materiałów niebezpiecznych klas 1, 2, 3, 4 i 5 kategorii O i A należy komin statku zabezpieczyć siatką przeciwiskrową oraz łączyć spod napięcia przewody elektryczne przechodzące przez ładownię.

§ 46. 1. W czasie przeładunku materiałów niebezpiecznych klas 1, 2, 3, 4 i 5 niedozwolone jest palenie tytoniu, używanie ognia i nieosłoniętego światła na ładzie w odległości mniejszej niż 30 m od punktu przeładunku, o czym powinny informować tablice ostrzegawcze.

2. Palenie tytoniu na statkach dozwolone jest w czasie przeładunku materiałów wymienionych w ust. 1 tylko w miejscach wyznaczonych przez kapitana statku.

3. Przy przeładunku materiałów niebezpiecznych klasy 1 oraz klas 3, 4b, 4c kategorii A niedozwolone jest posiadanie przy sobie przez osoby dokonujące przeładunku — zapalek, zapałniczek oraz wszelkich przedmiotów metalowych mogących wywołać iskrzenie.

§ 47. W czasie przeładunku materiałów niebezpiecznych klas 1, 2, 3, 4 i 5 na statek morski zabronione jest jednoczesne wykonywanie bunkrowania statku węglem lub olejem pędnym.

§ 48. 1. We wszystkich przypadkach przerw w pracach przeładunkowych luki ładowni statków powinny być natychmiast przez przeładownicę zakryte co najmniej tzw. „kapturem”.

2. Otwieranie luków ładowni, w których znajdują się materiały niebezpieczne, w czasie postoju statku w porcie w celach innych niż wykonanie prac przeładunkowych — jest dozwolone w przypadkach koniecznych za zezwoleniem kapitana statku i pod nadzorem oficera.

§ 49. Przy wykonywaniu prac przeładunkowych powinny być w miarę możliwości stosowane następujące zasady:

- 1) przy wyładunku — materiały niebezpieczne znajdujące się na pokładzie i w ładowniach statku powinny być wyładowane w pierwszej kolejności,
- 2) przy załadunku — materiały niebezpieczne powinny być umieszczone na statku w ostatniej kolejności.

§ 50. Wszelkie czynności związane z otwarciem opakowania zewnętrznego materiałów niebezpiecznych kategorii O i A oraz wszystkich materiałów klasy 1 i klasy 7,

jak np. pobieranie prób, sortowanie, dozwolone są pod nadzorem i w obecności rzeczoznawcy.

§ 51. 1. Wykonywanie napraw uszkodzonych lub niekompletnych opakowań materiałów niebezpiecznych dozwolone jest:

- 1) przy materiałach klasy 1 i klasy 7 oraz materiałach innych klas kategorii O i A — pod nadzorem rzeczoznawcy i przedstawiciela służby bezpieczeństwa i higieny pracy i w miejscu przez nich oznaczonym,
- 2) przy innych materiałach niebezpiecznych — pod nadzorem kierownika magazynu (dysponenta rejonu przeładunkowego) i przedstawiciela służby bezpieczeństwa i higieny pracy.

2. Wykonywanie w pomieszczeniach ładunkowych statku napraw opakowań materiałów niebezpiecznych uszkodzonych w czasie przeładunku jest niedozwolone, chyba że rzeczoznawca ze względu na szczególne okoliczności orzeknie inaczej.

§ 52. Rozsypy bądź wycieki powstałe w wyniku uszkodzenia opakowania materiałów niebezpiecznych powinny zostać natychmiast usunięte, a miejsca ich dokładnie zneutralizowane pod nadzorem rzeczoznawcy i przedstawiciela służby bezpieczeństwa i higieny pracy.

Rozdział 4.

Składowanie.

§ 53. Przez składowanie materiałów niebezpiecznych rozumie się przechowywanie ich w porcie.

§ 54. Materiały wybuchowe niżej wymienione wolno składować w porcie w następujących maksymalnych ilościach wagi netto:

- 1) 20 ton — amunicji myśliwskiej, sportowej i małokalibrowej, naboju bezpiecznych oraz lontów klasy 1c,
- 2) 2,5 tony — materiałów klasy 2c, innych niż lonty, oraz lontów klasy 1b,
- 3) 100 kg — innych materiałów klasy 1 niż wymienione w pkt 1 i pkt 2 za każdorazowym zezwoleniem urzędu morskigo.

§ 55. Składowanie wszelkich materiałów niebezpiecznych zabronione jest, jeżeli urządzenia portu nie pozwalają na zapewnienie wymaganych warunków składowania i nadzoru.

§ 56. 1. Składowanie materiałów niebezpiecznych innych niż kategorii S dozwolone jest wyłącznie w magazynach specjalnie na ten cel przeznaczonych pod stałym nadzorem magazyniera i okresowym nadzorem rzeczoznawcy.

2. Materiały niebezpieczne należące do kategorii S mogą być składowane również na barkach. Składowanie na barkach innych materiałów niebezpiecznych, z wyłączeniem materiałów należących do klas 1 i 7 oraz materiałów innych klas należących do kategorii O i A, dozwolone jest za każdorazowym zezwoleniem urzędu morskigo.

3. Jeżeli pozwala na to jakość i stan opakowania, wolno składować materiały niebezpieczne na placach składowych specjalnie do tego celu przeznaczonych, z wyjątkiem materiałów kategorii O i A.

§ 57. Materiały niebezpieczne o właściwościach kwalifikujących je do więcej niż jednej klasy niebezpieczeństwa należy składować ze szczególnymi środkami ostrożności, zwracając uwagę na umieszczenie ich w dozwolonym sąsiedztwie.

§ 58. 1. Jeżeli przepisy szczegółowe nie stanowią inaczej, okresy składowania materiałów niebezpiecznych nie mogą przekraczać:

- 1) dla materiałów niebezpiecznych kategorii A:
 - w relacji importowej 10 dni,
 - w relacji eksportowej 20 dni,
- 2) dla innych materiałów niebezpiecznych:
 - w relacji importowej 20 dni,
 - w relacji eksportowej 40 dni.

2. Składowanie materiałów niebezpiecznych kategorii S dozwolone jest bez ograniczenia czasu.

3. Przekroczenie ustalonych w ust. 1 okresów składowania dozwolone jest w wyjątkowych przypadkach za zgodą dyrektora urzędu morskigo.

§ 59. 1. Materiały niebezpieczne powinny być składowane w taki sposób, aby w razie uszkodzenia opakowania lub na skutek wzajemnego oddziaływania zawartości opakowań nie mogły wytworzyć stanu niebezpieczeństwa.

2. W szczególności nie mogą być składowane w bezpośrednim sąsiedztwie:

- 1) materiały klasy 1 wymienione w § 54 obok materiałów klas 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 i 9,
- 2) materiały klasy 4b obok materiałów klas 2, 3, 4a, 4c i 5,
- 3) materiały klas 3, 4a, 4b, 4c obok materiałów klas 2, 5a, 5b,
- 4) środki farmaceutyczne obok materiałów klas 6a i 6b oraz materiałów wydzielających cuchnące pary,
- 5) materiały niebezpieczne, wrażliwe na zetknięcie się z wodą lub wilgocią, obok miejsc wilgotnych i materiałów higroskopijnych,
- 6) materiały strzępiaste (bawełna, juta, sizal itp.) obok jakichkolwiek źródeł wilgoci, tłuszczów oraz materiałów klasy 3,
- 7) materiały o charakterze kwaśnym obok materiałów o charakterze alkalicznym,
- 8) materiały w opakowaniach nasiąkłych (worki, opakowania drewniane) obok naczyń szklanych i ceramicznych z cieczami.

3. Za bezpośrednie sąsiedztwo, o którym mowa w ust. 2, uważa się odległość mniejszą niż 6 m, a w odniesieniu do materiałów wymienionych w ust. 2 pkt 1 — każde wspólne nie odgródzone ścianą pomieszczenie.

4. Wszelkie materiały klasy 7 dopuszczone do składowania powinny być składowane bez względu na ścianę odgradzającą w odległości nie mniejszej niż 20 m od środków spożywczych i środków bezpośredniego użytku, materiałów fotograficznych oraz materiałów klas 1, 2, 3 i 4.

§ 60. 1. Piętrzenie materiałów niebezpiecznych, z wyjątkiem materiałów kategorii S, uzależnione jest od opinii rzeczoznawcy.

2. Materiały niebezpieczne powinny być tak układane, aby zamknięcia opakowań były zwrócone ku górze, a napisy i nalepki na opakowaniach — były widoczne.

§ 61. 1. Materiały niebezpieczne klas 1, 2, 3, 4 i 5 powinny być składowane w pomieszczeniach zaciemnionych, przewiewnych i chłodnych.

2. W pomieszczeniach, w których składowane są materiały niebezpieczne klasy 1 wymienione w § 54 oraz klas 2, 3, 4 i 5, z wyjątkiem materiałów kategorii S, niedozwolone jest używanie środków lub sprzętu mogących wywołać iskrzenie, a więc źródeł otwartego ognia, układarek, wózków elektrycznych itd.

§ 62. Magazyny i inne pomieszczenia specjalnie przeznaczone do składowania materiałów niebezpiecznych powinny być wyposażone w odpowiednie urządzenia zabezpieczające, tj. łączność telefoniczną, system alarmowy, środki przeciwpożarowe, środki neutralizujące, apteczki podręczne odpowiednio wyposażone, maski przeciwgazowe i aparaty tlenowe.

§ 63. W razie stwierdzenia wydzielania się gazów, par, dymów lub zagrzewania się składowanego materiału, jak również rozdymania opakowania oraz innych objawów powstającego niebezpieczeństwa, kierownik magazynu obowiązany jest bezzwłocznie zawiadomić przełożonych, straż pożarną i służbę bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zastosować dostępne określone przepisami szczegółowymi środki zapobiegawcze.

§ 64. Pomieszczenia, w których składowane są materiały niebezpieczne, powinny być przynajmniej raz na miesiąc poddawane specjalnej inspekcji urzędu morskiego.

Rozdział 5.

Przewóz w porcie.

§ 65. Przez przewóz w porcie materiałów niebezpiecznych rozumie się przewóz ich w porcie poza pomieszczeniami zamkniętymi.

§ 66. 1. Wykonywanie przewozu w porcie środkami transportu wodnego wymaga zgody kapitana portu.

2. Stan techniczny (odpowiednie resorowanie, nieiskrznie itp.) środków transportu lądowego użytych do przewozu, jak wagonów, taboru samochodowego itp., powinien zapewniać pełne bezpieczeństwo przewozu. Środki te powinny być zaopatrzone w odpowiednie zabezpieczenia burtowe przed spadnięciem ładunku.

3. Wagony używane do przewozu powinny posiadać napisy ostrzegawcze, wskazujące, jaki rodzaj materiałów niebezpiecznych jest przewożony.

§ 67. 1. Załadowanie materiałów niebezpiecznych różnych klas powinno być zgodne z przepisami szczegółowymi dotyczącymi dozwolonego sąsiedztwa.

2. Poszczególne sztuki powinny być ułożone szczelnie bez pozostawiania wolnych miejsc pomiędzy nimi, a sztuki w opakowaniach nadających się do toczenia, w balonach szklanych lub naczyniach ceramicznych powinny być dodatkowo zabezpieczone przez podklinowanie bądź inne trwałe umocnienie w przestrzeni ładunkowej.

3. Ładowności ustalonej dla lądowych środków transportu nie wolno przekraczać. Ponad burtę nadwozia nie może wystawać więcej niż połowa wysokości opakowania najwyższej załadowanej warstwy; nie dotyczy to materiałów niebezpiecznych kategorii S.

§ 68. Szybkość przewozu nie może przekraczać:

- 1) dla środków transportu wodnego — szybkości ustalonej przepisami portowymi urzędu morskiego bądź ustalonej specjalnie dla danego przewozu przez kapitana portu,
- 2) dla taboru samochodowego — 15 km/godz.,
- 3) dla wagonów — 5 km/godz.,
- 4) dla innych środków transportu — bezpiecznej szybkości, nie przekraczającej jednak 10 km/godz.

§ 69. 1. Środki transportu wodnego i lądowego (poza wagonami) użyte do przewozu materiałów niebezpiecznych kategorii O i A powinny być oznaczone zgodnie z przepisa-

mi porządkowymi obowiązującymi w poszczególnych portach morskich.

2. W czasie przewozu materiałów niebezpiecznych klas 1, 2, 3, 4 i 5 kategorii A środkami transportu wodnego wszelkie paleniska, poza siłownią, powinny być wygaszone i powinny być zachowane przepisy § 45.

3. Wykonywanie przewozu materiałów niebezpiecznych kategorii O może odbywać się tylko według wskazówek rzeczoznawcy.

4. Przewóz materiałów niebezpiecznych kategorii O i A powinien odbywać się w obecności konwojenta.

5. Przy przewozach materiałów niebezpiecznych kategorii O, A i B zabronione jest jednoczesne przewożenie ekip przeładunkowych i innych osób nie związanych z obsługą środków przewozowych.

§ 70. Stan techniczny środków przewozowych, na których materiały niebezpieczne zostały przywiezione do portu lub są z niego wywożone, ich oznaczanie i sposób załadowania powinny być zgodne z przepisami obowiązującymi dla danego rodzaju transportu.

Rozdział 6.

Sztauerka.

§ 71. Przez sztauerkę materiałów niebezpiecznych rozumie się sposób ich układania, rozmieszczania i zamocowania w pomieszczeniach statku oraz na pokładzie statku zapewniający bezpieczeństwo ludzi, statku i ładunku w czasie przewozu morskiego.

§ 72. 1. Materiały niebezpieczne powinny być sztauowane odpowiednio do ich właściwości. Materiały nie nadające się do wspólnego lokowania powinny być umieszczone oddzielnie.

2. Materiały wybuchowe przedstawiające poważne niebezpieczeństwo powinny być sztauowane w magazynie statkowym, który powinien być dokładnie zamknięty w czasie podróży. Materiały takie powinny być sztauowane oddzielnie od detonatorów.

3. Urządzenia elektryczne i kable znajdujące się we wszelkich pomieszczeniach, w których przewożone są materiały wybuchowe, powinny być tak umieszczone i używane, aby zmniejszyć do minimum niebezpieczeństwo pożaru lub wybuchu.

4. Materiały, które wydzielają niebezpieczne pary, powinny być sztauowane w dobrze wietrzonych pomieszczeniach lub na pokładzie.

5. Na statkach przewożących łatwopalne ciecze lub gazy należy przedsięwziąć specjalne środki ostrożności, zapobiegające powstaniu pożaru lub wybuchu.

6. Materiały skłonne do samoczynnego nagrzewania się lub zapalania nie powinny być sztauowane, zanim nie zostaną przedsięwzięte odpowiednie środki ostrożności zapobiegające powstaniu pożaru.

§ 73. 1. Wykonywanie wszelkich prac sztauerskich przy materiałach niebezpiecznych dozwolone jest jedynie pod nadzorem:

- 1) I oficera — dla materiałów kategorii O i A,
- 2) oficera wachtowego — dla innych materiałów niebezpiecznych.

2. Przy wykonywaniu prac sztauerskich w przypadkach określonych w § 43 wymagany jest ponadto nadzór rzeczoznawcy.

§ 74. Przed rozpoczęciem prac sztauerskich kapitan statku powinien:

- 1) sprawdzić stan pomieszczeń statku przeznaczonych do umieszczenia materiałów niebezpiecznych,
- 2) poinstruować załogę o niebezpiecznych właściwościach materiałów i zarządzić środki bezpieczeństwa, niezbędne przy sztauerce danego materiału,
- 3) omówić sposób wykonania prac sztauerskich z odpowiedzialnym kierownikiem zespołów sztauerskich.

§ 75. 1. Wstępny plan przeładunkowy statku powinien być sporządzony z uwzględnieniem w miarę możliwości zasad określonych w § 49.

2. W planie sztauerskim statku miejsca, w których zostały umieszczone materiały niebezpieczne, powinny być wyraźnie zaznaczone, z podaniem w miarę możliwości klasy i kategorii niebezpieczeństwa.

§ 76. Przy sztauerce materiałów niebezpiecznych różni się następujące rodzaje pomieszczeń ładunkowych statków:

- 1) pokład otwarty — pokład narażony na działanie warunków atmosferycznych,
- 2) pomieszczenia międzypokładowe — przestrzeń utworzona przez dwa pokłady, grodzie oraz burty statku,
- 3) pomieszczenia pokładu ochronnego — przestrzeń utworzona przez pokład główny i znajdujący się nad nim pokład ochronny,
- 4) pojedyncza ładownia — przestrzeń utworzona przez pokład główny, dno statku oraz jego grodzie i burty, nie posiadająca międzypokładów.

§ 77. Sztauowanie materiałów niebezpiecznych na statkach morskich dozwolone jest w następujący sposób:

- 1) „pod pokładem”,
- 2) „pod pokładem bez nadsztauowania”,
- 3) „pod pokładem z daleka od gorąca”,
- 4) „w międzypokładzie”,
- 5) „w międzypokładzie łatwo dostępnym”,
- 6) „na pokładzie bez zabezpieczenia”,
- 7) „na pokładzie z zabezpieczeniem”,
- 8) „na pokładzie pod zakryciem”.

§ 78. 1. Określenia użyte w § 77 mają następujące znaczenia:

- 1) „pod pokładem” — materiały umieszcza się we wszelkich pomieszczeniach ładunkowych pod pokładem pod warunkiem, że posiadają one dostateczną wentylację,
- 2) „pod pokładem bez nadsztauowania” — tak jak „pod pokładem”, z tym że na materiałach niebezpiecznych nie wolno kłaść towarów innego rodzaju,
- 3) „pod pokładem z daleka od gorąca” — materiały umieszcza się we wszelkich pomieszczeniach pod pokładem nie narażonych na sztuczne ogrzewanie i posiadających dostateczną wentylację; umieszczenie materiałów niebezpiecznych w tak określony sposób sztauwowania w pomieszczeniach sąsiadujących z kotłownią, maszynownią (z wyjątkiem statków o napędzie spalinowym), zasobnią węglową lub kuchnią jest dozwolone pod warunkiem

zachowania odległości przynajmniej 6 m od wymienionych pomieszczeń,

- 4) „w międzypokładzie” — materiały umieszcza się w dowolnym pomieszczeniu międzypokładowym lub pomieszczeniu pokładu ochronnego,
- 5) „w międzypokładzie łatwo dostępnym” — materiały umieszcza się w pomieszczeniach międzypokładowych, znajdujących się bezpośrednio pod otwartym pokładem lub w pomieszczeniach pokładu ochronnego,
- 6) „na pokładzie bez zabezpieczenia” — materiały umieszcza się na otwartym pokładzie i zabezpiecza w miarę potrzeby przed działaniem warunków atmosferycznych,
- 7) „na pokładzie z zabezpieczeniem” — materiały umieszcza się na otwartym pokładzie i zabezpiecza przed działaniem morza (przy pomocy specjalnie do tego celu zbudowanych nadbudówek) oraz przed działaniem słońca (przy pomocy rozwieszonych brezentów lub materiału sztauerskiego),
- 8) „na pokładzie pod zakryciem” — materiały umieszcza się w krytych nadbudówkach pokładu otwartego (dziobówka, średniówka, rufówka itp.), pod warunkiem że są one oddzielone grodzią od pomieszczeń mieszkalnych, chłodniczych i sterowych.

2. Dla statków posiadających pojedyncze ładownie określenie „w międzypokładzie łatwo dostępnym” jest równoznaczne z określeniem „pod pokładem z daleka od gorąca”.

§ 79. W czasie wykonywania prac sztauerskich przy materiałach niebezpiecznych klas 1, 2, 3, 4 i 5 urządzenia gaśnicze statku powinny znajdować się w pełnej gotowości. W pobliżu ładowni, w których wykonywane są prace sztauerskie, powinien znajdować się gotowy do użycia sprzęt gaśniczy.

§ 80. Materiały niebezpieczne sztauwowane na pokładzie nie mogą zajmować więcej niż 50% całkowitej powierzchni pokładu wykorzystywanej do przewozu ładunków.

§ 81. Sztauowanie materiałów niebezpiecznych w pomieszczeniach, w których znajduje się bagaż pasażerski, lub w pomieszczeniach łatwo dostępnych dla pasażerów jest zabronione.

§ 82. Do wykonywania prac sztauerskich mają odpowiednie zastosowanie przepisy §§ 42, 44, 45, 47, 48, 49 i 51 ust. 2.

Rozdział 7.

Przewóz morski.

§ 83. Przez przewóz morski materiałów niebezpiecznych rozumie się okres ich przemieszczania od zakończenia załadunku na statek morski w porcie wyjścia statku do rozpoczęcia wyładunku w porcie przeznaczenia.

§ 84. 1. Kapitan statku przewożącego materiały niebezpieczne obowiązany jest przed rozpoczęciem podróży statku wydać pisemną instrukcję dla załogi, dotyczącą postępowania z materiałami niebezpiecznymi. Instrukcja ta powinna zawierać m. in. charakterystykę niebezpieczeństw, jakie przedstawiają poszczególne materiały.

2. Do wszystkich przyjmowanych do przewozu materiałów niebezpiecznych klasy 7 oraz wszelkich materiałów niebezpiecznych kategorii O i A pozostałych klas powinna być dołączona pisemna instrukcja rzeczoznawcy, określająca nie-

bezpieczne właściwości tych materiałów, sposoby postępowania z nimi i środki zaradcze w razie wystąpienia zagrożenia w czasie podróży.

3. Instrukcje, o których mowa w ust. 1 i 2, powinny być wywieszane w kabinie nawigacyjnej i na tablicy ogłoszeń.

§ 85. W czasie przewozu wszelkie manipulacje materiałami kategorii O i A lub w ich pobliżu powinny się odbywać pod osobistym nadzorem I oficera.

§ 86. 1. W czasie przewozu w ładowniach zawierających materiały niebezpieczne lub w ich pobliżu, w zasięgu ustalonym przez kapitana statku, zabronione jest:

- 1) przeprowadzanie jakichkolwiek napraw, z wyjątkiem przypadków podanych w § 96,
- 2) posługiwanie się otwartym ogniem,
- 3) palenie tytoniu.

2. W razie doładowywania lub częściowego wyladowania ładowni w porcie pośrednim materiały niebezpieczne powinny być pod stałym nadzorem członka załogi statku, a prace powinny być tak zorganizowane, aby wykluczyć uszkodzenie materiałów niebezpiecznych.

§ 87. W czasie trwania przewozu bunkrowanie, przyjmowanie zapasów lub jakiegokolwiek ładunku na pokład może się odbywać tylko przy zamkniętych ładowniach zawierających materiały niebezpieczne kategorii O i A.

§ 88. 1. Wejście i przebywanie w ładowniach zawierających materiały niebezpieczne powinno odbywać się pod nadzorem oficera. Jeżeli są to materiały kategorii O i A, nadzór powinien sprawować I oficer.

2. Na statkach przewożących pasażerów należy zapobiec ich zbliżaniu się do ładowni, w których mieszczą się materiały niebezpieczne. Wchodzenie pasażerów do pomieszczeń, w których znajdują się takie materiały, jest zabronione.

§ 89. Komin statku przewożącego materiały niebezpieczne klas 1, 2, 3, 4 i 5 powinien być zabezpieczony siatką przeciwiskrową:

- 1) przez cały czas podróży, jeżeli materiały te są przewożone na pokładzie,
- 2) przed otwarciem ładowni zawierających te materiały.

§ 90. Nawiewniki statku prowadzące do ładowni zawierających materiały niebezpieczne klas 1, 2, 3, 4 i 5 powinny być zabezpieczone siatką przeciwiskrową w czasie:

- 1) postojów w portach pośrednich,
- 2) przechodzenia przez kanały.

§ 91. 1. Przy wejściu ludzi do ładowni zawierającej materiały niebezpieczne mogące wydzielać pary lub gazy niebezpieczne dla zdrowia należy ładownię dokładnie przewietrzyć i uzyskać od upoważnionego rzeczoznawcy zaświadczenie o nieobecności gazów. W razie niemożności uzyskania takiego zaświadczenia człowiek wchodzący do ładowni powinien być zaopatrzony w maskę z aparatem do oddychania świeżym powietrzem lub w maskę przeciwgazową z odpowiednim pochłaniaczem albo w aparat tlenowy i powinien być zabezpieczony od góry linką, za pomocą której można go wyciągnąć z ładowni.

2. W ładowniach zawierających materiały niebezpieczne wolno posługiwać się tylko światłem gazoszczelnym.

§ 92. W ładowniach, w których znajdują się materiały wydzielające ciepło lub które pod wpływem rosnącej temperatury mogą ulegać rozkładowi lub zepsuciu albo uszkodzeniu, należy co 4 godziny, pod koniec każdej wachty, mierzyć temperaturę. O zauważonym wzroście temperatury oficer wachtowy powinien niezwłocznie zawiadomić kapitana statku.

§ 93. 1. W czasie przebywania statku na morzu, jeżeli warunki na to pozwalają, należy starannie wietrzyć ładownię, w których mieszczą się materiały niebezpieczne. Na statkach pozbawionych wentylacji elektrycznej należy w miarę możliwości uchylać skrajne rzędy desek lukowych.

2. Jeżeli materiały niebezpieczne mogą wytwarzać pary i gazy wybuchowe lub łatwopalne, należy zaniechać wietrzenia, jeżeli przepisy szczegółowe nie stanowią inaczej.

§ 94. Jeżeli w ładowni znajdują się materiały wrażliwe na wzrost temperatury, nasłonecznione pokłady nad nimi należy polewać wodą. Jeżeli są to pokłady stalowe, należy na nich rozciągnąć uprzednio brezenty, płachty lub maty.

§ 95. Po każdorazowym przejściu statku przez ciężkie warunki atmosferyczne należy najwcześniej, jak tylko na to pozwoli okoliczności, skontrolować, czy materiały niebezpieczne lub ich opakowanie nie uległo uszkodzeniu.

§ 96. Jeżeli statek dozna awarii, na skutek której istnieje konieczność dokonania prac lub napraw w ładowni zawierającej materiały niebezpieczne, kapitan statku ma prawo zarządzić wykonanie tych napraw, lecz przedtem powinien w miarę możliwości zastosować środki zabezpieczające.

§ 97. W razie uszkodzenia opakowania materiałów niebezpiecznych w czasie podróży można na statku dokonać naprawy tych opakowań. Jeżeli zachodzi podejrzenie, że materiał niebezpieczny, inny niż klasy 7, na skutek uszkodzenia opakowania lub z innych powodów może zagrażać bezpośrednio niebezpieczeństwem ludziom, statkowi lub innym ładunkom, należy taki materiał wyrzucić za burtę lub zniszczyć w inny sposób, a gdy chodzi o materiały klasy 7 — postąpić zgodnie z przepisami szczegółowymi.

§ 98. Wszystkie czynności podjęte w związku z przewozem materiałów niebezpiecznych, mierzenie temperatur, czas i rodzaj wietrzenia, przyczyny uniemożliwiające wietrzenie, polewanie pokładów wodą, inspekcje i ich rezultaty oraz decyzje kapitana powinny być wpisane do dziennika okrętowego.

§ 99. Po wyladunku materiałów niebezpiecznych I oficer powinien osobiście skontrolować, czy w ładowniach nie ma pozostałości tych materiałów lub ich opakowań, a w razie wyladunku materiałów klasy 7 spowodować sprawdzenie przez rzeczoznawcę ewentualności skażenia pomieszczeń lub ładunków.

Rozdział 8.

Przepisy końcowe.

§ 100. Przepisy niniejszego rozporządzenia dotyczące opakowań nie naruszają przepisów wydanych w tym przedmiocie dla innego rodzaju transportu.

§ 101. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie jednego miesiąca od dnia ogłoszenia.

Minister Żeglugi: S. Darski