

- 3) w § 7 ust. 1, § 8 ust. 1 i 3, § 10 i w § 16 ust. 2 pkt 1 użyte w różnej liczbie i przypadkach wyrazy „biuro gromadzkiej rady narodowej” i „biuro” zastępuje się odpowiednio wyrazami „naczelnik gminy” i „naczelnik” w odpowiedniej liczbie i przypadku;
- 4) w § 14 ust. 1 pkt 3 wyrazy „biura gromadzkiej rady narodowej” zastępuje się wyrazami „urzędu gminy”;
- 5) w § 28, ust. 1 wyrazy „na wniosek prezydium powia-

towej rady narodowej złożony za pośrednictwem prezydium wojewódzkiej rady narodowej” zastępuje się wyrazami „na wniosek naczelnika powiatu złożony za pośrednictwem wojewody”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą od dnia 1 stycznia 1974 r.

Prezes Rady Ministrów: *P. Jaroszewicz*

## 55

### ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 1 lutego 1974 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. Przepisy rozporządzenia określają wymagania w zakresie bezpieczeństwa transportu morskiego materiałów niebezpiecznych, a w szczególności opakowania, oznaczania, składowania, przeładunku, przewozu w porcie, sztautowania i przewozu morskiego tych materiałów.

§ 2. W rozumieniu 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 rozporządzeniu i przepisach szczegółowych, wydanych na jego podstawie,
  - b) materiały nie wymienione w przepisach, o których mowa pod lit. a), zakwalifikowane przez rzeczoznawcę jako niebezpieczne,
  - c) materiały nie wymienione w przepisach, o których mowa pod lit. a):
    - zgłoszone jako niebezpieczne w dokumentach, związanych z transportem morskim lub
    - oznaczone jako niebezpieczne na opakowaniach albo
    - znajdujące się w opakowaniach, których sam wygląd i forma wskazują na niebezpieczny charakter ich zawartości,
 do chwili orzeczenia rzeczoznawcy,
- 2) transportem morskim jest przewóz morski materiałów niebezpiecznych, stanowiących ładunek statku, oraz czynności manipulacyjne tymi materiałami w portach morskich.

§ 3. 1. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do:

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

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

3. 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.

4. Manipulacja materiałami niebezpiecznymi na statku, w wypadkach, o których mowa w ust. 3, może nastąpić w sposób odmienny od przewidzianego w rozporządzeniu — na wniosek kapitana statku za zgodą urzędu morskiego.

§ 4. 1. W czasie pobytu statku polskiego w porcie zagranicznym kapitan statku jest obowiązany stosować przepisy 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 wówczas, gdy nie pogorszy to w istotny sposób stanu bezpieczeństwa statku, a zastosowanie przepisu miejscowego jest warunkiem wykonania zadań statku w porcie zagranicznym.

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

2. Rzeczoznawcą powinien być biegły sądowy albo ekspert Polskiej Izby Handlu Zagranicznego lub przedsiębiorstwa, powołanego do zawodowego świadczenia usług w zakresie rzeczoznawstwa. W razie niemożności powołania takich rzeczoznawców — rzeczoznawcą może być osoba

posiadająca równorzędne kwalifikacje w tym zakresie, a za granicą — ekspert miejscowy.

§ 6. Nadzór nad bezpieczeństwem transportu morskiego materiałów niebezpiecznych sprawują urzędy morskie.

§ 7. 1. Materiały niebezpieczne dzielą się — ze względu na charakter niebezpieczeństwa — na następujące klasy i podklasy:

- 1) klasa 1 — materiały wybuchowe:
  - a) podklasa 1.1. — materiały wybuchowe przedstawiające niebezpieczeństwo masowego wybuchu,
  - b) podklasa 1.2. — materiały wybuchowe nie przedstawiające niebezpieczeństwa masowego wybuchu, lecz niebezpieczeństwo rozrzutu — z mniejszymi efektami wybuchowymi,
  - c) podklasa 1.3. — materiały wybuchowe nie przedstawiające niebezpieczeństwa masowego wybuchu, lecz niebezpieczeństwo pożaru — z mniejszymi efektami wybuchowymi lub bez tych efektów,
  - d) podklasa 1.4. — materiały wybuchowe nie przedstawiające znacznego niebezpieczeństwa,
- 2) klasa 2 — gazy:
  - a) gazy trwałe,
  - b) gazy skroplone,
  - c) gazy rozpuszczone pod ciśnieniem,
  - d) gazy głęboko schłodzone,
- 3) klasa 3 — ciecze łatwo palne:
  - a) podklasa 3.1. — ciecze łatwo palne o niskiej temperaturze zapłonu,
  - b) podklasa 3.2. — ciecze łatwo palne o średniej temperaturze zapłonu,
  - c) podklasa 3.3. — ciecze łatwo palne o wysokiej temperaturze zapłonu,
- 4) klasa 4 — materiały łatwo palne:
  - a) podklasa 4.1. — materiały stałe łatwo palne,
  - b) podklasa 4.2. — materiały samozapalne,
  - c) podklasa 4.3. — materiały wydzielające łatwo palne gazy w wilgoci,
- 5) klasa 5 — materiały utleniające i nadtlenki organiczne:
  - a) podklasa 5.1. — materiały utleniające,
  - b) podklasa 5.2. — nadtlenki organiczne,
- 6) klasa 6 — materiały trujące i zakaźne:
  - a) podklasa 6.1. — materiały trujące,
  - b) podklasa 6.2. — materiały zakaźne,
- 7) klasa 7 — materiały promieniotwórcze,
- 8) klasa 8 — materiały żrące,
- 9) klasa 9 — inne materiały niebezpieczne.

2. Klasyfikację podaną w ust. 1 stosuje się we wszystkich wypadkach, w których jest wymagane określenie w transporcie morskim właściwości materiałów niebezpiecznych.

§ 8. Materiały niebezpieczne wszystkich klas dzielą się — ze względu na wymagany sposób postępowania w transporcie morskim — na następujące kategorie:

- 1) kategoria W — materiały niebezpieczne, których transport morski jest zabroniony,
- 2) kategoria O — materiały szczególnie niebezpieczne, których składowanie w portach morskich jest zabronione,
- 3) kategoria A — materiały szczególnie niebezpieczne, dopuszczone do transportu morskiego — pod warunkiem przestrzegania szczególnych środków ostrożności,
- 4) kategoria B — materiały niebezpieczne, dopuszczone do transportu morskiego — pod warunkiem zachowania zwykłych środków ostrożności,
- 5) kategoria S — materiały niebezpieczne, dopuszczone do składowania w magazynach ogólnego użytku.

§ 9. 1. Materiały niebezpieczne nie wyszczególnione w wykazie, ustalonym w przepisach szczegółowych, powinny być — w razie ich transportu morskiego — zaliczone przez rzeczoznawcę do określonej klasy, zgodnie z § 7 — na podstawie podobieństwa ich właściwości do materiałów niebezpiecznych objętych wykazem.

2. W razie sporu co do zaliczenia przez rzeczoznawcę materiałów, o których mowa w § 2 pkt 1 lit. b) i c), do określonej klasy — decyzję podejmuje każdorazowo urząd morski.

§ 10. 1. Jeżeli istnieją wątpliwości co do zgodności dokumentacji, stanu lub właściwości opakowania albo oznaczenia 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 brak jest dostatecznych informacji w dokumentach, powinny być traktowane jako materiały kategorii A do chwili ustalenia ich właściwości.

3. W wypadkach wymienionych w § 2 pkt 1 lit. c) należy — do czasu orzeczenia rzeczoznawcy — postąpić zgodnie ze zgłoszeniem, oznaczeniem lub wyglądem i formą opakowania.

## Rozdział 2

### Dokumenty, opakowanie i oznaczanie.

§ 11. 1. We wszystkich dokumentach związanych z transportem morskim materiałów niebezpiecznych, w których wymienia się ich nazwę, a w szczególności: w konosamentach, listach przewozowych, manifestach, listach ładunkowych, kwitach sternika, awizach, kwitach składowych, zleceniach, dyspozycjach — powinny być podane:

- 1) nazwa techniczna materiału — w miarę możliwości zgodna z podaną w przepisach szczegółowych,
- 2) określenie klasy materiału — zgodne z klasyfikacją podaną w § 7.
- 3) numer ustalony przez Komitet Ekspertów ONZ do Spraw Transportu Materiałów Niebezpiecznych dla danego materiału, zwany dalej w skrócie „Nr ONZ”, i wskazany w przepisach szczegółowych.

2. Dokumenty załadunkowe, przygotowane przez załadowcę (nadawcę), powinny zawierać świadectwo lub deklarację stwierdzającą, że ładunek materiałów niebezpiecznych powierzonych do transportu morskiego jest właściwie opakowany, oznaczony, zaopatrzony w nalepki ostrzegawcze (odbitki) i znajduje się w stanie odpowiednim do transportu morskiego.

3. Jeżeli materiały niebezpieczne są ładowane na statek polski w porcie zagranicznym, kapitan statku jest obowiązany żądać doręczenia mu świadectwa lub deklaracji, o których mowa w ust. 2, a w razie niemożności ich uzyskania otrzymać pisemną opinię miejscowego rzeczoznawcy.

4. Na statku przewożącym materiały niebezpieczne powinna znajdować się specjalna lista tych materiałów lub manifest, wyszczególniające te materiały oraz ich rozmieszczenie na statku; wzór listy określają przepisy szczegółowe.

5. Listę materiałów niebezpiecznych lub manifest, o których mowa w ust. 4, może zastąpić szczegółowy plan sztauberski, podający nazwę materiałów niebezpiecznych, ich Nr ONZ, klasę, ilość oraz rozmieszczenie na statku, jak również ładunki znajdujące się w sąsiedztwie.

6. Jeżeli opakowanie zbiorcze zawiera laboratoryjne odczynniki chemiczne lub środki farmaceutyczne w małych ilościach, można wówczas podawać określenia: laboratoryjne odczynniki chemiczne lub środki farmaceutyczne, załączając jednocześnie ich specyfikację.

§ 12. 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 ulegającego uszkodzeniu przez tę zawartość,
- 3) zdolne do ponoszenia zwykłego ryzyka związanego z przeładunkiem i transportem morskim.

2. Przy przewozie cieczy w kruchych opakowaniach należy używać materiału chłonnego lub amortyzującego:

- 1) zmniejszającego do minimum niebezpieczeństwo, jakie może spowodować ciecz,
- 2) rozłożonego tak, aby zapobiegał ruchowi naczyń i otaczał je ze wszystkich stron,
- 3) w ilości wystarczającej — w zasadzie — do wchłonięcia cieczy w wypadku rozbicia naczyń.

3. Naczynia zawierające niebezpieczne ciecze powinny mieć wewnątrz pozostawioną wolną przestrzeń, wystarczającą przy najwyższej temperaturze, jaka może wystąpić w czasie transportu morskiego.

4. Butle lub inne opakowania dla gazów, znajdujących się pod ciśnieniem, powinny być odpowiednio skonstruowane, wypróbowane, utrzymane i prawidłowo napełnione.

5. Puste opakowania, które poprzednio były używane do transportu materiałów niebezpiecznych, powinny być traktowane jako materiały niebezpieczne, chyba że zostały dokładnie oczyszczone i wysuszone lub — jeśli na to pozwala rodzaj poprzedniej zawartości — dokładnie zamknięte.

6. Umieszczanie różnych materiałów niebezpiecznych we wspólnym opakowaniu zewnętrznym jest dozwolone

tylko w odniesieniu do laboratoryjnych odczynników chemicznych i środków farmaceutycznych, w małych ilościach, z zachowaniem bezpiecznego sąsiedztwa wewnątrz opakowania.

§ 13. Obowiązek dostarczenia do transportu morskiego materiałów niebezpiecznych w prawidłowych i należyście oznaczonych opakowaniach spoczywa na załadowcy (nadawcy).

§ 14. 1. Opakowanie zawierające materiał niebezpieczny powinno być oznaczone nazwą techniczną tego materiału i wyraźną nalepką ostrzegawczą lub jej odbitką, określającą niebezpieczny charakter materiału.

2. Opakowania zawierające ciecze łatwo palne powinny być ponadto oznaczone temperaturą zapłonu cieczy lub określeniem podklasy, do której dana ciecz należy.

3. Szczegółowe wymagania w zakresie opakowań materiałów niebezpiecznych oraz ich oznaczania określają przepisy szczegółowe.

### Rozdział 3

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

§ 15. 1. Materiały niebezpieczne kategorii O mogą być wprowadzone do portu tylko na czas niezbędny do wykonania czynności przeładunkowych oraz innych manipulacji związanych z przeładunkiem, z zastrzeżeniem przepisu § 17 ust. 2 i 3.

2. Materiały niebezpieczne, z wyjątkiem kategorii S, mogą być wprowadzone do portu w ilości przekraczającej przesyłkę jednowagonową jedynie za zgodą zarządu portu, wyrażoną w miarę możliwości manipulacyjnych i składowych.

3. Kapitan portu może po zasięgnięciu opinii rzeczoznawcy wyrazić zgodę na wprowadzenie do portu statku przewożącego materiały wybuchowe, nie przeznaczone do manipulacji w tym porcie; w takim wypadku ustala niezbędne środki ostrożności, jakie należy zachować.

4. Przed wprowadzeniem do portu statku, przewożącego materiały niebezpieczne, z wyjątkiem kategorii S, armator lub jego przedstawiciel powinien zgłosić kapitanowi portu i głównemu dyspozytorowi portu:

- 1) nazwę statku,
- 2) nazwę, ilość i określenie właściwości materiału niebezpiecznego,
- 3) proponowane miejsce podstawienia statku w porcie.

Zgłoszenie powinno nastąpić nie później niż 24 godziny przed wejściem statku do portu lub 8 godzin, jeśli podróż statku trwała krócej.

5. Przed wprowadzeniem do portu środków transportu ładowego lub wodnego śródlądowego, przewożących materiały niebezpieczne, z wyjątkiem kategorii S, spedytor powinien zgłosić kapitanowi portu i głównemu dyspozytorowi portu:

- 1) numer środka transportowego,
- 2) nazwę, ilość i określenie właściwości materiału niebezpiecznego,
- 3) uzgodnione miejsce podstawienia środka transportowego w porcie.



§ 16. 1. Przez przeładunek materiałów niebezpiecznych rozumie się ich przemieszczanie ze środka transportowego na skład lub odwrotnie albo z takiego środka na inny środek transportowy.

2. Przeładunek materiałów niebezpiecznych kategorii O — poza wymienionymi w § 17 ust. 2 — jest dozwolony tylko ze środka transportowego na inny środek transportowy.

§ 17. 1. Przeładunek materiałów niebezpiecznych klasy 1 jest dozwolony tylko w miejscach oraz ilościach, które ustali Minister Żeglugi.

2. Przeładunek materiałów niebezpiecznych klasy 1 następujących rodzajów oraz w maksymalnych ilościach wagi netto:

- 1) 20 ton amunicji myśliwskiej, sportowej i małokalibrowej, naboju bezpiecznych oraz lontów należących do podklas 1.3. i 1.4.,
- 2) 2,5 tony materiałów należących do podklas 1.3. i 1.4., innych niż lonty, oraz lontów należących do podklasy 1.2.,
- 3) 100 kg materiałów nie wymienionych w pkt 1 i 2 — po każdorazowym uzyskaniu zezwolenia urzędu morskigo

może być dokonywany na dowolnym nabrzeżu pod warunkiem zachowania niezbędnych środków ostrożności.

3. W wypadkach szczególnie uzasadnionych dyrektor urzędu morskigo może zezwolić na przeładunek, o którym mowa w ust. 2, w ilościach większych najwyżej o połowę.

4. Dokonanie przeładunku, o którym mowa w ust. 2, jednocześnie na więcej niż jeden statek w porcie może nastąpić jedynie za zgodą kapitana portu.

5. Przeładunek materiałów klasy 1 na redzie portu może odbywać się tylko przy zachowaniu wymagań, które ustali w każdym wypadku kapitan portu, określając:

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

6. Przeładunek pozostałych materiałów niebezpiecznych może odbywać się w dowolnych miejscach oraz ilościach pod warunkiem zachowania niezbędnych środków ostrożności.

§ 18. 1. Przeładunek oraz inne manipulacje, dotyczące:

- 1) materiałów niebezpiecznych klasy 1 — z wyjątkiem wymienionych w § 17 ust. 2,
- 2) materiałów niebezpiecznych kategorii O, nie mogą odbywać się od zachodu do wschodu słońca. Nie dotyczy to przeładunku innych materiałów niebezpiecznych, pod warunkiem wystarczającego i bezpiecznego oświetlenia, z tym że przeładunek materiałów kategorii A wymaga każdorazowej zgody urzędu morskigo.

2. Przeładunek materiałów niebezpiecznych w czasie burzy jest niedozwolony; luki statków powinny być wów-

czas zamknięte, a środki transportu lądowego odpowiednio zabezpieczone.

§ 19. 1. Przy przeładunku oraz innych manipulacjach materiałami niebezpiecznymi:

- 1) klasy 1 — z wyjątkiem wymienionych w § 17 ust. 2,
- 2) klasy 7,
- 3) innych klas kategorii O i A

obowiązuje nadzór rzeczoznawcy i przedstawiciela służby bezpieczeństwa i higieny pracy.

2. Nadzór rzeczoznawcy i przedstawiciela służby bezpieczeństwa i higieny pracy obowiązuje — bez względu na klasę i kategorię materiałów niebezpiecznych — w szczególnych wypadkach, zwłaszcza przy dużej ilości materiałów, a także w razie wątpliwości co do stanu opakowania lub stanu materiału.

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

2. Urząd morskigo może udzielić zwolnienia od obowiązku określonego w ust. 1 pod warunkiem nie pogorszenia stanu bezpieczeństwa i zachowania należytej ostrożności.

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

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

5. Przy przeładunku materiałów niebezpiecznych klasy 1 i 3 oraz podklas 4.2. i 4.3. kategorii A jest niedozwolone posiadanie przez osoby dokonujące przeładunku wszelkich przedmiotów mogących spowodować iskrzenie.

§ 21. 1. W czasie przerw w przeładunku luki ładowni statków, zawierających materiały niebezpieczne, powinny być zakryte.

2. Otwieranie luków ładowni w celach innych niż wykonywanie prac przeładunkowych jest dozwolone tylko po uzyskaniu zezwolenia kapitana statku i pod nadzorem oficera.

§ 22. Przy wykonywaniu prac przeładunkowych należy w miarę możliwości stosować następujące zasady:

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

§ 23. 1. Wszelkie czynności na lądzie, związane z otwieraniem opakowania zewnętrznego materiałów niebezpiecznych kategorii O i A oraz wszystkich materiałów klas 1 i 7, są dozwolone tylko w obecności rzeczoznawcy.

2. Wykonywanie na lądzie napraw uszkodzonych opakowań materiałów niebezpiecznych jest dozwolone:

- 1) przy materiałach klas 1 i 7 oraz przy materiałach innych klas kategorii O i A — pod nadzorem rzeczoznawcy i przedstawiciela służby bezpieczeństwa i higieny pracy — w miejscu przez nich wyznaczonym,

2) przy innych materiałach niebezpiecznych — pod nadzorem kierownika magazynu i przedstawiciela służby bezpieczeństwa i higieny pracy.

3. Otwieranie na statku opakowań z materiałami niebezpiecznymi z wyjątkiem klasy 1 oraz naprawianie na statku takich opakowań jest uzależnione od opinii rzeczoznawcy.

#### Rozdział 4

##### Składowanie.

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

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

3. Miejsca i pomieszczenia, w których są składowane materiały niebezpieczne, powinny być poddawane inspekcji urzędu morskiego co najmniej raz na miesiąc.

§ 25. Składowanie materiałów niebezpiecznych klasy 1 rodzajów i w ilościach określonych w § 17 ust. 2 może nastąpić tylko po każdorazowym uzyskaniu zezwolenia urzędu morskiego; przepis § 17 ust. 3 stosuje się odpowiednio.

§ 26. 1. Składowanie materiałów niebezpiecznych, z wyjątkiem kategorii S, jest dozwolone wyłącznie w magazynach specjalnie na ten cel przeznaczonych — pod stałym nadzorem magazyniera i okresowym nadzorem rzeczoznawcy.

2. Materiały niebezpieczne kategorii S mogą być składowane również na barkach. Składowanie na barkach innych materiałów niebezpiecznych, z wyjątkiem klas 1 i 7 oraz materiałów innych klas kategorii O, może nastąpić tylko po każdorazowym uzyskaniu zezwolenia urzędu morskiego.

3. Materiały niebezpieczne, z wyjątkiem kategorii O, mogą być składowane na odpowiednio przystosowanych placach składowych, jeżeli pozwala na to jakość i stan opakowań.

§ 27. Materiały niebezpieczne o właściwościach kwalifikujących je do więcej niż jednej klasy należy składować ze szczególną ostrożnością.

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

- 1) w kategorii A:
  - a) w relacji importowej — 10 dni,
  - b) w relacji eksportowej — 20 dni,
- 2) w pozostałych kategoriach:
  - a) w relacji importowej — 20 dni,
  - b) w relacji eksportowej — 40 dni,

z wyjątkiem materiałów kategorii S, których składowanie jest dozwolone bez ograniczenia czasu.

2. Przekroczenie okresów składowania, wymienionych w ust. 1, jest dozwolone tylko w wyjątkowych wypadkach za zgodą dyrektora urzędu morskiego.

§ 29. 1. Materiały niebezpieczne powinny być składowane w taki sposób, aby w razie uszkodzenia ich opakowań lub wskutek wzajemnego oddziaływania nie mogły spowodować stanu niebezpieczeństwa.

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

- 1) materiały klasy 1, wymienione w § 17 ust. 2, obok materiałów innych klas,
- 2) materiały podklasy 4.2. obok materiałów klas 2, 3 i 5 oraz podklas 4.1. i 4.3.,
- 3) materiały klas 3 i 4 obok materiałów klas 2 i 5,
- 4) środki farmaceutyczne obok materiałów klasy 6 oraz materiałów cuchnących,
- 5) materiały wrażliwe na działanie wody lub wilgoci — w miejscach wilgotnych i obok materiałów higroskopijnych,
- 6) materiały włókniste obok materiałów klas 3 i 5, tłuszczów oraz wszelkich źródeł wilgoci,
- 7) materiały o charakterze kwasów obok materiałów o charakterze zasad,
- 8) materiały w opakowaniach nasiąkliwych obok naczyń szklanych i ceramicznych zawierających ciecze,
- 9) materiały klasy 7 obok materiałów klas 1, 2, 3, 4, 5 i 8 oraz materiałów fotograficznych i środków spożywczych.

3. Za bezpośrednie sąsiedztwo, o którym mowa w ust. 2, uważa się odległość mniejszą niż 6 m, a w odniesieniu do materiałów klasy 1 wymienionych w § 17 ust. 2 każde wspólne nie odgródzone ścianką pomieszczenie.

§ 30. 1. Piętrzenie materiałów niebezpiecznych, z wyjątkiem kategorii S, jest uzależnione od opinii rzeczoznawcy, jeżeli przepisy szczegółowe nie stanowią inaczej.

2. Materiały niebezpieczne powinny być tak układane, aby zamknięcia opakowań były zwrócone ku górze.

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

2. W pomieszczeniach, w których są składowane materiały klasy 1 wymienione w § 17 ust. 2 oraz klas 2, 3, 4 i 5, z wyjątkiem materiałów kategorii S, jest niedozwolone używanie sprzętu lub środków mogących wywołać iskrzenie.

#### Rozdział 5

##### Przewóz w porcie.

§ 32. 1. Przez przewóz materiałów niebezpiecznych w porcie rozumie się ich przemieszczanie poza magazynami portowymi.

2. Wykonywanie przewozu w porcie środkami transportu wodnego wymaga zgody kapitana portu.

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

2. Przewóz materiałów niebezpiecznych kategorii O może odbywać się tylko według wskazówek rzeczoznawcy.



3. Przewóz materiałów niebezpiecznych kategorii O i A powinien odbywać się w obecności konwojenta; w tym wypadku jest niedozwolone przewożenie ekip przeladunkowych oraz innych osób, nie związanych z obsługą środków przewozowych.

4. W porcie jest niedozwolone przekraczanie szybkości:

- 1) środków transportu wodnego — w granicach ustalonych przepisami portowymi urzędu morskigo lub w konkretnym wypadku przez kapitana portu,
- 2) taboru samochodowego — 15 km/godz.,
- 3) wagonów kolejowych — 5 km/godz.,
- 4) innych środków transportu — 10 km/godz.

## Rozdział 6

### Sztauowanie.

§ 34. 1. Przez sztauowanie materiałów niebezpiecznych rozumie się ich układanie, rozmieszczanie i mocowanie w pomieszczeniach statku oraz na jego pokładzie w sposób zapewniający bezpieczeństwo ludzi, statku i ładunku w czasie przewozu morskigo.

2. Materiały niebezpieczne powinny być sztauowane odpowiednio do swych właściwości.

3. Wykonywanie prac sztauerskich jest dozwolone tylko pod nadzorem:

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

§ 35. 1. Przed rozpoczęciem prac sztauerskich kapitan statku powinien:

- 1) sprawdzić stan pomieszczeń statku, przeznaczonych do umieszczenia w nich materiałów niebezpiecznych,
- 2) pouczyć załogę o niebezpieczeństwie, związanym z właściwościami materiałów oraz zarządzić środki bezpieczeństwa, niezbędne przy sztauowaniu danego materiału,
- 3) omówić sposób wykonania prac sztauerskich.

2. Plan przeladunkowy statku powinien być sporządzony z uwzględnieniem zasad, podanych w § 22, a miejsca, w których zostały umieszczone materiały niebezpieczne, powinny być wyraźnie zaznaczone na planie sztauerskim, z podaniem klasy i kategorii materiału.

§ 36. 1. Sztauowanie materiałów niebezpiecznych w pomieszczeniach, w których znajduje się bagaż pasażerski lub poczta, oraz w pomieszczeniach i na pokładach dostępnych dla pasażerów — jest zabronione.

2. Materiały niebezpieczne, sztauowane na pokładzie statku, nie mogą zajmować więcej niż połowę całkowitej powierzchni pokładu, wykorzystywanej do przewozu ładunków, łącznie z powierzchnią stalowych pokryw lukowych.

3. Do wykonywania prac sztauerskich mają odpowiednie zastosowanie przepisy § 18, 20, 21, 22 i 23 ust. 3.

## Rozdział 7

### Przewóz morski.

§ 37. Przez przewóz morski materiałów niebezpiecznych rozumie się ich przemieszczanie w okresie od zakończenia załadunku na statek w porcie wyjścia do rozpoczęcia wyładunku w porcie przeznaczenia.

§ 38. 1. Kapitan statku przewożącego materiały niebezpieczne jest obowiązany przed rozpoczęciem podróży statku wydać pisemną instrukcję dla załogi, dotyczącą postępowania z materiałami niebezpiecznymi.

2. Do materiałów klasy 7 oraz do materiałów kategorii O i A innych klas powinna być dołączona pisemna instrukcja rzeczoznawcy, określająca właściwości tych materiałów, sposób postępowania z nimi i środki zaradcze w razie wystąpienia zagrożenia w czasie podróży.

§ 39. 1. W ładowniach zawierających materiały niebezpieczne lub w ich pobliżu, w zasięgu ustalonym przez kapitana statku, jest zabronione w czasie przewozu przeprowadzanie napraw, z wyjątkiem określonych w § 42 ust. 2, oraz posługiwanie się otwartym ogniem.

2. Wszelkie manipulacje materiałami niebezpiecznymi kategorii O i A lub w ich pobliżu powinny odbywać się w czasie przewozu pod nadzorem I oficera.

3. W razie przewozu materiałów niebezpiecznych kategorii O i A bunkrowanie i przyjmowanie zapasów lub ładunku na pokład może odbywać się tylko przy zamkniętych ładowniach.

4. Przy doładowaniu lub częściowym wyładowaniu materiałów niebezpiecznych w porcie pośrednim jest wymagany stały nadzór członka załogi wyznaczonego przez kapitana statku.

§ 40. 1. Wchodzenie do ładowni, zawierających materiały niebezpieczne, powinno odbywać się w obecności oficera pokładowego, a jeśli są to materiały kategorii O i A — w obecności I oficera.

2. Wejście do ładowni lub innych pomieszczeń zawierających materiały mogące wydzielać pary lub gazy niebezpieczne dla zdrowia jest dozwolone po uzyskaniu opinii rzeczoznawcy, a w razie niemożności jej uzyskania — po odpowiednim zabezpieczeniu osób wchodzących.

3. W ładowniach zawierających materiały niebezpieczne wolno używać tylko światła gazoszczelnego.

4. Na statkach przewożących pasażerów należy uniemożliwić ich dostęp do ładowni i miejsc na pokładzie, w których znajdują się materiały niebezpieczne.

§ 41. W ładowniach, w których znajdują się materiały niebezpieczne wydzielające ciepło oraz samoczynnie nagrzewające się lub mogące pod wpływem rosnącej temperatury ulegać rozkładowi, zepsuciu lub uszkodzeniu, należy mierzyć temperaturę co najmniej co 4 godziny oraz zależnie od okoliczności stosować inne niezbędne środki ostrożności.

§ 42. 1. Po każdorazowym przebyciu przez statek trudnych warunków atmosferycznych należy niezwłocznie sprawdzić, czy materiały niebezpieczne lub ich opakowania nie uległy uszkodzeniu.

2. Jeżeli statek uległ awarii, na skutek której będzie konieczne wykonanie prac lub napraw w ładowni albo w pomieszczeniu zawierającym materiały niebezpieczne, kapitan statku może zarządzić wykonanie tych prac lub napraw, stosując uprzednio odpowiednie środki zabezpieczające.

3. Jeżeli w czasie podróży statku uległy uszkodzeniu opakowania materiałów niebezpiecznych, można dokonać ich naprawy, jeśli przepisy szczegółowe nie stanowią inaczej.

4. Jeżeli istnieje podejrzenie, że materiał niebezpieczny — z wyjątkiem klasy 7 — może wskutek uszkodzenia opakowania lub innych przyczyn spowodować bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa, należy go wyrzucić za burtę lub zniszczyć w inny sposób; w odniesieniu do materiału klasy 7 może to nastąpić wyłącznie w wypadkach określonych przepisami szczegółowymi.

5. Po wyładunku materiałów niebezpiecznych należy sprawdzić, czy w ładowniach i pomieszczeniach nie pozostały materiały lub ich opakowania, a po wyładunku materiałów klasy 7 — spowodować zbadanie przez rzeczoznawcę ewentualności skażenia pomieszczeń lub ładunków.

§ 43. Wszystkie czynności istotne dla przewozu materiałów niebezpiecznych powinny być wpisane do dziennika okrętowego.

## Rozdział 8

### Przepisy końcowe.

§ 44. Minister Żeglugi ustali w drodze zarządzenia wykaz materiałów niebezpiecznych z podziałem na klasy, podklasy i kategorie oraz szczegółowe wymagania dotyczące bezpieczeństwa transportu morskiego materiałów niebezpiecznych, w szczególności w zakresie ich sztauowania i opakowania.

§ 45. Przepisy rozporządzenia dotyczące opakowań nie naruszają przepisów w tym przedmiocie, dotyczących innych rodzajów transportu.

§ 46. Traci moc rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 29 maja 1963 r. w sprawie transportu morskiego materiałów niebezpiecznych (Dz. U. z 1963 r. Nr 25, poz. 147 i Nr 34, poz. 202, z 1967 r. Nr 22, poz. 104 i Nr 45, poz. 227 oraz z 1971 r. Nr 13, poz. 130).

§ 47. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Minister Żeglugi: w z. S. Perkowicz

## 56

### OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 31 stycznia 1974 r.

**w sprawie przystąpienia Socjalistycznej Republiki Rumunii i Finlandii do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzonej w Genewie dnia 19 maja 1956 r.**

Podaje się niniejszym do wiadomości, że zgodnie z artykułem 42 ustęp 5 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzonej w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (Dz. U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238), zostały złożone Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych dokumenty przystąpienia do powyższej konwencji przez Socjalistyczną Republikę Rumunii dnia 23 stycznia 1973 r. i przez Finlandię dnia 27 czerwca 1973 r.

Dokument przystąpienia Socjalistycznej Republiki Rumunii zawiera następujące oświadczenie:

„Socjalistyczna Republika Rumunii oświadcza, zgodnie z artykułem 48 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzonej w Genewie dnia 19 maja 1956 roku, że nie uważa się za związaną artykułem 47 Konwencji stwierdzającym, że każdy spór między dwiema lub wieloma Umawiającymi się Stronami, dotyczący interpretacji lub stosowania Konwencji, który nie został rozstrzygnięty w drodze rokowań lub w inny sposób, może być wniesiony do Międzynarodowego Trybunału Spra-

wiedliwości na żądanie którejkolwiek z zainteresowanych Umawiających się Stron.

Socjalistyczna Republika Rumunii uważa, że tego rodzaju spory mogą być wniesione do Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości jedynie za zgodą wszystkich stron w sporze w każdym indywidualnym przypadku.”

Zgodnie z artykułem 43 ustęp 2 powyższej konwencji weszła ona w życie dla Socjalistycznej Republiki Rumunii dnia 23 kwietnia 1973 r., a dla Finlandii dnia 25 września 1973 r.

Jednocześnie podaje się do wiadomości, że dnia 3 marca 1972 r. Rząd Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii powiadomił Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, iż zgodnie z artykułem 46 wymienionej konwencji będzie ona miała zastosowanie do wyspy Guernsey. W myśl artykułu 46 ustęp 2 powyższa konwencja nabrała mocy obowiązującej w stosunku do wyspy Guernsey z dniem 1 czerwca 1972 r.

Minister Spraw Zagranicznych: S. Olszowski