

2. W razie pozytywnego wyniku inspekcji zbiornikowca urząd morski wystawia „Świadectwo zdolności przewozowej niebezpiecznych ciekłych chemikalił luzem” według wzoru ustalonego przez urzędy morskie.

3. Urząd morski przedłuża ważność świadectwa wymienionego w ust. 2, jeżeli zbiornikowiec nadal odpowiada wymaganym warunkom.

4. Świadectwo wymienione w ust. 2 powinno określać:

- 1) nazwę zbiornikowca,
- 2) port macierzysty zbiornikowca,
- 3) typ zbiornikowca,
- 4) ładunki, które zbiornikowiec może przewozić,
- 5) warunki przewozu,

6) dozwolone przez urząd morski odstępstwa od wymaganych warunków.

5. Świadectwo wystawione zbiornikowcowi innego państwa przez jego władze administracyjne będzie traktowane przez urząd morski tak jak świadectwo polskie.

§ 6. Polski Rejestr Statków wyda polską wersję Kodu i będzie ją aktualizował w celu dostosowania do zmian i uzupełnień wydawanych przez IMCO.

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

Minister Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej:

*J. Olszewski*

## 6

### ROZPORZĄDZENIE MINISTRA HANDLU ZAGRANICZNEGO I GOSPODARKI MORSKIEJ

z dnia 31 grudnia 1974 r.

w sprawie bezpiecznego przewozu rud, koncentratów i ładunków podobnych luzem na statkach morskich.

Na podstawie art. 37 § 3 i art. 46 § 1 Kodeksu morskiego (Dz. U. z 1961 r. Nr 58, poz. 318) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Polskie statki morskie przewożące rudy, koncentraty i ładunki podobne luzem należy dostosować do wymagań zawartych w Kodzie Międzyrządowej Morskiej Organizacji Doradczej (IMCO) w sprawie bezpiecznego przewozu ładunków masowych, zwanym dalej „Kodem”.

2. Do portów polskich mogą zawiązać statki morskie innych państw przewożące ładunki wymienione w ust. 1, jeżeli spełniają wymagania określone w Kodzie.

§ 2. 1. Statek morski przewożący rudy, koncentraty i ładunki podobne luzem należy zaopatrzyć w „Plan załadowania ładunków masowych”, zatwierdzony na wniosek armatora lub stoczni przez przedsiębiorstwo państwowe Polski Rejestr Statków na zasadach określonych w przepisach tego przedsiębiorstwa.

2. W „Planie załadowania ładunków masowych” zamieszcza się informacje dotyczące:

- 1) rozmieszczenia ładunków masowych na statku, które nie powinno powodować przeciążenia konstrukcji statku,
- 2) stateczności statku oraz sposobu postępowania zmierzającego do utrzymania odpowiedniej stateczności w czasie podróży,
- 3) ogólnych środków ostrożności dotyczących bezpieczeństwa statku, ludzi i ładunku.

3. Statek przewożący koncentraty rud należy zaopatrzyć, oprócz dokumentu wymienionego w ust. 1, w zaświadczenia wydane przez właściwe laboratoria kontrolne, stwierdzające:

1) największą dopuszczalną wilgotność koncentratu w czasie transportu (transportową granicę wilgoci koncentratu), określoną odpowiednio do stosowanej technologii produkcji,

2) wilgotność koncentratu w chwili ładowania na statek.

4. Zaświadczenie wymienione w ust. 3 pkt 2 należy uzupełnić oświadczeniem załadowcy stwierdzającym, że zawiera dane dotyczące przeciętnej zawartości wilgoci w chwili wydania zaświadczenia.

5. Koncentraty o wilgotności większej niż ustalona w trybie ust. 3 pkt 1 mogą być przewożone tylko na statkach wyposażonych w specjalne urządzenia uznane przez Polski Rejestr Statków, co powinno być potwierdzone w dokumencie wymienionym w § 2 ust. 1.

6. „Plan załadowania ładunków masowych”, wydany przez upoważnione władze innych państw, będzie uznawany przez właściwy urząd morski za równorzędny z planem zatwierdzonym przez Polski Rejestr Statków.

§ 3. Organem kontrolującym zgodność załadowania statku z zatwierdzonym „Planem załadowania ładunków masowych” oraz wyposażenie statku w wymagane zaświadczenia jest urząd morski.

§ 4. Polski Rejestr Statków wyda polską wersję Kodu i będzie ją aktualizował w celu dostosowania do zmian i uzupełnień wydawanych przez IMCO.

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

Minister Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej:

*J. Olszewski*