

- tonicznego z materiałów różnych, reklamy dające — 20 sztuk,
- 2) Formy plastyczne w zakresie przedmiotów użytkowych, zabawkarstwa i stroju, jak kasety, naczynia stołowe i dekoracyjne, wazonny, lampy stojące i przenośne, kinkiety, biżuteria, popielniczki, puchary, zabawki, maskotki, artystyczna galanteria konfekcyjna itp. Elementy reklamowe z materiałów różnych — 100 sztuk,
- 3) Tkaniny:
- a) tkaniny dekoracyjne o raporcie zamkniętym, wykonane w różnych technikach — 15 sztuk,
 - b) tkaniny z metra, wykonane techniką film-druku — 150 mb.,
 - c) tkaniny z metra tkane lub dziane — 100 mb.,
 - d) tkaniny konfekcyjne o raporcie zamkniętym w różnych technikach — 100 sztuk.

140

ZARZĄDZENIE MINISTRA GOSPODARKI KOMUNALNEJ

z dnia 6 marca 1959 r.

w sprawie wprowadzenia przepisów z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy dla zajezdni tramwajowych i trolejbusowych.

Na podstawie 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:

§ 1. Komunalne przedsiębiorstwa komunikacyjne obowiązane są stosować „Przepisy z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy dla zajezdni tramwajowych i trolejbusowych”, stanowiące załącznik do niniejszego zarządzenia.

§ 2. W ciągu trzech miesięcy od daty ogłoszenia niniejszego zarządzenia wszystkie komunalne przedsiębiorstwa komunikacyjne opracują, w uzgodnieniu z terenowo właściwym

technicznym inspektorem pracy, na podstawie załączonych przepisów szczególne instrukcje z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy dla poszczególnych stanowisk pracy, uwzględniając w nich własne specyficzne warunki lokalne. Opracowane instrukcje nie mogą być sprzeczne z tymi przepisami.

§ 3. Dostosowanie posiadanych obiektów i urządzeń do wymagań załączonych przepisów nastąpić powinno w ciągu 6 miesięcy od daty ogłoszenia zarządzenia.

§ 4. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Kierownik Ministerstwa Gospodarki Komunalnej: S. Sroka

Załącznik do zarządzenia Ministra Gospodarki Komunalnej z dnia 6 marca 1959 r. (poz. 140).

PRZEPISY Z ZAKRESU BEZPIECZEŃSTWA I HIGIENY PRACY DLA ZAJEZDNI TRAMWAJOWYCH I TROLEJBUSOWYCH

Rozdział I.

Uwagi wstępne.

Pracownik zajezdni podczas swojej pracy, ze względu na specyficzne warunki, w jakich ta praca się odbywa, narażony jest często na niebezpieczeństwo utraty zdrowia, a nawet życia.

Przetaczanie taboru nad kanałami przy jednoczesnej obecności w kanałach pracowników wykonujących prace konserwacyjne podwozia, praca na dachach taboru, w bezpośredniej bliskości przewodów jezdnich znajdujących się pod napięciem (600 V), wykonywanie czynności przeglądowych przy urządzeniach elektrycznych oraz śliska podłoga kanału zanieczyszczonego smarem sprzyjają wszelkiego rodzaju wypadkom.

Aby im zapobiec, pracownicy zajezdni muszą być przeszkoleni w zakresie przepisów w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy, dotyczących obsługi wozów w zajezdniach, i w pracy swojej bezwzględnie ich przestrzegać.

Rozdział II.

Przepisy ogólne.

1. Przepisy w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy obowiązują wszystkich pracowników w zajezdni, którzy odpowiedzialnie do zakresu wykonywanych obowiązków ponoszą pełną osobistą odpowiedzialność z tytułu naruszenia tych przepisów.

2. W razie wypadku przy pracy należy poszkodowanym udzielić natychmiastowej pierwszej pomocy oraz zażądać w razie potrzeby pomocy lekarskiej.

3. Wszyscy pracownicy zajezdni powinni być zapoznani z obowiązującymi przepisami i instrukcjami z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy oraz poddani egzaminowi sprawdzającemu, a zaświadczenie o dokonaniu tego obowiązku powinno być dołączone do akt personalnych pracownika.

4. Za właściwe przestrzeganie przepisów i zorganizowanie miejsc pracy zgodnie z niniejszymi przepisami oraz z ogólnymi

nymi przepisami z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy ponosi bezpośrednią odpowiedzialność wyznaczony kierownik danej roboty niezależnie od zajmowanego stanowiska służbowego oraz pracownicy sprawujący nadzór techniczny.

Rozdział III.

Zajezdnie tramwajowe i trolejbusowe.

I. Teren przed zajezdnią.

1. Ze względu na to, że główne nasilenie ruchu przed zajezdnią odbywa się w porze nocnej (zjazdu i wyjazdu tabo-ru) — teren ten powinien być dobrze oświetlony i zapewniać swobodne i bezpieczne manewrowanie wozami. Oświetlenie terenu powinno być wykonane zgodnie z przepisami PNE-02030.

2. Przed wjazdem na teren zajezdni powinna być zainsta-łowana na widocznym miejscu odpowiednia sygnalizacja świetlna, aby w razie potrzeby mogły być zatrzymane dalsze zjeżdżające wozy.

3. Przed halą zajezdniową powinien być umieszczony na widocznym miejscu napis świetlny zwracający uwagę motor-niczemu (kierowcy) na przejazd przez bramę zajezdni i na wjazd na kanał.

4. Obrzeża środkowe obydwu skrzydeł bram wjazdowych powinny być pomalowane w białoczerwone pasy poziome w celu zorientowania prowadzącego wóz o położeniu bramy i niebezpieczeństwie wychylenia się z wozu.

II. Zabezpieczenia sieciowe.

1. Sieć jezdna na terenie zajezdni powinna być wyposa-żona w odłączniki umożliwiające odłączenie napięcia zarówno w całej sieci zajezdniowej jednocześnie, jak i sieci poszczegól-nych torów.

2. Dotykanie bez zastosowania odpowiednich środków ochronnych zwisających przewodów jezdnych oraz innych zwisających elementów sieci górnej jest zabronione. Zwisają-ce przewody i inne elementy sieci należy zabezpieczyć przed dotknięciem osób niepowołanych i dla usunięcia uszko-dzenia żądać pomocy pogotowia sieci.

3. Przy pracach na sieci jezdnej stosować należy przepi-sy z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy przy robotach związanych z konserwacją, naprawą i budową sieci elektro-trakcyjnej górnej tramwajowej i trolejbusowej, stanowiące załącznik do zarządzenia Ministra Gospodarki Komunalnej z dnia 1 kwietnia 1953 r. (Monitor Polski Nr 30, poz. 169).

III. Czynności przetokowe i manewrowanie wozami.

1. Czynności przetokowe i manewrowanie przed za-jezdnią oraz wewnątrz zajezdni może wykonywać tylko pra-cownik odpowiednio przeszkolony i posiadający prawo jazdy.

2. Podczas wprowadzania i wyprowadzania wozu z za-jezdni prowadzący powinien upewnić się, czy bramy zajezdni są zabezpieczone przed przypadkowym zamknięciem się, oraz dać sygnał w celu ostrzeżenia pracowników pracujących w kanałach. Stanie na stopniach wozu, przechodzenie przez bra-my, jak i wskakiwanie oraz wyskakiwanie z wozu w czasie jego wprowadzania do zajezdni i manewrowania jest surowo zabronione.

3. Szybkość jazdy przed zajezdnią i na terenie zajezdni nie może przekraczać 5 km/godz.

4. Zabrania się zatrzymywania wozów w bramach za-jezdni.

5. Bramy wjazdowe do zajezdni powinny być po otwar-ciu zabezpieczone przy pomocy zaczepów blokujących, unie-możliwiających przypadkowe ich zamykanie.

IV. Hala zajezdniowa, mycie i czyszczenie wozów.

1. Oświetlenie ogólne hali zajezdniowej powinno unie-możliwiać powstawanie cieni między stojącymi wozami oraz powinno odpowiadać przepisom PNE-02030. Okna i świetliki dachowe powinny być stale utrzymywane w należytej czy-stości, a temperatura powinna być zgodna z normą B-02402.

2. Pracownicy zatrudnieni przy myciu i czyszczeniu wo-zów powinni być wyposażeni w odzież ochronną i roboczą przewidzianą normami świadczeń odzieżowych.

3. Mycie wozów strumieniem wody pod ciśnieniem doz-wolone jest tylko na specjalnych stanowiskach, na których sieć górna powinna być w trakcie mycia wyłączona spod na-pięcia i uziemiona. Między odłącznikiem sieci a urządzeniem wodnym powinna być przewidziana blokada automatyczna.

4. Wóz przeznaczony do mycia powinien mieć pozamy-kane okna, drzwi, a ponadto w trolejbusach — drzwiczki na-stawnika.

5. Stanowiska do mycia wozów powinny posiadać urzą-dzenia do odprowadzania wody.

6. Zmiecione z podłogi wozów śmieci należy zbierać w przeznaczonych do tego celu naczynia, a nie wymiatać ich na podłogę zajezdni. Przed zamiataniem podłoga powinna być pokropiona wodą.

7. Zabrania się pracownikom zatrudnionym przy myciu i czyszczeniu wozów (obrzędnym) wykonywania czynności w czasie manewrowania tymi wozami.

V. Kanały przeglądowe.

1. Kanały przeglądowe powinny być wyposażone z oby-dwu końców w wygodne schodki. Krawężniki kanałów po-winny być bielone na biało.

2. Kanały przeglądowe powinny być wyposażone w studzienki odpływowe dla spływu zbierającej się w nich wo-dy oraz kratki podłogowe.

3. Oświetlenie kanałów powinno być wykonane zgodnie z wymaganiami PNE. W odpowiednich odległościach powin-ny być rozmieszczone gniazda wtykowe do zasilania lamp przenośnych o obniżonym napięciu (24 V).

4. W bocznych ścianach kanałów powinny znajdować się na odpowiedniej wysokości wnęki dla umożliwienia umiesz-czania tam podręcznych narzędzi.

5. Krawędzie poprzecznych mostków przejściowych nad kanałami powinny być pomalowane na kolor biały. Mostki te powinny posiadać ponadto poręcze.

6. Dźwigowe urządzenia kanałowe (podnośniki hydrauliczne, dźwigi elektryczne itp.) powinny odpowiadać przepisom wydanym dla tych urządzeń. Należy prowadzić okresowe kontrole ich stanu technicznego. Uszkodzone urządzenia należy natychmiast wycofywać z eksploatacji.

7. Wszystkie przyrządy pomocnicze używane podczas pracy w kanałach powinny być po zakończeniu pracy sprzątnięte z przejść międzykanałowych.

8. Zabrania się uruchamiania wozu lub pociągu przed uprzednim sprawdzeniem, czy na danym stanowisku kanałowym, wewnątrz wozu lub na dachu nie znajdują się pracownicy.

9. Nie zaleca się łączenia wozów na kanałach. W przypadkach koniecznych należy zastosować właściwe urządzenia zabezpieczające pracowników przed wpadnięciem do kanału. Jazda „pod pałąk” jest zabroniona.

10. Przechodzenie nad kanałami może odbywać się tylko przez mostki. Zabrania się przeskakiwania kanałów.

11. Należy przestrzegać, aby kanały i mostki poprzeczne były zawsze sprzątane; nie wolno pozostawiać lub wrzucać do kanałów i na mostki narzędzi, części wymiennych, smarów itp.

12. Zabrania się magazynowania złomu, części zamiennych, smarów itp. materiałów w przestrzeniach międzykanałowych (pod podestami zajezdni) i w kanałach.

VI. Urządzenia i narzędzia.

1. Przed wprowadzeniem w ruch podnośników kanałowych oraz innych urządzeń, jak podnośniki do silników, zestawy kołowe i mosty dźwigów ręcznych itp., należy sprawdzić ich stan techniczny. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń w tych urządzeniach należy bezzwłocznie zameldować o tym kierownikowi lub majstrowi zmianowemu zajezdni, który obowiązany jest urządzenie to natychmiast wycofać z użycia lub spowodować jego naprawę.

2. Narzędzia ręczne należy umieszczać wyłącznie w skrzynkach monterskich lub w torbach specjalnie do tego celu przystosowanych. Zabrania się umieszczania narzędzi w kieszeniach ubrania.

3. Narzędzia powinny być stale w należyłym stanie technicznym. Młotki, przecinaki, wybijaki itp. nie mogą mieć „grzybków”, klucze nie mogą być „powyrabiane” lub popękane, drewniane trzonki nie mogą być zbijane gwoździami lub wiązane drutem.

VII. Czynności przeglądowe.

1. Wprowadzanie wozów na stanowiska kanałowe powinno odbywać się z wielką ostrożnością przy szybkości maksymalnej 5 km/godz. W tym czasie wprowadzający powinien dawać akustyczne sygnały ostrzegawcze.

2. Brygada, której powierza się czynność podnoszenia i opuszczania nadwozia, powinna być odpowiednio przeszkolona.

3. Nadwozie podniesione dźwigami należy ustawiać na specjalnych kołach lub wózkach. W żadnym przypadku nadwozie nie może być przez czas naprawy pozostawione na dźwigach.

4. Po opuszczeniu nadwozia należy zdjęte pokrywy podłogowe umieścić na swoich miejscach.

5. W czasie podnoszenia lub opuszczania nadwozia żaden z pracowników nie może znajdować się na dachu wozu,

wewnątrz wozu ani też w tej części kanału, nad którą czynność ta się odbywa.

6. Nie wolno układać narzędzi bądź materiałów na krawędziach kanału.

7. Podczas smarowania elementów trących (łożyska silnikowe, przekładnie kół zębatach, łożyska czopowe itp.) nie należy dopuszczać do zanieczyszczenia oliwą lub smarami podłogi kanału bądź pomostu, stosując w tym celu odpowiednie naczynia zlewkowe.

8. Transport wszystkich części i zespołów podwozia powinien odbywać się mechanicznie. Zespoły transportowane powinny być zabezpieczone przed przesuwaniem się i spadnięciem.

VIII. Praca w wozie.

1. Prace konserwacyjne przy nastawnikach, wyłącznikach samoczynnych (automatach), odgromnikach, silnikach, grzejnikach, bezpiecznikach itp. powinny odbywać się przy odciągniętych od sieci odbierakach prądu.

2. Lampy przenośne używane do oświetlania miejsc pracy powinny być zasilane napięciem 24 V.

3. Pokrywy podłogowe należy zamknąć niezwłocznie po ukończeniu czynności przeglądowych silników oraz innych zespołów znajdujących się pod podłogą wozu.

4. Pracownik przeprowadzający konserwację wnętrza musi zwracać uwagę na uszkodzenia poszycia wozu i wystające wrętki oraz zdartą kratkę podłogową. Uszkodzenia te należy natychmiast usuwać. Podstawy siedzeń i oparcie, uchwyty przy siedzeniach, wejściach i wyjściach oraz wewnątrz wozu muszą być utrzymane w należytej czystości.

5. Zabrania się uruchamiania wozu w czasie, kiedy wykonuje się w nim jakąkolwiek czynność.

6. Należy przeprowadzać okresowe dezynfekowanie taboru według ustalonego harmonogramu.

7. Wszystkie wozy silnikowe powinny być zaopatrzone w odpowiednie środki gaśnicze, zgodnie z wymaganiami miejscowych organów przeciwpożarowych.

IX. Praca na dachu.

1. Wchodzenie na dach wozu odbywać się powinno przy pomocy specjalnie przystosowanych do tego celu drabin drewnianych.

2. Drabina powinna być oparta o wóz na wprost drzwi wejściowych z prawej strony (patrząc w kierunku jazdy).

3. Wchodzący na dach powinien sprawdzić stan techniczny drabiny.

4. Przed wejściem na dach wozu należy odciągnąć od sieci odbieraki prądu i zabezpieczyć je przed możliwością samoczynnego połączenia się z siecią.

5. W wozach wyposażonych w chodniki dachowe należy poruszać się wyłącznie po tych chodnikach.

6. Pracujący na dachu powinien zachować szczególną ostrożność zapobiegającą ewentualnemu dotknięciu się sieci; dotyczy to w szczególności wozów o konstrukcji stalowej.

7. Zabrania się dotykania odgromników i wyłączników samoczynnych (automatów) przy podniesionych odbierakach prądu.

8. Zabrania się przebywania na dachu podczas jazdy wozu.

9. Zabrania się przeskakiwania z dachu jednego wozu na drugi.

10. Zabrania się zrzucania z dachu wszelkiego rodzaju narzędzi, jak również tarcz numerowych.

X. Praca w warsztatach pomocniczych.

1. Wszystkie obrabiarki i urządzenia potrzebne do napraw i konserwacji wozów powinny być zabezpieczone zgodnie z wydanymi dla tych urządzeń przepisami:

1) rozporządzenia Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 28 kwietnia 1951 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na obrabiarkach do metali (Dz. U. Nr 25, poz. 192),

2) rozporządzenia Ministrów Pracy i Opieki Społecznej, Przemysłu Ciężkiego oraz Zdrowia z dnia 7 lutego 1952 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na niektórych obrabiarkach do drewna (Dz. U. Nr 10, poz. 62).

2. W przypadkach konieczności spawania w hali zajezdniowej należy ściśle stosować przepisy rozporządzenia Ministrów 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).

3. Wszystkie obrabiarki i urządzenia powinny posiadać szczegółowe instrukcje o obsłudze, uwzględniające wymagania z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy.

XI. Pogotowie techniczne.

1. Załoga pogotowia technicznego powinna składać się ze specjalnie przeszkolonych pracowników zajezdni.

2. Wóz pogotowia technicznego powinien być wyposażony w odpowiedni sprzęt zapewniający szybkie i bezpieczne likwidowanie awarii, pomalowany na kolor ostrzegawczy, a w nocy odpowiednio oświetlony.

3. Sprzęt pogotowia technicznego powinien być okresowo kontrolowany w celu utrzymania go w ciągłej sprawności.

4. Sprzęt pomocniczy służący do usuwania awarii powinien być ułożony w wozie w sposób zapewniający szybkie i sprawne jego użycie.

5. Pracownicy wchodzący w skład pogotowia technicznego w czasie jazdy powinni zajmować ustalone i odpowiednio przystosowane miejsca siedzące w wozie.

6. Miejsce pracy pogotowia technicznego należy zabezpieczyć znakami ostrzegawczymi, a w nocy ponadto odpowiednio oświetlić. W porze nocnej wóz pogotowia technicznego powinien być wyposażony w czerwone światła ostrzegawcze, znajdujące się z przodu i z tyłu wozu.

Rozdział IV.

Przepisy dodatkowe dotyczące prac w zajezdniach tramwajowych.

1. Pracownik obsługujący zwrotnice podczas manewrowania wozami przed zajezdnią powinien posługiwać się gwizdkiem oraz ręcznym znakiem sygnalizacyjnym (typu drogowego), a w porze nocnej dodatkowo — latarką elektryczną.

2. Przy jeździe pociągiem w tył pracownik zajezdni lub służby ruchu powinien prowadzić wagon z pierwszego nastawnika w kierunku jazdy, przy czym na pierwszym pomoście wozu doczepnego powinien znajdować się pracownik

pilotujący pociąg. W wagonach starych typów należy ponadto otworzyć drzwi czołowe „na przestrzał”.

3. Skład przelatanego pociągu nie może przekraczać 4 wozów.

4. Sprzęganie wozów powinno odbywać się w zasadzie poza halą zajezdni na prostych odcinkach torów bez spadków.

5. Wozy stojące na torach postojowych przy zajezdniach powinny mieć odciążone odbieraki prądu i wyłączone obydwoma wyłączniki samoczynne. Rączka kierunkowa nastawnika powinna być zdjeta i umieszczona na ławce w wozie nad piasecznicą. Ponadto wozy należy zahamować ręcznym hamulcem zabezpieczając korbę przed odbiciem.

6. Nawierzchnia między torami i zwrotnicami powinna być zabrukowana do główki szyny.

7. Zabrania się pozostawiania na międzytorzach części wagonowych oraz wszelkiego rodzaju materiałów odpadowych.

8. Nie wolno pozostawiać wozu lub pociągu na zapiaszczonym odcinku toru, gdyż może to spowodować ewentualność porażenia.

9. W okresie letnim należy nawierzchnię przed zajezdnią skrapiać wodą.

10. Po ustawieniu wozów w zajezdniach należy wykonać czynności podane w ust. 5, przy czym wyłączanie odbieraków prądu nie jest konieczne.

11. Zabrania się włączania sprzęgów świetlnych przy włączonych obwodach elektrycznych.

12. Przed nasmarowaniem ślizgacza usunięty z niego smar należy zebrać do specjalnego naczynia. Nie wolno pozostawiać dachu wozu zanieczyszczonego smarem.

Rozdział V.

Przepisy dodatkowe dotyczące prac w zajezdniach trolejbusowych.

1. Trolejbus postawiony przed zajezdnią lub w zajezdni przez kierowcę powinien mieć odciążone odbieraki (pałaki), wyłączony wyłącznik samoczynny, wałek zwrotny ustawiony w pozycji zerowej oraz zaciągnięty hamulec ręczny.

2. Naprawę odbieraków prądu oraz wymianę wkładek należy wykonywać z wieży lub balkonu, przy których powinny być uchwyty do pałaków. W chwili wymiany wkładek lub naprawy pałaków należy obydwie pałaki odciągnąć od sieci. Podczas wykonywania tych czynności zabrania się dotykania sieci trakcyjnej.

3. Przy wykonywaniu jakichkolwiek czynności konserwacyjnych podwozia, nadwozia i aparatury rozrządowej odbieraki prądu muszą być odciążone od sieci trakcyjnej.

4. Przy wprowadzaniu wozu na kanał należy zabezpieczyć go przed wpadnięciem do kanału, przy czym w tym czasie w kanale nie może znajdować się żaden pracownik.

5. W przypadku wymiany przedniej lub tylnej osi (mostu) lub silnika należy przód lub tył podnieść przy pomocy podnośników oraz zabezpieczyć wóz przed przesunięciem się za pomocą podłożenia klinów pod koła, część zaś podniesioną zabezpieczyć stojakiem. Po wykonaniu tych czynności podnośniki należy zwolnić. W celu ułatwienia wyciągnięcia zespołu spod wozu należy go wymontować na wózek specjalnie do tego przystosowany, zabezpieczyć klinami przed przesunięciem i dopiero wówczas wyciągnąć wózek z danym zespołem spod trolejbusu.

6. Przy wymianie resorów, silnika trakcyjnego, mostów, silnika sprężarki, kół, bębnow hamulcowych i innych ciężkich zespołów powinno być zatrudnionych co najmniej dwóch pracowników.

7. Podczas pracy przy nastawniku nad kanałem przed drzwiczkami nastawnika należy ustawić pomost przenośny.

8. Przed przystąpieniem do prac przeglądowo-naprawczych trolejbusu należy sprawdzić, czy odbieraki są odłączone

od sieci, następnie z tyłu wozu umieścić tabliczkę ostrzegawczą z napisem „Nie podłączać odbieraków”.

9. Przed oddaniem wozu do eksploatacji należy sprawdzić izolację induktorem 1000-woltowym. Oporność izolacji nie powinna być mniejsza od 1,3 megaoma. Wóz, który wykaze oporność izolacji mniejszą od 1,3 megaoma, nie może być dopuszczony do ruchu.

141

ZARZĄDZENIE PREZESA POLSKIEGO KOMITETU NORMALIZACYJNEGO

z dnia 19 marca 1959 r.

w sprawie zasad przyznawania prawa do oznaczania wyrobów znakiem jakości, sposobu znakowania i formy graficznej znaku.

Na podstawie § 2 ust. 2 uchwały nr 426 Rady Ministrów z dnia 8 listopada 1958 r. w sprawie oznaczania wyrobów znakiem jakości (Monitor Polski Nr 97, poz. 531) zarządza się, co następuje:

§ 1. Każdy zakład produkcyjny (państwowy, spółdzielczy lub prywatny) może ubiegać się o przyznanie prawa oznaczania określonego wyrobu znakiem jakości. Z wnioskiem o przyznanie prawa do oznaczania określonego wyrobu lub grupy wyrobów znakiem jakości może za zgodą producenta wystąpić również instytucja lub organizacja, która jest odbiorcą tego wyrobu lub która jest powołana do jego oceny.

§ 2. 1. Znakiem jakości może być oznaczony wyrób:

- 1) który osiąga najwyższy poziom produkcji krajowej pod względem wartości użytkowej wyrobu, ekonomiczności, jego przydatności zgodnie z przeznaczeniem, bezpieczeństwa użytkowania, trwałości, nowoczesności konstrukcji, staranności wykonania i wykończenia, prostoty i łatwości obsługi i konserwacji oraz estetyki zarówno samego wyrobu, jak i jego opakowania,
- 2) którego charakter i technologia wykonania zapewniają w normalnych warunkach przechowywania jednolitą i wysoką jakość w chwili sprzedaży detalicznej i
- 3) którego warunki produkcji i kontrola fabryczna zapewniają produkcję zgodną z zatwierdzonym wzorem.

2. Znakiem jakości klasy specjalnej może być oznaczony wyrób, który spełnia warunki wymienione w ust. 1 i jednocześnie reprezentuje światową klasę jakości (wytrzymuje porównanie z analogicznymi wyrobami firm zagranicznych o ustalonej światowej marce).

§ 3. Za podstawę do oceny jakości wyrobu przyjmuje się:

- 1) najwyższe wymagania normy państwowej na dany wyrób oraz dodatkowe kryteria ustalone przez komisję rzeczoznawców,
- 2) kryteria ustalone przez komisję rzeczoznawców w przypadku, gdy na dany wyrób nie ma normy państwowej.

§ 4. Podstawą do przyznania znaku jakości jest orzeczenie komisji rzeczoznawców stwierdzające:

- 1) spełnienie warunków wymienionych w § 2,
- 2) dodatni wynik badań wzorca wyrobu co do zgodności z wymaganiami wymienionymi w § 3.

§ 5. Prawo do oznaczania wyrobu znakiem jakości przysądza Polski Komitet Normalizacyjny (Biuro Znak Jakości) lub upoważniona do tego przez Polski Komitet Normalizacyjny instytucja państwowa bądź organizacja społeczna.

§ 6. Prawo do oznaczania wyrobu znakiem jakości przysądza jest na okres 1 do 2 lat.

§ 7. Przyznawanie i używanie znaku jakości uwarunkowane jest wniesieniem przez ubiegającego się o prawo do oznaczania wyrobu znakiem jakości opłat:

- 1) opłaty za przeprowadzenie badania wzorca,
 - 2) opłaty za przyznanie prawa do oznaczania wyrobu znakiem jakości na czas określony,
 - 3) opłaty za kontrolę prawidłowości używania znaku.
- Wysokość opłat reguluje odrębne zarządzenie.

§ 8. Kontrolę prawidłowości stosowania znaku jakości wykonują Biuro Znak Jakości lub instytucje upoważnione przez Polski Komitet Normalizacyjny do nadawania znaku jakości.

§ 9. W razie stwierdzenia nieprawidłowości używania znaku, w szczególności:

- 1) wprowadzenia do obrotu wyrobu ze znakiem jakości, nie odpowiadającego ustalonym warunkom,
- 2) oznaczania wyrobu w sposób niezgodny z wytycznymi Polskiego Komitetu Normalizacyjnego,
- 3) uniemożliwienia przez producenta przeprowadzenia badań kontrolnych wyrobu,

— instytucja, która przyznała znak, cofnie prawo oznaczania wyrobów znakiem jakości.

§ 10. Wyroby, dla których producent otrzymał prawo do oznaczania znakiem jakości, należy oznaczać tym znakiem z zachowaniem następujących warunków:

- 1) znak jakości powinien być umieszczony bezpośrednio na wyrobie,
- 2) jeżeli wyroby sprzedawane są w stałym opakowaniu — znak jakości powinien być umieszczony również na opakowaniu,
- 3) wyjątkowo, gdy oznaczenie wyrobu w sposób określony w pkt 1 i 2 nie jest możliwe, znak jakości może być zamieszczony tylko na opakowaniu lub banderoli albo na etykietach trwale związanych z artykułem.

§ 11. Ustala się formę graficzną znaku dla wyrobów odpowiadających najwyższemu poziomowi produkcji krajowej we-