

go powiatu w drodze rozporządzenia inne zasady ubezpieczenia, aniżeli przewidziane w §§ 1, 2, 3, 19, 20, 21 ust. 1 i § 22.

§ 29. 1. Tracą moc przepisy rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 31 stycznia 1929 r. w sprawie przymusu ubezpieczenia od ognia ruchomości w gospodarstwach rolnych, przymusu ubezpieczenia żywego inwentarza od wypadków śmierci oraz przymusu ubezpieczenia pól od gradobicia (Dz. U. Nr 13, poz. 112).

2. Bydło i konie, także w wieku poniżej 1 roku, ubezpieczone na podstawie dotychczasowych przepisów, obejmuje się obowiązkowym ubezpieczeniem według zasad niniejszego rozporządzenia.

§ 30. Wykonanie rozporządzenia porucza się Ministrowi Finansów.

§ 31. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów: J. Cyrankiewicz

192

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 10 lipca 1963 r.

w sprawie przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu.

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

§ 1. W żegludze morskiej obowiązuje przestrzeganie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, stanowiących załącznik do rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 12 lipca 1954 r. w sprawie przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (Dz. U. Nr 44, poz. 207).

§ 2. Zakres stosowania przepisów, o których mowa w § 1, przez jednostki pływające marynarki wojennej, organów

ochrony granic i Milicji Obywatelskiej określa odrębne rozporządzenie właściwych ministrów.

§ 3. Traci moc rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 12 lipca 1954 r. w sprawie przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (Dz. U. Nr 44, poz. 207), z zastrzeżeniem przepisów objętych załącznikiem wymienionym w § 1.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Żeglugi: S. Durski

193

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 11 lipca 1963 r.

w sprawie bezpieczeństwa ruchu zbiornikowców przewożących ciecze palne.

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

§ 1. 1. Przepisy rozporządzenia stosuje się do:

- 1) zbiornikowców polskich i obcych, zawijających do portów polskich,
- 2) zbiornikowców polskich zawijających do portów obcych, o ile przepisy miejscowe nie stanowią inaczej.

2. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do jednostek pływających marynarki wojennej.

§ 2. W rozumieniu rozporządzenia:

- 1) „zbiornikowcem” jest morski statek towarowy, specjalnie zbudowany lub przystosowany do przewozu luzem cieczy palnych, który:
 - a) takie ciecze w danym czasie przewozi lub
 - b) jest nie odgazowany po przewozie takich cieczy — nawet wówczas, gdy przewozi w nie odgazowanych

zbiornikach balast wodny lub inne ciecze aniżeli ciecze palne,

- 2) „cieczami palnymi” są ciecze o temperaturze zapłonu do 100°C według próby w naczyniu otwartym lub zamkniętym,
- 3) „odgazowaniem” jest usunięcie wszelkich pozostałości oraz par po ostatnio przewożonych cieczach palnych,
- 4) „statkiem pożarniczym” jest statek specjalnie zbudowany lub przystosowany do gaszenia pożarów na statkach oraz pożarów w porcie od strony wody, jak również inny statek (np. holownik) wyznaczony przez kapitana portu do tego celu i wyposażony w sprzęt przeciwpożarowy,
- 5) „przedsiębiorstwo przeładunkowe” oznacza przedsiębiorstwo zajmujące się załadunkiem i wyładunkiem zbiornikowców.

§ 3. 1. Ciecze palne przewożone zbiornikowcami dzielą się na następujące klasy:
klasa I — obejmuje ciecze o temperaturze zapłonu:

- poniżej 23°C według próby w naczyniu zamkniętym lub
- poniżej 26,6°C według próby w naczyniu otwartym;

klasa II — obejmuje ciecze o temperaturze zapłonu:

- od 23°C do 60,5°C według próby w naczyniu zamkniętym lub
- od 26,6°C do 65,6°C według próby w naczyniu otwartym;

klasa III — obejmuje ciecze o temperaturze zapłonu:

- od 60,5°C do 100°C według próby w naczyniu zamkniętym lub
- od 65,6°C do 100°C według próby w naczyniu otwartym.

2. Ciecze palne należące do różnych klas, a przewożone równocześnie zbiornikowcem, zalicza się do tej klasy, do której należy najbardziej niebezpieczna z cieczy przewożonych w danym czasie, tj. posiadająca najniższą temperaturę zapłonu.

3. Ciecze palne oraz inne ciecze przewożone zbiornikowcem, a mniej niebezpieczne niż poprzednio przewożony tym zbiornikowcem ładunek, zalicza się do klasy ładunku przewożonego w poprzedniej podróży, jeśli zbiornikowiec nie został po tej podróży odgazowany.

§ 4. 1. Zbiornikowiec powinien posiadać ważne dokumenty bezpieczeństwa statku, a w szczególności certyfikat bezpieczeństwa wyposażenia, wydane przez właściwy organ państwowy lub upoważnioną do tego instytucję.

2. Zbiornikowiec przewożący ciecze palne klasy I lub II powinien ponadto posiadać ważne świadectwo klasy statku, wydane przez instytucję klasyfikacyjną i upoważniające do przewozu takich cieczy.

§ 5. 1. Kominy zbiornikowca powinny być zaopatrzone w sprawnie działające urządzenia przeciwiskrowe, a w szczególności w iskrochrony i w parowe zdmuchiwalce iskier.

2. Do oświetlenia zbiornikowca powinny być używane lampy zabezpieczone przeciwwybuchowo (ognioszczelne). Lampy nie zabezpieczone przeciwwybuchowo powinny być umieszczone na wysokości co najmniej 4 metrów nad pokładem. Zabezpieczenie przeciwwybuchowe wymagane jest również dla ręcznych i kieszonkowych lamp elektrycznych.

§ 6. Zbiornikowiec w czasie zbliżania się do redy portu polskiego, pobytu na redzie, przechodzenia toru wodnego Świnoujście—Szczecin i w czasie całego pobytu w porcie polskim obowiązany jest nosić następujące sygnały:

1) w dzień:

- a) czerwoną flagę o wymiarach co najmniej 60 × 160 cm z białym środkiem o średnicy 15 cm, jeżeli przewozi ciecze palne klasy I lub II bądź jest nie odgazowany po przewozie takich cieczy,
- b) flagę „B” według księgi międzynarodowych sygnałów morskich, jeżeli przewozi ciecze palne klasy III bądź jest nie odgazowany po przewozie takich cieczy;

flagi wymienione pod lit. a) i b) wywiesza się w miejscu, z którego będą najlepiej widoczne;

2) w nocy (od zachodu do wschodu słońca) — niezależnie od światel przewidzianych międzynarodowymi przepisami o zapobieganiu zderzeniom na morzu — czerwone światło widoczne dookoła widnokregu oraz widzialne z odległości co najmniej 2 mil morskich.

§ 7. 1. Załoga zbiornikowca polskiego powinna posiadać niezbędne przygotowanie do pracy na tego rodzaju statku, a kapitan, I oficer i I mechanik powinni posiadać co najmniej 6-miesięczną praktykę pływania na zbiornikowcach na stanowiskach oficerskich. Marynarze obsługujący pompy ładunkowe zbiornikowca również powinni posiadać co najmniej 6-miesięczną praktykę pływania na zbiornikowcach.

2. Kapitan i oficerowie polskiego zbiornikowca mają szczególny obowiązek szkolenia załogi i sprawdzania jej umiejętności oraz przeprowadzania co najmniej raz na 2 tygodnie próbnych alarmów pożarowych — tak na morzu, jak i w porcie.

§ 8. Na zbiornikowcu znajdującym się w porcie powinna stale przebywać niezbędna ilość załogi, zapewniająca w razie potrzeby natychmiastową gotowość manewrową i gaszącą zbiornikowca.

§ 9. 1. Niezależnie od zwykłej awizacji (w wykazach dziennych) armator lub jego przedstawiciel obowiązany jest uprzedzić kapitana portu i portową straż pożarną co najmniej na 24 godziny o spodziewanym przybyciu zbiornikowca na redę portu, podając:

- 1) czas przybycia zbiornikowca,
- 2) nazwę i banderę zbiornikowca,
- 3) pojemność w BRT,
- 4) zanurzenie,
- 5) rodzaj napędu,
- 6) dokładną nazwę i temperaturę zapłonu przewożonej cieczy,
- 7) ilość przewożonej cieczy.

2. Dokładny czas przybycia zbiornikowca na redę portu armator lub jego przedstawiciel obowiązany jest podać telefonicznie do kapitanatu portu na 6 godzin, a w odniesieniu do portu Szczecin — na 12 godzin przed przybyciem zbiornikowca.

3. O wszelkich zmianach dotyczących przybycia zbiornikowca na redę portu armator lub jego przedstawiciel zawiadamia niezwłocznie kapitanat portu.

4. Co najmniej na 2 godziny przed przybyciem zbiornikowca na redę portu kapitanat portu zawiadamia o tym:

- 1) dyspozytora zarządu portu,
- 2) komendę portowej straży pożarnej,
- 3) straż pożarną przedsiębiorstwa przeładunkowego.

§ 10. Zbiornikowiec po przybyciu na redę portu powinien być zakotwiczony w miejscu dostatecznie oddalonym od innych statków znajdujących się na redzie oraz od torów wodnych przeznaczonych dla ruchu statków. Miejsce takie wyznacza kapitan portu lub podległy mu oficer albo pilot.

§ 11. 1. Po przybyciu na redę portu zbiornikowiec, przewożący ciecze palne I lub II klasy albo nie odgazowany po przewozie takich cieczy, podlega oględzinom przeprowadzanym przez:

- 1) oficera portu wyznaczonego przez kapitana portu i
- 2) oficera portowej straży pożarnej.

2. Zbiornikowiec przybywający bezpośrednio z innego portu polskiego, w którym poddany był oględzinom zakończonym wynikiem pozytywnym, jak również zbiornikowiec przewożący ciecze palne klasy III lub nie odgazowany po przewozie takich cieczy — oględzinom nie podlega.

3. Celem oględzin jest:

- 1) ustalenie dokładnej nazwy, ilości oraz temperatury zapłonu cieczy palnych przewożonych zbiornikowcem — na podstawie dokumentów znajdujących się na statku,
- 2) zbadanie:
 - a) dokumentów bezpieczeństwa statku, a w szczególności certyfikatu bezpieczeństwa wyposażenia,
 - b) świadectwa klasy statku i upoważnienia zbiornikowca do przewozu cieczy palnych określonej klasy,
 - c) rzeczywistego stanu zbiornikowca, a w szczególności jego urządzeń i wyposażenia przeciwpożarowego.

4. Z przeprowadzonych oględzin sporządza się protokół, w którym należy podać wynik oględzin oraz wnioski w sprawie możliwości bezpiecznego wprowadzenia zbiornikowca do portu. W miarę potrzeby podaje się w protokole dodatkowe uwagi i spostrzeżenia. Protokół podpisują osoby wymienione w ust. 1 i kapitan zbiornikowca.

§ 12. 1. Decyzję co do wprowadzenia zbiornikowca do portu podejmuje kapitan portu.

2. W razie decyzji zezwalającej na wprowadzenie zbiornikowca do portu kapitan portu lub wyznaczony przez niego oficer ustala i zarządza sposób zabezpieczenia zbiornikowca przy wprowadzaniu go do portu i podczas pobytu w porcie.

3. W razie nieudzielenia zezwolenia na wprowadzenie zbiornikowca do portu kapitan portu zawiadamia zainteresowanych.

§ 13. Przepisy §§ 11 i 12 stosuje się odpowiednio przy wyprowadzaniu zbiornikowca z portu.

§ 14. 1. Jeżeli zbiornikowiec przewozi ciecze palne klasy I lub II albo jest nie odgazowany po przewozie takich cieczy, obowiązkowe jest przydzielenie statku pożarniczego do asysty zbiornikowca.

2. Jeżeli zbiornikowiec przewozi ciecze palne klasy III lub jest nie odgazowany po przewozie takich cieczy, przydzielenie statku pożarniczego do asysty zbiornikowca, zależy od decyzji kapitana portu.

3. W razie asysty obowiązkowej statek pożarniczy asystuje zbiornikowcowi:

1) w Gdyni i w Gdańsku:

- a) od miejsca postoju zbiornikowca na redzie do zakończenia cumowania w porcie,
- b) w czasie pobytu zbiornikowca w porcie,
- c) od miejsca zacumowania w porcie do miejsca na redzie portu Gdynia, znajdującego się w odległości co najmniej 3 kabli od wejścia do portu, a na redzie portu Gdańsk — do miejsca, w którym pilot portowy schodzi ze zbiornikowca,

2) w Szczecinie — Świnoujściu:

- a) od miejsca postoju zbiornikowca na redzie portu Świnoujście do bramy torowej nr 1 i od punktu obserwacyjnego „Police” do zakończenia cumowania w porcie Szczecin,
- b) w czasie pobytu w portach Szczecin i Świnoujście,
- c) od miejsca zacumowania w porcie Szczecin do punktu obserwacyjnego „Police” i od bramy torowej nr 1 do miejsca na redzie portu Świnoujście, znajdującego się w bezpiecznej odległości od wejścia do portu.

4. W razie asysty uzależnionej od decyzji kapitana portu trasę asysty określa kapitan portu.

5. Koszt asysty statku pożarniczego oraz dozoru przeciwpożarowego na zbiornikowcu ponosi dysponent ładunku.

§ 15. O pierwszeństwie przejścia trasy przez zbiornikowiec lub przez inny statek decyduje kapitan portu w porozumieniu z głównym dyspozytorem portu.

§ 16. 1. Do usług holowniczych zbiornikowca wyznacza się holowniki o napędzie motorowym, a w ich braku — holowniki parowe, których kominy powinny być zaopatrzone w sprawnie działające urządzenia przeciwiskrowe, a w szczególności w iskrochrony i w parowe zdmuchiwalce iskier.

2. Holowniki powinny posiadać urządzenia z podłączonymi węzami tłocznymi, zapewniającymi możliwość natychmiastowego podania prądów piany na odległość nie mniejszą niż 30 m. Zapas pianolu lub innego środka pianotwórczego na holowniku powinien wynosić co najmniej 200 litrów.

3. Do holowania zbiornikowców przewożących ciecze palne klasy I lub II albo nie odgazowanych po przewozie takich cieczy nie wolno używać lin stalowych.

4. Obsługa urządzeń pianowo-gaśniczych na holowniku należy do załogi holownika, która powinna być w tym zakresie specjalnie przeszkolona.

5. Ilość holowników ustala kapitan portu.

6. W skład zespołu holowniczego wchodzić może tylko jeden zbiornikowiec.

§ 17. 1. Zbiornikowce przewożące ciecze palne klasy I lub II albo nie odgazowane po przewozie takich cieczy powinny — przy wprowadzaniu ich do portów Gdynia, Gdańsk i Świnoujście — znaleźć się przy nabrzeżu, a wyprowadzane z tych portów — na redzie, nie później niż w pół godziny po zachodzie słońca.

2. Zbiornikowce, o których mowa w ust. 1, wprowadzane do portu Szczecin powinny znaleźć się przy nabrzeżu, a wyprowadzane z tego portu — na redzie, nie później niż w 2 godziny po zachodzie słońca.

§ 18. 1. Zbiornikowce przewożące ciecze palne klasy I lub II albo nie odgazowane po przewozie takich cieczy nie mogą być mijane na obszarze portów przez inne statki lub zbiornikowce z zastrzeżeniem przepisów ust. 2, 3, 4 i 5.

2. Na torze wodnym od Kapitanatu Portu Świnoujście do punktu obserwacyjnego „Police” zbiornikowce, o których mowa w ust. 1, mogą mijać się z innymi statkami lub zbiornikowcami.

3. Na torze wodnym od punktu obserwacyjnego „Police” do miejsca postoju w porcie Szczecin możliwość mijania się zbiornikowców, o których mowa w ust. 1, z innymi statkami lub zbiornikowcami zależy w każdym przypadku od decyzji Kapitana Portu Szczecin.

4. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do statków obsługujących bezpośrednio zbiornikowce oraz do statków ratowniczych podążających do akcji ratowniczej.

5. Kapitan portu może zwolnić od zakazu mijania się statki stale zatrudnione w porcie, posiadające napęd motorowy.

§ 19. Zbiornikowce nie mogą być wyprzedzane na obszarze portów i na torach wodnych przez inne statki lub zbiornikowce idące tym samym kursem, jak również nie mogą wyprzedzać innych statków lub zbiornikowców.

§ 20. 1. Ruch zbiornikowców w czasie mgły lub podobnych warunków atmosferycznych, ograniczających widoczność do 6 kabli, jest niedozwolony w portach i na torze wodnym Swinoujście—Szczecin.

2. W razie zaskoczenia zbiornikowca na trasie przez warunki atmosferyczne określone w ust. 1 zbiornikowiec powinien być zakotwiczony w najbliższym, nadającym się do tego celu miejscu, położonym przy skraju toru wodnego.

3. W czasie trwania akcji przeciwlodowej ruch zbiornikowców odbywa się stosownie do decyzji podejmowanych przez kierownika tej akcji.

§ 21. 1. Jeżeli przejście zbiornikowca ma nastąpić w odległości mniejszej niż 30 metrów od innych statków stojących przy nabrzeżu, statkom tym nie wolno czyścić kotłów w sposób mogący spowodować iskrzenie ani używać na pokładzie otwartego ognia.

2. Zbiornikowiec stojący przy nabrzeżu powinien być uprzedzony o każdym przejściu przez trasę innych statków, jeżeli to przejście ma nastąpić w odległości mniejszej niż 30 metrów od zbiornikowca.

3. Statki wymienione w ust. 2 powinny przechodzić obok zbiornikowca zaciumowanego z taką szybkością, aby nie spowodowały poruszenia się zbiornikowca, które groziłoby zerwaniem cum lub węza ładunkowego.

§ 22. 1. Miejsce postoju zbiornikowca w porcie wyznacza kapitan portu w porozumieniu z przedsiębiorstwem przeładunkowym.

2. Odległość od dziobu i rufy zbiornikowca przewożącego ciecze palne klasy I lub II albo nie odgazowanego po przewozie takich cieczy, a stojącego przy nabrzeżu — do innych statków stojących przy nabrzeżu powinna wynosić co najmniej 30 metrów.

3. Przeciąganie się zbiornikowca na linach wzdłuż nabrzeża jest niedozwolone.

4. Przy zmianie miejsca postoju zbiorniki powinny być przed rozpoczęciem holowania szczelnie zamknięte.

§ 23. 1. Do cumowania zbiornikowca przewożącego ciecze palne klasy I lub II albo nie odgazowanego po przewozie takich cieczy nie wolno używać lin stalowych.

2. Cumy powinny być umieszczone na punktach cumowniczych w taki sposób, aby w razie niebezpieczeństwa istniała możliwość łatwego i szybkiego ich zrzucenia.

3. Cum nie wolno zakładać na rurociąg składu przedsiębiorstwa przeładunkowego.

4. Cumowanie zbiornikowca do burty innego statku, stojącego przy nabrzeżu, jest zabronione z wyjątkiem przypadku przewidzianego w § 26 ust. 11.

5. Zbiornikowiec powinien być przycumowany w sposób wykluczający iskrzenie przy ocieraniu się burt o nabrzeże lub o burtę innego statku.

§ 24. 1. Niezwłocznie po zaciumowaniu zbiornikowca do nabrzeża należy:

1) na dziobie i rufie umocować hol stalowy o długości 30 metrów, zakończony szakiem lub okiem zwisającym za burtę od strony wody — na wysokości 1 metra od powierzchni wody i oświetlonym w nocy,

2) dokonać odpowiednich uzemień ochronnych; przed dokonaniem takich uzemień niedozwolone jest podłączanie zbiornikowca do rurociągu składu przedsiębiorstwa przeładunkowego; uzemiaenia ochronne podłącza załoga statku,

3) wystawić posterunek trapowy.

2. Zadaniem posterunku trapowego jest:

1) niewpuszczanie na zbiornikowiec osób posiadających podkute obuwie oraz przedmioty metalowe mogące spowodować iskrzenie,

2) pilnowanie w zasięgu jego obserwacji wzrokowej, aby przestrzegany był zakaz palenia tytoniu.

§ 25. 1. Całością służby przeciwpożarowej przy obsłudze zbiornikowca kieruje oficer lub podoficer wyznaczony przez komendanta portowej straży pożarnej.

2. Działalność służby, o której mowa w ust. 1, nadzoruje inspektor ochrony przeciwpożarowej kapitanatu portu.

3. Portowa straż pożarna pełni służbę na zbiornikowcu, na statku pożarniczym oraz przy przydzielonym przeciwpożarowym taborze lądowym. Pomiędzy pokładem zbiornikowca a jednostką portowej straży pożarnej, pełniącą asystę przy zbiornikowcu, powinna być zapewniona bezpośrednia łączność przewodowa.

4. Straż pożarna przedsiębiorstwa przeładunkowego pełni służbę na terenie składu, pompowni, głównego rurociągu i przy własnym sprzęcie przeciwpożarowym.

5. Szczegółowy regulamin, określający siły, środki i zakres działania służby przeciwpożarowej przy obsłudze zbiornikowców, wyda Główny Inspektorat Ochrony Przeciwpożarowej Ministerstwa Żeglugi po uprzednim uzgodnieniu z Komendą Główną Straży Pożarnej.

§ 26. 1. Przeładunek cieczy palnych może rozpocząć się dopiero po zakończeniu cumowania zbiornikowca i oddaleniu się holownika na odległość co najmniej 30 metrów.

2. Przeładunek cieczy palnych może odbywać się w ciągu całej doby. Przeładunek w nocy może odbywać się tylko pod warunkiem zapewnienia dobrego i bezpiecznego oświetlenia wszystkich połączeń rurociągów ładunkowych.

3. Przeładunek cieczy palnych klasy I lub II powinien odbywać się zawsze za pomocą rurociągu. Przeładunek cieczy palnych klasy III może odbywać się za pomocą zwieszenia końcówki węza ładunkowego do zbiornika.

4. Przed rozpoczęciem, przerwaniem lub zmianą szybkości przepływu cieczy palnej kapitan zbiornikowca i osoba kierująca przeładunkiem na łodzi powinni wzajemnie uprzedzać się o zamiarze dokonania takich czynności oraz uzgadniać między sobą maksymalną szybkość przepływu cieczy palnej.

5. Pompy ładunkowe należy uruchamiać powoli i często kontrolować ciśnienie.

6. W czasie przeładunku cieczy palnych klasy I lub II, jak również w czasie balastowania zbiornikowca po takich cieczech — nie wolno dokonywać na zbiornikowcu innych czynności przeładunkowych.

7. Załadunek zbiornikowca po osiągnięciu 90% pojemności poszczególnych zbiorników powinien odbywać się ze zmniejszoną szybkością przepływu cieczy palnej.

8. W razie uszkodzenia rurociągów ładunkowych na zbiornikowcu lub na łodzi, jak również w razie stwierdze-

nia przecieków, przerwy w oświetleniu lub podczas burzy z wyładowaniami elektrycznymi — przeładunek cieczy palnych należy niezwłocznie przerwać i zamknąć pokrywę zbiorników.

9. W czasie przeładunku cieczy palnych zastępowanie załogi zbiornikowca dozwolone jest tylko przez specjalne zastępcze brygady portowe, utworzone przez armatora dla zbiornikowców.

10. Na nabrzeżu, przy którym odbywa się przeładunek, powinien znajdować się w pobliżu zbiornikowca telefon posiadający bezpośrednią całodobową łączność z centralą alarmową straży pożarnej, na której obszarze działania znajduje się nabrzeże wyładunkowe.

11. Przeładunek cieczy palnych w relacji: burta — burta może odbywać się tylko w odniesieniu do cieczy palnych klasy III i to za zgodą kapitana portu.

§ 27. 1. Remonty stoczniove w porcie mogą być przeprowadzane na zbiornikowcu dopiero po całkowitym wyładunku ładunku cieczy palnych i odgazowaniu zbiornikowca.

2. Odgazowanie, o którym mowa w ust. 1, obejmuje zbiorniki ładunkowe i bunkrowe, skrajnik dziobowy i rufowy, przedziały izolacyjne, pompownię i rurociągi zbiornikowca.

3. Mniejsze naprawy na zbiornikowcu stojącym w porcie, a wymagające spawania, użycia otwartego ognia lub na-

zędzi powodujących iskrzenie — mogą być dokonywane dopiero po uzyskaniu zezwolenia kapitana portu i wpisaniu tego zezwolenia do dziennika okrętowego.

4. Odgazowywanie zbiornikowca w porcie może odbywać się tylko za zezwoleniem kapitana portu i w miejscu wyznaczonym przez kapitana portu.

§ 28. 1. Zaopatrywanie zbiornikowca w paliwo płynne (bunkrowanie) jest niedozwolone w czasie przeładunku cieczy palnych klasy I lub II.

2. Zaopatrywanie innych statków w paliwo płynne przez zbiornikowce portowe, tzw. bunkrowce, wymaga zgody kapitanatu portu.

3. Przepisy §§ 9, 10, 11, 12, 14, 16, 24 i 25 nie mają zastosowania do zbiornikowców portowych, tzw. bunkrowców.

§ 29. W zakresie spraw szczegółowych nie uregulowanych niniejszym rozporządzeniem, a dotyczących zbiornikowców, stosuje się przepisy portowe wydane przez urzędy morskie.

§ 30. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Żeglugi: S. Darski

194

ROZPORZĄDZENIE PRZEWODNICZĄCEGO KOMITETU PRACY I PŁAC ORAZ MINISTRA ZDROWIA I OPIEKI SPOŁECZNEJ

z dnia 21 czerwca 1963 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie organizacji, szczegółowych zadań, składu i trybu postępowania komisji lekarskich do spraw inwalidztwa i zatrudnienia, trybu kierowania na badanie przez te komisje oraz w sprawie zasad wynagradzania członków komisji lekarskich i lekarzy działających w zakresie orzecznictwa lekarskiego.

Na podstawie art. 13 ust. 4 dekretu z dnia 25 czerwca 1954 r. o powszechnym zaopatrzeniu emerytalnym pracowników i ich rodzin (Dz. U. z 1958 r. Nr 23, poz. 97) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 27 listopada 1958 r. w sprawie organizacji, szczegółowych zadań, składu i trybu postępowania komisji lekarskich do spraw inwalidztwa i zatrudnienia, trybu kierowania na badanie przez te komisje oraz w sprawie zasad wynagradzania członków komisji lekarskich i lekarzy działających w zakresie orzecznictwa lekarskiego (Dz. U. z 1958 r. Nr 73, poz. 367 i z 1959 r. Nr 32, poz. 189) wprowadza się następujące zmiany:

1) § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. Obwodowe i wojewódzkie komisje lekarskie do spraw inwalidztwa i zatrudnienia, zwane dalej obwodowymi i wojewódzkimi komisjami lekarskimi, obejmują swym działaniem obszary określone przy powołaniu tych komisji przez dyrektora właściwe-

go oddziału Zakładu Ubezpieczeń Społecznych w porozumieniu z wydziałem zdrowia i opieki społecznej prezydium właściwej wojewódzkiej rady narodowej (rady narodowej miasta wyłączonego z województwa).”;

2) w § 2 ust. 1 pkt 1 po wyrazie „internista” dodaje się wyrazy „lub lekarz przemysłowy”;

3) w § 3 ust. 1:

- a) w pkt 1 po wyrazie „internista” skreśla się przecinek i dodaje się wyrazy „lub lekarz przemysłowy”,
- b) w pkt 3 skreśla się wyraz „porozumiewawczą”;

4) w § 5 ust. 1 wyrazy „Ministra Pracy i Opieki Społecznej” zastępuje się wyrazami „Prezesa Zakładu Ubezpieczeń Społecznych”;

5) w § 23 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Przedstawiciele Zakładu Ubezpieczeń Społecznych w obwodowych komisjach lekarskich otrzymują za pracę w tych komisjach poza obowiązującymi ich