

i uczelni pozawarszawskich podejmującym pracę w m.st. Warszawie na podstawie zawartych w czasie nauki (studiów) umów o stypendia fundowane, umów przedwstępnych albo skierowań do pracy wydanych przez pełnomocników Ministra Pracy, Płac i Spraw Socjalnych do spraw zatrudniania absolwentów szkół wyższych lub przez Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy,

- 2) osobom dokonującym zamiany mieszkań ze stałymi mieszkańcami m.st. Warszawy,
- 3) osobom niezdolnym do pracy, przybywającym do osób obowiązanych do ich alimentowania lub sprawowania nad nimi opieki,
- 4) innym osobom niż wymienione w pkt 1—3, jeżeli względy społeczne lub życiowe uzasadniają ich pobyt na terenie m.st. Warszawy.

§ 3. Naczelnicy dzielnic na wniosek zainteresowanego wydają zapewnienie przywrócenia zameldowania stałym

mieszkańcom m.st. Warszawy, którzy ze względów rodzinnych lub w innych społecznie uzasadnionych wypadkach opuszczają to miasto.

§ 4. Zezwoleniem na pobyt stały mogą być objęci na wniosek osoby ubiegającej się również członkowie rodziny razem z nią zamieszkali.

§ 5. Zwalnia się od obowiązku uzyskiwania zezwoleń na pobyt stały w m.st. Warszawie:

- 1) współmałżonków, gdy jeden z nich jest stałym mieszkańcem m.st. Warszawy,
- 2) niepełnoletnich przybywających do rodziców lub opiekunów prawnych.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą od dnia 1 stycznia 1975 r.

Prezes Rady Ministrów: *P. Jaroszewicz*

5

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA HANDLU ZAGRANICZNEGO I GOSPODARKI MORSKIEJ

z dnia 31 grudnia 1974 r.

w sprawie budowy i wyposażenia zbiornikowców przewożących niebezpieczne ciekłe chemikalia luzem.

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. Przepisy rozporządzenia dotyczą budowy i wyposażenia zbiornikowców, których stępkę położono lub przebudowę rozpoczęto po dniu wejścia w życie rozporządzenia, przewożących niebezpieczne ciekłe chemikalia luzem, przedstawiające:

- 1) znaczny stopień zagrożenia pożarowego, większy niż stwarza ropa naftowa lub inne podobne produkty,
- 2) znaczny stopień zagrożenia innego niż pożarowe lub występującego łącznie z pożarowym, a w szczególności zagrożenia zdrowia, skażenia wody lub powietrza.

2. Zbiornikowce znajdujące się w eksploatacji należy dostosować do wymagań rozporządzenia w zakresie ustalonym dla danego zbiornikowca przez przedsiębiorstwo państwowe Polski Rejestr Statków oraz w terminie określonym przez właściwy urząd morski.

§ 2. 1. Zbiornikowce dzielą się na trzy typy: I, II i III, w zależności od przeznaczenia do przewozu niebezpiecznych ciekłych chemikaliów luzem, zwanych dalej „chemikaliami”, wymagających odpowiednio stosowania maksymalnych, średnich i umiarkowanych środków zapobiegających wyciekaniu chemikaliów w razie uszkodzenia zbiornikowca.

2. Szczegółowe wymagania w zakresie budowy i wyposażenia zbiornikowców przewożących chemikalia określa się:

- 1) przepisy techniczne Polskiego Rejestru Statków,
- 2) przepisy Kodu Międzyrządowej Morskiej Organizacji Doradczej (IMCO) w sprawie budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem, zwanego dalej „Kodem”.

§ 3. 1. Ładunki chemikaliów należy na zbiornikowcu odpowiednio oddzielić od:

- 1) pomieszczeń maszynowych i kotłowych,

- 2) pomieszczeń mieszkalnych i służbowych,
- 3) zbiorników wody pitnej,
- 4) pomieszczeń, w których znajdują się środki spożywcze.

2. Ładunki chemikaliów reagujące niebezpiecznie między sobą należy odpowiednio oddzielić.

3. Pompy, zawory i rurociągi na zbiornikowcu należy wyraźnie oznakować w sposób ułatwiający stwierdzenie ich przeznaczenia oraz określenie zbiorników przez nie obsługiwanych.

4. Zbiornikowce przewożące chemikalia należy zaopatrzyć w odpowiednie wyposażenie przeciwpożarowe oraz odpowiednie wyposażenie ochronne, ratunkowe i przeciwpożarowe dla członków załogi.

§ 4. Zbiornikowiec przewożący chemikalia należy zaopatrzyć w:

- 1) informację o stanach załadowania i stateczności, zatwierdzoną — na wniosek armatora lub stoczni — przez Polski Rejestr Statków,
- 2) informację załadowcy lub innej właściwej jednostki o ładunku, podającą:
 - a) pełny opis właściwości fizycznych i chemicznych każdego przewożonego ładunku,
 - b) plan rozmieszczenia ładunków na zbiornikowcu,
 - c) sposób postępowania przy przeładunku, czyszczeniu zbiorników oraz przy odgazowywaniu i balastowaniu zbiorników,
 - d) sposób postępowania w razie pożaru, rozlania się lub wyciekania chemikaliów.

§ 5. 1. W celu stwierdzenia, czy zbiornikowiec odpowiada warunkom wymaganym przy przewozie chemikaliów, urząd morski przeprowadza inspekcję zbiornikowca w odstępach czasu nie przekraczających:

- 1) 2 lat — w odniesieniu do wyposażenia zbiornikowca,
- 2) 4 lat — w odniesieniu do konstrukcji zbiornikowca.

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 Międzypaństwowej 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