

## ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 18 grudnia 1956 r.

## w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej.

Na podstawie art. 55 ust. 2 ustawy z dnia 28 kwietnia 1952 r. o pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej (Dz. U. Nr 25, poz. 171) oraz 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:

## I. Przepisy wstępne.

§ 1. 1. Przepisy rozporządzenia stosuje się do członków załóg polskich morskich statków handlowych uprawiających żeglugę międzynarodową.

2. W razie awarii lub konieczności niesienia pomocy innemu statkowi kapitan statku może odstąpić od przestrzegania szczególnych przepisów rozporządzenia.

§ 2. Wszystkie plany budowy lub przebudowy polskich statków handlowych wymienionych w § 1 ust. 1 powinny być opiniowane przez technicznego inspektora pracy Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi, zwanego dalej „technicznym inspektorem pracy”, oraz przedstawiciela Państwowej Inspekcji Sanitarnej w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy zgodnie z obowiązującymi przepisami.

§ 3. 1. Statki nabywane za granicą powinny być dostosowane w jak najkrótszym czasie do wymagań rozporządzenia.

2. Przedsiębiorstwo żeglugowe obowiązane jest zwrócić się do technicznego inspektora pracy celem ustalenia terminów dostosowania statku do wymagań rozporządzenia.

§ 4. Zabrania się zlecenia budowy lub przebudowy statku na podstawie dokumentacji nie zaopiniowanej przez technicznego inspektora pracy oraz przedstawiciela Państwowej Inspekcji Sanitarnej.

§ 5. 1. Armator jest obowiązany kontrolować, czy budowa lub przebudowa statku przebiega zgodnie z dokumentacją.

2. Jeżeli w czasie budowy lub przebudowy statku wyniknie konieczność wprowadzenia zmian w dokumentacji,

które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo i higienę pracy, armator, na którego zlecenie statek jest budowany lub przebudowywany, powinien powiadomić o tym technicznego inspektora pracy i uzgodnić zmianę dokumentacji.

3. W skład komisji odbierającej nowowbudowany lub przebudowywany statek powinien wejść techniczny inspektor pracy oraz przedstawiciel Państwowej Inspekcji Sanitarnej.

4. Jeżeli z powodu nieuwzględnienia przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy dopuszczenie statku do eksploatacji może spowodować bezpośrednie zagrożenie życia lub zdrowia załogi, techniczny inspektor pracy a także przedstawiciel Państwowej Inspekcji Sanitarnej mogą odmówić zgody na przyjęcie statku do eksploatacji.

5. Minister Żeglugi w porozumieniu z Zarządem Głównym Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi ustali tryb postępowania w przypadku przewidzianym w ust. 4.

§ 6. Armatorzy, kapitanowie statków i wszyscy inni członkowie załóg powinni, niezależnie od przepisów rozporządzenia, stosować wszystkie możliwe środki celem zapewnienia jak najlepszych warunków pracy i wprowadzenia postępu w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy.

§ 7. 1. Armatorzy obowiązani są organizować dla członków załóg przeszkolenie wstępne w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy.

2. Wiadomości z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy poszczególnych członków załóg powinny być sprawdzane co najmniej raz do roku przez służbę bezpieczeństwa i higieny pracy armatora.

3. Każdy nowoprzyjęty członek załogi powinien być przed dopuszczeniem go do pracy na danym statku dodatkowo pouczony przez właściwych kierowników o warunkach bezpieczeństwa i higieny pracy w zakresie swych czynności.

§ 8. 1. Ruchome części mechanizmów nie wymagające ciągłej obserwacji, jak koła rozpędowe, wały, połączenia wałów i inne, powinny być zabezpieczone osłonami, które zabrania się zdejmować podczas pracy mechanizmów.

2. Wszystkie elementy ruchome mechanizmów podlegające okresowym kontrolom i obserwacji w czasie pracy, jak

łożyska korbowodów, wodziki, krzyżulce, wały rozrządowe i inne powinny być zabezpieczone przy pomocy ogrodzeń, poręczy lub osłon.

3. W tunelach wałów śrubowych powinny być urządzone poręcze dla zapewnienia bezpieczeństwa obsługiwań łożysk wałów.

4. Przepisy ust. 1, 2 i 3 nie stosują się do ruchomych elementów mechanizmów, które ze względu na samą konstrukcję urządzenia są zakryte.

5. Uruchamianie mechanizmów przy zdjętych osłonach jest zabronione.

§ 9. 1. Materiały niebezpieczne lub szkodliwe dla zdrowia, stosowane na statkach, powinny być przechowywane w opakowaniach posiadających wyraźne oznaczenie zawartości i napis ostrzegawczy.

2. Materiały wymienione w ust. 1 powinny być zabezpieczone przed działaniem czynników zewnętrznych, mogących spowodować zatrucie, zapalenie się, wybuch, rozlanie się, parowanie lub pylenie.

3. Rakiety i inne pirotechniczne środki sygnalizacyjne powinny być przechowywane w kabinie nawigacyjnej w osobnej wodoszczelnej i ogniotrwałej skrzynce.

4. Skrzynka nie powinna posiadać urządzeń do zamykania na klucz. Celem uniemożliwienia manipulowania zawartością skrzynki należy skrzynkę zaplombować.

5. Na skrzynce powinien być trwale wykonany napis określający zawartość skrzynki oraz napis ostrzegawczy.

6. Na nowobudowanych statkach należy przewidzieć na materiały pirotechniczne osobne ognioszczelne i łatwo dostępne pomieszczenie na mostku.

§ 10. 1. Pomieszczenia siłowni powinny posiadać urządzenia wentylacyjne lub klimatyzacyjne, zapewniające skuteczne usuwanie zanieczyszczonego powietrza oraz utrzymanie właściwej temperatury.

2. Kuchnie powinny posiadać mechaniczną wentylację wyciągową lub inne urządzenia zapewniające usuwanie zanieczyszczonego powietrza.

3. Kredensy (pentry) powinny posiadać wentylację naturalną, a na statkach używanych do żeglugi na obszarach tropikalnych, w rejonie Morza Śródziemnego i Zatoki Perskiej — wentylację mechaniczną.

4. Normy klimatyczne oraz normy dopuszczalnego stopnia zanieczyszczenia powietrza wyda Minister Żeglugi w porozumieniu z Ministrem Zdrowia oraz Zarządem Głównym Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi.

§ 11. Zabrania się zastawiać jakimikolwiek przedmiotami stałe przejścia na pokładzie, w siłowni i innych pomieszczeniach pracy bez zabezpieczenia i zapewnienia innego przejścia.

§ 12. 1. Jeżeli w czasie podróży nastąpiło uszkodzenie urządzeń mechanicznych lub narzędzi, należy je naprawić lub wycofać z użytku i przechowywać w miejscu na ten cel określonym i oznaczonym czytelnym napisem ostrzegającym przed używaniem tych urządzeń lub narzędzi.

2. Uszkodzone urządzenia, które ze względów technicznych nie mogą być ze swoich miejsc usunięte, powinny być zabezpieczone i zaopatrzone w napisy ostrzegawcze.

3. Po ukończeniu podróży urządzenia te i narzędzia powinny być oddane lub naprawione.

§ 13. Zabrania się przeciążania jakichkolwiek urządzeń przeladunkowych ponad dopuszczalne obciążenie robocze.

§ 14. 1. Zabrania się podnoszenia i opuszczania ludzi na urządzeniach przeladunkowych.

2. Przepis ust. 1 nie ma zastosowania, jeżeli użycie trapów nie jest możliwe ze względów technicznych. W tym przypadku do przenoszenia ludzi za pomocą urządzeń przeladunkowych należy użyć dodatkowych specjalnych urządzeń.

§ 15. W zakresie transportu ręcznego mają zastosowanie przepisy rozporządzenia Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 1 kwietnia 1953 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy pracowników zatrudnionych przy ręcznym dźwiganiu i przenoszeniu ciężarów (Dz. U. Nr 22, poz. 89) zawarte w rozdziałach II, III i V z wyjątkiem §§ 5, 6, 11, 12 i 28 ust. 1.

§ 16. Przed wyjściem statku na morze należy umocować i zabezpieczyć przed zmianą położenia wszystkie przedmioty znajdujące się na pokładach, w magazynach, warształach i innych miejscach pracy.

§ 17. 1. Członkowie załogi dokonujący jakichkolwiek prac na pokładzie otwartym w czasie sztormu powinni mieć założone pasy lub kamizelki ratunkowe. Praca ich powinna być nadzorowana przez osoby do tego wyznaczone.

2. W czasie sztormu należy na pokładach otwartych założyć liny sztormowe.

§ 18. W porze zimowej powinny być zastosowane środki zapobiegające w miarę możliwości zaśnieżeniu i oblodzeniu statku i urządzeń pokładowych oraz trapu i sztorm-trapów.

## II. Dział pokładowy.

### 1. Przepisy ogólne.

§ 19. Role w kluzach i półkluzach oraz bębny do nawijania lin cumowniczych powinny być tak konserwowane, aby się lekko obracały.

§ 20. Wszystkie statki posiadające na pokładzie głównym i międzypokładach zrębnice lub obrzeża luków o wysokości mniejszej niż 0,75 m powinny posiadać urządzenia umożliwiające łatwe i szybkie ogrodzenie luków do wysokości co najmniej 1,10 m.

§ 21. Na statkach nowobudowanych, jeżeli typ ładowni na to pozwala, należy zastosować rozpornice przesuwne lub inne nowoczesne urządzenia do zakrywania luków.

§ 22. 1. Ładownie statku powinny być wyposażone w pierścienie lub inne stałe urządzenia do podwieszania bloków lub umocowania ładunków.

2. Na pokładzie przeznaczonym do przewożenia ładunków powinny być zastosowane urządzenia do umocowania lin służących do wiązania ładunku pokładowego.

§ 23. 1. Stelingi i stołki bosmańskie powinny odpowiadać obowiązującym normom.

2. Stelingi i stołki bosmańskie powinny być przechowywane w miejscu na ten cel przeznaczonym zabezpieczającym ten sprzęt przed uszkodzeniem.

§ 24. Wszystkie prace związane z cumowaniem i kotwiczeniem powinny odbywać się pod osobistym nadzorem oficera pokładowego.

§ 25. Oficerowie pokładowi kierujący pracą przy cumowaniu i kotwiczeniu oraz bosman i cieśla powinni w ciemnej porze doby posiadać ręczne latarki elektryczne.

§ 26. W czasie prac związanych z cumowaniem i kotwiczeniem zabronione jest przebywanie na stanowiskach manewrowych osób nie zatrudnionych przy manewrach.

§ 27. 1. Członkowie załogi wykonujący pracę na tratwach, pontonach lub łodziach powinni posiadać przy sobie pasy lub kamizelki ratunkowe. O konieczności założenia pasów lub kamizelek ratunkowych decyduje starszy oficer.

2. Członkowie załogi wykonujący pracę określoną w ust. 1 nie powinni pracować w butach gumowych.

§ 28. Pomiędzy stanowiskami manewrowymi na dziobie i na rufie a mostkiem powinna być zapewniona swobodna łączność głosowa.

§ 29. 1. Pomiędzy pomieszczeniem maszyny sterowej a mostkiem i maszynownią powinno być zainstalowane połączenie telefoniczne.

2. Jeżeli sterowanie awaryjne odbywa się poza pomieszczeniem maszyny sterowej, pomiędzy tym pomieszczeniem a stanowiskiem sternika powinny być zainstalowane połączenia głosowe.

§ 30. Podłogi w pomieszczeniach radiostacji i żyromatki powinny być wyłożone materiałem izolacyjnym dielektrycznym.

§ 31. 1. Przewody wysokiego napięcia urządzeń radiowych w pomieszczeniu radiostacji i na pokładzie powinny być zabezpieczone przed możliwością przypadkowego dotknięcia.

2. W pomieszczeniu radiostacji i przy urządzeniach radiowych na pokładzie powinny być wywieszane tabliczki z napisami ostrzegającymi przed dotknięciem przewodów wysokiego napięcia.

## 2. Trapy, schodnie, drabiny

### A. Trapy.

§ 32. 1. Statki nowobudowane i statki zmieniające trapy powinny być zaopatrzone w trapy o stopniach nastawnych.

2. Trapy posiadające stopnie nienastawne powinny być ustawione w ten sposób, aby powierzchnie stopni były w poziomie. W przypadku niemożności zachowania tych warunków trapy należy przykryć pokrywą wykonaną zgodnie z wymaganiami dla trapów nie posiadających stopni. Pochylenie trapy przykrytej pokrywą powinno odpowiadać warunkom przewidzianym dla trapów nie posiadających stopni.

3. Trapy nie posiadające stopni powinny mieć górną powierzchnię pokrytą listwami poprzecznymi o grubości co najmniej 0,25 mm × 0,25 mm rozmieszczonymi w odległości 35 cm do 40 cm od siebie. Pochylenie trapy w stosunku do poziomu nabrzeża nie powinno przekraczać 30°.

§ 33. 1. Wszystkie trapy powinny być obustronnie oporczone. Jeżeli poręcz sporządzona jest z liny, lina powinna być dobrze naprężona.

2. Dolne pomosty trapów powinny być pomalowane na biało.

3. Wszystkie trapy powinny mieć wyraźne określenie dopuszczalnego obciążenia.

4. Zabrania się używania trapów wykazujących jakiegokolwiek uszkodzenia.

5. Dojścia do trapy i trap powinny być w ciemnej porze doby dobrze oświetlone.

§ 34. 1. Przed opuszczeniem trapy oficer wachtowy powinien skontrolować urządzenia i osprzęt służący do opuszczania trapy.

2. Zabrania się podnoszenia i opuszczania trapy z ludźmi.

§ 35. 1. Po opuszczeniu trapy należy przy trapie umieścić koło ratunkowe z rzutką.

2. W razie gdy trap służy do komunikacji pomiędzy statkami lub jeżeli statek nie stoi ściśle przy nabrzeżu, należy pod trapem rozpiąć siatkę ochronną.

§ 36. 1. Jednoczesny dwukierunkowy ruch na trapie jest zabroniony.

2. Przepis ust. 1 nie ma zastosowania do trapów przystosowanych do ruchu dwukierunkowego.

3. Podczas przenoszenia lub przetaczania po trapach ciężarów zabronione jest przebywanie na trapie osób nie zatrudnionych.

§ 37. Po podniesieniu trapy należy zamknąć bramki w nadburciu lub w rellagu.

§ 38. 1. Zabrania się używania sztormtrapów wykazujących uszkodzenia szczebli, zmianę położenia szczebli, brak szczebli lub uszkodzenie lin.

2. Opuszczanie sztormtrapy powinno odbywać się pod nadzorem oficera służbowego.

3. Zabrania się umocowywania sztormtrapy przez zachowanie o szczebel. Sztormtrap powinien być przywiązany.

4. Po opuszczeniu sztormtrapy należy przy sztormtrapie umieścić koło ratunkowe z rzutką.

§ 39. W razie konieczności użycia sztormtrapów do komunikacji pomiędzy statkami lub nabrzeżem pod sztormtrapem należy rozpiąć siatkę ochronną.

### B. Schodnie i drabiny.

§ 40. Pochylenie schodni głównych nie powinno przekraczać 40°, pochylenie innych schodni nie powinno przekraczać 50°.

§ 41. 1. Wysokość stopni schodni głównych powinna wynosić od 15 do 18 cm. Wysokość stopni schodni innych nie powinna przekraczać 23 cm. Szerokość stopni schodni nie może być mniejsza niż 25 cm.

2. Stopnie schodni powinny być tak ustawione względem siebie lub tak urządzone, aby niemożliwe było wpadnięcie nogi pomiędzy stopnie.

3. Szerokość schodni głównych powinna wynosić co najmniej 80 cm. Szerokość schodni innych powinna wynosić co najmniej 60 cm.

§ 42. Stopnie drabin stałych powinny być sporządzone z płaskowników. Stopnie powinny być sporządzone w sposób zabezpieczający przed poślizgnięciem.

§ 43. 1. Drabiny przenośne stosowane na statkach powinny być ze stopów lekkich nie podlegających korozji. W wyjątkowych przypadkach można stosować drabiny drewniane, z tym że drewno powinno być bez sęków i pierwszej jakości.

2. Drabiny powinny posiadać urządzenia zabezpieczające je przed poślizgnięciem.

3. Zabrania się pracy na drabinach nie zabezpieczonych przed poślizgnięciem i przewróceniem oraz na drabinach typu malarskiego.

4. Drabiny powinny być skontrolowane przed każdorazowym użyciem.

5. Zabrania się używania drabin wykazujących jakiegokolwiek uszkodzenia.

6. Zabrania się pracy na drabinach przenośnych w czasie sztormu lub silnego kołysania statku.

7. Minister Żeglugi w porozumieniu z Zarządem Głównym Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi wyda normy drabin dopuszczonych do użytku na statku.

### 3. Praca cumownicza.

§ 44. 1. Mechanizmy cumownicze mogą być obsługiwane tylko przez wykwalifikowanych członków załogi, wyznaczonych przez oficera kierującego manewrami.

2. Przed rozpoczęciem cumowania wszystkie urządzenia cumownicze powinny być sprawdzone i doprowadzone do pełnej sprawności.

§ 45. 1. Liny do cumowania powinny być przed rozpoczęciem pracy rozciągnięte w dostatecznej długości i ułożone na pokładzie.

2. Zabrania się używania lin uszkodzonych, skręconych i posiadających supły.

3. Zabrania się przy cumowaniu wydawania lin bezpośrednio ze zwojów lub bębnow.

§ 46. 1. W czasie podawania cum i cumowania nie wolno członkom załogi zatrudnionym przy manewrach przebywać wewnątrz zwojów lin lub wewnątrz pętli lin rozciągniętych na pokładzie.

2. Zabrania się uruchamiania windy kotwicznej użytej do cumowania bez sprawdzenia, czy bęben łańcuchowy został zwolniony.

3. Zabrania się obkładania dodatkowymi zwojami lin bębnow lub głowic będących w ruchu.

4. Przy wybieraniu liny członek załogi trzymający wolny koniec liny powinien znajdować się w odległości co najmniej 1 m od bębna lub szpuli mechanizmu cumowniczego, od pacholka, jeżeli jest na nim obłożona lina, lub od kluzy czy półkluzy, jeżeli lina przez nie przechodzi.

5. Podczas zwalniania stopera członek załogi obsługujący stoper powinien znajdować się po stronie przeciwnej od kierunku naciągu liny.

§ 47. 1. Podawanie cum bez rzutki dozwolone jest tylko na odległość do 2 m.

2. Rzutka powinna być zakończona woreczkiem z piaskiem o ciężarze nie przekraczającym 0,5 kg.

§ 48. Rozpoczęcie wybierania liny może nastąpić dopiero po otrzymaniu sygnału, że lina została prawidłowo zamocowana.

§ 49. 1. W przypadku zawożenia cum łodzią należy na pokładzie statku przygotować liny cumownicze takiej długości, aby łódź mogła bez przeszkód i zatrzymywania się dowieźć linę do miejsca zacumowania.

2. Koniec liny cumowniczej znajdującej się w łodzi powinien być umocowany w sposób umożliwiający szybkie i łatwe zwolnienie.

3. Jeżeli lina cumownicza jest wydawana z łodzi, zabrania się przebywania osób nie zatrudnionych w tych częściach łodzi, w których ułożone są zwoje liny.

4. Zabrania się wybierania zawiezionej łodzią liny cumowniczej do czasu jej zamocowania, zejścia cumownika i odejścia łodzi od lądu, becзки lub pławy cumowniczej.

§ 50. 1. Po zakończeniu prac cumowniczych należy windy i kabestany wyłączyć, a liny składować.

2. Zabrania się pozostawiać liny cumownicze na stoperach.

3. Liny cumownicze po wybraniu luzu powinny być obłożone na pacholkach.

4. Liny stalowe należy przewiązać w górnych obłożeniach liną włókienną.

### 4. Kotwiczenie.

§ 51. 1. Windę kotwiczną powinni obsługiwać członkowie załogi posiadający kwalifikacje co najmniej starszego marynarza.

2. Członek załogi obsługujący windę kotwiczną nie powinien opuszczać swego stanowiska w czasie trwania manewrów kotwicznych.

§ 52. 1. Przed rzuceniem kotwicy należy sprawdzić, czy w komorze łańcuchowej nie ma ludzi, a pod kotwicą lub w pobliżu — żadnych jednostek pływających.

2. Przed rzuceniem kotwicy należy sprawdzić działanie windy kotwicznej.

3. Kotwicę należy przed rzuceniem poruszyć w kluzie celem sprawdzenia, czy trzon nie przymarzał lub nie zaciął się.

§ 53. W czasie rzucania kotwicy przebywanie osób obok kluz, przed lub za bębniem łańcuchowym oraz na linii w kierunku naciągu łańcucha jest zabronione.

§ 54. 1. W czasie podnoszenia kotwicy należy usunąć muł z łańcucha i kotwicy przez splukiwanie strumieniem wody.

2. Jeżeli statek nie posiada urządzenia do samoczynnego układania łańcuchów, w komorze łańcuchowej należy je układać przy pomocy metalowych haków.

3. W razie odrywania kotwicy przez ruch statku, przebywanie osób w komorze łańcuchowej jest zabronione.

§ 55. 1. W razie zawożenia kotwicy łodzią lub łodziami opuszczanie kotwicy i umocowanie jej do łodzi powinno odbywać się pod osobistym nadzorem starszego oficera.

2. W czasie opuszczania kotwicy członkowie załogi znajdujący się w łodzi lub łodziach nie mogą przebywać pod opuszczoną kotwicą.

§ 56. 1. Przy opuszczaniu kotwicy głównej przywiązywanie poszczególnych zwisów wyluzowywanego łańcucha kotwicznego do belek ułożonych na łodziach dozwolone jest tylko po zahamowaniu windy kotwicznej.

2. Odczepianie reneru lub liny, na której została opuszczona kotwica zawożna lub zapasowa, może nastąpić dopiero po sprawdzeniu, że kotwica jest pewnie przymocowana do łodzi.

§ 57. 1. Zwoje liny kotwicznej (kotwicy zapasowej lub zawożnej) układane w łodzi powinny być tak ułożone, aby nie przeszkadzały wiosłarzom lub obsłudze silnika.

2. Poszczególne zwoje liny kotwicznej układanej w środkowej części łodzi powinny być przymocowane do przedniej ławki łodzi za pomocą cienkiej włókiennej linki.

§ 58. W razie zabierania liny kotwicznej nawiniętej na bęben, bęben powinien być przytwierdzony do łodzi w sposób uniemożliwiający zmianę położenia.

§ 59. 1. Luzowanie liny kotwicznej dozwolone jest tylko przez klamry (szekle) umieszczone na rufie łodzi.

2. Na klamrze (szekli) umieszczonej na rufie łodzi, przez którą wydaje się linę kotwiczną, należy umieścić stoper łańcuchowy.

3. Stoper łańcuchowy powinien być naciągany przy pomocy talii.

4. Obsługiwać stoper powinien członek załogi o kwalifikacjach co najmniej starszego marynarza.

5. Przepisy ust. 2 i 3 nie mają zastosowania w przypadku luzowania liny z bębna posiadającego hamulec.

§ 60. 1. Przed rzuceniem zawieszonej kotwicy głównej należy odciąć przewiązły podtrzymujące poszczególne zwisy łańcucha.

2. Przed rzuceniem kotwicy zawoźnej lub prądowej należy wyluzować za burtę łodzi linę kotwiczną na długość przekraczającą trzykrotnie głębokość w miejscu kotwienia.

3. Rzucanie kotwicy przed wyluzowaniem liny kotwicznej zgodnie z przepisami ust. 2 lub też przed opuszczeniem łańcucha na dno jest zabronione.

## 5. Prace przeładunkowe.

§ 61. Wszystkie prace przeładunkowe powinny odbywać się pod nadzorem oficera pokładowego.

§ 62. 1. Wszystkie urządzenia przeładunkowe powinny odpowiadać obowiązującym normom i posiadać odpowiednie świadectwa.

2. Wszystkie urządzenia przeładunkowe powinny być poddane szczegółowym próbom i badaniom oraz wycechowanemu zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

§ 63. Niezależnie od przepisów § 62 osprzęt urządzeń przeładunkowych powinien być przeglądany co kwartał przez starszego oficera. Wynik oględzin powinien być wpisywany do dziennika okrętowego.

§ 64. 1. Zabrania się skracania łańcuchów i lin przez robienie na nich węzłów.

2. Łączenie łańcuchów dozwolone jest tylko za pomocą łączników lub ogniów patentowych o wytrzymałości nie mniejszej niż wytrzymałość łańcucha.

3. Osprzęt urządzeń przeładunkowych wykazujący jakiegokolwiek uszkodzenia powinien być bezzwłocznie wymieniony.

§ 65. 1. W windy przeładunkowe i żurawie pokładowe (krany) powinny posiadać tabliczki z określeniem biegów windy i ich kierunków.

2. Napisy na tabliczkach wymienionych w ust. 1 powinny być utrzymywane w stanie czytelnym.

§ 66. 1. Pokrywy luków i rozpornice wyjmowane powinny być układane tuż przy nadburciu, tak aby nie mogły spaść lub rozsunąć się.

2. Rozpornice i pokrywy luków, które ze względu na swą konstrukcję są wyjmowane, oraz gniazda rozpornic powinny być oznaczone kolejnymi numerami w sposób wyraźny i trwały.

3. Pomiędzy zrębnicami luków a miejscem składania pokryw lukowych i rozpornic powinno pozostać wolne przejście o szerokości co najmniej 1 m.

4. Wyjmowanie pokryw lukowych należy rozpoczynać od środka luków.

5. Rozpornice i pokrywy luków międzypokładów, które nie są składane na pokładzie głównym, powinny być tak ułożone na międzypokładzie, aby nie przeszkadzały w pracy oraz nie mogły spaść lub rozsunąć się.

§ 67. 1. Przed przystąpieniem do wyjmowania rozpornic należy sprawdzić, czy zostały usunięte zabezpieczenia utrzymujące je w gniazdach.

2. W przypadku zacięcia się rozpornic w gniazdach należy usunąć przyczynę zacięcia i dopiero wtedy przystąpić do wyjmowania.

3. Wyrwanie zaciętych w gniazdach rozpornic przy pomocy windy lub kranu jest zabronione.

§ 68. 1. Kierowanie wyjmowanymi rozpornicami oraz pokrywami luków w czasie ich podnoszenia lub opuszczania dopuszczalne jest tylko przy użyciu linek.

2. Zabrania się zsuwania rozpornic przesuwanych bezpośrednio rękami.

§ 69. Chodzenie po rozpornicach znajdujących się na lukach jest zabronione.

§ 70. W przypadku zdejmowania poręczy nadburcia należy burtę zagrodzić na okres przerw w pracy przy pomocy liny lub w inny sposób do wysokości nadburcia.

§ 71. 1. Na statkach o wysokości zrębniec wymienionej w § 20 należy natychmiast po zdjęciu pokryw lukowych i usunięciu rozpornic z luków na pokładach górnych luków ogrodzić, jeżeli rodzaj ładunku na to pozwala.

2. W przypadku pozostawiania otwartych luków na międzypokładzie w okresie przerw w pracy lub po zakończeniu przeładunku należy luków ogrodzić.

3. Podczas pracy na międzypokładzie luk międzypokładu powinien być przykryty w sposób zabezpieczający przed wpednieniem człowieka.

4. Przebywanie ludzi w czasie prac przeładunkowych na tych międzypokładach, na których nie dokonuje się przeładunku, może mieć miejsce tylko za zezwoleniem kapitana.

5. Dojścia do międzypokładów wymienionych w ust. 4 powinny być w czasie przeładunku niedostępne i oświetlone.

§ 72. 1. Zejście do ładowni, pokład i międzypokład, na którym odbywa się praca, powinny być w czasie przeładunku oświetlone w sposób wykluczający oświecenie pracownikom.

2. Jeżeli stałe drabiny zejściowe do ładowni statku posiadają przerwy na międzypokładach, należy umieścić na zrębnicę luku na pokładzie głównym oraz na obrzeżu luku każdego międzypokładu napisy ostrzegawcze.

3. Napisy ostrzegawcze wymienione w ust. 2 powinny być umieszczone przy drabinach i wykonane w sposób widoczny i trwałe farbą samoświecącą.

§ 73. 1. Zabrania się przechodzenia i przebywania pod przenoszonym ładunkiem.

2. Zabrania się wchodzenia i wychodzenia z ładowni w czasie podnoszenia i opuszczania ładunku.

3. Zabrania się używania w ładowniach otwartego ognia oraz palenia tytoniu.

§ 74. 1. Wszystkie statki powinny posiadać brezentowe namioty do przykrywania ładowni w czasie przerw w pracy.

2. Wymienione w ust. 1 namioty mogą być stosowane, jeżeli siła wiatru nie przekracza 8<sup>o</sup> Beauforta.

§ 75. 1. Zabrania się przykrywania luków ładowni brezentami, jeżeli nie są nałożone wszystkie pokrywy luków.

2. Jeżeli część pokryw luków została zdjęta, miejsce to należy ogrodzić zgodnie z przepisami § 20.

§ 76. Umieszczone w ładowniach ładunki, które ze względu na swoją konstrukcję mogą łatwo zmienić położenie, powinny być umocowane miękkimi linami stalowymi, klinami lub stemplami.

§ 77. 1. Ładunki pokładowe powinny być w sposób pewny umocowane miękkimi linami stalowymi, flinami i siemplami.

2. Ładunek pokładowy powinien być tak ułożony, aby nie utrudniał dostępu do włazów, otworów wentylacyjnych, hydrantów przeciwpożarowych, pomp zenzowych, wind, łodzi ratunkowych i innych urządzeń statkowych.

3. Jeżeli ładunek zajmuje całą szerokość pokładu, należy urządzić bezpieczne przejścia dla załogi na górnej powierzchni ładunku. Przejścia te powinny być zbudowane z desek o grubości co najmniej 5 cm i posiadać poręcze o wysokości 1,10 m.

4. Przejścia pomiędzy ładunkiem pokładowym lub na jego powierzchni powinny być dobrze oświetlone w ciemnej porze doby.

§ 78. Przy zakrywaniu luków rozpornice powinny być umieszczone zgodnie z ich numeracją. Rozpornice powinny być zabezpieczone przed przesunięciem się lub wyskoczeniem z gniazd.

§ 79. Przed wyjściem w morze należy:

- 1) zakryć luki, założyć brezenty, jeżeli są one stosowane jako uszczelnienie luków,
- 2) opuścić bumy i wysięgniki żurawi i zamocować je w gniazdach,
- 3) składować liny i sprzęt używany do przeladunku złożyć w miejscach na ten cel przeznaczonych.

§ 80. Przesztawowywanie ładunku przez załogę może mieć miejsce tylko w razie konieczności zabezpieczenia ładunku przed zniszczeniem

## 6. Prace konserwacyjne i remontowe.

§ 81. 1. Pokładowe prace konserwacyjne i remontowe mogą być wykonywane tylko na zlecenie starszego oficera i zgodnie z podanymi przez niego wytycznymi.

2. Pokładowe prace konserwacyjne powinny być wykonywane pod nadzorem bosmana.

§ 82. 1. Narzędzia ręczne przed wydaniem do pracy powinny być sprawdzone przez bosmana lub magazyniera.

2. Narzędzia ręczne o napędzie mechanicznym powinny być przed wydaniem do pracy sprawdzone w obecności bosmana przez odpowiednio wykwalifikowanego członka załogi z działu maszynowego, którego wyznacza wachtowy mechanik.

3. Zabrania się stosowania narzędzi, które wykazują jakiegokolwiek uszkodzenia.

§ 83. 1. Przygotowywanie farb za pomocą rozpuszczalników niebezpiecznych lub szkodliwych dla zdrowia powinno być dokonywane przez bosmana.

2. Przygotowywanie roztworów sody kaustycznej, formalny itp. przeznaczonych do mycia pokładów i ładowni powinno być dokonywane przez bosmana.

3. Bosman w czasie pracy z materiałami niebezpiecznymi lub szkodliwymi dla zdrowia powinien zachować odpowiednie środki ostrożności i być pod obserwacją.

§ 84. Wszelkie prace konserwacyjne i remontowe w czasie pogody sztorinowej są zabronione.

§ 85. Przy malowaniu natryskowym zabronione jest stosowanie związków ołowiu, arsenu, rtęci oraz następujących rozpuszczalników: benzyny zawierającej czterotylek ołowiu, dwusiarczku węgla, czterochloru węgla i chloroPOCHEDNYCH węglowodorów.

§ 86. 1. Farby i rozpuszczalniki łatwopalne i lotne mogą znajdować się na stanowiskach pracy tylko w zwykanych naczyniach metalowych, w ilości nie przekraczającej zapotrzebowania, które określa starszy oficer.

2. Naczynia opróżnione należy natychmiast usuwać z miejsca pracy.

§ 87. Zabrania się wykonywania jakichkolwiek innych prac w tych częściach pomieszczeń lub miejscach, w których dokonuje się malowania natryskowego.

§ 88. Zabrania się malowania natryskowego przy użyciu substancji łatwopalnych lub wybuchowych w pomieszczeniach, w których czynne są silniki elektryczne, spalinowe, urządzenia wywołujące silne podnoszenie temperatury lub iskrzenia oraz otwarte źródła ognia.

§ 89. 1. Drobną sprzęt przeznaczony do prac remontowych i konserwacyjnych wykonywanych za burtą, na wysokościach i w ładowniach oraz drobną sprzęt i środki służące do oczyszczania i odkażania ładowni powinny być opuszczane i podnoszone w pojemnikach lub torbach na ten cel przeznaczonych

2. Ręczne znoszenie lub wnoszenie sprzętu i środków wymienionych w ust. 1 jest zabronione.

3. Pojemniki lub torby zawierające sprzęt lub środki wymienione w ust. 1 powinny być tak urządzone, aby można je było w razie konieczności podwiesić lub umocować.

4. Używanie haków o ostrych końcach zagiętych gwoździ lub innych przedmiotów nie przystosowanych do podwieszania lub umocowywania torb i pojemników jest zabronione.

§ 90. Wejście do ładowni w celu dokonywania prac remontowych, konserwacyjnych lub oczyszczania jest dozwolone po dokładnym przewietrzeniu ładowni i sprawdzeniu, czy w ładowniach nie znajdują się w powietrzu składniki trujące lub szkodliwe dla zdrowia.

§ 91. Członkowie załogi dokonujący remontów konserwacji lub oczyszczania ładowni, w których były przewożone ładunki o właściwościach trujących, powinni być stale obserwowani w czasie pracy.

§ 92. Sprzątanie ładowni powinno być dokonywane w sposób zapobiegający powstawaniu pyłu.

§ 93. Zabrania się wykonywania jakichkolwiek prac zaburtowych w czasie ruchu statku. Prace na wysokościach w czasie ruchu statku dopuszczalne są tylko w razie koniecznej potrzeby.

§ 94. 1. Członkowie załogi wykonujący prace zaburtowe nad nabrzeżem powinni być zabezpieczeni pasem bezpieczeństwa.

2. Członkowie załogi wykonujący prace zaburtowe nad powierzchnią wody powinni pracować w pasach lub w kamizelkach ratunkowych.

3. Członkowie załogi wykonujący prace na wysokościach (maszły, kominy itp.) powinni być zabezpieczeni pasem bezpieczeństwa.

4. Pasy i linki bezpieczeństwa powinny być okresowo sprawdzane.

5. Wyżej wymienione prace powinny być nadzorowane.

§ 95. Minister Żeglugi w porozumieniu z Zarządem Głównym Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi wyda normy pasów i linek bezpieczeństwa oraz instrukcje podające sposób i terminy ich kontroli.

§ 96. 1. Do prac zaburtowych należy używać tylko przeznaczonych do tego celu urządzeń, jak na przykład steingi, stołki bosmańskie, łodzie lub tratwy.

2. Wszystkie urządzenia wymienione w ust. 1 powinny być sprawdzane przez bosmana przed użyciem.

3. W pobliżu miejsca wykonywania prac zaburtowych należy umieścić koła ratunkowe z rzutką.

### 7. Stolarnie.

§ 97. Jeżeli w stolarni okrętowej znajdują się obrabiarki do drewna o napędzie mechanicznym, to obsługa ich powinna odbywać się zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministrowi Pracy i Opieki Społecznej, Przemysłu Ciepłego 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) z wyjątkiem § 6 ust. 1 i § 65.

§ 98. Naprawa obrabiarek do drewna o napędzie mechanicznym może być dokonywana tylko przez członka załogi maszynowej, posiadającego odpowiednie kwalifikacje.

§ 99. 1. Gromadzenie wiórów, odpadków drzewnych i innych materiałów łatwopalnych zbędnych do pracy stolarni jest zabronione.

2. W warsztatach stolarskich należy ściśle przestrzegać zachowania porządku.

### 8. Łodzie i sprzęt ratunkowy.

§ 100. 1. Urządzenia służące do opuszczania i podnoszenia łodzi ratunkowych powinny być utrzymywane w stanie całkowitej sprawności.

2. Podczas opuszczania i podnoszenia łodzi członkowie załogi powinni znajdować się w środkowej części łodzi pomiędzy taliami.

3. Opuszczanie się ludzi do łodzi po taliach jest zabronione.

4. Przy każdej łodzi powinien znajdować się sztormtrap.

§ 101. 1. Wyposażenie łodzi ratunkowych powinno być sprawdzane przez wyznaczonego oficera co najmniej raz na miesiąc.

2. Wynik kontroli powinien być zanotowany w książce wyposażenia łodzi ratunkowych.

§ 102. 1. Alarmy łodziowe powinny być przeprowadzane na statkach pasażerskich co najmniej raz na 2 tygodnie, a na statkach towarowych raz na miesiąc.

2. W czasie alarmu łodziowego ludzie należy spuścić na wodę i przeprowadzić ćwiczenia wiosłarskie.

3. Wyniki alarmu łodziowego należy zanotować w dzienniku okrętowym.

§ 103. 1. Przy przyjmowaniu z łodzi i oddawaniu do łodzi osób należy używać sztormtrapu oraz schodów pilotowych, ułatwiających zejście z nadburcia.

2. W chwili dobijania lub odbijania łodzi od statku przy sztormtrapie powinien być oficer wachtowy i co najmniej jeden marynarz.

3. W ciemnej porze doby sztormtrap powinien być naświetlony, a oficer nadzorujący powinien posiadać latarkę elektryczną.

4. Marynarz znajdujący się przy sztormtrapie powinien pomóc przy przekraczaniu nadburcia osobom wchodzącym na statek lub opuszczającym statek.

5. Oficer znajdujący się przy sztormtrapie powinien powiadomić mostek, że łódź odbijająca od statku odeszła na bezpieczną odległość.

§ 104. 1. Na statku powinny być zainstalowane rzutni kół ratunkowych, którychci zwalniacze powinny być usytuowane na mostku.

2. W części rufowej koła ratunkowe powinny być zaopatrzone w tyki z chorągiewką.

3. Koła ratunkowe, bojki świetlne kół ratunkowych, kamizelki ratunkowe i inny sprzęt ratunkowy powinien być utrzymywany w stanie pełnej sprawności.

## III. Dział maszynowy.

### 1. Przepisy ogólne.

§ 105. 1. Wszystkie gretingi i podesty powinny być zaopatrzone w krawężniki o wysokości 10 cm.

2. Wszystkie gretingi i podesty powinny posiadać oporeczenie o wysokości 1,10 m, zaopatrzone w poprzeczkę umieszczoną pomiędzy poręczą właściwą a krawężnikiem.

3. Przestrzeń pomiędzy krawężnikiem a poręczą właściwą może być wypełniona również w inny sposób.

§ 106. 1. Schodnie prowadzące na poszczególne poziomy maszynowni powinny być tak usytuowane, by żadne elementy konstrukcyjne statku nie utrudniały swobodnego poruszania się.

2. Poręcze schodni powinny być tak sporządzone, aby zapewniały bezpieczne poruszanie się po schodni. Wysokość poręczy przy schodniach, których pochycenie jest mniejsze niż 50°, powinna wynosić od 75 do 85 cm.

3. Stopnie schodni powinny być wykonane w sposób zabezpieczający przed poślizgnięciem.

§ 107. 1. Wysokość przejść w siłowniach pod rurociągami lub innymi częściami konstrukcyjnymi powinna wynosić co najmniej 2,00 m, a szerokość tych przejść co najmniej 70 cm.

2. Jeżeli ze względów technicznych nie można zachować warunków przewidzianych w ust. 1, należy części konstrukcyjne statku znajdujące się w przejściach, a mogące spowodować obrażenia głowy lub tułowia, zaopatrzyć w elastyczne ochraniacze.

3. Przepisy ust. 2 nie mają zastosowania do statków nowobudowanych.

§ 108. 1. Płyty, podłogi i gretingi powinny być utrzymywane w czystości. Oliwa lub inne płyny rozlane na podłogę powinny być bezzwłocznie usuwane.

2. W czasie podróży w warunkach sztormowych na podłogach i gretingach należy położyć chodniki, zapobiegające poślizgnięciu się.

3. Wymienione w ust. 1 chodniki powinny być przymocowane, tak aby nie mogły się zwiijać, zsuwać lub w inny sposób zmieniać swojego położenia.

4. Zabrania się używania chodników podartych lub silnie zaoliwionych.

§ 109. 1. Ręczne sprawdzanie temperatury łożysk i ręczne smarowanie elementów ruchomych jest dopuszczalne jedynie przy tych typach urządzeń, przy których ze względów technicznych nie można zastosować innego sposobu obsługi.

2. Stanowiska, z których dokonuje się czynności wymienionych w ust. 1, powinny być zabezpieczone przy pomocy obarierowania lub w inny skuteczny sposób.

§ 110. 1. Maszyny pomocnicze i inne pomocnicze urządzenia siłowni powinny być w miarę możliwości technicznych



tak usytuowane, aby dostęp do stanowisk pracy przeznaczonych do ich obsługi lub kontroli nie był utrudniony.

2. Przepis ust. 1 stosuje się do statków nowobudowanych lub przebudowywanych, jeżeli warunki techniczne na tego rodzaju przebudowę pozwalają.

§ 111. 1. Wszystkie zbiorniki i przewody będące pod ciśnieniem powinny być zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi.

2. Przewody instalacji parowej lub przewody doprowadzające wodę o wysokiej temperaturze powinny być izolowane termicznie.

§ 112. Pomieszczenia siłowni powinny być dobrze oświetlone.

§ 113. 1. Materiały, które mogą ulec samozapaleniu, jak czyściwo, zaoltwione szmaty itp., powinny być przechowywane w zamkniętych skrzyniach metalowych.

2. Zabrania się ustawiania wymienionych w ust. 1 skrzynek w pobliżu źródeł ciepła.

§ 114. 1. W pomieszczeniach siłowni należy zainstalować stałe urządzenia do transportu pionowego ciężkich elementów maszyn, butli z gazami i innych przedmiotów.

2. Wymienione w ust. 1 urządzenia powinny być tak zbudowane, aby transport przy ich pomocy nie naraził załogi maszynowej na niebezpieczeństwo.

3. Stosowanie prowizorycznych urządzeń do stałego transportu pionowego jest zabronione.

## 2. B u n k r o w a n i e.

§ 115. 1. Zamykanie i otwieranie luków oraz dolnych zasuw zasobni bunkrowych powinno odbywać się pod nadzorem wachtowego mechanika.

2. Przed wejściem do zasobni należy zasobnię dokładnie przewietrzyć i sprawdzić, czy nie ma w niej gazu.

3. W czasie bunkrowania stanowiska pracy i zasobnie powinny być dobrze oświetlone.

4. W zasobniach samotrymujących lub innych, w których węgiel ulega zsypywaniu, zabrania się przebywania ludzi i wykonywania jakichkolwiek prac bez nadzoru.

§ 116. 1. Zasobnie węgla powinny być stale i dobrze przewietrzane.

2. W zasobniach należy sprawdzać temperaturę co najmniej raz na dobę.

3. W przypadku niedostatecznego działania nawiewników zasobnie powinny być codziennie, o ile na to warunki atmosferyczne pozwalają, wietrzone przez otwarcie luków.

4. Otwarte luki należy ogrodzić zgodnie z przepisami § 20.

5. Zabrania się wchodzenia z otwartym ogniem do zasobni węglowych lub zbiorników paliwa płynnego.

§ 117. 1. Przed bunkrowaniem paliwa płynnego starszy mechanik lub oficer przez niego wyznaczony powinien sprawdzić stan rurociągów, przewodów odpowietrzających i pomiarowych.

2. Przy pobieraniu paliwa płynnego przebywanie z otwartym ogniem i palenie tytoniu na otwartych pokładach jest zabronione.

3. Przy pobieraniu paliwa płynnego zabrania się przebywania przy wylotach rur odpowietrzających osób nie zatrudnionych.

## 3. S i ł o w n i e.

### A. Kotłownia.

§ 118. Obsługa kotłów, sposób zasilania, opalania i pobierania pary powinny być dokonywane zgodnie z instrukcjami szczegółowymi, uwzględniającymi warunki bezpieczeństwa pracy.

§ 119. Wszystkie prace przy armaturze kotłów oraz przy przewodach parowych i wodnych powinny odbywać się za wiedzą i pod kierownictwem wachtowego mechanika.

§ 120. Rozpalanie kotłów opalanych paliwem płynnym powinno odbywać się zgodnie z instrukcją szczegółową dla danego typu kotłów, uwzględniającą warunki bezpieczeństwa pracy.

§ 121. Przy robotach trymerskich i porządkowych w kotłowni należy przestrzegać, aby nie nastąpiło zatkanie koszy zenzowych.

§ 122. 1. Usuwanie popiołu z palenisk i składanie popiołu w kotłowni powinno być tak wykonywane, aby powodowało możliwie najmniejsze zapylenie.

2. Do usuwania popiołu z kotłowni należy zastosować urządzenia mechaniczne, jak windy, ezektory itp.

3. Urządzenie do usuwania popiołu powinno zapewniać możliwość wyrzucenia popiołu z obu burt.

4. Windy do podnoszenia popiołu powinny posiadać urządzenia samohamujące, pozwalające zatrzymać podnoszony ciężar na dowolnej wysokości, oraz urządzenia umożliwiające regulowanie szybkości podnoszenia.

5. Haki lin podnoszących powinny posiadać urządzenia zapadkowe.

6. Urządzenia służące do usuwania popiołu powinny być systematycznie konserwowane i kontrolowane co najmniej raz w miesiącu przez starszego mechanika lub mechanika przez niego wyznaczonego.

§ 123. 1. Narzędzia do obsługi palenisk powinny być w stanie pełnej sprawności.

2. Narzędzia wymienione w ust. 1 powinny być umieszczone w określonych miejscach kotłowni i zabezpieczone przy pomocy uchwytów przed samoczynną zmianą położenia.

### B. Maszynownia.

§ 124. 1. Obsługa głównych maszyn napędowych, mechanizmów pomocniczych i innych urządzeń mechanicznych maszynowni powinna być wykonywana zgodnie z instrukcjami szczegółowymi, uwzględniającymi warunki bezpieczeństwa pracy.

2. Instrukcje wymienione w ust. 1 powinny być wywieszane przy wszystkich mechanicznych urządzeniach maszynowni. Instrukcje te powinny zawierać część obejmującą wskazówki dotyczące sposobu postępowania w przypadku awarii urządzenia.

§ 125. 1. Rozruch silników spalinowych o mocy ponad 5 KM powinien następować przy pomocy urządzenia wyłączającego się samoczynnie po zaskoczeniu silnika i zabezpieczającego przed uderzeniem wstecznym.

2. Zabrania się używania sprężonych gazów palnych i wybuchowych do rozruchu silników spalinowych.

§ 126. Wszystkie przyrządy pomiarowe powinny być utrzymywane w stanie wzorowej czystości i pełnej sprawności.



§ 127. 1. Przy stałych stanowiskach pracy powinny być ułożone na podłodze chodniki, zabezpieczające przed poślizgnięciem się.

2. Chodniki wymienione w ust. 1 powinny być w sposób trwały przymocowane do podłogi.

#### 4. Urządzenia elektryczne.

§ 128. Starszy mechanik powinien posiadać i znać przepisy dotyczące urządzeń elektrycznych instytucji klasyfikującej, w której statek jest zarejestrowany.

§ 129. 1. Wszystkie stosowane na statku maszyny i urządzenia elektryczne powinny posiadać aktualne świadectwa produkcji i prób.

2. Wszystkie dane o usterkach lub naprawie maszyn i urządzeń elektrycznych powinny być odnotowywane w kartotece lub książce kontrolnej urządzeń elektrycznych.

§ 130. 1. Każdy statek powinien być zaopatrzony w narzędzia, części zapasowe i materiały zapewniające prawidłową eksploatację i konserwację urządzeń elektrycznych.

2. Wymienione w ust. 1 wyposażenie powinno odpowiadać wymaganiom instytucji klasyfikującej, w której statek jest zarejestrowany.

§ 131. 1. Wszystkie maszyny i narzędzia ręczne o napędzie elektrycznym oraz inne urządzenia elektryczne powinny być uziemione.

2. Oporność uziemień powinna być co 6 miesięcy kontrolowana, a wyniki kontroli odnotowywane w kartotece lub książce kontrolnej urządzeń elektrycznych.

§ 132. Stan izolacji przewodów wiodących prąd oraz podłączeń powinien być kontrolowany co 6 miesięcy.

§ 133. Na wszystkich stanowiskach pracy przy urządzeniach elektrycznych powinny być wywieszone instrukcje dotyczące obsługi i warunków bezpieczeństwa pracy oraz instrukcje udzielania pierwszej pomocy w razie wypadku.

§ 134. 1. Wszystkie prace związane z konserwacją i naprawą urządzeń elektrycznych powinny być wykonywane przez elektryka okrętowego lub przez pracowników działu elektrycznego pod nadzorem elektryka.

2. Jeżeli na statku nie ma etatu elektryka, prace wymienione w ust. 1 mogą być zlecone jednemu z mechaników, pod warunkiem, że posiada odpowiednie kwalifikacje w tym zakresie.

§ 135. W czasie wykonywania jakichkolwiek prac w sąsiedztwie urządzeń elektrycznych urządzenia te powinny być osłonięte lub zabezpieczone od przypadkowego uszkodzenia mechanicznego, obłania wodą lub inną cieczą.

§ 136. 1. Wszystkie tabliczki znamionowe, firmowe, objaśniające itp. powinny być utrzymywane w stanie czystym i czytelnym.

2. Napisy na głównej tablicy rozdzielczej i innych urządzeniach rozdzielczych powinny być w języku polskim.

§ 137. Wszystkie elektryczne urządzenia przenośne mogą być podłączone do gniazd tylko przy pomocy właściwych wtyczek.

§ 138. 1. Stosowanie naprawianych wkładek bezpieczników lub też wkładek nieodpowiednich dla danego urządzenia jest zabronione.

2. Wymiana bezpieczników tablic i skrzynek rozdzielczych może być dokonywana tylko przez elektryka okrętowego lub mechanika, pełniącego obowiązki elektryka.

§ 139. Zabronione jest podregulowanie samoczynnych zabezpieczeń pomiarowych urządzeń elektrycznych i przestawienie ich na wyższe napięcie, aniżeli dozwolone dla danego urządzenia.

§ 140. 1. Zabronione jest składanie lub magazynowanie jakichkolwiek przedmiotów za główną tablicę rozdzielczą.

2. Zabronione jest zastawianie jakimikolwiek przedmiotami dojść do urządzeń elektrycznych, wymagających dozoru lub obsługi.

§ 141. Wymiana lamp elektrycznych na pokładzie, na masztach, w ładowniach, w zasobniach węglowych lub innych miejscach szczególnie niebezpiecznych ze względu na możliwość wybuchu lub porażenia prądem powinna odbywać się po uprzednim odłączeniu od sieci.

#### 5. Butle z gazami sprężonymi.

§ 142. Obsługa butli z gazami sprężonymi, skroplonymi i rozpuszczonymi pod ciśnieniem może być powierzana tylko członkom załogi maszynowej wyznaczonym przez starszego mechanika.

§ 143. Obsługa butli z gazami wymienionymi w § 142 powinna odbywać się zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 15 maja 1954 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy użytkowaniu butli z gazami sprężonymi, skroplonymi i rozpuszczonymi pod ciśnieniem (Dz. U. Nr 29, poz. 115) z wyjątkiem § 17 ust. 3, § 18, § 19, § 24, § 28, § 29, § 30, § 31 ust. 2 i 3, § 32 i § 35.

§ 144. Starszy mechanik powinien znać obowiązujące przepisy w zakresie obsługi butli z gazami sprężonymi, skroplonymi i rozpuszczonymi pod ciśnieniem oraz przepisy w zakresie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać te butle.

§ 145. Zabrania się przyjmowania na statek:

- 1) butli nie odpowiadających pod względem swej budowy i stanu technicznego obowiązującym przepisom, a w szczególności nie posiadających przepisowego stempla badania kontrolnego,
- 2) butli bez kolpaków ochronnych,
- 3) butli uszkodzonych, silnie zardzewiałych lub zatłuszczonych.

§ 146. 1. Butle powinny być przechowywane w przeznaczonych na ten cel pomieszczeniach, oddalonych od źródeł ciepła lub odpowiednio zabezpieczonych przed nagrzewaniem się.

2. Należy przewidzieć oddzielne pomieszczenia dla butli pełnych i butli opróżnionych.

3. Butle pełne powinny być tak umocowane w gniazdach, uchwytach lub ramach, aby nie mogły zajść przypadki poruszenia się butli, spowodowane przechyłami statku.

4. Butle opróżnione powinny być przechowywane zgodnie z przepisami ust. 3.

5. Butle opróżnione powinny mieć zawory zamknięte i kolpaki zakrecone. Butla opróżniona powinna być oznaczona napisem „Pusta”. Napis może być wykonany kredą.

6. Pomieszczenia na przechowywanie butli powinny być wyposażone we właściwy sprzęt przeciwpożarowy.

§ 147. Butle opróżnione powinny być po zakończeniu podróży zabrane ze statku.

§ 148. Napełnianie butli opróżnionych gazami innymi niż gazy, dla których butla była przeznaczona, jest zabronione.

§ 149. 1. Przy przyjmowaniu butli pochodzenia zagranicznego należy zażądać od dostawcy dostarczenia danych technicznych butli oraz wskazówek obsługi.

2. W przypadku oddawania w portach zagranicznych butli do napełnienia należy dostarczyć zakładowi napełniającemu opis techniczny butli i wszystkie dane co do napełniania.

§ 150. 1. Butle z gazami powinny być przenoszone na specjalnych noszach chroniących butle przed możliwością uszkodzeń mechanicznych. Nosze powinny być tak skonstruowane, aby butla nie mogła zmieniać samoczynnie swego położenia, spaść lub też wysunąć się.

2. Ręczne przenoszenie butli po schodniach o pochyleniu większym niż 40° jest zabronione.

3. Butle w przypadku wymienionym w ust. 2 powinny być opuszczane na linach.

4. Butla opuszczana na linie powinna być zamocowana w noszach wymienionych w ust. 1. Lina powinna być przymocowana do noszy.

§ 151. Normy noszy wymienionych w § 150 ust. 1 wyda Minister Żeglugi w porozumieniu z Zarządem Głównym Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi.

## 6. Spawanie i cięcie metali.

§ 152. Prace związane ze spawaniem i cięciem metali powinny odbywać się zgodnie z przepisami 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) z wyjątkiem § 4 ust. 3, §§ 5, 17, 18, 37, 38 ust. 1, 2, 3 i 5, §§ 40, 72, 73, 74, 75, 96, 97, 98, 99, 100, 101.

§ 153. Starszy mechanik powinien znać obowiązujące przepisy w zakresie spawania i cięcia metali.

§ 154. W czasie spawania lub cięcia metali butle powinny być umieszczone na noszach przymocowanych do stałych części konstrukcyjnych na pokładzie lub w pomieszczeniach statku. Bezpośrednie umocowywanie butli jest zabronione.

§ 155. Stanowiska pracy przy spawaniu lub cięciu metali za pomocą łuku elektrycznego powinny być osłonięte, tak aby członkowie załogi wykonujący inne prace nie byli narażeni na działanie szkodliwego promieniowania.

## 7. Chłodnie.

§ 156. Nadzór nad obsługą urządzeń chłodniczych powinien być powierzony oficerowi mechanikowi.

§ 157. 1. Wszystkie urządzenia chłodnicze powinny być zbudowane, użytkowane i konserwowane zgodnie z przepisami instytucji klasyfikującej, w której statek jest zarejestrowany.

2. Wszystkie urządzenia chłodnicze powinny posiadać dokumenty ich produkcji oraz prób.

§ 158. Wszystkie dane dotyczące eksploatacji, naprawy lub jakichkolwiek zmian technicznych urządzeń technicznych powinny być odnotowywane w dzienniku chłodniczym.

§ 159. W pomieszczeniu maszyn chłodniczych lub przy stanowiskach urządzeń chłodniczych należy wywiesić szczegółową instrukcję obsługi.

§ 160. Na statkach nowobudowanych lub przebudowywanych zabrania się instalowania urządzeń chłodniczych, w których stosowane są czynniki chłodnicze o właściwościach szkodliwych dla zdrowia.

§ 161. 1. W przypadku stosowania maszyn chłodniczych z czynnikiem chłodniczym szkodliwym dla życia lub zdrowia maszyny te powinny znajdować się w osobnym poraieszczeniu, oddzielnym grodziami metalowymi i posiadającym co najmniej 2 wyjścia.

2. Maszyny chłodnicze na dwutlenek węgla lub freon mogą być ustawiane w maszynowni.

§ 162. 1. Drzwi pomiędzy pomieszczeniami chłodniczych maszyn wymienionych w § 161 ust. 1 a pomieszczeniami maszynowymi powinny być uszczelnione.

2. Jeżeli maszyny chłodnicze na dwutlenek węgla umieszczone są w osobnym pomieszczeniu, a pomieszczenie to usytuowane jest powyżej dolnego poziomu maszynowni, podłoga i drzwi przedziału chłodniczego powinny być uszczelnione.

§ 163. Jeżeli maszyny chłodnicze umieszczone są w osobnych pomieszczeniach, pomieszczenia te powinny być wyposażone w mechaniczne urządzenia wentylacyjne, zapewniające co najmniej 30-krotną wymianę powietrza na godzinę.

§ 164. 1. Maszyny chłodnicze na amoniak i freon powinny posiadać urządzenia umożliwiające wypuszczenie czynnika chłodniczego za burtę.

2. Zawór urządzenia wymienionego w ust. 1 powinien znajdować się w oszklonej skrzynce umieszczonej w pobliżu stanowiska urządzeń rozrządzących lub w pobliżu wyjścia pomieszczenia maszyn chłodniczych i powinien być wyraźnie oznaczony.

§ 165. 1. Urządzenia chłodnicze powinny być codziennie kontrolowane.

2. Kontrola powinna obejmować:

- 1) manometry, aparaturę pomiarową i zabezpieczającą,
- 2) przewody parowe i wodne i ich połączenie,
- 3) przewody rozprowadzające czynnik chłodniczy,
- 4) silniki elektryczne, pompy i wentylatory,
- 5) urządzenia wentylacji awaryjnej,
- 6) urządzenia alarmowe,
- 7) temperaturę łożysk i dławnic sprężarek.

§ 166. 1. Badanie nieszczelności przewodów i osprzętu urządzeń chłodniczych powinno odbywać się przy pomocy indykatorów (wykrywaczy).

2. Zbliżanie twarzy do przewodów w celu sprawdzenia szczelności przy pomocy słuchu lub węchu jest zabronione.

§ 167. 1. Sprzęt ochronny osobisty powinien być przechowywany w miejscu łatwo dostępnym i w sposób umożliwiający natychmiastowe jego użycie.

2. W miejscu widocznym należy wywiesić instrukcję udzielania pierwszej pomocy w razie wypadku.

## 8. Warsztaty.

### A. Warsztaty mechaniczne.

§ 168. Obsługa obrabiarek do metalu powinna się odbywać zgodnie z przepisami 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), z wyjątkiem § 7 i § 39.

§ 169. 1. Warsztaty mechaniczne powinny być tak usytuowane, aby spaliny i wyciechy z pomieszczeń sitowni nie mogły się do nich przedostawać.

2. Warsztaty mechaniczne powinny być tak usytuowane, aby transport przedmiotów przeznaczonych do obróbki lub elementów maszyn przeznaczonych do naprawy nie był utrudniony.

§ 170. Obsługa obrabiarek w warsztatach mechanicznych może być powierzona tylko członkom załogi maszynowej, którzy posiadają odpowiednie kwalifikacje.

#### B. Warsztaty elektryczne.

§ 171. 1. Warsztaty elektryczne powinny znajdować się w osobnym pomieszczeniu.

2. Podłogi i ściany powinny być wykonane z materiału o złym przewodnictwie prądu.

§ 172. Wyposażenie warsztatów elektrycznych w sprzęt do pracy przy urządzeniach elektrycznych powinno być zgodne z wymaganiami w tym zakresie ustalonymi przez instytucję klasyfikacyjną, w której statek jest zarejestrowany.

§ 173. W warsztacie elektrycznym powinny być wywieszane przepisy pierwszej pomocy w przypadku porażenia prądem.

#### 9. Prace remontowe i konserwacyjne.

§ 174. 1. Wszystkie roboty remontowe i konserwacyjne w dziale maszynowym powinny odbywać się pod osobistym nadzorem starszego mechanika lub oficera przez niego wyznaczonego.

2. Transport poziomy i pionowy przedmiotów o ciężarze powyżej 100 kg i materiałów niebezpiecznych powinien się odbywać pod osobistym nadzorem starszego mechanika lub oficera przez niego wyznaczonego.

3. Drogi i miejsca pracy przy dokonywaniu transportu powinny być wolne od jakichkolwiek przeszkód, a płyty podłogi i gretingi powinny być oczyszczone z oliwy lub smaru.

§ 175. Wszystkie urządzenia służące do transportu powinny być poddawane okresowym badaniom. Wyniki badań powinny być odnotowywane w książce kontrolnej.

§ 176. Na stałych częściach konstrukcyjnych siłowni powinny być urządzone specjalne uchwyty dla umocowania rusztowań i drabin.

§ 177. 1. Miejsca, w których dokonuje się prac remontowych, powinny być w miarę możliwości technicznych odgródzone od reszty pomieszczenia siłowni.

2. W miejscach, w których dokonuje się prac remontowych, należy wywiesić tablicę ostrzegawczą z napisem „remont”.

§ 178. 1. Narzędzia ręczne i narzędzia o napędzie mechanicznym przed wydaniem do pracy powinny być sprawdzone przez wachtowego mechanika.

2. Zabrania się stosowania narzędzi, które wykazują jakiegokolwiek uszkodzenia lub niewłaściwych dla danego rodzaju prac.

§ 179. Przygotowywanie farb przy pomocy rozpuszczalników niebezpiecznych lub szkodliwych dla zdrowia oraz przygotowywanie i stosowanie środków o tych właściwościach, a służących do oczyszczania lub dezynfekcji pomieszczeń i urządzeń działu maszynowego, powinno być dokonywane pod nadzorem wachtowego mechanika oraz przy zachowaniu odpowiednich środków ostrożności.

§ 180. Sprzęt przeznaczony do wykonywania prac remontowych i konserwacyjnych oraz środki służące do odkażania

i oczyszczania powinny być podnoszone i opuszczane zgodnie z przepisami § 89.

§ 181. 1. Przed rozpoczęciem prac remontowych, konserwacyjnych lub związanych z oczyszczaniem i porządkowaniem w pomieszczeniach, w których mogą znajdować się trujące lub szkodliwe dla zdrowia zanieczyszczenia powietrza, należy zastosować środki zapewniające całkowite usunięcie lub neutralizację tych zanieczyszczeń.

2. W przypadku niemożności spełnienia warunków wymienionych w ust. 1 członkowie załogi powinni pracować w odpowiednim sprzęcie i odzieży ochronnej.

3. Przy wykonywaniu prac wymienionych w ust. 1 i 2 członkowie załogi powinni pozostawać pod stałym nadzorem.

§ 182. 1. Otwory powstałe przez zdjęcie płyt podłogi, zdjęcie pokryw włazów itp. powinny być bezwzględnie ogrodzone lub w inny sposób zabezpieczone.

2. W przypadku wykonywania prac remontowych i konserwacyjnych na gretingach należy pod gretingami podwiązać brezenty.

§ 183. Przy remontach urządzeń pracujących pod ciśnieniem można przystąpić do pracy dopiero po obniżeniu ciśnienia w urządzeniu do ciśnienia atmosferycznego.

§ 184. 1. Roboty remontowe w kotle sąsiadującym z kotłem pracującym mogą być wykonywane, jeżeli przewody wodne i parowe łączące oba kotły zostały rozłączone bądź zaślepione.

2. Zabrania się oddzielania kotłów wyłącznie wentylami.

3. Otwarcie włazów i szlamowanie kotła może nastąpić dopiero po sprawdzeniu, że ciśnienie w kotle odpowiada atmosferycznemu i że kocioł jest opróżniony z wody.

§ 185. Roboty remontowe przy przewodach wodnych lub parowych mogą być dokonywane po stwierdzeniu, że przewody są pozbawione wody i ciśnienie w przewodach parowych równa się ciśnieniu atmosferycznemu.

§ 186. Rozbieranie głównych maszyn napędowych, mechanizmów pomocniczych i innych urządzeń siłowni powinno się odbywać pod nadzorem starszego mechanika i w obecności mechanika wachtowego.

§ 187. W czasie remontu lub konserwacji maszyn ich części lub inne urządzenia siłowni powinny być w czasie pracy dobrze oświetlone.

§ 188. 1. Przed przystąpieniem do naprawy urządzeń napędzanych silnikiem elektrycznym należy silnik odłączyć z sieci elektrycznej, wykręcić bezpieczniki i zawiesić tablicę ostrzegawczą z napisem: „nie włączać”.

2. Prace wymienione w ust. 1 powinien wykonać elektryk okrętowy lub pracownik odpowiedzialny za stan urządzeń elektrycznych na statku.

§ 189. Zabezpieczenia elektrycznych silników obrabiarek powinny zapewniać natychmiastowe wyłączenie silnika przy wzroście jego obciążenia ponad obciążenie dopuszczalne.

§ 190. Przy przeprowadzaniu prac konserwacyjnych należy przestrzegać, aby instalacje elektryczne nie uległy uszkodzeniu.

§ 191. Przed rozpoczęciem demontażu lub prac związanych z usuwaniem nieszczełności przewodów lub osprzętu urządzeń chłodniczych należy usunąć czynnik chłodniczy.

#### IV. Odzież specjalna i sprzęt ochrony osobistej.

§ 192. Na każdym statku powinien znajdować się taki zapas odzieży specjalnej i sprzętu ochrony osobistej, aby mo-

żna było w czasie podróży dokonać wymiany zabrudzonej i zniszczonej odzieży lub sprzętu.

§ 193. Odzież specjalna i sprzęt ochrony osobistej powinny być przechowywane w miejscach na ten cel przeznaczonych, konserwowane i zabezpieczone przed zniszczeniem.

§ 194. 1. Zabrania się używania butów na podszewie gumowej przy pracy w silowni.

2. Zabrania się pracy przy obsłudze maszyn głównych i pomocniczych silników i innych urządzeń mechanicznych, posiadających wirujące elementy, w odzieży podartej o odstających lub zwisających częściach. Rękawy ubrania powinny być opięte w nadgarstkach lub zawinięte powyżej łokcia.

§ 195. Członkowie załogi zatrudnieni przy robotach narażających ich na oparzenie, zatrucie, zakażenie, przemoczenie, zżębienie i zbytnie promieniowanie ciepła lub znaczne zabrudzenie powinni być zaopatrzeni w odzież specjalną, przystosowaną odpowiednio do rodzaju i warunków pracy.

§ 196. Członkowie załogi zatrudnieni przy robotach narażających ich na urazy oczu, jak np. obijanie rdzy lub inne prace, przy których powstają odpryski i pyły, prace z pyłami o własnościach żrących, prace, przy których narażeni są na szkodliwe dla wzroku promieniowanie, powinni otrzymywać okulary, osłony twarzy, tarcze ręczne itp., dostosowane do rodzaju i warunków pracy.

§ 197. Członkowie załogi wykonujący prace w atmosferze zawierającej zanieczyszczenia o własnościach trujących, duszących i działających lub zawierających znaczne ilości pyłu, powinni otrzymywać dostosowany do warunków pracy sprzęt ochronny, jak maski, respiratory, aparaty tlenowe itp.

§ 198. Członkowie załogi wykonujący prace narażające ich na urazy rąk, jak np. prace z linami, prace transportowe, prace mogące spowodować oparzenia, prace z materiałami o własnościach żrących powinni otrzymać rękawice ochronne, dostosowane do rodzaju i warunków pracy.

§ 199. Członkowie załogi zatrudnieni przy obsłudze lub naprawach urządzeń elektrycznych powinni otrzymywać narzędzia i sprzęt ochrony osobistej zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

§ 200. Minister Żeglugi w porozumieniu z Zarządem Głównym Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi wyda instrukcje w sprawie sposobu przeprowadzania kontroli okresowej i ewidencji sprzętu ochrony osobistej.

§ 201. Armator obowiązany jest dokonywać na własny koszt prania, czyszczenia, odkażania, konserwacji i naprawy odzieży specjalnej i sprzętu ochrony osobistej.

§ 202. Zabrania się dostarczania pracownikom i używania przez nich nieodkazanego sprzętu ochrony osobistej. Jeżeli następuje zmiana użytkownika, sprzęt ochrony osobistej powinien być odkażony przed użyciem.

## V. Przepisy końcowe i przejściowe.

§ 203. 1. Na statkach, na których członkowie załogi maszynowej narażeni są na działanie wysokiej temperatury, powinny być zainstalowane saturatory do produkcji wody gazowanej.

2. Woda gazowana powinna być lekko osolona.

§ 204. Miejsca na otwartym pokładzie przeznaczone do wypoczynku członków załogi nie będących w służbie powinny być wyposażone w leżaki. Ilość leżaków powinna być odpowiednia do ilości członków załogi, korzystających z przerw w pracy lub nie będących na służbie.

§ 205. 1. Armator obowiązany jest dostarczyć kapitanom statku teksty przepisów wymienionych w §§ 15, 97, 128, 143, 152, 168 rozporządzenia.

2. Kapitan statku jest obowiązany podać do wiadomości i udostępnić członkom załogi teksty przepisów wymienionych w ust. 1.

§ 206. Odpowiednie wyciągi z przepisów rozporządzenia powinny być wywieszane w pomieszczeniach pracy na statku i utrzymywane w stanie czytelnym.

§ 207. 1. Armator obowiązany jest dostosować urządzenia statku do wymagań przewidzianych w § 10 ust. 1, 2 i 3, § 20, § 22, § 28, § 29, § 105, § 106, § 114, § 122 ust. 3, 4 i 5, § 125 ust. 1, § 146 ust. 1 i 2, § 161 ust. 1, § 162, § 163, § 164, § 171, § 176, § 203 w czasie pierwszego klasyfikacyjnego przeglądu rocznego statku po dniu wejścia w życie rozporządzenia.

2. Armator obowiązany jest dostosować urządzenia statku do wymagań przewidzianych w § 40, § 41, § 122 ust. 2, § 169 w czasie pierwszego klasyfikacyjnego przeglądu czteroletniego statku po dniu wejścia w życie rozporządzenia.

§ 208. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, z tym że do statków znajdujących się w podróży przepisy rozporządzenia stosuje się z chwilą powrotu ich do kraju.

Minister Żeglugi: *St. Darski*