

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA HANDLU ZAGRANICZNEGO I GOSPODARKI MORSKIEJ

z dnia 25 czerwca 1979 r.

w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na morskich statkach handlowych.

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. z 1952 r. Nr 25, poz. 171, z 1954 r. Nr 37, poz. 160 i z 1958 r. Nr 08, poz. 338) oraz art. 208 § 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. — Kodeks pracy (Dz. U. z 1974 r. Nr 24, poz. 141 i z 1975 r. Nr 16, poz. 91) zarządza się, co następuje:

DZIAŁ 1

Przepisy ogólne

Rozdział 1

Przepisy wstępne.

§ 1. Rozporządzenie określa wymagania w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy na morskich statkach handlowych oraz statkach naukowo-badawczych.

§ 2. 1. Przepisy rozporządzenia, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, mają zastosowanie na statkach używanych do przewozu pasażerów i ładunków, na morskich statkach naukowo-badawczych, na statkach rybołówstwa morskiego oraz na statkach używanych do eksploatacji innych zasobów morskich, zwanych dalej „statkami“.

2. W odniesieniu do statków o pojemności brutto poniżej 200 RT przepisy rozporządzenia stosuje się tylko w zakresie uzgodnionym z właściwymi organami inspekcji pracy i państwowej inspekcji sanitarnej.

3. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się na statkach żeglugi przybrzeżnej, na statkach przeznaczonych do holowania lub ratownictwa morskiego, na statkach przeznaczonych do wydobywania mienia zatopionego w morzu lub do innej działalności gospodarczej niż określona w ust. 1.

§ 3. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) nadzór — czynności podejmowane bezpośrednio w celu zapewnienia bezpieczeństwa członka załogi wykonującego pracę w warunkach szczególnego zagrożenia, a zwłaszcza udzielenia niezwłocznie niezbędnej pomocy; członka załogi do wykonywania nadzoru wyznacza odpowiedni oficer;
- 2) nadzór techniczny — okresowe sprawdzanie przez właściwe służby sprawności technicznej używanych maszyn, urządzeń i sprzętu,
- 3) sztorm — warunki szczególnie zagrażające bezpieczeństwu pracy na statku, a zwłaszcza silne przechyły statku, zalewanie pokładu wodą,
- 4) stanowisko pracy — miejsce stałego przebywania członka załogi lub pracownika portowego podczas wykonywania określonej pracy na statku,
- 5) praca na wysokościach — praca wykonywana przez pracownika znajdującego się w miejscu położonym powyżej 1 m od stałej powierzchni.

§ 4. W razie awarii albo konieczności niesienia pomocy innemu statkowi lub osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie kapitan może zarządzić odstępianie od przestrzegania poszczególnych przepisów rozporządzenia.

§ 5. 1. Członek załogi powinien być przeszkolony w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy na statkach, co powinno być potwierdzone odpowiednim dokumentem.

2. Szkolenie załóg statków w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy powinno być prowadzone zgodnie z odrębnymi przepisami.

3. Nowo przyjęty, przeniesiony z innego statku lub obejmujący nową funkcję członek załogi powinien być przed dopuszczeniem do pracy na nowym stanowisku pracy poinstruowany, zgodnie z odrębnymi przepisami, przez właściwego kierownika służby o warunkach bezpieczeństwa i higieny pracy na danym statku i stanowisku pracy.

§ 6. W razie przewozu ładunków niebezpiecznych lub wprowadzenia nowych technologii pracy, stwarzających zagrożenie dla zdrowia i życia załogi, armator jest obowiązany do opracowywania i dostarczania kapitanowi szczegółowych instrukcji postępowania, uzgodnionych z inspekcją pracy i państwową inspekcją sanitarną.

Rozdział 2

Przepisy wspólne

Mechanizmy i narzędzia pracy

§ 7. 1. Wszelkie osłony i zabezpieczenia mechanizmów i urządzeń na statkach powinny być utrzymane w stanie sprawności technicznej.

2. Zabrania się zdejmowania osłon lub zabezpieczeń oraz dokonywania napraw mechanizmów i urządzeń podczas ich pracy.

§ 8. 1. Napisy ostrzegawcze lub informacyjne powinny być sporządzane w języku polskim, a w razie potrzeby również w języku angielskim.

2. Tabliczki znamionowe, firmowe, napisy ostrzegawcze, objaśniające itp. powinny być utrzymane w stanie czystym i czytelnym.

§ 9. 1. Jeżeli w czasie podróży morskiej nastąpiło uszkodzenie urządzeń lub narzędzi, powinny one być naprawione lub wycofane z użytku oraz przechowywane w miejscu przeznaczonym na ten cel, oznakowanym napisem ostrzegającym przed ich użyciem.

2. Urządzenia, mechanizmy i aparatura kontrolno-pomiarowa powinny być utrzymane w stałej sprawności. Tarcze i szkła ochronne przyrządów kontrolno-pomiarowych powinny być utrzymane w stanie umożliwiającym dokładne odczytanie wskazań.

3. Uszkodzone urządzenia i narzędzia, które ze względów technicznych nie mogą być usunięte ze swoich miejsc, powinny być zabezpieczone i zaopatrzone w napisy ostrzegawcze, zabraniające ich użytkowania.

4. Po zakończeniu podróży uszkodzone urządzenia i narzędzia powinny być oddane do naprawy lub usunięte ze statku.

§ 10. 1. Obsługa maszyn, urządzeń technicznych i sprzętu gospodarczego powinna być wykonywana zgodnie z odrębnymi przepisami oraz instrukcjami obsługi, uwzględniającymi warunki bezpieczeństwa i higieny pracy.

* 2. Instrukcje obsługi powinny być znane członkom załogi obsługującym określone urządzenia.

3. Obowiązek udostępnienia instrukcji obsługi i sprawdzenia ich znajomości przez członków załogi spoczywa na kierownikach poszczególnych działów statku.

§ 11. 1. Narzędzia ręczne, narzędzia o napędzie mechanicznym i pomocnicze narzędzia podnośne powinny być sprawdzone przed użyciem ich do pracy.

2. Zabrania się używania narzędzi, które wykazują jakiegokolwiek uszkodzenia lub są nieodpowiednie do danego rodzaju prac.

Materiały niebezpieczne

§ 12. 1. Materiały niebezpieczne lub szkodliwe dla zdrowia, stosowane na statku, powinny być przechowywane w opakowaniach mających wyraźne oznaczenia zawartości i napisy ostrzegawcze.

2. Materiały wymienione w ust. 1 powinny być zabezpieczone przed działaniem czynników zewnętrznych, mogących spowodować wydzielanie związków trujących, zapalenie się, wybuch, rozlanie, parowanie lub pylenie, oraz powinny być składowane w osobnych, dobrze wentylowanych pomieszczeniach.

3. Skrzynka lub schowek na środki pirotechniczne powinny mieć trwale wykonany napis, określający zawartość, oraz napis ostrzegawczy.

4. Skrzynka lub schowek na środki pirotechniczne powinny być w czasie postoju statku w porcie zamknięte na klucz, a przed wyjściem z portu po otwarciu i sprawdzeniu — zaplombowane; oficer wachtowy dokonuje o tym zapisu w dzienniku okrętowym.

5. Postępowanie z materiałami trującymi regulują odrębne przepisy.

6. Dostęp do materiałów niebezpiecznych można powierzyć tylko członkom załogi, którzy znają zasady bezpiecznego obchodzenia się z tymi materiałami.

7. Prace przy materiałach niebezpiecznych powinny być wykonywane pod nadzorem.

Transport i sprzęt przeładunkowy

§ 13. 1. Zabrania się przekraczania dopuszczalnych obciążeń roboczych (DOR) urządzeń przeładunkowych, komunikacyjnych oraz innych urządzeń i sprzętu, służących do przemieszczania lub składowania ciężarów.

2. Zabrania się podnoszenia i opuszczania ludzi za pomocą urządzeń przeładunkowych.

3. Zabrania się przewożenia członków załogi na ląd i z lądu na statek oraz między statkami środkami ratunkowymi i transportowymi statku w portach, w których istnieje możliwość korzystania z bezpieczniejszych środków komunikacji.

4. Ręczne podnoszenie i przenoszenie przedmiotów regulują odrębne przepisy.

5. Transport poziomy i pionowy materiałów niebezpiecznych oraz przedmiotów, których ciężar przekracza 100 kg, powinien odbywać się pod nadzorem.

§ 14. 1. Liny i sprzęt, służące do podnoszenia ciężarów, powinny być każdorazowo przed użyciem poddane przez oficera lub bosmana oględzinom w zakresie przydatności do bezpiecznego użycia.

2. Liny włókienne i wykonane z nich zawiesia oraz cumy, wykazujące zerwanie splotów, przecięcia, postrzępienia, rozkręcenie pokrętek lub splotów, zbutwienie, wewnętrzne zużycie między splotami albo wyraźne przewężenie, powinny być natychmiast wycofane z eksploatacji.

3. Liny stalowe i wykonane z nich zawiesia oraz cumy powinny być natychmiast wycofane z eksploatacji, jeżeli:

- 1) na odcinku liny równym 8 jej średnicom liczba widocznych pęknięć drutów wynosi 10% lub więcej całkowitej liczby drutów w linie.
- 2) występują oznaki silnego zużycia, przedziewienia, zerwania splotek lub innego uszkodzenia.

4. Zawiesia wykonane z łańcuchów powinny być natychmiast wycofane z eksploatacji, jeżeli:

- 1) zużycie pręta ogniwa przekracza 20% pierwotnej jego średnicy;
- 2) ogniwa uległy deformacji lub wykazują inne widoczne uszkodzenia.

5. Łączenie lin o różnych wytrzymałościach przez splatanie, wiązanie, spawanie, lutowanie itp. jest zabronione.

6. Uszkodzony osprzęt przeładunkowy powinien być przechowywany osobno w taki sposób, aby nie mógł być użyty przed naprawieniem.

§ 15. 1. Minimalne wartości współczynników bezpieczeństwa dla zawiesi z lin i łańcuchów są następujące:

- 1) przy zawieszaniu lub podtrzymywaniu ładunków bez ich obwiązywania:

- | | |
|---|------|
| a) dla zawiesi z lin włókiennych | 6,0 |
| b) dla zawiesi z lin stalowych z pętłami zaplatanymi | 6,0 |
| c) dla zawiesi z lin stalowych z pętłami zaciskanymi tulejami | 5,0 |
| d) dla zawiesi z łańcuchów | 5,0; |

współczynniki podane pod lit. a) i b) mogą być obniżone do 5,0, jeżeli dopuszczalne obciążenie robocze zawiesia wynosi więcej niż 20 ton.

- 2) przy zawieszaniu ładunków z jednoczesnym bezpośrednim ich obwiązywaniem:

- | | |
|----------------------------------|------|
| a) dla zawiesi z lin włókiennych | 8,0 |
| b) dla zawiesi z lin stalowych | 7,0 |
| c) dla zawiesi z łańcuchów | 6,0; |

współczynniki podane pod lit. a) i b) mogą być odpowiednio zmniejszone o 1,0, jeżeli dopuszczalne obciążenie robocze zawiesia wynosi więcej niż 20 ton.

2. W razie użytkowania zawiesi łańcuchowych w temperaturach poniżej -20°C obniża się dodatkowo dopuszczalne obciążenie robocze o 50%.

3. Współczynnik bezpieczeństwa dla lin włókiennych i stalowych, stosowanych do zawieszania urządzeń, na których pracują ludzie, powinien wynosić co najmniej 10,0, jeżeli obowiązujące normy nie przewidują inaczej; stosowanie łańcuchów jest w takich wypadkach zabronione.

4. W celu określenia dopuszczalnego obciążenia roboczego zawiesia wielocięgnowego przyjmuje się, że pracują tylko dwa ciągną.

5. Dopuszczalne obciążenie robocze zawiesi dwu- i wielocięgnowych jest uzależnione od wielkości kąta wierzchołkowego, mierzonego po przekątnej między ciągni, i wynosi:

- 1) przy kącie 45° — 90° ,
- 2) przy kącie 90° — 70° ,
- 3) przy kącie 120° — 50°

dopuszczalnego obciążenia roboczego zawiesia w układzie pionowym. Kąt rozwarcia cięgien nie może przekraczać 120° .

§ 16. Zabrania się przyjmowania na statek lin, łańcuchów i osprzętu przeładunkowego, nie mających atestu.

§ 17. Wszelkie materiały i osprzęt, służące do cumowania i transportu, należy przechowywać w odpowiednich magazynach lub schowkach. Materiały i osprzęt, niezbędne do używania na pokładzie, należy zamocować w wyznaczonych miejscach.

§ 18. Urządzenia przeładunkowe oraz elementy i uchwyty, służące do podnoszenia ciężarów, powinny znajdować się pod nadzorem technicznym.

§ 19. Specjalne uchwyty demontażowe na stałych częściach konstrukcyjnych statku, szyny nośne i ucha, do których są podwieszane podnośniki, uchwyty przeznaczone do montowania rusztowań i drabin oraz pólek i regałów powinny mieć oznaczenia DOR.

§ 20. Pole w przewłokach i półprzewłokach oraz bloki i bębny do nawijania lin należy tak konserwować, aby się lekko obracały.

§ 21. Zabrania się używania lin uszkodzonych, skręconych i mających węzły.

Prace zaburtowe i na wysokościach

§ 22. 1. Prace zaburtowe powinny być kierowane i nadzorowane przez bosmana lub osobę przez niego wyznaczoną.

2. Prace na wysokościach powinny być wykonywane w pasach bezpieczeństwa oraz nadzorowane. Na czas pracy powinien być wyznaczony specjalny obserwator, ostrzegający w razie potrzeby osoby przebywające na pokładzie o grożących dodatkowych niebezpieczeństwach.

3. Jeżeli prace na wysokościach mają być wykonywane w czasie ruchu statku, kapitan lub pierwszy oficer podej-

muje decyzję o konieczności zmiany kursu lub zmniejszeniu szybkości statku.

4. Drobną sprzęt służący do prac remontowych i konserwacyjnych, wykonywanych w szczególności za burtą, na wysokościach i w ładowniach, oraz drobny sprzęt i środki, służące do czyszczenia i odkażania ładowni, powinny być opuszczane i podnoszone w pojemnikach lub torbach, przeznaczonych do tego celu. Pojemniki lub torby powinny być tak wykonane, aby można je było podwiesić lub umocować.

5. Zabrania się podwieszania lub umocowywania toreb i pojemników za pomocą haków o ostrych końcach, zgiętych gwóźdźli lub innych uchwytów nie przystosowanych do tego celu.

6. Zabrania się wykonywania jakichkolwiek prac żaburtowych w czasie ruchu statku.

7. Członkowie załogi wykonujący w czasie postoju statku prace żaburtowe nad powierzchnią wody powinni mieć założone pasy (szelki) bezpieczeństwa lub kamizelki bezpieczeństwa, a w razie ich braku — pasy ratunkowe.

8. Członkowie załogi wykonujący prace żaburtowe nad nabrzeżem, pomostem lub pontonem powinni mieć założone pasy (szelki) bezpieczeństwa.

§ 23. 1. Do wykonania prac żaburtowych mogą być używane tylko urządzenia przeznaczone do tego celu, a zwłaszcza ławy i stolki bosmańskie, łodzie, pontony robocze (tratwy).

2. Używanie pontonów roboczych, na których są umieszczone rusztowania, powinno być zgodne z instrukcją wydaną przez producenta.

3. Wszystkie urządzenia do prac żaburtowych i ich osprzęt powinny być sprawdzone przez bosmana każdorazowo przed użyciem.

4. W pobliżu miejsc wykonywania prac żaburtowych należy umieścić koła ratunkowe z rzutką, z których przynajmniej jedno powinno znajdować się w wodzie.

5. Zabrania się podwieszania do urządzeń przeładunkowych urządzeń służących do prac na wysokościach.

6. Prace na wysokościach nie mogą być wykonywane przez członków załogi mających w tym zakresie przeciwwskazania lekarskie.

7. W razie konieczności zbudowania rusztowań do prac na wysokościach kierownik działu ustala sposób wykonania rusztowania i sprawdza jego wykonanie przed rozpoczęciem prac.

§ 24. 1. Przed zejściem członków załogi do ładowni oficer sprawdza stan techniczny drabin.

2. Stolki bosmańskie powinny odpowiadać wymaganiom obowiązujących norm.

3. Stolki bosmańskie powinny być przechowywane w miejscu przeznaczonym do tego celu, w sposób zabezpieczający przed uszkodzeniem.

§ 25. 1. Członkowie załogi wykonujący pracę na tratwach, pontonach lub łodziach powinni mieć założone kamizelki bezpieczeństwa, a w razie braku kamizelek — pasy ratunkowe. O konieczności założenia pasa ratunkowego decyduje członek załogi sprawujący nadzór.

2. Obsługa łodzi ratunkowych i roboczych oraz urządzeń do ich opuszczania i podnoszenia powinna odbywać się zgodnie z instrukcją.

§ 26. 1. Po zakończeniu prac na wysokościach członek załogi nadzorujący prace jest obowiązany sprawdzić, czy wszystkie wzięte uprzednio narzędzia i osprzęt zostały zabrane z miejsca pracy.

2. Powrót na właściwy kurs lub zwiększenie szybkości statku może nastąpić dopiero po zakończeniu prac oraz upewnieniu się o powrocie wszystkich członków załogi na pokład.

Prace w warunkach sztormowych

§ 27. Przed wyjściem statku na morze wszystkie przedmioty znajdujące się na statku należy zabezpieczyć przed zmianą położenia.

§ 28. 1. Po zapowiedzi o zbliżającym się sztormie należy zamknąć iluminatory oraz zainstalować system lin zabezpieczających wzdłuż koniecznych przejść, przy schodach i trapach.

2. Zabrania się wykonywania prac na otwartych pokładach w warunkach sztormowych, chyba że zachodzi konieczność usunięcia uszkodzeń zagrażających bezpieczeństwu statku.

3. Prace pokładowe oraz komunikacja między statkami w warunkach sztormowych mogą odbywać się jedynie za zgodą kapitana.

4. Bezpośredni nadzór nad bezpieczeństwem członków załogi wykonujących prace w warunkach sztormowych poza normalnym pełnieniem wacht i służb powinien sprawować kierownik działu, do którego obowiązków należy w szczególności:

- 1) zbadanie warunków zamierzonej pracy,
- 2) omówienie z załogą sposobu wykonania pracy,
- 3) sprawdzenie przed rozpoczęciem pracy zabezpieczenia członków załogi,
- 4) spowodowanie przygotowania i zabezpieczenia miejsca pracy,
- 5) nadzorowanie toku prac oraz kierowanie nimi w taki sposób, aby zapewnić bezpieczeństwo członkom załogi.

5. Przy organizowaniu prac na otwartych pokładach w warunkach sztormowych należy w szczególności:

- 1) zmniejszyć szybkość statku lub zmienić kurs, tak aby ograniczyć wdzieranie się wody na pokład,
- 2) w razie potrzeby zabezpieczyć dodatkowo miejsca pracy,
- 3) bezwzględnie przestrzegać stosowania przez członków załogi pracujących na pokładzie pasów i kamizelek bezpieczeństwa, a w razie ich braku — pasów ratunkowych,
- 4) przygotować w pobliżu miejsca pracy koła ratunkowe, gotowe w każdej chwili do wyrzucenia,
- 5) spowodować zorganizowanie nadzoru w taki sposób, aby każdy pracujący na pokładzie członek załogi znajdował się w polu widzenia wyznaczonego obserwatora,
- 6) zapewnić ostrzeganie członków załogi pracujących na pokładzie o zbliżającym się niebezpieczeństwie.

*6. Powrót statku na właściwy kurs lub zwiększenie szybkości może nastąpić dopiero po zakończeniu prac oraz upewnieniu się o powrocie wszystkich członków załogi z pokładu.

Prace remontowe i konserwacyjne

§ 29. Prace remontowe i konserwacyjne mogą być prowadzone tylko za wiedzą kierownika działu.

§ 30. 1. Kierownik działu ustala sposób przeprowadzenia i wykonania remontu urządzeń i mechanizmów; nadzór nad tymi pracami sprawuje oficer.

2. Miejsca, w których prowadzi się prace remontowe, powinny być w miarę możliwości odgradzone od reszty pomieszczenia.

3. W miejscach, w których wykonuje się prace remontowe, powinny być umieszczone tablice z napisem „Remont“.

§ 31. 1. Przygotowywanie farb za pomocą rozpuszczalników niebezpiecznych lub szkodliwych dla zdrowia oraz przygotowywanie i stosowanie środków o tych właściwościach, służących do czyszczenia lub dezynfekcji pomieszczeń i urządzeń, powinny być dokonywane pod nadzorem, z zachowaniem odpowiednich środków ostrożności, oraz w miejscach mających odpowiednią wentylację.

2. Zabrania się stosowania płynów łatwo palnych w pomieszczeniach zamkniętych, nie mających odpowiedniej wentylacji.

§ 32. 1. Zabrania się wchodzenia do ładowni, karterów silników, tunelu przystępkowego, zbiorników, koferdamów i innych podobnych pomieszczeń bez zgody oficera służbowego (wachtowego) i bez zapewnienia nadzoru.

2. Zezwolenie na wejście do pomieszczeń wymienionych w ust. 1 może być wydane po uprzednim upewnieniu się, że w powietrzu tych pomieszczeń nie ma czynników szkodliwych dla zdrowia o stężeniach przekraczających najwyższe dopuszczalne stężenie, natomiast znajduje się dostateczna ilość tlenu. W razie braku możliwości wyposażenia statku w odpowiednie przyrządy do określenia stopnia zagrożenia wejście do tych pomieszczeń jest dopuszczalne jedynie z zastosowaniem odpowiedniej odzieży i sprzętu ochrony osobistej.

§ 33. 1. Przed rozpoczęciem prac remontowych, konserwacyjnych lub związanych z czyszczeniem i porządkowaniem w pomieszczeniach, w których powietrze może być zanieczyszczone substancjami trującymi lub szkodliwymi dla zdrowia, należy zastosować środki zapewniające usunięcie lub neutralizację tych zanieczyszczeń.

2. W razie niemożności spełnienia warunków wymienionych w ust. 1 członkowie załogi powinni pracować używając odpowiedniej odzieży i sprzętu ochrony osobistej.

3. Wykonywanie prac w warunkach wymienionych w ust. 1 i 2 powinno odbywać się pod nadzorem.

4. Otwory powstałe przez zdjęcie płyt podłogi, pokryw włazów i inne otwory należy bezzwłocznie ogrodzić lub zabezpieczyć w inny sposób.

5. W razie wykonywania prac remontowych i konserwacyjnych na pomostach ażurowych pod pomostem powinny być podwiązane brezenty.

§ 34. 1. Jakikolwiek naprawy w czasie ruchu maszyn i urządzeń są zabronione. Jeżeli czynności związane z regulacją lub remontem mechanizmu wymagają zdjęcia osłony, praca taka może być wykonywana jedynie pod nadzorem oficera.

2. Naprawy maszyn i urządzeń są dozwolone po uprzednim zatrzymaniu silnika i umieszczeniu na urządzeniach rozruchowych tablicy z napisem „Naprawa — nie włączać“ oraz po zastosowaniu innych dostępnych środków uniemożliwiających uruchomienie silnika.

3. Przed przystąpieniem do naprawy urządzeń napędzanych silnikiem elektrycznym należy silnik odłączyć od dopływu energii elektrycznej przez wyjęcie bezpieczników na tablicy rozdzielczej lub odłączenie zasilania i umieścić na wyłączonych bezpiecznikach i rozruszniku tablicę z napisem „Nie włączać“. Prace te powinien wykonywać elektryk lub pracownik odpowiedzialny za stan urządzeń elektrycznych statku.

4. Naprawa urządzeń instalacji elektrycznej powinna odbywać się po uprzednim wyłączeniu napięcia i odpowiednim zabezpieczeniu przed przypadkowym włączeniem.

5. Naprawa maszyn i urządzeń powinna być przeprowadzona przez pracowników wyznaczonych przez oficera mechanika i mających odpowiednie kwalifikacje, w szczególności w zakresie obsługi urządzeń elektrycznych.

§ 35. 1. Kontrola maszyn i urządzeń powinna być przeprowadzana codziennie przez osoby wykwalifikowane, wyznaczone przez kierowników działów.

2. Przegląd techniczny maszyn i urządzeń należy przeprowadzać w terminach określonych w dokumentacji technicznej maszyn lub urządzeń. Wyniki przeglądu powinny być zapisane w książce kontroli.

3. Maszyny i urządzenia, wykazujące uszkodzenia, należy bezzwłocznie zatrzymać i zaopatrzyć w napis „Awaria — nie włączać“.

4. Oddanie do ruchu naprawionych maszyn i urządzeń powinno być dokonane przez osoby odpowiedzialne za ich sprawność.

§ 36. 1. Przy malowaniu natryskowym zabronione jest stosowanie związków ołowiu, arsenu, rtęci oraz następujących rozpuszczalników: benzyny zawierającej czterotylek ołowiu, dwusiarczku węgla, czterochlorku węgla i innych chloropochodnych węglowodorów.

2. Przemywanie części mechanizmów środkami mogącymi spowodować samozapłon albo wydzielającymi trujące gazy lub pary oraz malowanie farbą żaroodporną części lub elementów kotłów przed ich dostatecznym ostudzeniem jest zabronione.

3. Zabronione są jakiegokolwiek inne prace w tych częściach pomieszczeń lub miejscach, w których przeprowadza się malowanie natryskowe.

4. Zabrania się malowania natryskowego przy użyciu substancji łatwo palnych lub wybuchowych w pomieszczeniach, w których są w ruchu silniki elektryczne, spalinowe, urządzenia wywołujące silne podnoszenie temperatury lub iskrzenie oraz gdy znajdują się w nich otwarte źródła ognia.

5. Stan powłoki przeciwślizgowej na pokładach metalowych, malowanych farbami przeciwślizgowymi, powinien być skontrolowany przynajmniej raz w miesiącu. Powłoki, których właściwości przeciwślizgowe uległy znacznemu obniżeniu, należy natychmiast odnowić.

6. Farby i rozpuszczalniki łatwo palne i lotne mogą znajdować się na stanowiskach pracy tylko w zamkniętych naczyniach metalowych, w ilości nie przekraczającej zapotrzebowania, które określa oficer.

7. Naczynia opróżnione, w których znajdowały się farby lub rozpuszczalniki, powinny być natychmiast usunięte z miejsca pracy.

§ 37. Wszystkie prace remontowe przy urządzeniach pod ciśnieniem można prowadzić tylko po obniżeniu ciśnienia do ciśnienia atmosferycznego, a temperatury do 50°C. Prace te powinny być prowadzone pod nadzorem oficera.

§ 38. 1. Protokolarny pomiar stanu izolacji sieci elektrycznej i urządzeń powinien być przeprowadzany co najmniej raz na 12 miesięcy.

2. Przy głównej tablicy rozdzielczej, w warsztacie elektrycznym oraz w ogólnie dostępnym korytarzu powinny być wywieszone instrukcje o udzielaniu pierwszej pomocy w razie porażenia prądem elektrycznym.

3. W czasie wykonywania w sąsiedztwie urządzeń elektrycznych prac mogących spowodować uszkodzenie mechaniczne, oblanie wodą lub cieczą tych urządzeń urządzenia te powinny być odpowiednio zabezpieczone.

4. Stosowanie naprawianych wkładek bezpieczników lub wkładek nieodpowiednich dla danego urządzenia jest zabronione.

5. Zabrania się osobom nie mającym odpowiednich uprawnień dokonywania zmian regulacji zabezpieczeń nadprądowych i zmian w instalacji elektrycznej statku.

6. Do stwierdzenia występowania napięcia i jego badania należy używać tylko przyrządów pomiarowych lub kontrolnych.

7. Osobom nie upoważnionym zabrania się wstępu do pomieszczeń rozdzielnic głównych i pomocniczych.

Utrzymanie stanowisk i miejsc pracy oraz dróg komunikacyjnych

§ 39. 1. Przed rozpoczęciem pracy stanowiska pracy powinny być odpowiednio przygotowane.

2. Pokłady i stanowiska pracy należy utrzymywać w porządku i czystości.

3. Przejścia do pomieszczeń, zwłaszcza korytarze i klatki schodowe, nie mogą być zastawiane przedmiotami lub ładunkami oraz powinny być utrzymane w należytej czystości. Dywany i chodniki powinny ściśle przylegać do podłogi i nie przesuwają się po niej.

4. Podczas opadów śnieżnych lub gołoledzi śnieg i lód ze stanowisk pracy i przejść należy niezwłocznie usuwać, a pokłady, schody, pomosty i trapy posypywać środkami zapobiegającymi poślizgnięciu się.

5. Podłogi, pomosty i inne przejścia należy utrzymywać w stałej sprawności technicznej.

6. Płyty, podłogi i pomosty powinny być trwale przymocowane do konstrukcji, utrzymywane w czystości i w stanie suchym. Oleje, inne płyny lub smary rozlane na podłogę należy natychmiast usuwać.

§ 40. 1. Ruchome wyposażenie statku po każdorazowym użyciu należy składać w miejscu do tego przeznaczonym oraz zabezpieczyć przed zmianą położenia.

2. Gromadzenie wiórów, odpadków drzewnych i innych zbędnych materiałów łatwo palnych w pomieszczeniach pracy jest zabronione.

§ 41. Do szklenia powierzchni narażonych na stłuczenie należy stosować wyłącznie szkło nie dające ostrych odłamków.

§ 42. 1. Stanowiska pracy powinny być oświetlone zgodnie z obowiązującymi normami.

2. Każdy członek załogi pełniący wachtę lub służbę powinien być wyposażony w latarkę elektryczną

§ 43. Należy zapewnić dogodną łączność między odległymi, współpracującymi ze sobą stanowiskami pracy.

DZIAŁ 2

Przepisy szczegółowe

Rozdział 1

Dział pokładowy

Trapy i drabiny

§ 44. 1. Przed wyłożeniem urządzeń służących do komunikacji z lądem lub między statkami oficer służbowy powinien sprawdzić stan tych urządzeń i osprzętu służącego do ich opuszczenia. Zabrania się używania urządzeń będących w stanie zagrażającym bezpieczeństwu.

2. Zabrania się podnoszenia i opuszczania trapy z ludźmi.

3. Urządzenia komunikacyjne oraz dojście do nich powinny być od zmierzchu do świtu oświetlone w sposób nie utrudniający nawigacji innym statkom, a przy trapie powinny znajdować się koło ratunkowe z bojką świetlną i rzutką oraz bosak.

4. Jeżeli trap służy do komunikacji między statkami lub jeżeli statek stoi przy nabrzeżu, należy pod trapem rozpiąć siatkę ochronną o odpowiednich wymiarach. Siatka w górnej części powinna być umocowana na cienkich linkach stalowych, utrudniających gryzoniom dostanie się na stątek.

5. Zabrania się stosowania drabin przenośnych i pilotowych do komunikacji stałej między statkiem a nabrzeżem.

§ 45. 1. Dwukierunkowy ruch po trapie jest zabroniony, z wyjątkiem trapów o szerokości większej niż 0,8 m, przystosowanych do ruchu dwukierunkowego.

2. Zabrania się przenoszenia po trapie ciężarów większych niż 50 kg.

3. Podczas przenoszenia po trapach ciężarów zabronione jest przebywanie na trapie osób nie zatrudnionych przy przenoszeniu.

4. Zabrania się przetaczania ciężarów po trapach oraz podnoszenia ciężarów na trapach za pomocą ich urządzeń podnośnych.

5. Obciążenie trapów powyżej ustalonej nośności jest zabronione. Na pobocznicy trapy powinien być wyraźny napis określający dopuszczalne obciążenie robocze oraz liczbę osób mogących jednocześnie znajdować się na trapie.

§ 46. 1. W razie braku możliwości użycia stałych trapów w komunikacji między statkami lub między statkami a dalbą kapitan podejmuje decyzję o rodzaju bezpiecznego środka komunikacji.

2. Przy korzystaniu z drabin pilotowych należy stosować pasy lub szelki bezpieczeństwa z linką asekuacyjną. Osoba korzystająca z drabiny powinna być asekurowana i obserwowana z pokładu.

3. Jeżeli drabina pilotowa służy do stałej komunikacji między statkami na morzu, należy pod drabiną rozpiąć siatkę ochronną o odpowiednich wymiarach.

4. Osoby wchodzące na drabinę pilotową powinny mieć obie ręce wolne.

5. W miejscu mocowania drabiny pilotowej na pokładzie powinien być zapewniony dogodny uchwyt dla rąk.

§ 47. 1. Drabina pilotowa powinna być tak umocowana, aby osoby korzystające z niej miały zapewnione pełne bezpieczeństwo.

2. Na drabinie pilotowej może znajdować się tylko jedna osoba.

§ 48. 1. Drabiny przenośne powinny odpowiadać obowiązującym normom.

2. Zabrania się pracy na drabinach nie zabezpieczonych przed przesunięciem lub zmianą położenia w czasie pracy oraz w razie gdy przechyły boczne lub wzdłużne statku przekraczają 5° .

3. Pochylenie drabiny w stosunku do poziomu nie może być większe niż 85° i mniejsze niż 60° .

Cumowanie i kotwiczenie

§ 49. 1. Prace związane z cumowaniem, kotwiczeniem lub holowaniem powinny odbywać się pod nadzorem osoby wyznaczonej przez kapitana lub kierownika działu.

2. W czasie prac związanych z cumowaniem lub kotwiczeniem zabronione jest przebywanie na stanowiskach manewrowych osób nie zatrudnionych przy tych czynnościach.

3. Mechanizmy cumownicze i windy kotwiczne powinny być obsługiwane przez wyznaczonych, wykwalifikowanych członków załogi.

4. Liny cumownicze powinny być przed rozpoczęciem prac rozciągnięte na dostateczną długość i ułożone na pokładzie.

5. Podawanie cum bez rzutki dozwolone jest tylko na odległość do 2 m.

6. Rzutka powinna odpowiadać obowiązującym normom.

§ 50. 1. Członkom załogi wykonującym czynności cumownicze nie wolno przebywać wewnątrz zwojów lin lub wewnątrz pętli lin rozciągniętych na pokładzie.

2. Podczas zwalniania stopera członek załogi obsługujący stoper powinien znajdować się po stronie przeciwnej kierunkowi naciągu liny.

3. Stopery mogą być obsługiwane tylko przez przeszkolonych w tym zakresie członków załogi.

4. Zabrania się stosowania stoperów łańcuchowych do lin włókiennych.

§ 51. Zabrania się załodze statku dobijającego do nabrzeża lub odbijającego od niego wyskakiwania ze statku lub wskakiwania na statek w celu wykonania prac cumowniczych.

§ 52. 1. Rozpoczęcie wybierania liny cumowniczej może nastąpić dopiero po otrzymaniu sygnału, że lina została prawidłowo zamocowana lub zwolniona, a osoba obsługująca linę odsunęła się na bezpieczną odległość.

2. Przy wybieraniu liny członek załogi powinien trzymać za wolny koniec liny w odległości co najmniej 1 m od bębna lub szpuli mechanizmu cumowniczego oraz od pachoła — jeżeli lina go obkłada, lub od przewłoki — jeżeli lina przez nią przechodzi.

3. Przy wybieraniu liny za pomocą windy manewrowej, kotwicznej lub kabestanu należy na głowicy tych urządzeń obłożyć linę taką ilość razy, aby uniknąć poślizgu liny na głowicy.

4. W czasie ruchu windy obsługujący urządzenia sterownicze nie może opuszczać stanowiska pracy.

§ 53. Koniec liny cumowniczej przewożonej łodzią powinien być umocowany w sposób umożliwiający szybkie i łatwe jej zwolnienie.

§ 54. Jeżeli lina cumownicza jest wydawana z łodzi, zabrania się przebywania członków załogi nie zatrudnionych przy wydawaniu w tych częściach łodzi, w których ułożone są zwoje liny.

§ 55. 1. Zabrania się wybierania zawieszanej łodzią liny cumowniczej do czasu jej zamocowania i odejścia łodzi od urządzenia cumowniczego.

2. Zabrania się pozostawiania lin cumowniczych na stoperach.

3. Naprężone liny z włókien sztucznych obkładające bębny wind używanych do manewrów cumowniczych należy luzować za pomocą biegu wstecznego windy.

4. Do manewrów cumowania i odcumowania statków, z wyjątkiem zbiornikowców, należy używać szpringów wykonanych z lin stalowych.

§ 56. Członkowie załogi obsługujący windę kotwiczną nie mogą opuszczać swego stanowiska w czasie trwania manewrów kotwicznych.

§ 57. 1. Oficer kierujący manewrami powinien przed rzucając kotwicę upewnić się, czy pod kotwicą lub w pobliżu miejsca jej opuszczania nie znajdują się jednostki pływające.

2. Przed rzucając kotwicę, a także przed jej podniesieniem, należy sprawdzić działanie windy kotwicznej.

3. Bezpośrednio po manewrach należy zakryć otwory kluz kotwicznych.

§ 58. Zabronione jest w czasie rzucania kotwicy przebywanie nie zatrudnionych przy tym członków załogi przed bębniem łańcuchowym oraz w kierunku naciągu łańcucha.

§ 59. 1. Jeżeli statek nie ma urządzenia do samoczynnego układania łańcucha w komorze łańcuchowej, należy go układać za pomocą haków.

2. Podczas odrywania kotwicy przez ruch statku przebywanie członków załogi w komorze łańcuchowej jest zabronione.

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

2. Podczas opuszczania kotwicy osoby znajdujące się w łodzi nie mogą przebywać pod opuszczaną kotwicą.

3. Przy opuszczaniu kotwicy głównej przywiązywanie poszczególnych zwiśców wyluzowanego łańcucha kotwicznego do belek ułożonych na łodziach dozwolone jest tylko po zahamowaniu windy kotwicznej.

4. Luzowanie liny kotwicznej z łodzi może być dokonywane tylko przez kłamy, szakle lub podobne elementy zamocowane na rufie łodzi.

5. Przed rzucając kotwicę zawożnej lub zapasowej (prądowej) lina kotwiczna powinna być wyluzowana za burtę łodzi na długość przekraczającą trzykrotnie głębokość w miejscu kotwiczenia. Jeżeli linę kotwiczną przy kotwicy zastępuje łańcuch, rzucanie kotwicy przed opuszczeniem łańcucha na dno jest zabronione.

Przeładunek

§ 61. 1. Odkrywanie i zakrywanie luków ładowni powinno odbywać się pod nadzorem oficera pokładowego.

2. Luki ładowni lub międzypokładów, których zrębnice są niższe od 0,75 m, a wysokość pomiędzy pokładem a podłogą ładowni lub ładunkiem przekracza 1,5 m, powinny być — z zastrzeżeniem ust. 3 — natychmiast po zdjęciu pokryw zabezpieczone do wysokości co najmniej 0,9 m przez założenie barier lub w inny sposób zapobiegający wпадnięciu członka załogi do ładowni.

3. Na statkach rybackich na morzu w czasie przeladunku między pokładem a ładownią jedna strona luku może być nie ogrodzona, jeżeli wymagają tego warunki przeladunku.

4. Zabezpieczenie luków ładowni i międzypokładów, określone w ust. 2, powinno pozostawać do czasu zakończenia przeladunku i zakrycia ładowni.

§ 62. 1. Dojścia do międzypokładów ładowni, na których nie prowadzi się prac przeladunkowych, powinny być niedostępne, jeżeli warunki techniczne na to pozwalają. a w każdym razie powinna być wywieszona oświetlona tablica informująca o zakazie przebywania.

2. Jeżeli stałe drabiny zejściowe do ładowni mają przerwy na międzypokładach lub uskoki od ciągu pionowego, na zrębnicy luku pokładu głównego oraz na obrzeżu luku każdego międzypokładu powinny być umieszczone odpowiednie napisy ostrzegawcze.

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

4. W razie pozostawienia otwartych luków międzypokładów zejścia do ładowni należy zamknąć.

5. W stosunku do ładowni chłodzonych powinna istnieć zawsze możliwość otwarcia ich od wewnątrz.

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

2. W czasie przeladunku zabrania się wchodzenia i wychodzenia z ładowni przez luk tej ładowni oraz po drabinach zejściowych, jeżeli znajdują się one w zasięgu przenoszonego ładunku.

§ 64. Zabrania się używania w ładowniach otwartego ognia oraz palenia tytoniu.

§ 65. Zabrania się przykrywania luków ładowni brezentami, jeżeli nie są nałożone wszystkie pokrywy lub deski lukowe.

§ 66. Ładunki umieszczone w ładowniach powinny być zabezpieczone przed ich przemieszczaniem się.

§ 67. W razie konieczności przeladunku z niższego pokładu przy załadowanym wyższym międzypokładzie należy zapewnić dojścia do pokryw luków międzypokładu i miejsc założenia zabezpieczeń pokryw oraz miejsc założenia ogrodzenia luku międzypokładu.

§ 68. Urządzenia zabezpieczające pokrywy luku międzypokładów i urządzenia służące do ogrodzenia nie mogą być przykryte ładunkiem i powinny być zawsze dostępne.

§ 69. 1. Ładunki pokładowe należy umocować w sposób uniemożliwiający ich przemieszczanie się.

2. Ładunki pokładowe powinny być tak ułożone, aby nie utrudniały dostępu do włazów, otworów wentylacyjnych i pomiarowych, hydrantów przeciwpożarowych, wind, łodzi ratunkowych i innych urządzeń na statku.

3. Jeżeli ładunek zajmuje całą szerokość przejść na pokładzie, należy urządzić bezpieczne przejścia dla załogi na górnej powierzchni ładunku. Przejścia te powinny być odpowiednio zbudowane i ogrodzone.

§ 70. 1. Prace przy odkrywaniu i zakrywaniu ładowni oraz przy klarowaniu bomów i żurawi na statkach, z zastrzeżeniem ust. 2, powinny być prowadzone podczas postoju statku.

2. Prace wymienione w ust. 1 mogą być prowadzone podczas przejść statku na wodach osłoniętych oraz w warunkach nie stwarzających bezpośredniego zagrożenia dla zdrowia lub życia członków załogi. Decyzję o prowadzeniu tych prac podejmuje każdorazowo kapitan.

3. Przepisy ust. 1 i 2 nie dotyczą statków używanych w rybołówstwie.

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

2. W razie przewożenia ładunków o właściwościach trujących członkowie załogi wykonujący prace wymienione w ust. 1 powinni pozostawać pod nadzorem.

3. Ładownie powinny być czyszczone w miarę możliwości przy użyciu urządzeń mechanicznych.

4. Jeżeli przy czyszczeniu ładowni nie można zapobiec wydzielaniu się czynników szkodliwych dla zdrowia, członek załogi powinien wykonywać te prace przy użyciu odpowiedniej odzieży i sprzętu ochrony osobistej.

5. Wejście do zbiorników po paliwach płynnych powinno odbywać się zgodnie z odrębnymi przepisami.

§ 72. 1. Prace przeladunkowe wykonywane przez załogę statku powinny być organizowane przez oficera.

2. Przed rozpoczęciem przeladunku materiałów pyłających, wydzielających pary lub gazy należy zastosować środki techniczne i organizacyjne zapobiegające przedostawaniu się tych czynników do pomieszczeń służbowych i bytowych.

3. Prace związane z transportem ładunków niebezpiecznych powinny odbywać się zgodnie z odrębnymi przepisami.

§ 73. Kapitanowie statków przycumowanych do siebie decydują o możliwości rozpoczęcia przeladunku lub o konieczności jego przerwania, biorąc pod uwagę aktualne warunki atmosferyczne i kierując się bezpieczeństwem załóg statków.

§ 74. 1. Chodzenie po rozpornicach znajdujących się na lukach oraz po zrębnicach luków jest zabronione.

2. Zabrania się pozostawiania pokryw ładowni, uniesionych częściowo na urządzeniach służących do otwierania i zamykania luków, bez zabezpieczenia pokryw przed samoczynnym opadnięciem.

3. Pokrywy ładowni po ich przesunięciu lub podniesieniu należy zabezpieczyć przed samoczynną zmianą położenia.

§ 75. 1. Pokrywy luków i rozpornice po wyjęciu powinny być układane tuż przy nadburciu, a przy piętrze — przekładane drewnem, tak aby nie mogły spaść lub rozsunać się.

2. Pomiedzy zrębnicami luków a miejscem składowania pokryw lukowych i rozpornic powinno pozostać wolne przejście o szerokości co najmniej 1 m albo należy urządzić bezpieczne przejście na górnej powierzchni zgodnie z wymaganiami określonymi w § 69 ust. 3.

§ 76. Jeżeli ze względu na prowadzone prace przeładunkowe zdjęto barierę burtową, na czas przerwy w pracy należy miejsce to ogrodzić do wysokości relingu za pomocą liny lub zabezpieczyć w inny sposób przed wypadnięciem ludzi za burtę.

Rozdział 2

Prace połowowe

Wymagania ogólne

§ 77. 1. Wszystkie prace związane z wydawaniem i wybieraniem narzędzi połowu powinny być prowadzone pod nadzorem oficera pokładowego i bosmana.

2. W każdym rejsie przed rozpoczęciem prac związanych z wydawaniem narzędzi połowu kierownik działu pokładowego powinien dokonać przydziału stanowisk pracy oraz ustalić sposób porozumiewania się między tymi stanowiskami.

3. Przed rozpoczęciem połowów należy:

- 1) uprzątnąć pokład i stanowiska pracy, usuwając zbędne przedmioty i narzędzia,
- 2) sprawdzić stan i działanie rolek centralnych i kierujących, osprzętu kozłów, rozpornic trałowych oraz uzbrojenia narzędzi połowu,
- 3) oświetlić stanowiska pracy, jeżeli połowy odbywają się w porze nocnej.

4. Przy podnoszeniu lub przemieszczaniu narzędzi połowu na pokładzie stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące prac przeładunkowych.

§ 78. Na pokładzie roboczym każdego statku łowczego w miejscu widocznym i łatwo dostępnym powinny być umieszczone narzędzia lub urządzenia do cięcia lin w nagłych wypadkach.

§ 79. 1. W czasie pracy windy trałowej nie zatrudnieni członkowie załogi nie mogą znajdować się przy stanowiskach obsługi windy.

2. Zabrania się w czasie ruchu windy trałowej siadania i opierania się o jej części konstrukcyjne lub wchodzenia na jej korpus.

3. Członek załogi obsługujący urządzenia rozruchowe windy trałowej nie może się oddalać ze swego stanowiska pracy do zakończenia wydawania lub wybierania narzędzi połowu.

4. Zabrania się ręcznego obkładania głowicy windy trałowej w czasie jej rozruchu.

5. W razie ręcznego wybierania liny z głowicy windy trałowej wolny koniec liny powinien być odkręcany przez innego członka załogi lub wypuszczany za burtę, jeżeli nie grozi to wplątaniem się liny w śrubę statku.

§ 80. 1. Zabrania się podciągania lub opuszczania rozpornic przed stwierdzeniem, że członkowie załogi zakończyli przy nich pracę, odsunęli się od kozła trałowego i zasygnalizowali o tym pracownikowi obsługującemu windę.

2. W czasie podwieszania rozpornic łańcuch należy przerzucać, a nie przekładać przez pałaki rozpornic.

3. Zabrania się obracania, przyciągania lub odpychania rozpornic bezpośrednio rękami. Czynności te można wykonywać jedynie przy użyciu krótkich bosaków, dragów, łomów lub innych narzędzi.

4. Zabrania się wchodzenia na rozpornice.

5. W czasie wykonywania manipulacji przy rozpornicach bęben windy trałowej powinien być wysprzęglony i zahamowany.

§ 81. 1. W czasie wydawania lub wybierania narzędzi połowu zabrania się:

- 1) przebywania w pobliżu rolek centralnych i kierujących,
- 2) przechodzenia przez liny będące w ruchu lub pod nimi,
- 3) przebywania między linami będącymi w ruchu lub przy nich.

2. Członek załogi w czasie wykonywania prac wymagających wychylenia się za burtę powinien mieć założony pas bezpieczeństwa.

3. W razie wyskoczenia lin trałowych na nadburcie zabrania się zrzucania ich przed zahamowaniem bębnow i zmniejszeniem szybkości statku. Do zrzucania lin należy stosować łomy lub specjalne dragi.

4. Jeśli w czasie wybierania lin trałowych narzędzie połowu zostanie zaczepione o przeszkodę denną, a w celu uwolnienia się od tego zaczepu statek pracuje jednym lub dwoma bębnami trałowymi albo wykonuje manewry sterem i śrubą, do czasu uwolnienia się od tego zaczepu na pokładzie roboczym mogą przebywać tylko członkowie załogi bezpośrednio obsługujący windę trałową.

5. W razie zerwania się jednej z lin trałowych należy do czasu całkowitego wybrania narzędzi połowu zachować szczególne środki ostrożności. Prace te powinien nadzorować kapitan lub pierwszy oficer.

Połowy trałowe w systemie burtowym

§ 82. 1. Zabrania się przebywania między burtą roboczą a unoszonym workiem lub toczyskami.

2. Zabrania się przebywania pod linią ćwiartkową, gdy toczyska są podniesione, a lina ćwiartkowa obkłada głowicę windy.

3. Zabrania się przebywania obok lin ćwiartkowych w czasie wyrzucania toczyska za burtę.

4. Liny ćwiartkowe powinny być w czasie ich wybierania bezzwłocznie układane.

5. Zabrania się układania zwojów lin ćwiartkowych na przejściu przy windzie trałowej.

§ 83. 1. Przed rozpoczęciem ręcznego spinania lin trałowych należy wykonać manewr statkiem w celu zmniejszenia naprężenia lin trałowych.

2. Członek załogi zarzucający hak gończy na dziobową linię trałową powinien być nadzorowany przez innego członka załogi.

3. Zabrania się trzymania za linię trałową w czasie zrzucania haka gończego.

4. W czasie spinania lin trałowych zabrania się członkom załogi przebywania w rufowej części pokładu głównego, z wyjątkiem spinających liny, którzy powinni się znajdować między kozłem trałowym a kłamarą.

5. Po spięciu lin trałowych w klamrze należy na liny trałowe założyć łańcuch bezpieczeństwa lub w inny sposób zabezpieczyć je przed wyskoczeniem na nadburcie.

6. Jeżeli liny trałowe są spięte na bloku kozła trałowego, a zachodzi konieczność spięcia lin na rolce rufowej, przełożenie lin powinno odbywać się przy zmniejszonej szybkości statku.

7. Członek załogi spinający ręcznie liny trałowe na pachołku relingowym, rolce rufowej lub półkluzie powinien być w czasie tej czynności nadzorowany.

8. Zabrania się spinania lin trałowych przed zahamowaniem bębnowi windy trałowej.

9. Przed rozpoczęciem ręcznego spinania lin trałowych należy wykonać manewr statkiem w celu zmniejszenia naprężenia lin trałowych.

§ 84. 1. Przy dobijaniu klamry spinanej ręcznie członek załogi wykonujący tę pracę powinien stać z przodu łańcucha (w kierunku dziobu statku).

2. Zabrania się stawiania pod kozłem trałowym w czasie wybierania lin trałowych.

§ 85. 1. Przy wyciąganiu worka z odłowem na pokład zabrania się przebywania pod blokiem, przez który jest przewinięta lina.

2. Worek powinien być zabezpieczony za pomocą lin stabilizacyjnych przed rozkołysaniem się, a zanim zostanie rozwiązany, powinien być opuszczony na pokład.

§ 86. 1. Po przyjęciu wodzy tuki pelagicznej przez statek kierujący wodze powinny być od razu połączone z linami trałowymi.

2. Zabrania się łączenia linami dziobów statków ciągnących tutek.

Łowienie ryb w systemie rufowym

§ 87. 1. W czasie wydawania i wybierania narzędzi połowu przebywanie między falochronami pokładowymi ograniczającymi pokład trałowy powinno być ograniczone tylko do wypadków koniecznych, na czas potrzebny do wykonania określonych czynności. W czasie wybierania lin trałowych zabronione jest przebywanie członków załogi na pokładzie trałowym. Wejście na pokład trałowy może nastąpić po zatrzymaniu wind.

2. Zabrania się poprawiania uzbrojenia narzędzi połowu, w czasie gdy znajduje się ono w ruchu.

3. Pochylnia rufowa statku w czasie wydawania narzędzi połowu powinna być ogrodzona, z wyjątkiem momentu podnoszenia i opuszczania lin trałowych.

4. Członkowie załogi pracujący przy pochylni rufowej powinni mieć założone kamizelki bezpieczeństwa.

5. Zabrania się wchodzenia na część pokładu roboczego między falochrony pokładowe w czasie podnoszenia i opuszczania lin trałowych.

6. Bloki trałowe należy natychmiast zamknąć po włożeniu w nie lin trałowych.

7. Podczas otwierania i zamykania bloków zabrania się stawiania pomiędzy blokiem trałowym a pochylnią rufową. Na statkach, na których rozwiązania konstrukcyjne nie pozwalają na przestrzeganie tego przepisu, przy wykonywaniu tych czynności należy zachować szczególną ostrożność.

8. Zabrania się zrzucania lin trałowych, gdy istnieje możliwość uderzenia o pochylnię rufową elementów stałowych łączących olinowanie.

9. W czasie trałowania liny trałowe powinny być zabezpieczone łańcuchami przed zmianą położenia.

§ 88. 1. Wyciąganie narzędzi połowu na pokład powinno odbywać się w sposób wyłączający możliwość ich zsuwania się po pochylni rufowej.

2. Przy wyciąganiu na pokład włoka pelagicznego zabrania się odczepiania obciążników tuż przy pochylni rufowej.

3. W razie konieczności zejścia na pochylnię lub worek znajdujący się na pochylni rufowej członek załogi powinien mieć założoną kamizelkę bezpieczeństwa oraz pas bezpieczeństwa typu szelkowego z dwiema linami asekuracyjnymi przeciągniętymi przez bloczki. Końce tych lin powinny być trzymane przez bosmana i oficera.

§ 89. Wybieranie na pokład dużych odłowów powinno być nadzorowane przez kapitana lub pierwszego oficera.

Rozdział 3

Przetwórstwo ryb

§ 90. 1. W czasie pracy przy przetwórstwie ryb należy na bieżąco zmywać pokład i podłogi.

2. Stanowiska pracy, na których czynności mogą być wykonywane w pozycji siedzącej, powinny być odpowiednio przygotowane i wyposażone.

3. Przed przystąpieniem do pracy należy natrzeć ręce kremem ochronnym.

§ 91. 1. Noże nieskładane powinny mieć osłony zapobiegające obsuwaniu się ręki na ostrze noża.

2. Na stanowiskach pracy, na których używa się noży nieskładanych, powinny znajdować się pochwy do noży.

3. Zabrania się noszenia w kieszeniach noży nie zamkniętych lub nie zabezpieczonych.

§ 92. Zabrania się używania opakowań lub pojemników, będących w stanie zagrażającym bezpieczeństwu pracy.

§ 93. 1. Zmechanizowane urządzenia przetwórcze mogą być obsługiwane wyłącznie przez osoby wyznaczone i specjalnie przeszkolone.

2. Wózki zamrażalnicze należy zabezpieczyć za pomocą urządzeń mechanicznych przed zmianą położenia.

Rozdział 4

Dział maszynowy

Wymagania ogólne

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

2. Materiały, które mogą ulec samozapaleniu, a zwłaszcza czyściwo i zaoliwione szmaty, należy przechowywać w zamkniętych pojemnikach metalowych, a po każdej wachcie usuwać z maszynowni.

3. Żęzy powinny być płukane co najmniej raz na miesiąc.

Bunkrowanie

95. 1. Zamykanie i otwieranie luków oraz dolnych zasuw zasobni bunkrowych powinno odbywać się pod nadzorem mechanika wachtowego. Przed wejściem do zasobni należy ją dokładnie przewietrzyć i sprawdzić, czy nie ma w niej gazów.

2. Zabrania się wchodzenia do zasobni węglowych przez otwory powstałe po otwarciu dolnych zasobni.

3. Zabrania się członkom załogi przebywania w zasobniach samotrimujących lub innych, w których węgiel ulega zsypaniu.

4. Zasobnie węgla powinny być stale i dobrze wietrzone.

5. Temperaturę w zasobniach węglowych należy sprawdzać co najmniej raz na dobę.

§ 96. 1. Przed rozpoczęciem pobierania paliwa płynnego należy sprawdzić drożność przewodów odpowietrzających.

2. Zabrania się osobom nie zatrudnionym przy pobieraniu paliwa płynnego przebywania przy wylotach rur odpowietrzających.

3. Przewody wlewowe pobierania paliwa na pokładach powinny być zamknięte natychmiast po odłączeniu węży.

4. Końcówkę węża bunkrowego należy podwieszać tak, aby przewód nie obciążał złącza.

5. W rejonie pobierania paliwa należy przygotować środki służące do zbierania i usuwania przecieków paliwa.

Siłownie

§ 97. 1. Roboty remontowe w kotle sąsiadującym z kotłem pracującym mogą być wykonywane, jeżeli przewody wodne i parowe łączące oba kotły zostały rozłączone i zaślepione. Zabrania się oddzielania kotłów wyłącznie za pomocą zamknięcia zaworów.

2. Otwarcie włazów kotła może nastąpić dopiero po sprawdzeniu i upewnieniu się, że ciśnienie w kotle odpowiada ciśnieniu atmosferycznemu i że kocioł jest opróżniony z wody.

3. Usuwanie popiołu z palenisk i składanie popiołu w kotłowni powinny być wykonywane tak, aby nie powodowały nadmiernego zapylenia.

4. Narzędzia do obsługi palenisk powinny być umieszczone w określonych miejscach kotłowni i zabezpieczone za pomocą uchwytów przed samoczynną zmianą położenia.

5. Składanie lub magazynowanie jakichkolwiek przedmiotów za tablicami rozdzielczymi jest zabronione.

6. Zabrania się zastawiania jakimikolwiek przedmiotami dojsć do urządzeń elektrycznych wymagających nadzoru lub obsługi.

7. Demontaż głównych silników napędowych, mechanizmów pomocniczych i innych urządzeń siłowni powinien odbywać się za wiedzą starszego (pierwszego) mechanika i w obecności mechanika wachtowego lub asystenta maszynowego.

8. Przed przystąpieniem do pracy przy silniku głównym i linii wału należy unieruchomić wał. Jeżeli unieruchomienie wału następuje przez włączenie obracarki, na stanowisku manewrowym należy umieścić tablicę z napisem „Uwaga — obracarka włączona“.

Chłodnie

§ 98. 1. Dokumenty produkcji urządzeń chłodniczych, ich prób oraz instrukcje o obsłudze powinny znajdować się na statku.

2. Wszystkie dane dotyczące eksploatacji, naprawy lub jakichkolwiek zmian technicznych urządzenia powinny być odnotowane w dzienniku chłodniczym.

§ 99. 1. Sprawdzanie szczelności instalacji chłodniczych powinno odbywać się za pomocą indykatorów (wykrywaczy).

2. Zabrania się sprawdzania szczelności instalacji za pomocą słuchu lub węchu.

§ 100. Zabrania się używania w pomieszczeniach maszynowni chłodniczej otwartego ognia oraz palenia tytoniu.

§ 101. Postępowanie członków załogi w razie awarii urządzeń chłodniczych i wydostawania się czynnika chłodniczego do pomieszczeń statku powinno być określone w instrukcji alarmowej; nie dotyczy to chłodni prowiantowych.

§ 102. 1. Sprzęt ochrony osobistej, środki neutralizujące działanie czynnika chłodniczego oraz środki przeciwodmrożeńowe powinny być przechowywane przy wejściu do maszynowni chłodniczej w miejscu łatwo dostępnym i umożliwiającym natychmiastowe ich użycie.

2. W miejscu widocznym należy umieścić instrukcję o udzielaniu pierwszej pomocy.

Butle z gazami sprężonymi

§ 103. 1. Obsługa butli z gazami sprężonymi, skroplonymi i rozpuszczonymi pod ciśnieniem może być powierzona tylko członkom załogi mającym odpowiednie kwalifikacje.

2. Butli nie wolno rzucać, przewracać, toczyć, uderzać o nie przedmiotami oraz używać do celów niezgodnych z przeznaczeniem.

3. Zarówno butle napełnione, jak i opróżnione powinny być chronione przed opadami atmosferycznymi, korozją oraz zanieczyszczeniami, zwłaszcza tłuszczami, olejami i smarami.

4. Butle napełnione gazami oraz butle opróżnione z acetyleny powinny być zabezpieczone przed promieniowaniem cieplnym.

§ 104. 1. Zabrania się przyjmowania na statek:

- 1) butli nie odpowiadających pod względem budowy i stanu technicznego obowiązującym przepisom, a zwłaszcza butli nie oznakowanych, butli, których termin kolejnego badania kontrolnego upłynął lub upływa albo wykazujących nieszczelności zaworów,
- 2) butli uszkodzonych, silnie zardzewiałych lub zatłuszczonych,
- 3) butli bez kołpaków ochronnych.

2. Butle pochodzenia zagranicznego mogą być przyjmowane na statek tylko wtedy, gdy mają odpowiednie cechy techniczne.

3. Butle przeznaczonych do tlenu lub podtlenu azotu oraz osprzętu tych butli nie wolno smarować ani zanieczyszczać smarem, tłuszczem lub innymi substancjami zapalającymi się przy zetknięciu z tlenem i podtlenkiem azotu, ani też dotykać zafuszczonymi rękami, szmatami lub narzędziami.

§ 105. 1. Wypuszczanie gazów z butli do zbiornika o niższym ciśnieniu powinno być dokonywane przez reduktor przeznaczony wyłącznie dla danego gazu i oznaczony odpowiednią barwą.

2. W komorze niskiego ciśnienia reduktor, manometr i zawór bezpieczeństwa powinny być nastawione na najwyższe ciśnienie robocze zbiornika, do którego wpuszcza się gaz.

§ 106. 1. Butle z gazami o właściwościach trujących należy przechowywać w pomieszczeniach zamkniętych.

2. Zabrania się przechowywania w tym samym pomieszczeniu butli z tlenem i gazami palnymi oraz z gazami tworzącymi ze sobą mieszaniny wybuchowe.

3. Butle powinny być przechowywane w wentylowanym pomieszczeniu, z dala od źródeł ciepła lub odpowiednio chronione przed nagraniem się do temperatury powyżej +35°C. Jeżeli temperatura w czasie podróży może przekraczać +35°C, należy obniżyć odpowiednio współczynnik napełniania butli.

4. Butle z gazami technicznymi, przeznaczone do bezpośredniego użycia do spawania, mogą znajdować się w pomieszczeniu, w którym odbywa się spawanie, jeżeli odległość między butlami a płomieniem palnika wynosi co najmniej 1 m i są zachowane warunki określone w ust. 3.

§ 107. Butle należy umocować w indywidualnych gniazdach i uchwytach tak, aby nie nastąpiło przemieszczenie się butli, zwłaszcza podczas przechyłów statku. Zarówno butle pełne, jak i opróżnione powinny mieć szczelnie zamknięte zawory i zakręcone kołpaki. Butla opróżniona powinna być oznaczona wyraźnym napisem „Pusta“.

§ 108. 1. Butle z gazami używanymi jako czynnik chłodniczy w ilości nie przekraczającej 20% pojemności systemu chłodniczego mogą znajdować się w pomieszczeniach maszynowni chłodniczej pod warunkiem, że spełniają one wymagania określone w § 106 ust. 3.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do butli z amoniakiem.

3. Przetaczanie czynnika chłodniczego powinno odbywać się zgodnie z instrukcją.

§ 109. 1. Przenoszenie butli z gazami powinno odbywać się przy użyciu noszy odpowiadających wymaganiom normy.

2. Zabrania się przenoszenia butli po schodach o pochyleniu większym niż 45°.

3. W wypadku określonym w ust. 2 butle umocowane na noszach powinny być opuszczane na linach.

Spawanie i cięcie metali

§ 110. 1. Prace związane ze spawaniem i cięciem metali powinny odbywać się zgodnie z odrębnymi przepisami.

2. Prace spawalnicze poza spawalnią można prowadzić jedynie za zgodą kierownika działu maszynowego oraz kierownika działu, w którym prace te mają być wykonywane.

§ 111. Spawanie i cięcie metali mogą wykonywać tylko członkowie załogi mający wymagane uprawnienia.

§ 112. Naprawa urządzeń do spawania i sprzętu spawalniczego, jak: zawory, reduktory, manometry i palniki, może być dokonywana tylko przez wyspecjalizowane załogi.

§ 113. 1. Zabrania się, z zastrzeżeniem ust. 2, spawania w pomieszczeniach nie mających wentylacji mechanicznej.

2. Jeżeli nie można zapewnić wentylacji w miejscach spawania, a zwłaszcza w zbiornikach lub innych ciasnych pomieszczeniach, spawacz i jego pomocnik powinni pracować w maskach z doprowadzeniem świeżego powietrza lub stosować inne środki zabezpieczające.

3. W pobliżu stanowiska do spawania gazowego powinno znajdować się naczynie z wodą do chłodzenia palnika.

§ 114. Jeżeli spawanie lub cięcie jest wykonywane łukiem elektrycznym, należy stosować parawany z materiału niepalnego w razie przebywania nie zatrudnionych członków załogi w zasięgu szkodliwego promieniowania.

§ 115. 1. Spawanie zbiorników lub naczyń, w których były przechowywane ciecze albo gazy łatwo palne lub trujące, jest dozwolone jedynie po całkowitym oczyszczeniu zbiorników i naczyń z resztek gazów, cieczy oraz ich par.

2. Zabrania się używania strumienia czystego tlenu do przedmuchiwania zbiorników i przewietrzania pomieszczeń.

3. Wnętrze zbiorników i naczyń powinno podczas spawania mieć połączenie z otaczającą atmosferą przez otwarcie włazów, zdjęcie pokryw, usunięcie korków lub w inny sposób. Przepis § 113 ust. 2 stosuje się odpowiednio.

4. Przy spawaniu lub cięciu wewnątrz zbiorników spawacz i ich pomocnicy powinni być zabezpieczeni za pomocą liny i asekurowani przez innych członków załogi znajdujących się na zewnątrz przy włazie do zbiornika.

5. Przed rozpoczęciem spawania spawacz powinien sprawdzić prawidłowość działania urządzeń i osprzętu spawalniczego, a przy spawaniu elektrycznym sprawdzić również uziemienie spawarki lub przetwornicy i przedmiotu spawanego.

6. Podczas spawania butle z gazami technicznymi powinny być ustawione w pozycji pionowej lub pod kątem nie mniejszym niż 45° do poziomu oraz zabezpieczone przed przypadkowym przemieszczeniem się, zwłaszcza przy przechyłach statku.

7. W razie spawania i cięcia metali jednocześnie za pomocą płomienia gazowego i łuku elektrycznego butle należy zabezpieczyć przed zetknięciem się z urządzeniami znajdującymi się pod napięciem.

8. Zabrania się używania uszkodzonych zaworów, manometrów i palników.

9. Przenośne przewody do spawania należy zabezpieczyć przed nadmiernym nagrzaniem i uszkodzeniami mechanicznymi.

§ 116. Przy spawaniu lub cięciu na rusztowaniach oficer mechanik powinien sprawdzić, czy stan i przydatność rusztowania oraz dojście do stanowiska pracy odpowiada, a wymaganiom bezpieczeństwa pracy.

Rozdział 5

Przepisy sanitarno-porządkowe

Wymagania ogólne

§ 117. 1. Wszystkie pomieszczenia na statku powinny być utrzymane w czystości, a ich instalacje — w stałej sprawności, oraz okresowo sprawdzane.

2. Woda używana do utrzymania czystości w pomieszczeniach przeznaczonych do magazynowania i przechowywania żywności powinna być pobierana tylko z systemu wody do picia.

§ 118. 1. Przechowywanie produktów żywnościowych ogólnej konsumpcji w pomieszczeniach nie przeznaczonych do tego celu jest zabronione.

2. Zabrania się palenia tytoniu w pomieszczeniach przeznaczonych do przechowywania żywności i przygotowywania posiłków.

§ 119. Bielizna, odzież służbowa, zapasowy sprzęt kuchenny i nakrycia stołowe oraz sprzęt i środki do utrzymania higieny osobistej i czystości w pomieszczeniach powinny być przechowywane w oddzielnych magazynach lub schowkach.

§ 120. 1. Członkowie załogi działu hotelowego powinni być wyposażeni w odzież ochronną przewidzianą normami i wykonywać prace związane z przygotowywaniem i podawaniem posiłku w czystej odzieży.

2. Podczas przygotowywania i wydawania posiłków oraz obsługi stołów i kredensów zabrania się używania odzieży, w której sprząta się pomieszczenia.

§ 121. Osoby dopuszczone do pracy w sekcji żywienia powinny w zakresie stanu zdrowia i higieny odpowiadać wymaganiom określonym w odrębnych przepisach:

§ 122. Sprawę pomieszczeń medycznych na statkach oraz apteczek regulują odrębne przepisy.

Zaopatrzenie statków w wodę

§ 123. 1. Przed wyjściem na morze statek powinien być zaopatrzony w niezbędny zapas wody słodkiej, ustalony na podstawie:

- 1) planowanej liczby dni podróży,
- 2) liczby członków załogi i pasażerów,
- 3) dobowego zużycia wody na osobę, wynoszącego nie mniej niż 100 l, w tym nie mniej niż 30 l wody pitnej,

4) przewidywanych możliwości uzupełnienia zapasów wody w innych portach lub z własnych instalacji do odsalania wody morskiej, jeżeli instalacje są wyposażone w urządzenia do mineralizacji i odkażania wody.

2. W razie szczególnej potrzeby, zwłaszcza w razie przedłużenia się pobytu statku na morzu lub postoju na kotwicy, kapitan może zarządzić racjonowanie wody słodkiej. Decyzja taka powinna być wpisana do dziennika okrętowego.

§ 124. 1. Jakość wody pitnej na statku powinna odpowiadać wymaganiom określonym w odrębnych przepisach.

2. Statki mogą pobierać wodę pitną tylko z wodociągów portowych lub barek wodnych, mających zaświadczenie o przydatności wody do picia, wydane przez organy sanitarne portu.

§ 125. 1. Sprzęt do pobierania wody na statek (węże, złączki, wodomierze) powinien być utrzymywany w dobrym stanie technicznym oraz przechowywany w sposób zabezpieczający przed zanieczyszczeniem.

2. Przed połączeniem węża z przewodem wlewowym zbiornika statku wąż powinien być płukany w ciągu 3 minut przy całkowicie otwartym zaworze hydrantu.

§ 126. Na statkach nie mających urządzeń do zdalnego pomiaru wody pitnej w zbiornikach sposób tego pomiaru ustali armator w porozumieniu z państwowym inspektorem sanitarnym.

§ 127. Zabrania się wykorzystywania pomp, rurociągów i osprzętu systemu wody pitnej do przepompowywania innych rodzajów wody, a także wykorzystywania zbiorników wody pitnej do innych celów.

§ 128. W razie zanieczyszczenia systemu wody pitnej, zwłaszcza w wyniku awarii, remontu pomp lub rurociągów, konieczna jest dezynfekcja całego systemu wody pitnej zgodnie z przepisami sanitarnymi.

§ 129. Odpowiedzialność za utrzymywanie pełnej sprawności działania całego systemu zaopatrzenia statku w wodę oraz urządzeń do przechowywania i wydawania wody spoczywa na pierwszym mechaniku.

§ 130. 1. Urządzenia do uzdatniania, dezynfekcji i podgrzewania wody powinny być eksploatowane zgodnie z instrukcją obsługi.

2. Zabrania się uruchamiania urządzeń do odsalania wody morskiej w strefie przybrzeżnej, na kanałach oraz na pełnym morzu w miejscach w widoczny sposób zanieczyszczonych.

§ 131. 1. Baseny kąpielowe należy napełniać z systemu wody do mycia lub na pełnym morzu — wodą zaburtową.

2. Wymiana wody w basenach kąpielowych w okresach korzystania z basenu powinna odbywać się nie rzadziej niż raz na dobę. W miarę możliwości wymiana wody powinna odbywać się przez ciągły przepływ wody.

3. Okresowe mycie i dezynfekcja basenu powinny być dokonywane w zależności od warunków, na polecenie lekarza lub osoby upoważnionej do prowadzenia apteczki okrętowej.

Usuwanie ścieków i odpadków stałych

§ 132. 1. Pierwszy mechanik jest obowiązany do utrzymywania w pełnej sprawności działania systemu odprowadzania ścieków i odpadków stałych.

2. Zabrania się usuwania bezpośrednio za burtę nie oczyszczonych ścieków fekalnych w okresie przebywania statku w porcie i na wodach podlegających ochronie przed zanieczyszczeniami. Sprawę odprowadzania ścieków fekalnych w czasie kwarantanny regulują przepisy sanitarne.

3. Zainstalowane na statku zsypy odpadków powinny być starannie splukiwane wodą i okresowo dezynfekowane.

Ogrzewanie i wentylacja

§ 133. Członkowie załogi działu maszynowego są obowiązani do utrzymywania odpowiednich parametrów czynnika grzejnego w zależności od zmieniającej się temperatury otoczenia.

§ 134. 1. Członkowie załogi działu maszynowego są obowiązani do zapewnienia w pomieszczeniach odpowiedniej wymiany i parametrów powietrza, ustalonych w przepisach dotyczących warunków sanitarno-bytowych.

2. Pomieszczenia bytowe na statkach nie mające klimatyzacji powinny być wyposażone w wentylatory kabinowe.

Ochrona przed działaniem pola elektromagnetycznego

§ 135. 1. W miejscach, w których występuje pole elektromagnetyczne, oraz przy każdorazowej zmianie warunków pracy urządzeń radiowych, radarowych i podobnych powinny być przeprowadzane okresowo pomiary gęstości mocy lub natężenia pola, zgodnie z odrębnymi przepisami.

2. Orzeczenie dotyczące wyniku okresowych pomiarów powinno znajdować się na statku.

3. Rejony statku, w których przebywanie załogi zostało zabronione lub ograniczone ze względu na działanie pola elektromagnetycznego, powinny być wyraźnie oznakowane, a załoga szczegółowo poinformowana o treści zakazu.

4. Obsługa urządzeń mikrofalowych powinna odbywać się zgodnie z odrębnymi przepisami.

Dezynfekcja, dezynsekcja, deratyzacja

§ 136. Statki nie mające klimatyzacji, przebywające w rejonach zagrożonych chorobami przenoszonymi przez owady, powinny mieć zabezpieczone otwory wszystkich pomieszczeń siatkami przeciw owadom.

§ 137. 1. Przy przeprowadzaniu przez załogę dezynfekcji lub dezynsekcji należy stosować tylko znane preparaty, przeznaczone do celów sanitarnych, zgodnie z zaleconym sposobem ich użycia. Dezynfekcją lub dezynsekcją kieruje osoba upoważniona do prowadzenia apteczki okrętowej. Przed rozpoczęciem dezynfekcji lub dezynsekcji należy usunąć z pomieszczeń artykuły żywnościowe, naczynia oraz sprzęt stołowy i kuchenny.

2. Pomieszczenia poddane dezynfekcji lub dezynsekcji powinny być przed ponownym oddaniem do użytku dokładnie przewietrzone, a powierzchnie znajdujących się tam przedmiotów wymyte lub przynajmniej wytarte.

§ 138. Po przeniesieniu do izolatki chorego z podejrzeniem o chorobę zakaźną należy przeprowadzić dezynfekcję zajmowanej przez niego kabiny, sprzętów i znajdujących się w niej przedmiotów.

§ 139. Po zakończeniu dezynfekcji lub dezynsekcji należy umyć ciepłą wodą z mydłem odzież ochronną, wywietrzyć kombinezon i wykapać się. Używana przy tych pracach odzież powinna być przechowywana w osobnych szafkach. Opakowania po zużytych środkach chemicznych należy usunąć ze statku.

§ 140. Środki toksyczne stosowane do dezynfekcji lub dezynsekcji powinny być przechowywane w osobnym, wentylowanym, suchym pomieszczeniu, nie w bezpośrednim sąsiedztwie sekcji żywniowej, w odpowiednich opakowaniach z napisem „Trucizna“ lub „Ostrożnie — środek szkodliwy“.

§ 141. 1. Podczas przebywania statku w portach cumy i kable łączące statek z nabrzeżem powinny być zaopatrzone w tarcze przeciwszczurowe.

2. Miejsca wyłożenia trutek na gryzonie powinny być oznaczone napisami ostrzegającymi. Nie spożyte trutki i padłe gryzonie powinny być zebrane i spalone. Zabrania się wyrzucania trutek i padłych gryzoni w porcie lub na redzie.

3. Decyzję o wyłożeniu trutek na statek podczas rejsu może wydać i nadzorować jej wykonanie lekarz, a w razie braku lekarza — wyłącznie kapitan.

Rozdział 6

Odzież i sprzęt ochrony osobistej

§ 142. 1. Na statku powinien znajdować się taki zapas sprzętu ochrony osobistej i odzieży ochronnej, aby w czasie podróży były zaspokojone wszystkie potrzeby załogi w tym zakresie.

2. Odzież i sprzęt ochrony osobistej powinny być przechowywane w miejscach do tego przeznaczonych, konserwowane i zabezpieczone przed wilgocią i zniszczeniem.

3. Członkowie załogi zatrudnieni przy pracach narazających ich na oparzenie, zatrucie, zakażenie, przemoczenie, zziębnięcie, nadmierne promieniowanie ciepła lub uszkodzenie ciała powinni używać odzieży i sprzętu ochrony osobistej, przystosowanych do rodzaju i warunków pracy.

4. Zaopatrywanie załóg w odzież i sprzęt ochrony osobistej regulują odrębne przepisy.

§ 143. Zabrania się używania odzieży i sprzętu odstających lub zwisających częściami przy obsłudze silników i innych urządzeń mechanicznych z elementami wirującymi.

§ 144. Sprzęt ochrony osobistej powinien być okresowo kontrolowany i konserwowany — według instrukcji producenta — przez członków załogi wyznaczonych do tego celu przez kierowników działów.

§ 145. Należy używać kasków ochronnych przy pracach stwarzających zagrożenie urazów głowy, jak prace przeładunkowe, prace związane z wydawaniem i wybieraniem narzędzi połowu, prace remontowe na statkach, oraz w innych wypadkach określonych przez oficera:

§ 146. Dielektryczny sprzęt (kalosze, rękawice, chodniki, pomosty) powinien być wymieniany lub okresowo atestowany stosownie do obowiązujących przepisów, norm lub instrukcji producenta.

DZIAŁ 3

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 147. Teksty przepisów o bezpieczeństwie i higienie pracy na morskich statkach handlowych powinny być dostarczone przez armatorów kapitanom statków, kierownikom działów, delegatom zakładowym i społecznym inspek-

torom pracy, którzy udostępnią je pozostałym członkom załogi.

§ 148. 1. Traci moc rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 18 grudnia 1956 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na polskich statkach w żegludze międzynarodowej (Dz. U. z 1957 r. Nr 14, poz. 75).

2. Do morskich statków handlowych oraz naukowo-badawczych nie stosuje się przepisów § 130 ust. 1, § 132 ust. 6, § 133 ust. 1, § 156 i 157 rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 6 września 1967 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w portach morskich i śródlądowych (Dz. U. z 1967 r. Nr 39, poz. 200 i z 1972 r. Nr 7, poz. 41).

§ 149. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1980 r.

Minster Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej:
J. Olszewski