

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 24 lutego 1961 r.

w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w portach morskich i rzecznych.

Na podstawie art. 3 ust. 2 dekretu z dnia 10 listopada 1954 r. o przejściu przez związki zawodowe zadań w dziedzinie wykonywania ustaw o ochronie, bezpieczeństwie i higienie pracy oraz sprawowaniu inspekcji pracy (Dz. U. z 1954 r. Nr 52, poz. 260 i z 1960 r. Nr 20, poz. 119) zarządza się, co następuje:

I. Przepisy wstępne.

§ 1. Rozporządzenie dotyczy bezpieczeństwa i higieny pracy pracowników zatrudnionych przy przeładunkach portowych, obsłudze i konserwacji urządzeń przeładunkowych, obsłudze magazynów i placów składowych oraz cumowaniu statków — w portach morskich i rzecznych

§ 2. Przez przeładunek portowy należy rozumieć czynności:

- 1) wykonywane w obrębie portu i na redzie, związane bezpośrednio z wylądkiem i załadunkiem towarów na statki morskie, rzeczne i na wszelkiego rodzaju inne urządzenia transportu wodnego i lądowego, z wyłączeniem statków wojennych,
- 2) związane ze składowaniem, wydawaniem, układaniem i przenoszeniem ładunków w magazynie i na placach składowych dla dalszego przewozu.

§ 3. Urządzeniami przeładunkowymi w rozumieniu rozporządzenia są: dźwignice, przenośniki, urządzenia chwytające, narzędzia i pomocniczy sprzęt przeładunkowy.

II. Przepisy ogólne.

Kwalifikacje i obowiązki robotników.

§ 4. Robotnik zatrudniony przy pracach określonych w § 1 powinien posiadać kwalifikacje przewidziane właściwym taryfikatorem kwalifikacyjnym oraz odpowiadać wymaganiom ustalonym w niniejszym rozporządzeniu.

§ 5. Przy przeładunku może być zatrudniony robotnik, który ukończył 18 lat życia, został poddany badaniom lekarskim i otrzymał zaświadczenie stwierdzające dobry stan zdrowia i przydatność do tej pracy.

§ 6. Robotnik powinien przejść wstępne szkolenie teoretyczne i praktyczne w zakresie bezpiecznego wykonywania pracy na danym stanowisku roboczym.

§ 7. 1. Wykonywanie funkcji dźwigowych, kierowców wózków silnikowych i innych urządzeń o napędzie silnikowym, lukowych, windziarzy, hakowych i chwytakowych bez posiadania uprawnień wydanych przez właściwą komisję kwalifikacyjną jest zabronione.

2. Przepis ust. 1 ma zastosowanie nawet w przypadku, gdy robotnik został zaszeregowany do grupy odpowiadającej danej funkcji.

§ 8. 1. Brygadzystą może być robotnik z pięcioletnią praktyką przy przeładunkach portowych, przeszkolony w zakresie procesów przeładunkowych, przepisów ogólnych i szczególnych bezpieczeństwa i higieny pracy, obowiązujących przy przeładunku portowym, posiadający uprawnienia lukowego i windziarza.

2. Brygadzysta, jako bezpośredni zwierzchnik brygady lub zmiany, ma obowiązek organizowania, przygotowania i kie-

rowania pracami przeładunkowymi w sposób zabezpieczający przed wypadkiem, zgodnie z obowiązującymi przepisami bezpieczeństwa i higieny pracy i wytycznymi udzielonymi przez przełożonego.

3. Za brygadę lub zmianę uważa się zespół składający się z nie więcej niż 20 robotników.

4. Brygadzysta może kierować pracą tylko jednej brygady lub zmiany. Jeżeli warunki miejscowe pracy, rodzaj ładunku i technologia na to pozwalają, brygadzysta może sprawować nadzór nad zespołem liczącym ponad 20 osób po uprzednim uzyskaniu zgody właściwego technicznego inspektora pracy.

5. Brygadzysta jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo pracy swojej brygady lub zmiany.

6. Brygadzysta na czas swej nieobecności w brygadzie powinien wyznaczyć swego zastępcę.

§ 9. 1. Starszym brygadzystą może być brygadzysta, który kierował brygadą przynajmniej 2 lata, został przeszkolony w zakresie znajomości instrukcji pracy zarówno podległych, jak i współpracujących z nim przy przeładunku pracowników.

2. Starszy brygadzysta może sprawować jednocześnie nadzór nad pracą najwyżej 15 brygad, zatrudnionych w promieniu nie większym niż 250 m.

§ 10. 1. Kierowcy żurawi i wózków silnikowych powinni mieć pozwolenie na kierowanie tymi urządzeniami, wydane przez powołane do tego urzędy lub instytucje.

2. Pracownicy obsługujący lokomotywy, przeciągarki i przepychacze wagonowe oraz osoby kierujące manewrami wykonywanymi przy użyciu siły ludzkiej, jak również manewrowi, powinni być przeszkoleni w zakresie przepisów dotyczących manewrowania, obowiązujących w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe”.

3. Kierowcy żurawi, wózków silnikowych, lokomotyw, przeciągarek, przepychaczy wagonowych i innych urządzeń przeładunkowych powinni być badani przez lekarza co najmniej co 6 miesięcy w celu sprawdzenia ich dalszej przydatności do pracy.

Obowiązki przedsiębiorstw przeładunkowych.

§ 11. 1. Kontrola bieżąca i okresowa urządzeń przeładunkowych dla określenia bieżącej wartości użytkowej i bezpiecznej eksploatacji oraz dla poddawania ich próbie na obciążenie powinna być powierzona pracownikom posiadającym przygotowanie zarówno teoretyczne, jak i praktyczne.

2. Przedsiębiorstwo eksploatujące urządzenia przeładunkowe nie objęte dozorem zewnętrznym powinno we własnym zakresie zorganizować dozór oraz wydać instrukcje w sprawie technicznych odbiorów, sposobu i terminów przeprowadzania kontroli bieżącej i okresowej, obciążeń próbnych i ewidencji tych urządzeń.

§ 12. Liczba pracowników konieczna do obsługi urządzenia przeładunkowego powinna być określona w instrukcji obsługi danego urządzenia.

§ 13. Przy przeładunkach portowych wolno zatrudniać tylko robotników odpowiadających warunkom wymienionym w §§ 4—10.

§ 14. Przedsiębiorstwa wydadzą dla poszczególnych kategorii pracowników zatrudnionych przy organizacji, dozoru i wykonywaniu prac przeładunkowych szczególne instrukcje pracy w zakresie obowiązków i odpowiedzialności pracowników, z uwzględnieniem przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy obowiązujących na danym stanowisku pracy.

§ 15. Przedsiębiorstwo powinno wywieszać w widocznych miejscach odpisy lub wyciągi z obowiązujących przepisów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy w portach.

§ 16. Przedsiębiorstwo powinno przestrzegać, aby pracownicy znajdujący się pod wpływem alkoholu nie byli dopuszczani do pracy.

Drogi, nabrzeża, pomosty, place składowe.

§ 17. 1. Drogi, nabrzeża, mola, place składowe powinny mieć powierzchnię gładką i równą, powinny być utrzymane w stanie gwarantującym bezpieczne poruszanie się po nich robotników i pojazdów oraz umożliwiającym dojazd straży pożarnej.

2. Wszelkie wyboje, nierówności lub przeszkody powstałe na drogach, nabrzeżach, molach i placach składowych powinny być natychmiast usuwane.

§ 18. 1. Szerokość drogi powinna być dostosowana do używanych środków transportowych i do nasilenia ruchu.

2. Główna droga przelotowa powinna być przystosowana do dwukierunkowego ruchu.

§ 19. 1. Dla ruchu pieszego powinny być przewidziane chodniki.

2. Chodniki w miarę możliwości powinny być tak rozplanowane, ażeby były jak najmniej skrzyżowane z drogami komunikacji kolejowej i kołowej.

3. Chodniki powinny być odgródzone od jezdni krawężnikiem i w miarę możliwości pasem zieleni.

4. Szerokość chodnika powinna wynosić co najmniej 1,2 m, a przy ruchu dwukierunkowym na jezdni — co najmniej 2 m.

5. Rampy, drogi i chodniki powinny być w zimie oczyszczane ze śniegu i lodu i utrzymywane w sposób zabezpieczający przed poślizgnięciem.

§ 20. 1. Wzdłuż nabrzeży i pomostów należy pozostawić wolne przejście szerokości nie mniejszej niż 0,9 m licząc od krawędzi nabrzeża lub pomostu.

2. Jeżeli istniejące żurawie lub inne urządzenia znajdują się w odległości mniejszej od krawędzi nabrzeża niż określona w ust. 1 — do urządzeń tych od strony wody powinny być przymocowane poręcze, ułatwiające bezpieczne przechodzenie.

§ 21. Urządzenia cumownicze powinny być ustawione tak, aby nie przeszkadzały ruchom żurawi nabrzeżnych oraz by między tymi urządzeniami a skrajnią żurawi pozostawała wolna przestrzeń nie mniejsza niż 0,25 m.

§ 22. 1. Na nabrzeżach, pomostach i portalach żurawi, od strony wody, powinny być rozmieszczone na słupach lub deskach pomalowanych na biało koła ratunkowe z linkami, w odstępach nie większych niż 200 m.

2. Słupy lub deski powinny być zaopatrzone w uchwyty pozwalające na łatwe zdjęcie koła, a lina ułożona w taki sposób (zwoje), aby podczas lotu koła łatwo się rozwijała.

3. Miejsce rozmieszczenia kół ratunkowych na nabrzeżach powinno być w nocy dobrze oświetlone.

4. Każde koło ratunkowe powinno mieć ważny atest wydany przez upoważnioną do tego instytucję.

5. Koła ratunkowe powinny być zawieszane w taki sposób, aby były widoczne od strony ładunku.

§ 23. 1. Nabrzeża i pomosty powinny być zaopatrzone w metalowe drabinki, sięgające 0,5 m poniżej najmniejszego stanu wody, w odstępach nie większych niż 50 m.

2. Nabrzeża i pomosty powinny być wykonane w taki sposób, aby nie gromadziła się na nich woda deszczowa.

§ 24. 1. Usytuowanie placów składowych i dróg powinno zapewniać bezpieczną pracę na placach i bezpieczny ruch na drogach.

2. Miejsca na placach do składowania ładunków i drogi komunikacyjne powinny być wyznaczone.

3. Miejsca wyznaczone na składowanie ładunków powinny być zaopatrzone w tablice z podaniem dopuszczalnego obciążenia na metr kwadratowy powierzchni składowej.

§ 25. Place wydzielone na składowanie specjalnych ładunków powinny być do tego właściwie przygotowane.

§ 26. Tereny portowe ogrodzone powinny mieć oddzielne bramy dla ruchu pieszego, dla pojazdów i dla trakcji kolejowej.

§ 27. Dla pojazdów mechanicznych i rowerów powinny być przewidziane odpowiednie parkingi.

§ 28. Zjazdy i pochylnie powinny mieć nachylenie nie większe niż 6° (1 : 15).

Przejścia i miejsca niebezpieczne.

§ 29. 1. Przejścia dla pieszych powinny być wyznaczone w miejscach najbardziej bezpiecznych.

2. Jeżeli zachodzi konieczność wyznaczenia przejścia w miejscu niebezpiecznym, jak przez pomosty, nad i pod przenośnikami itp. — przejście to powinno mieć szerokość nie mniejszą niż 0,9 m i powinno być zaopatrzone w dostatecznej długości poręcze o wysokości 1,1 m.

3. Jeżeli zachodzi obawa spadnięcia przedmiotów z wysokości na przechodzących, nad przejściem powinny być rozciągnięte siatki lub inne urządzenia zabezpieczające.

§ 30. 1. Wyjścia z magazynów oraz przejścia między budynkami wychodzące na tory kolejowe i drogi kołowe powinny być zabezpieczone barierami kierunkowymi o wysokości 1,1 m.

2. Przejścia wokół narożników budynków nie otoczonych chodnikiem powinny być zabezpieczone w sposób uniemożliwiający najechanie przez pojazdy nadjeżdżające z przeciwnej strony, niewidoczne na zakręcie.

§ 31. Miejsca, które czasowo stają się niebezpieczne, jak otwory na rampach itp., powinny być zabezpieczone barierami o wysokości 1,1 m.

§ 32. Przejścia i miejsca niebezpieczne powinny być zaopatrzone w znaki ostrzegawcze lub zakazu oraz powinny być dobrze oświetlone w ciemnej porze doby.

Oświetlenie.

§ 33. Drogi, nabrzeża, pomosty, dojścia do statków, miejsca pracy na otwartym terenie, jak i w ładowniach, wagonach oraz innych pomieszczeniach zamkniętych, gdzie odbywa się przeładunek i składowanie, powinny być oświetlone według obowiązujących norm.

§ 34. 1. Natężenie oświetlenia na placach składowych, nabrzeżach oraz pomostach, na których odbywa się przeładunek, nie powinno być mniejsze niż 20 luksów.

2. Stosunek wielkości najmniejszego natężenia światła do największego na oświetlonym terenie nie powinien być większy jak 1 : 30.

3. Oświetlenie powinno być jak najbardziej równomierne i nie powodować oślnienia ani szkodliwych cieni.

§ 35. 1. Punkty świetlne powinny być rozmieszczone w taki sposób, aby nie utrudniały rozpoznania sygnalizacji świetlnej w porcie i nawigacji statków.

2. Szypy z punktami świetlnymi na drogach na terenie portu powinny być rozmieszczone po jednej lub po obu stronach dróg, na skrzyżowaniu dróg bezpośrednio przy skrzyżowaniu lub rozgałęzieniu, a na lukach z zewnętrznej ich strony.

§ 36. W miarę możliwości technicznych podczas mgły należy stosować żółte światła (jak np. światła sodowe).

Urządzenia przeładunkowe.

§ 37. 1. Urządzenia przeładunkowe powinny być zaprojektowane, zbudowane, ustawione, używane i konserwowane zgodnie z zasadami techniki oraz powinny odpowiadać wymaganiom wytrzymałościowym.

2. Żurawie, przenośniki stałe i wyciągi pionowe, będące w eksploatacji, powinny mieć ważne dokumenty, uprawniające do eksploatacji, wydane przez właściwe organy sprawujące nadzór techniczny.

§ 38. 1. Urządzenia przeładunkowe powinny mieć ustalony dopuszczalny udźwig, uwidoczniony przez trwałe, wyraźny napis.

2. Przeciążenie urządzeń przeładunkowych ponad ustalony udźwig jest wzbronione, z wyjątkiem przeciążeń dokonywanych w czasie badań i prób.

3. Elementy konstrukcyjne urządzeń przeładunkowych wystające nad wodę, jak np. wysięgniki i wysięgnice żurawi, powinny być zaopatrzone w znaki ostrzegawcze: w dzień czerwony walec, w nocy czerwone światło. W czasie przerw w przeładunku urządzenia przeładunkowe nie mogą wystawać nad wodę nie oznakowane.

§ 39. Ruchome części urządzeń przeładunkowych zagrażające bezpieczeństwu powinny być zaopatrzone w należyte osłony zapobiegające wypadkom i zapewniające łatwe i bezpieczne dokonywanie czynności konserwacyjnych i kontrolnych.

§ 40. 1. Urządzenia powinny podlegać kontroli bieżącej i okresowej oraz powinny być poddawane próbie na obciążenie, przeprowadzanej w sposób i w terminach ustalonych przez obowiązujące przepisy.

2. Dla każdego urządzenia powinna być założona książka ewidencji i kontroli, w której należy odnotowywać daty kontroli.

§ 41. 1. Urządzenia chwytające, jak zawiesia linowe i łańcuchowe, haki, ogniwa łącznikowe, krętliki, pierścienie, uchwyty oraz bloki przenośne i wielokrążki, pomosty przenośne, tace ładunkowe, podstawki ładunkowe itp. powinny być przed wydaniem ich do pracy i przy przyjęciu po pracy każdorazowo sprawdzone pod względem ich zużycia i dalszego bezpiecznego użytkowania.

2. Urządzenia te, niezależnie od przepisu wymienionego w ust. 1, powinny być co najmniej raz na 3 miesiące szczegółowo badane przez nadzór techniczny przedsiębiorstwa dla sprawdzenia stopnia ich zużycia oraz określenia bieżącej wartości użytkowej.

§ 42. Łańcuchy, haki, bloki, wielokrążki, ogniwa łącznikowe, krętliki i pierścienie, nie połączone na stałe z urządzeniami przeładunkowymi objętymi dozorem technicznym, powinny być co 6 miesięcy poddawane próbie na obciążenie statyczne oraz posiadać oznaczenie dopuszczalnego obciążenia roboczego i datę ostatniej próby na obciążenie.

§ 43. Statyczne obciążenia próbne dla łańcuchów, haków, bloków, nie połączonych na stałe z urządzeniami przeładunkowymi objętymi dozorem technicznym, powinny wynosić:

łańcuch	dwukrotne dopuszczalne obciążenie robocze
pierścień	"
hak	"
klamra łącznikowa (szakła)	"
krętlik	"
blok jednokrążkowy *)	poczwórne dopuszczalne obciążenie robocze
blok wielokrążkowy o dopuszczalnym obciążeniu roboczym do 20 ton włącznie	dwukrotne dopuszczalne obciążenie robocze
blok wielokrążkowy o obciążeniu roboczym powyżej 20 ton do 40 ton włącznie	zwiększone o 20 ton dopuszczalne obciążenie robocze
blok wielokrążkowy o obciążeniu roboczym powyżej 40 ton	półtorakrotne dopuszczalne obciążenie robocze
łańcuchy kalibrowane, połączone na stałe z częściami urządzeń przeładunkowych o napędzie ręcznym	półtorakrotne dopuszczalne obciążenie robocze

*) Uwaga: Za obciążenie robocze uważa się największy dopuszczalny naciąg liny przez krążek.

§ 44. 1. Haki kute, pierścienie, ogniwa łącznikowe, krętliki, uchwyty oraz zawiesia łańcuchowe powinny być wyżarzane co najmniej raz na 12 miesięcy, a łańcuchy o średnicy pręta ogniwa do 13 mm — co 6 miesięcy, po wyżarzeniu zaś poddane próbie na obciążenie, po czym powinno być ustalone dopuszczalne obciążenie robocze.

2. Wyżarzaniu nie podlegają: bloki i pierścienie, haki, klamry, krętliki połączone na stałe z blokami lub dynamome-

trami, haki i krętliki, których części są gwintowane lub mają łożyska kulkowe albo też inne części hartowane.

3. Osprzęt wymieniony w ust. 1 po przerobieniu oraz po każdej naprawie na gorąco powinien być wyżarzany i poddany próbie na obciążenie, a następnie powinno być ustalone dopuszczalne obciążenie robocze.

4. Haki połączone z łańcuchami na stałe powinny być wyżarzane razem z łańcuchami.

§ 45. 1. Przenoszenie ludzi za pomocą urządzeń przeładunkowych jest wzbronione.

2. Odstępstwo od przepisu ust. 1 jest dopuszczalne, jeżeli kierowca urządzenia (dźwigowy, windziarz itp.) jest do tego upoważniony przez organy dozoru technicznego oraz stosuje odpowiedni sprzęt.

Urządzenia elektryczne.

§ 46. 1. Urządzenia elektryczne powinny być zbudowane, utrzymywane i eksploatowane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

2. Eksploatowane na statku urządzenia przeładunkowe oraz inne urządzenia przenośne o napędzie elektrycznym, zasilane prądem o napięciu powyżej 48V, powinny być dodatkowo uziemiane do konstrukcji statku.

3. Wszystkie prace związane z podłączaniem, badaniem, konserwacją i naprawą urządzeń elektrycznych powinny być wykonywane przez wykwalifikowanego i upoważnionego elektryka.

III. Koleje i ich obsługa.

§ 47. Tory oraz inne urządzenia i budowle kolejowe powinny być budowane i utrzymywane zgodnie z przepisami obowiązującymi w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe”.

§ 48. 1. Przetaczanie wagonów powinno odbywać się za pomocą urządzeń specjalnie do tego celu przeznaczonych.

2. Przetaczanie ręczne może odbywać się tylko na krótkich odległościach, po torach poziomych lub o pochyleniu nie większym niż 2,5‰.

§ 49. 1. Unieruchomienie wagonów na miejscu ich przeładunku powinno się odbywać przy użyciu hamulców ręcznych lub za pomocą klinów zastawczych, podłożonych pod skrajne koła wagonów.

2. Zabrania się unieruchamiania wagonów przez podkładanie pod koła przedmiotów nie przystosowanych do tego celu, jak kawałki drewna, kamienie, cegły itp.

§ 50. Przesuwane drzwi wagonów powinny być otwierane przy zastosowaniu specjalnych narzędzi.

§ 51. W zakresie kolei i ich obsługi mają ponadto zastosowanie przepisy rozporządzenia Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 16 lipca 1954 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze kolei w zakładach pracy (Dz. U. Nr 38, poz. 167) oraz inne przepisy obowiązujące w tym przedmiocie w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe”.

IV. Sprzęt pomocniczy do przeładunku.

§ 52. 1. Sprzęt pomocniczy do przeładunku, jak łopata trymerska, blacha trymerska, haki sztauerskie, łomy, przeciwniki itp., powinny być lekkie, wygodne i bezpieczne w użyciu.

2. Sprzęt pomocniczy określony w ust. 1 powinien być przed wydaniem do pracy każdorazowo sprawdzony pod względem zużycia i dalszej przydatności do bezpiecznego użytkowania.

§ 53. Haki do przeładunku bawełny powinny być wykonane z materiałów nie iskrzących.

§ 54. 1. Płyty do łączenia wagonu z rampą lub wagonu z wagonem powinny być wykonane z desek grubości co najmniej 60 mm, połączonych od spodu listwami poprzecznymi lub z blachy stalowej grubości 6 mm.

2. Poprzeczne krawędzie płyt drewnianych powinny być ścięte na ukos i okute blachą.

3. Płyty powinny być zaopatrzone w zaczepy lub inne urządzenia zabezpieczające przed ich obsunięciem.

4. Szerokość płyt powinna odpowiadać szerokości otworu wejściowego do wagonu.

§ 55. 1. Pomosty i kozły przenośne używane do przeładunku powinny odpowiadać wymaganiom wytrzymałościowym oraz posiadać określenie dopuszczalnego ich obciążenia, uwidocznione trwałym, wyraźnym napisem.

2. Szerokość pomostów powinna być dostosowana do wymiarów przesuwanego po nich ładunku bądź sprzętu w taki sposób, aby przynajmniej z dwóch jego boków pozostawała wolna przestrzeń do krawędzi pomostu o szerokości nie mniejszej niż 0,5 m.

3. Dobór pomostów i kozłów powinien uwzględniać ciężar ładunku i pracujących na nim robotników.

4. Pomosty i kozły po zakończeniu prac przeładunkowych powinny być natychmiast usuwane z miejsca ich ustawienia.

V. Urządzenia chwytające.

Zawiesia linowe i łańcuchowe.

§ 56. Urządzenia chwytające powinny być bezpieczne dla obsługi, niezawodne w użyciu, czynić zadość wymaganiom wytrzymałościowym, mieć jak najmniejszy ciężar, pozwalając na szybkie i dogodne uchwycenie, zahaczenie i zwolnienie ładunku.

§ 57. Zawiesia z lin włókiennych powinny być wykonane z włókien najlepszej jakości.

§ 58. Do wyrobu zawiesi z lin stalowych powinny być użyte liny giętkie, splotowe, przeciwzwite.

§ 59. 1. Zawiesia łańcuchowe powinny być wykonane z łańcuchów krótkoogniwowych, niekalibrowych, o ogniwach owalnych, średnicy pręta ogniwa nie mniejszej niż 12,5 i nie większej niż 18 mm.

2. Zabrania się robienia węzłów na łańcuchach.

3. Zabrania się łączenia ogniwa łańcucha za pomocą śrub lub drutu. W razie konieczności do łączenia ogniwa łańcucha należy używać ogniwa łącznikowych.

§ 60. 1. Zawiesia dwucięgnowe i wielocięgnowe linowe i łańcuchowe powinny być wykonane z pojedynczych cięgien. Cięgna te, celem zawieszania ich na hak, powinny być uchwycone jednym wspólnym pierścieniem.

2. Łączenie pętli lub pierścieni dwóch zawiesi jednocięgnowych za pomocą ogniwa łącznikowego (dla otrzymania zawiesia zastępczego mającego cechy zawiesia dwucięgnowego) i zawieszanie takiego zawiesia sworzniem lub pałąkiem ogniwa łącznikowego na haku jest zabronione.

3. Zabrania się używania zastępczo dwóch zawiesi jednocięgnowych w przypadku, kiedy powinno być użyte zawiesie dwucięgnowe.

4. Przy określaniu obciążenia roboczego przy użyciu zawiesia dwucięgnowego, jeżeli wprowadzenie unosu do ładowni odbywa się z przechylem, przyjmuje się tylko jedno ciągnoko jako nośne.

§ 61. Zawiesia linowe i łańcuchowe czterocięgnowe powinny być wykonane z dwóch zawiesi dwucięgnowych, których dwa pierścienie do zawieszania na haku powinny być ujęte w jednym pierścieniu.

§ 62. 1. Pętla zawiesi do zawieszania unosu powinna być tak duża, aby z łatwością można ją było zakładać na hak urządzenia przeładunkowego.

2. Do pętli linowych służących do zawieszania na haku lub do połączenia z hakiem powinny być wprowadzone ocynkowane sercówki zabezpieczające liny przed wytarciem.

§ 63. 1. Pętle zawiesi z lin stalowych powinny być wykonane przez co najmniej pięciokrotne przetknięcie splotek; w tym trzykrotnie splotkami nietkniętymi i dwukrotnie splotkami, z których połowa liczby drutów z każdej splotki została ucięta lub wykonana w inny bezpieczny sposób.

2. Miejsce zaplecenia pętli powinno być zabezpieczone tak, aby uniknąć skaleczenia rąk przez wystające druty.

§ 64. 1. Wykonanie zawiesia lub skracanie go przez robienie węzłów jest wzbronione.

2. Zawiesie o obwodzie zamkniętym z lin włókiennych powinno być zaopatrzone w urządzenia ułatwiające szybkie zaciąganie pętli zawiesia.

§ 65. 1. Dopuszczalne obciążenie zawiesi wielocięgnowych powinno być uzależnione od wielkości kąta rozwarcia utworzonego między ciągnami po naprężeniu zawiesi i powinno wynosić dla każdego ciągnia:

przy kącie	45° — 90%
" "	90° — 70%
" "	120° — 50%

dopuszczalnego obciążenia ciągnia zawieszono pionowo.

2. Kąt rozwarcia ciągnien nie powinien przekraczać 120°.

3. Przy użyciu zawiesi czterocięgnowych lub wielocięgnowych do zawieszenia unosu dla określenia obciążenia zawiesia należy przyjmować, że pracują tylko dwa ciągnia jako nośne.

§ 66. 1. W magazynach i w pobliżu miejsca pracy należy w miejscach dobrze widocznych umieścić tablice wskazujące największe dopuszczalne obciążenie zawiesi linowych i łańcuchowych dla różnych średnic lin i łańcuchów zawiesi pracujących w pionie przy różnych kątach rozwarcia ciągnien i różnych sposobach zawieszania łańcuchów.

2. Robotnicy zatrudnieni przy zawieszaniu unosów na hak żurawia lub innego urządzenia przeładunkowego powinni przed użyciem zawiesia dokładnie zapoznać się z danymi umieszczonymi na tablicy.

§ 67. 1. Współczynniki bezpieczeństwa dla lin i łańcuchów zawiesi dwucięgnowych, wielocięgnowych i zawiesi o obwodzie zamkniętym, przeznaczonych:

1) do zawieszania lub podtrzymywania ładunków bez ich obwiązywania powinny wynosić:

— dla zawiesi wykonanych z lin włókiennych	— 7,0,
— dla zawiesi wykonanych z lin stalowych	— 6,0,
— dla zawiesi wykonanych z łańcuchów	— 4,5,

2) do zawieszania ładunków przy jednoczesnym bezpośrednim ich obwiązywaniu powinny wynosić:

— dla zawiesi wykonanych z lin włókiennych i stalowych	— 10,0,
— dla zawiesi wykonanych z łańcuchów	— 6,0.

2. Współczynnik bezpieczeństwa dla zawiesi wykonanych z łańcuchów użytkowanych w warunkach ciężkich, a więc przy wstrząsach, szarpaniu lub temperaturze poniżej — 20°C, powinien być zwiększony o 100%.

§ 68. 1. Liny włókienne, stalowe, łańcuchy i wykonane z nich zawiesia powinny być przed wydaniem ich do pracy i przy przyjęciu po pracy każdorazowo sprawdzone pod względem ich zużycia i dalszej przydatności do bezpiecznej pracy.

2. Liny włókienne, stalowe, łańcuchy i wykonane z nich zawiesia niezależnie od przepisów ust. 1 powinny być przez nadzór techniczny przedsiębiorstwa w okresach nie dłuższych niż co 3 miesiące szczegółowo badane co do stopnia ich zużycia oraz dalszej przydatności użytkowej.

3. Liny włókienne konopne wydłużone w stosunku do swej pierwotnej długości ponad 10%, liny manilowe i sizalowe wydłużone ponad 15% powinny być wycofane z eksploatacji.

4. Liny stalowe i zawiesia stalowe powinny być zakwalifikowane jako nie nadające się do dalszego użytku, jeżeli:

- 1) na długości równej ośmiokrotnej średnicy liny ilość widzialnych pękniętych drutów przekracza 10% całkowitej ilości drutów w linie,
- 2) wydłużenie liny wynosi ponad 2% pierwotnej jej długości lub średnica liny na skutek wydłużenia zmniejszyła się o 10% w stosunku do pierwotnej średnicy,
- 3) występują oznaki silnego zużycia, przerdzewienia, zerwania splotek lub innego uszkodzenia.

5. Łańcuchy i zawiesia łańcuchowe powinny być zakwalifikowane jako nie nadające się do dalszego użytku, jeżeli:

- 1) średnica prętu, z którego wykonane jest ogniwo, zmniejszyła się w stosunku do średnicy pierwotnej o więcej niż 10%,
- 2) wydłużenie łańcucha przekroczyło 5% jego pierwotnej długości.

§ 69. 1. Dla magazynowania uszkodzonych zawiesi powinno być w magazynie wydzielone pomieszczenie zamykane na klucz.

2. Zawiesi uszkodzonych nie wolno przechowywać razem z zawiesiami zdawnymi do użytku.

3. Zabrania się używania zawiesi i urządzeń chwytających nie atestowanych.

§ 70. Zawiesia po ukończonej pracy, jeżeli nie są przekazane następnej zmianie, powinny być natychmiast oddane do magazynu dla sprawdzenia ich dalszej przydatności do bezpiecznej pracy.

Haki.

§ 71. 1. Haki do przenoszenia unosów powinny być kutte lub płytkowe i wykonane ze stali.

2. Stosowanie haków lanych lub spawanych jest zabronione.

§ 72. Hak powinien mieć świadectwo wytwórni z oznaczeniem materiału, z jakiego został wykonany, oraz posiadać oznaczenie dopuszczalnego obciążenia roboczego.

§ 73. 1. Konstrukcja haka powinna pozwalać na łatwe i szybkie zaczepienie zawiesia, uniemożliwiać samoczynne wysunięcie się z gardzieli haka oraz zabezpieczać hak przed zaczepieniem się o burty statku, wystające części przedmiotów itp.

2. Część haka, która w czasie przenoszenia unosu styka się z liną, łańcuchem, powinna mieć możliwie dużą i łagodnie zaokrągloną powierzchnię.

3. Przy przenoszeniu unosów z ładunkiem niebezpiecznym oraz gdy zachodzi możliwość wysunięcia zawiesia z gardzieli haka powinny być stosowane haki wyposażone w urządzenia zamykające gardziel.

§ 74. 1. Ładunki o ciężarze ponad 100 ton powinny być podnoszone na elementach zamkniętych, tzw. uszakach, lub hakach płytowych.

2. Na haku dwurożnym należy ładunek tak zawieszać, aby obydwie rogi były jednakowo obciążone.

3. Wciskanie siłą łańcucha lub pierścienia w rozwarcie gardzieli haka jest zabronione.

4. Zabrania się stosowania urządzeń służących do zawieszania ładunku na hak, jak pierścieni, ogniów, mankietów, łańcuchów itp., których wymiary uniemożliwiają swobodne włożenie urządzenia w rozwarcie gardzieli haka i umieszczenie go na dnie gardzieli.

§ 75. 1. Kontrola haków co do stopnia zużycia i ustalenia ich przydatności do dalszej pracy powinna być przeprowadzana przed rozpoczęciem przeładunku i codziennie w czasie jego trwania.

2. Jeżeli rozwartość gardzieli haka na skutek rozgięcia zwiększyła się o ponad 10% w stosunku do rozwartości początkowej, hak powinien być przekuty na gorąco i doprowadzony do przepisowego kształtu.

3. Kontrolę zwiększenia rozwartości gardzieli haka należy przeprowadzać za pomocą sprawdzianu na wymiar.

Tace ładunkowe (szety).

§ 76. 1. Dolne powierzchnie tac wykonanych z desek powinny być wzmocnione wzdłuż całej szerokości desek.

2. Ucha tac wraz ze wzmocnieniem powinny stanowić jedną całość.

3. Współczynnik bezpieczeństwa dla uch powinien być nie mniejszy niż 5,0.

§ 77. Do przeladunku ładunków płynnych w balonach powinny być stosowane tace ze ścianami bocznymi.

Podstawki ładunkowe (palety).

§ 78. Podstawki ładunkowe powinny mieć wszystkie powierzchnie i krawędzie gładkie, wykonane w taki sposób, aby nie groziły skaleczeniem rąk i uszkodzeniem ładunku, oraz powinny mieć jak najmniejszy ciężar własny i zapewniać bezpieczne i łatwe użytkowanie.

Uchwyty.

§ 79. Współczynnik bezpieczeństwa dla uchwytów metalowych nie powinien być mniejszy niż 5,0.

Uchwyty elektromagnetyczne.

§ 80. 1. Zastosowanie uchwytu elektromagnetycznego do przeladunku na statki lub odwrotnie jest zabronione. Stosowanie elektromagnesów w innych relacjach przeladunkowych jest dopuszczalne.

2. Przy przenoszeniu przedmiotów długich należy stosować kilka uchwytów.

3. Przebywanie w strefie działania urządzenia przeladunkowego, pracującego przy użyciu uchwytu elektromagnetycznego, jest zabronione. Dojście do tej strefy powinno być należycie zabezpieczone.

VI. Dźwignice.

Bloki otwierane.

§ 81. 1. Ciężar bloku nie powinien przekraczać 50 kg.

2. Zamknięcie otwieranej części metalowego jarzma powinno być zabezpieczone w taki sposób, aby nie mogło się otwierać samoczynnie podczas pracy i uniemożliwiało usunięcie się liny między krążek a jarzmo.

§ 82. 1. Bloki używane w ładowni statków powinny być mocowane tylko do pierścieni lub innych urządzeń do tego celu przeznaczonych, znajdujących się na wręgach za pomocą ogniw łącznikowych sworzniowych.

2. Mocowanie bloków na rozpornicach statku jest niedopuszczalne.

3. Jeżeli wręgi nie są wyposażone w urządzenia do mocowania bloków, bloki powinny być mocowane przy użyciu uchwytów skonstruowanych specjalnie do tego celu.

4. Wiercenie otworów na wręgach, przyspawanie do konstrukcji statków urządzeń zastępczych do mocowania bloków bez zgody kierownictwa statku jest zabronione.

5. Bloki z krążkami pękniętymi, okaleczonymi krawędziami, zgiętą lub wytartą osią lub innymi uszkodzeniami, powinny być natychmiast usuwane z eksploatacji.

Wózki ręczne.

§ 83. 1. Konstrukcja wózka powinna zapewniać jak największą stateczność przy pełnym załadunku, łatwe załadowanie i rozładowanie oraz jak najmniejszy opór jazdy.

2. Osie kół wózka powinny być osadzone w łożyskach tocznych.

3. Wózki powinny być wyposażone w koła ogumione.

4. Ciężar własny wózka nie powinien być większy niż 150 kg.

§ 84. 1. Wózki dwukołowe używane do przewozu drobnicy powinny mieć urządzenie do unieruchomienia kół w czasie, gdy wózek wraz z ciężarem jest przechylony.

2. Rękojście dźwigni wózków powinny mieć kształt odpowiedni do wygodnego ujęcia.

3. Wózki do przewozu butli z kwasami lub innymi cieczami żrącymi powinny mieć urządzenia zabezpieczające przed spadnięciem ładunku z wózka.

§ 85. 1. Dla przewozu ładunków ponad 400 kg lub większych objętościowo powinny być używane wózki trzy- lub wielokołowe.

2. Wózki z dyszlami powinny być zaopatrzone w urządzenia zabezpieczające przednią część wózka przed spadnięciem ładunku na dyszel.

3. Dyszel powinien mieć kabłąk chroniący dłoń robotnika oraz urządzenia zabezpieczające przed opadnięciem.

4. Dopuszczalny ciężar ładunku przewożonego na wózkach wielokołowych po terenie poziomym i twardej nawierzchni nie powinien przekraczać 400 kg na osobę, nie licząc ciężaru wózka.

§ 86. Wózki ręczne na szynach powinny być wyposażone w hamulce.

§ 87. 1. Wózki z platformą podnośną powinny podjeżdżać pod podstawkę zupełnie swobodnie.

2. Długość podstawek nie powinna być większa od długości platformy.

3. Nóżki podstawki w położeniu podniesionym powinny się znajdować na wysokości co najmniej 25 mm nad podłogą.

§ 88. 1. Ładunek powinien być na wózku ułożony w taki sposób, aby w czasie przewozu nie mógł spaść, rozsypać się ani przewrócić lub wylać.

2. Ładunki powinny być rozmieszczone na wózku w taki sposób, aby nie przysłaniały pola widzenia.

3. Ładunki o przekrojach okrągłych należy podklinować, a o kształtach jednakowych — wiązać między sobą.

4. Ciężar ładunków masowych na wózkach wielokołowych powinien być rozmieszczony równomiernie na całej powierzchni ładunkowej.

§ 89. W sprawach nie uregulowanych przepisami niniejszego rozporządzenia w zakresie transportu ręcznego obowiązują 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).

Wózki silnikowe.

§ 90. 1. Stanowiska kierowcy na wózkach silnikowych powinny być osłonięte w sposób zabezpieczający kierowcę i urządzenia sterujące przed zgnieceniem w przypadku zderzenia z innymi wózkami lub przedmiotami.

2. Powierzchnia pomostu powinna być wykonana tak, aby zabezpieczała kierowcę przed poślizgnięciem się.

3. Przewody i aparatura elektryczna powinny być zabezpieczone w taki sposób, aby iskrzenie mogące powstać w czasie jazdy nie zagrażało kierowcy ani ładunkowi.

4. Wózki powinny być zaopatrzone co najmniej w jeden mechaniczny hamulec. Wylłącznik główny prądu powinien być sprzężony z hamulcem w taki sposób, aby w razie niebezpieczeństwa, kiedy kierowca jest zmuszony szybko opuścić wózek, następowo wylłączenie prądu przy jednoczesnym samoczynnym zahamowaniu wózka.

5. Każdy wózek powinien być wyposażony w wylłącznik prądu włączany specjalnym kluczem w celu uniemożliwienia uruchomienia wózka przez osoby niepowołane.

6. Wózki powinny mieć sygnalizację dźwiękową.

7. Wózki powinny być wyposażone w światła przednie oraz tylne szkła odblaskowe.

§ 91. Wózki używane jako ciągniki powinny być wyposażone w sprzęgi zabezpieczające przed samoczynnym odłączeniem się przyczepy od ciągnika podczas jazdy.

§ 92. 1. Maksymalna szybkość jazdy wózków używanych do prac przeładunkowych nie powinna przekraczać w granicach portu 18 km/godz., na zakrętach i przejazdach, w wąskich miejscach, na rampach oraz w pomieszczeniach magazynowych — 6 km/godz.

2. Zabrania się przewożenia pracowników wózkami, jeżeli wózki nie są do tego odpowiednio dostosowane.

§ 93. Stanowisko kierowcy na wózku widłowym powinno być zabezpieczone przed spadnięciem na kierowcę ładunku podniesionego na widłach.

§ 94. 1. Wyloty rur gazów spalinowych przy wózkach silnikowych powinny być umieszczone w takich miejscach, aby wydzielające się spaliny nie zagrażały kierowcy.

2. Eksploatowanie wózków spalinowych w ładowniach statku jest dopuszczalne, jeżeli ładownie są dobrze przewietrzane, a stężenie tlenu węgla w powietrzu ładowni nie będzie przekraczać dopuszczalnego stężenia określonego normą.

3. Eksploatowanie wózków spalinowych napędzanych benzyną etylizowaną w ładowniach statków, magazynach i innych podobnych pomieszczeniach jest zabronione.

4. Zabrania się stosowania wózków silnikowych w pomieszczeniach i ładowniach statków, w których jest duże zapylenie lub stężenie gazów mogących spowodować wybuch.

§ 95. 1. Jeżeli ładunek przenoszony jest przez dwa lub więcej wózków widłowych pracujących jednocześnie, żaden z wózków nie powinien być obciążony więcej niż do $\frac{3}{4}$ dopuszczalnego obciążenia.

2. Przebywanie osób pod podniesionym ładunkiem jest zabronione.

3. Przepisy § 88 mają odpowiednie zastosowanie.

Przyciągarki.

§ 96. 1. Przyciągarki z liną nawijaną na bęben powinny być zaopatrzone w hamulce i akustyczne urządzenia sygnalizacyjne, a w porze nocnej — w czerwone światelka ostrzegawcze.

2. Bębny linowe przyciągarek powinny być zaopatrzone w układacze lin.

§ 97. Przyciągarki z liną obiegową bez końca wzdłuż odcięcia torów, obok którego biegnie liną, powinny być zaopatrzone w wylłączniki bezpieczeństwa, rozmieszczone w łatwo dostępnych i w porze nocnej dobrze oświetlonych miejscach, w odstępach nie przekraczających 25 m.

§ 98. 1. Największa szybkość przetaczania wagonów przyciągarkami nie powinna przekraczać 5 km/godz.

2. Dozwolona liczba przetaczanych wagonów powinna być określona instrukcją przedsiębiorstwa, uwzględniając warunki terenowe oraz pracę w porze letniej i zimowej.

§ 99. Liny przyciągarek powinny być wymieniane zgodnie z wymaganiami § 68 ust. 4.

§ 100. Podczas pracy przyciągarek powinien być przestrzegany ścisły zakaz przebywania lub przechodzenia w zasięgu pracujących lin osobom nie upoważnionym.

§ 101. W zakresie bezpieczeństwa pracy przy obsłudze przyciągarek mają ponadto zastosowanie przepisy §§ 46, 47 i 48 rozporządzenia Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 16 lipca 1954 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze kolei w zakładach pracy (Dz. U. Nr 38, poz. 167).

Żurawie.

§ 102. 1. Mechanizmy żurawia powinny być zaopatrzone w pomosty z bezpiecznymi wyjściami, skonstruowanymi w taki sposób, aby nie zmniejszały widoczności z kabiny.

2. Wszystkie pomosty, kładki itp. konstrukcje powinny być zaopatrzone w sztywne poręcze, umieszczone na wysokości 1,1 m, poprzeczkę umieszczoną w połowie wysokości oraz w obrzeża o wysokości co najmniej 0,15 m.

§ 103. 1. Żurawie poruszające się na szynach jezdnych powinny być zaopatrzone w podpory zabezpieczające w przypadku złamania się osi koła.

2. Koła jezdne żurawi powinny mieć osłony dla usuwania przedmiotów na drodze przesuwania się żurawi umieszczone w odległości nie większej niż 10 mm od główki szyny.

3. Mosty żurawi powinny być zaopatrzone po obu stronach poprzecznic w zderzaki pomalowane na biało.

§ 104. Na końcach torów jezdnych żurawi powinny być umieszczone odboje zaopatrzone w sprężyste zderzaki.

§ 105. 1. Żurawie powinny być zaopatrzone w urządzenia zabezpieczające je przed przeciążeniem, sygnalizujące przekroczenie dopuszczalnego udźwigu żurawia lub też wylączające dopływ prądu do silnika mechanizmu podnoszenia.

2. Żurawie powinny być zaopatrzone w wylłączniki krańcowe zapewniające bezpieczne wykonanie pracy oraz zabezpieczające urządzenia żurawia przed uszkodzeniem.

3. W kabinie powinien być zainstalowany wskaźnik wysokości podnoszenia, wskazujący w każdej chwili położenie haka lub chwytaka.

§ 106. Żurawie powinny być zaopatrzone w sprawnie działającą sygnalizację dźwiękową uruchamianą automatycznie z chwilą jazdy bramy żurawia oraz w sygnał ostrzegawczy.

§ 107. Mosty żurawi poruszających się po torach jezdnych powinny być zaopatrzone w urządzenia zabezpieczające przed przesuwaniem się żurawia pod działaniem silnego wiatru z miejsca jego postoju lub pracy.

§ 108. 1. Żurawie powinny być zaopatrzone w urządzenia do mierzenia siły wiatru, alarmujące sygnałem świetlnym lub dźwiękowym w chwili przekroczenia dopuszczalnej siły wiatru dla danego żurawia.

2. W przypadku przekroczenia dopuszczalnej siły wiatru pracę żurawia należy przerwać, a żuraw zakotwiczyć.

§ 109. 1. Każdy żuraw powinien być zaopatrzony w tablicę z oznaczeniem dopuszczalnego udźwigu.

2. Jeżeli żuraw ma zmienny udźwig, na tablicy powinien być podany udźwig obowiązujący przy określonych położeniach wysięgnika.

§ 110. 1. Żuraw o napędzie elektrycznym powinien mieć uziemione podpory stalowej konstrukcji żurawia przez uziemienie toru.

2. Obudowa silników i urządzeń elektrycznych powinna mieć dobre połączenia metalowe z konstrukcją stalową.

3. Oporność uziemienia urządzeń zabezpieczonych bezpiecznikami topikowymi lub wylłącznikami samoczynnymi bez przekaźników ochronnych (ziemiozwarciowych) nie powinna być większa niż 4 Ω.

4. Na złączach szyn jezdnych powinny być założone przyspawane łączówki elektryczne nie utrudniające dylatacji termicznej szyn.

§ 111. 1. Wysokość kabiny i maszynowni nie powinna być mniejsza niż 2 m.

2. Kabina powinna być oddzielona ścianką od pomieszczenia maszynowni zabezpieczającą dźwigowego przed hałasem i pyłem.

3. Kabina powinna być zaopatrzona w drzwi zamykane na klucz.

4. Jeżeli drzwi kabiny i maszynowni znajdują się wyżej niż 30 cm ponad pomostami prowadzącymi do nich, należy zainstalować schodki lub stałe drabinki ułatwiające wejście.

5. W okresie zimowym kabina powinna być ogrzewana do temperatury co najmniej +15°C.

§ 112. 1. Dźwigowy powinien mieć zapewnioną możliwość sterowania żurawiem w pozycji siedzącej.

2. Siedzenie powinno być z oparciem i umieszczone w taki sposób, aby dźwigowy miał możliwość obserwowania terenu swej pracy i kierowania żurawiem bez potrzeby wstawiania.

§ 113. 1. Liny nawijane na bęben powinny mieć taką długość, aby przy najniższym położeniu haka pozostawało na bębnie co najmniej 2,5 zwoja.

2. Dla zabezpieczenia lin przed spadnięciem z bębna bębny powinny być z obydwu stron zaopatrzone w tarcze o średnicy tak dużej, aby po pełnym nawinięciu liny krawędź tarczy wystawała o 5 średnic liny.

3. Liny, które spadły z bębna i dostały się pomiędzy koła zębate lub na których powstały węzły czy pętle, powinny być przed dalszym użyciem dokładnie zbadane.

§ 114. Bębny linowe powinny być wyposażone w układacze lin.

§ 115. 1. Współczynnik bezpieczeństwa dla lin nośnych żurawia powinien wynosić co najmniej 5,0.

2. Liny nośne żurawia należy wymieniać zgodnie z wymaganiami podanymi w § 68 ust. 4.

§ 116. 1. Poziome przenoszenie ładunku żurawiem powinno odbywać się na wysokości co najmniej jednego metra ponad przedmiotami znajdującymi się na drodze przenoszonego unosu.

2. Zabrania się podnoszenia, opuszczania lub opróżniania chwytaków, skrzyń podczas wchodzenia lub wychodzenia robotników z ładowni statku.

3. Podczas przerw w pracy chwytak nie powinien pozostawać zawieszony na linach, lecz powinien być opuszczony na pomost lub międzypokład.

§ 117. Dla każdego typu żurawia portowego powinna być opracowana szczegółowa instrukcja obsługi i bezpieczeństwa pracy dostosowana do rodzaju danego żurawia i warunków pracy w porcie.

§ 118. Zespołowa praca żurawi jest dopuszczalna w obecności osoby odpowiedzialnej za bezpieczeństwo ruchu i za wiedzą i zezwoleniem kierownictwa przedsiębiorstwa przeladunkowego.

§ 119. Ponadto przy eksploatacji żurawi w sprawach nie uregulowanych przepisami niniejszego rozporządzenia obowiązują przepisy rozporządzenia Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 20 marca 1954 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze żurawi (Dz. U. Nr 15, poz. 58).

Żurawie pływające.

§ 120. 1. Każdy żuraw pływający powinien mieć świadectwo klasyfikacyjne, stwierdzające dopuszczenie jednostki do ruchu, oraz karty ewidencyjne wydane przez powołane do wykonywania nadzoru organy lub instytucje.

2. Żuraw powinien być wyposażony w łożę do komunikacji między żurawiem a ładem lub w inne urządzenia odpowiadające obowiązującym w tym zakresie przepisom.

§ 121. 1. Żuraw pływający podczas postoju i przeladunku powinien być przycumowany.

2. W czasie silnych wiatrów określonych przez kapitanat portu zabrania się jakiegokolwiek pracy żurawiem pływającym bez zezwolenia kapitanatu.

3. Zabrania się wykonywania jakichkolwiek prac żurawiem pływającym przy temperaturze minus 20°C.

VII. Przenośniki.

Przenośniki grawitacyjne.

§ 122. Szybkość końcowa ładunku w miejscach odbioru przy przenośnikach prostych i spiralnych nie powinna przekraczać 0,75 m/sek. przy odbiorze ręcznym.

§ 123. 1. Przenośniki proste typu otwartego (ześlizgi) do drobnicy powinny być zaopatrzone po obu stronach w prowadnice takiej wysokości, aby zapobiegały wypadaniu ładunków podczas ich ruchu. Wysokość prowadnic nie może być mniejsza niż 0,4 m.

2. Powierzchnia ślizgów oraz obrzeża przenośnika prostego do transportu bawełny i podobnych ładunków łatwo zapalnych powinna być wyłożona drewnem, a główki gwóźdźi lub inne części metalowe, jeżeli są z materiału iskrzącego, powinny być wklęsłe i zakryte drewnem.

3. Miejsca odbioru ładunków z przenośnika powinny być zaopatrzone w urządzenia zatrzymujące dla zabezpieczenia robotników przed uderzeniem.

§ 124. 1. Przenośniki spiralne otwarte przeznaczone do drobnicy powinny być z zewnętrznej strony zaopatrzone w obrzeża zabezpieczające ładunek przed wypadnięciem.

2. Wysokość obrzeża powinna wynosić co najmniej $\frac{2}{3}$ wysokości największej jednostki przesuwanego ładunku.

3. Obrzeża od strony wewnętrznej powinny być gładkie.

4. Zewnętrzny brzeg powierzchni ślizgowej przenośnika powinien być podniesiony w stosunku do środka.

§ 125. 1. Ramy wzdłużne przenośników rolkowych, w których umieszczone są rolki, powinny być połączone w sposób uniemożliwiający zmianę odległości między ramami.

2. Rolki powinny być zabezpieczone przed wypadnięciem.

3. Odstęp między osiami rolek powinien być taki, aby najkrótsza jednostka przesuwanego ładunku spoczywała co najmniej na trzech rolkach.

4. Sekcje łukowe na zakrętach przenośników rolkowych powinny być wyposażone w obrzeża zabezpieczające przed wypadnięciem ładunku.

§ 126. Przenośniki grawitacyjne, przy których porozumiewanie głosowe między stanowiskami załadunku i odbioru jest utrudnione, powinny być zaopatrzone w sygnalizację świetlną i dźwiękową.

Przenośniki taśmowe.

§ 127. 1. Wielkość kąta pochylenia i dopuszczalna szybkość urządzenia nośnego przenośnika powinny być dostosowane do rodzaju tego urządzenia oraz do rodzaju przenoszonego ładunku.

2. Dane co do wielkości kąta nachylenia oraz dopuszczalnej szybkości urządzenia nośnego przenośnika powinny być uwidocznione w instrukcji obsługi każdego przenośnika.

§ 128. Przenośniki taśmowe stałe powinny mieć wyłączniki bezpieczeństwa umieszczone w łatwo dostępnych i dobrze oświetlonych miejscach w odstępach nie przekraczających 25 m.

§ 129. Taśmy gumowe lub stalowe przenośników do przeniesienia drobniczy powinny mieć szerokość większą o 30 mm od ładunków, których szerokość nie przekracza 300 mm, oraz większą o 100 mm — dla pozostałych ładunków.

§ 130. Złącza końców taśmy gumowej przenośników powinny być obustronnie gładkie.

§ 131. Miejsca nabiegania taśmy przenośników na bęben napędowy i napinający powinny być zabezpieczone.

§ 132. 1. Mechanizmy służące do zmiany kąta nachylenia ramy przegubowej przewoźnego przenośnika powinny być tak skonstruowane, aby całkowicie zabezpieczały przed samoczynnym opuszczeniem się ramy.

2. Śruby nastawcze znajdujące się w mechanizmach do zmiany kąta nachylenia ramy, powinny być zaopatrzone w urządzenia zabezpieczające przed zupełnym ich wykręceniem.

3. Śruby nastawcze powinny mieć wyraźne oznaczenie wskazujące kierunek podnoszenia i opuszczenia ramy.

4. Zabrania się dokonywania zmiany kąta nachylenia ramy przenośnika w czasie jego ruchu.

§ 133. Wszystkie gniazda wtykowe przeznaczone dla wtyczek kabli zasilających prądem silniki przewoźnych przenośników powinny być jednego typu z automatycznym zamknięciem.

§ 134. W sprawach nie uregulowanych przepisami niniejszego rozporządzenia w zakresie obsługi przenośników mają zastosowanie przepisy rozporządzenia Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 19 marca 1954 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze przenośników (Dz. U. Nr 13, poz. 51).

VIII. Dojście i dowóz robotników do statku i barki.

Dojście robotników do statku i barki.

§ 135. 1. Dojścia na statek lub barkę powinny odbywać się przy pomocy trapów, a w wyjątkowych przypadkach — przy pomocy drabin.

2. Jeżeli środki dojścia na statek nie odpowiadają obowiązującym przepisom, brygadzysta obowiązany jest żądać od kapitana statku ich wymiany.

3. Do czasu ustawienia urządzeń bezpiecznego dojścia na statek ruch między lądem a statkiem jest zabroniony.

4. W razie ustawienia statku, na którym ma się odbywać przeładunek, wzdłuż burty drugiego statku przycumowanego do nabrzeża, kapitan tego ostatniego jest obowiązany umożliwić wolne i bezpieczne dojście do statku, a jeżeli zajdzie potrzeba — okazać pomoc przy urządzeniu bezpiecznego dojścia.

§ 136. 1. Trapy i drabiny powinny mieć szerokość użytkową co najmniej 0,55 m. Trapy powinny być zabezpieczone na całej długości dwustronnymi poręczami wysokości nie mniejszej niż 0,9 m, bądź z jednej strony, jeżeli drugą stroną przylegają na całej długości do burty statku.

2. W żegludze śródlądowej dla trapów i drabin obowiązują wymagania ustalone przepisami Polskiego Rejestru Statków.

3. Jeżeli do zamocowania poręczy przy trapie zastosowano wsporniki, powinny być one zabezpieczone w taki sposób, aby nie mogły się wysuwać z gniazd, w których zostały osadzone.

4. Jeżeli trap oparty jest o nadburcie, przy nadburciu od strony pokładu powinny być ustawione schodki zapewniające wygodne zejście na pokład.

§ 137. 1. Trapy i drabiny powinny być ustawione lub zawieszane w taki sposób, aby nie mogły spaść, obsunąć się lub samoczynnie zmienić swego położenia.

2. Położenie trapów i drabin powinno być bezzwłocznie dostosowane do zmian w zanurzeniu statku lub barki oraz do stanu wysokości wody w basenie portowym.

3. Trapy i drabiny powinny być w ciemnej porze doby dobrze oświetlone, przy czym oświetlenie to nie powinno utrudniać nawigacji innym statkom.

4. Trapy i drabiny w okresie zimowym powinny być oczyszczane ze śniegu i lodu i utrzymywane w sposób zabezpieczający przed poślizgnięciem.

5. Trapy i drabiny powinny pozostawać tak długo na miejscu, jak tego wymagają warunki pracy.

§ 138. 1. Przy wejściu na statek i zejściu ze statku mogą znajdować się na trapie najwyżej 3 osoby równocześnie, na drabinie — jedna osoba.

2. Wszelki sprzęt przeładunkowy powinien być dostarczony na statek żurawiem lub windą pokładową. Przenoszenie sprzętu przeładunkowego przez robotników po trapach lub drabinach jest niedozwolone.

§ 139. 1. W razie konieczności dokonania przeładunku na statkach nie przycumowanych do nabrzeża, a zakotwiczonych na redzie lub przycumowanych do dąb, nie mających pomostu łączącego z nabrzeżem, oraz wszędzie tam, gdzie dojście robotników na statek może nastąpić tylko z jednostki pływającej, mogą być stosowane sztormtrapy pod warunkiem, że pod sztormtrapek zostanie rozciągnięta siatka dobrze przymocowana do burty statku i pokładu jednostki dowożącej robotników.

2. Siatka, o której mowa w ust. 1, powinna być rozciągnięta pośrodku sztormtrapy i mieć szerokość nie mniejszą niż 2,5 m. Długość siatki powinna mieć odpowiedni zapas uwzględniający różnice poziomu powstałe na skutek przechyłów jednostek na fali.

3. Dojście robotników na statek przy pomocy sztormtrapy powinno odbywać się pod nadzorem doświadczonego robotnika wyznaczonego przez brygadzystę, który ubezpiecza wchodzących robotników przy pomocy liny i szelek bezpieczeństwa.

4. Na sztormtrapie może znajdować się tylko jedna osoba.

§ 140. Wszystkie otwory rur w nadwodnej części burty statku przycumowanego do nabrzeża, jak rury pary odtotowej, rury wylotowe pomp oraz ścieków, powinny być przysłonięte w taki sposób, aby nie zagrażały poparzeniem, zamoczeniem lub zabrudzeniem robotników w czasie dojścia na statek oraz podczas wykonywania przez nich przeładunku.

§ 141. Zabrania się przechodzenia i przebywania osobom postronnym na nabrzeżu w promieniu 30 m od punktów cumowania podczas dobijania statku do brzegu i odbijania od brzegu w portach morskich, a w portach rzecznych w promieniu 15 m.

§ 142. W sprawach nie uregulowanych przepisami niniejszego rozporządzenia do trapów, schodni i drabin mają zastosowanie przepisy §§ 32—43 rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 18 grudnia 1956 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na polskich morskich statkach handlowych i żegludze międzynarodowej (Dz. U. z 1957 r. Nr 14, poz. 75).

Przewóz robotników drogą wodną.

§ 143. 1. Robotnicy skierowani do prac przeładunkowych drogą wodną na statek albo ze statku do innego miejsca pracy powinni być dowiezieni do miejsca pracy na jednostce pływającej, przystosowanej do przewozu ludzi i posiadającej zezwolenie kapitanatu portu.

2. Załogi jednostek pływających powinny mieć uprawnień wydane przez właściwe organy.

§ 144. 1. Na miejscu widocznym na pokładzie powinny być umieszczone tablice z podaniem największej liczby osób, jaka może być przewożona na jednostce pływającej przy zachowaniu warunków bezpieczeństwa.

2. Jeżeli statki lub łodzie używane do transportu robotników są używane również do przewozu ładunków (np. rowerów), w przypadku przewożenia ładunku należy zmniejszyć liczbę osób przyjmując każde 75 kg ładunku jako równownik jednej osoby.

§ 145. 1. Jeżeli nadburcie jednostki pływającej wynosi mniej niż 0,6 m w miejscach przeznaczonych do przewozu robotników, to nadburcie to powinno być zaopatrzone w bezpieczne poręcze do wysokości 0,9 m od powierzchni pokładu.

2. Poręcz powinna być wykonana w taki sposób, aby można było bezpiecznie się o nią opierać.

IX. Prace przygotowawcze na statku lub barce.

§ 146. 1. Odkrywanie i zakrywanie ładowni powinna wykonywać załoga statku lub wyznaczeni przez brygadzystę doświadczeni robotnicy portowi pod nadzorem oficera statku.

2. Odkrywanie lub zakrywanie ładowni barki oraz innych statków żeglugi śródlądowej powinna wykonywać tylko załoga barki lub statku.

3. Nie zatrudnieni chwilowo robotnicy powinni znajdować się poza zasięgiem czynności związanych z tymi pracami.

§ 147. 1. Wyjmowanie i zakładanie rozpornic powinno być wykonywane przy użyciu urządzeń statkowych.

2. W przypadkach koniecznych i uzasadnionych wyjmowanie i zakładanie rozpornic może być dokonane za pomocą żurawia portowego za zgodą, w obecności i pod nadzorem osoby wyznaczonej przez przedsiębiorstwo.

§ 148. 1. Wyjmowanie i zakładanie rozpornic powinno być wykonane przy zastosowaniu właściwego zawiesia, skonstruowanego w taki sposób, aby nie zachodziła konieczność wchodzenia na rozpornice w czasie jego zakładania.

2. Wyjmowanie rozpornic powinno się odbywać po uprzednim usunięciu sworzni lub urządzeń zabezpieczających.

3. Przy kierowaniu rozpornicami robotnicy powinni posługiwać się linkami pomocniczymi.

§ 149. 1. Przed rozpoczęciem prac przeladunkowych w ładowniach statków wszystkie rozpornice powinny być usunięte z wyjątkiem przypadków, gdy rozmiar luku pozwala na prowadzenie prac w sposób nie stwarzający zagrożenia uderzenia ładunkiem o rozpornice pozostałe w luku.

2. Jeżeli ładunek jest ładowany lub wyladowywany przez więcej niż jeden luk i zachodzi konieczność usuwania rozpornic, to rozpornice należy usuwać najpierw z najwyższej położonego luku, a następnie rozpornice z luków niżej położonych (międzypokładów).

3. Tam, gdzie rozpornice pozostają na miejscu (na luku), powinny być one przed rozpoczęciem prac przeladunkowych pewnie zamocowane na obu swoich końcach przy pomocy odpowiednich sworzni zaopatrzonych w nakrętki lub też zamocowanych w inny odpowiedni sposób zapobiegający przypadkowej zmianie ich położenia.

§ 150. Zsuwanie rozpornic przesuwanych powinno być wykonane za pomocą specjalnych urządzeń, a nie bezpośrednio rękami.

§ 151. 1. Pokrywy lukowe, które ze względu na konstrukcję są wyjmowane ręcznie, powinny być zaopatrzone w bezpieczne, mocne uchwyty dla rąk.

2. Pokrywy i rozpornice oraz gniazda rozpornic powinny być kolejno oznaczone w sposób wyraźny i trwały.

3. Jeżeli ze względu na konstrukcję pokryw uchwyty są tak umieszczone, że pracownicy wyjmujący pokrywy mu-

szą przenosić je pochylając się w stronę otworu luku, wyjmowanie pokryw powinno się odbywać przy pomocy specjalnie dostosowanych do tego celu haków. Długość haków powinna być taka, aby pracownicy mogli przenosić pokrywy bez konieczności pochylania się nad lukiem.

§ 152. 1. Wyjmowanie pokryw lukowych należy rozpoczynać od środka luku, a zakładanie do środka luku.

2. Zakładanie rozpornic i pokryw lukowych powinno się odbywać według ich oznakowania.

3. Jeżeli rozpornice i pokrywy lukowe są uszkodzone lub nie mogą być dobrze założone, brygadzysta obowiązany jest natychmiast powiadomić o tym oficera statku.

§ 153. 1. Wyjęte pokrywy lukowe, rozpornice i brezenty powinny być ułożone w takich miejscach, aby nie utrudniały dostępu do drabin prowadzących do ładowni statku i aby przy przenoszeniu ładunków nie mogły się obsunąć albo być zrzucone za burtę lub do ładowni statku.

2. Zabrania się układania pokryw lukowych i rozpornic obok zębnic.

3. Pomiedzy zębnicą a miejscem układania pokryw lukowych i rozpornic powinno pozostać wolne przejście, przy czym przejście to na statkach powinno wynosić co najmniej 1 m szerokości.

§ 154. Pokrywy lukowe nie mogą być używane do budowy pomostów ładunkowych ani też do żadnych innych celów.

§ 155. 1. Przed rozpoczęciem zsuwania pokryw lukowych składanych oraz przed podnoszeniem pokryw lukowych podnoszonych z pokryw powinny być usunięte wszelkie przedmioty.

2. W czasie zsuwania lub rozsuwania pokryw lukowych składanych zabrania się dokonywania jakichkolwiek czynności na powierzchni pokrywy oraz przebywania w bezpośredniej bliskości zębnic luku.

3. W czasie podnoszenia lub opuszczania pokryw lukowych podnoszonych zabrania się przebywania na pokładzie wzdłuż całej długości luku oraz pomiędzy poprzeczną zębnicą luku a urządzeniem podnoszącym pokrywę.

4. Pokrywy lukowe składane oraz pokrywy lukowe podnoszone powinny być po usunięciu lub podniesieniu zamocowane w sposób uniemożliwiający samoczynną zmianę położenia.

5. Zabrania się rozpoczęcia jakichkolwiek prac przeladunkowych przed zamocowaniem pokryw.

§ 156. 1. Przygotowanie bomu do przeladunku może się odbywać tylko w obecności oficera statkowego.

2. Bomby powinny być przygotowane w taki sposób, aby osprzęt jednego bomu nie mógł się ocierać o osprzęt drugiego bomu.

3. Przy braku oznakowania udźwigu bomu lub jeżeli jego oznakowanie wzbudza wątpliwości — na żądanie brygadzysty dopuszczalny udźwieg bomu powinien podać oficer statku na podstawie aktualnych dokumentów statku.

§ 157. 1. Przy jednoczesnym użyciu do przeladunku dwóch bomów (bomy sprzężone), kiedy repery obu bomów są przyłączone do jednego haka i tworzą jeden zespół podnoszący, należy założyć odpowiednio wytrzymałe liny unieruchamiające bom (prefendry).

2. Dopuszczalne obciążenie bomów sprzężonych oraz prefendrów powinno być ustalone na podstawie dokumentów statku, określających warunki pracy bombami sprzężonymi. W razie braku takich dokumentów ciężar przenieszonego ładunku nie powinien przekraczać 40% dopuszczalnego obciążenia roboczego jednego bomu, a wytrzymałość prefendrów powinna być przewidziana dla maksymalnego dopuszczalnego obciążenia roboczego bomu.

3. Kąt rozwarcia renerów przy pracy nie powinien przekraczać 120° .

4. Renery powinny być połączone przy pomocy osobnego pierścienia lub łącznika trójkątnego.

§ 158. 1. Zabrania się ustawiania barek między dwoma statkami.

2. Bez porozumienia z dowództwem statku nie wolno ustawiać barki pod kluzą kotwiczną statku lub przy rufie w pobliżu śruby okrętowej.

§ 159. Zabrania się chodzenia po pokrywach lukowych barek.

Zabezpieczenie luku.

§ 160. Luki ładowni statku lub barki, których zrębnice są niższe od 0,75 m, a wysokość między pokładem i podłogą ładowni lub ładunkiem przekracza 1,5 m, powinny być podczas przerw w pracy i w czasie, kiedy nie odbywa się przez nie przeładunek, zabezpieczone przez nałożenie pokryw lukowych lub przez ustawienie wokół luku dobrze przymocowanych poręczy do wysokości co najmniej 0,9 m lub powinny być zabezpieczone w inny sposób uniemożliwiający wpadnięcie człowieka do ładowni.

§ 161. Każdy luk o zrębnicach niższych niż 0,75 m w czasie, gdy jest używany do przeładunku, powinien być dodatkowo zabezpieczony dobrze przymocowaną poręczą o wysokości co najmniej 0,75 m od pokładu.

§ 162. Wszystkie otwory na pokładzie, które mogą stanowić niebezpieczeństwo dla robotników, powinny być zabezpieczone poręczą o wysokości co najmniej 0,9 m.

§ 163. 1. Prace na międzypokładach powinny się odbywać przy zamkniętym luku międzypokładu.

2. Przy równoczesnej pracy na dwu międzypokładach lub na międzypokładzie i w ładowni luk międzypokładu położonego wyżej powinien być zabezpieczony w sposób uniemożliwiający wpadnięcie osób lub ładunku na międzypokład położony niżej lub też do ładowni statku.

§ 164. 1. Jeżeli przy przeładunku zachodzi konieczność zdjęcia poręczy nadburcia — na okres przerw w pracy należy odgrodzić burtę do wysokości nadburcia liną, łańcuchem lub w inny sposób.

2. Robotnicy zatrudnieni na pokładzie przy burtach, z których zdjęto poręcze, mogą podchodzić do burty jedynie w miejscach zabezpieczonych.

Zejsście do ładowni statku.

§ 165. 1. Zejsście do ładowni statku powinno odbywać się tylko przy pomocy stałych wbudowanych drabin zejściowych.

2. Stosowanie drabin przenośnych dozwolone jest jeżeli warunki spowodowane sposobem załadowania statku nie zezwalają na użycie drabin stałych lub jeżeli ze względów konstrukcyjnych ładownia nie jest wyposażona w drabiny stałe.

§ 166. Jeżeli stałe drabiny zejściowe do ładowni statku mają przerwy na międzypokładach — na zrębnicy luku na pokładzie głównym oraz na obrzeżu luku każdego międzypokładu należy umieścić wykonane w sposób widoczny napisy ostrzegawcze.

§ 167. 1. Drabiny przenośne powinny mieć bezpieczną konstrukcję, odpowiadać wymaganiom wytrzymałościowym, powinny być wykonane z materiałów lekkich, nie podlegających korozji lub też z drewna pierwszej jakości.

2. Drabiny drewniane powinny być malowane tylko lakierem bezbarwnym.

3. Drabiny powinny być wyposażone w urządzenia zabezpieczające przed ich poślizgnięciem i obsunięciem.

§ 168. Dojsście do drabin zejściowych ładowni powinno być podczas pracy stałe dostępne, a szerokość dojścia nie powinna być mniejsza niż 0,4 m.

§ 169. 1. Drabiny zejściowe do ładowni statku powinny być przed użyciem sprawdzone przez brygadzystę pod względem ich przydatności.

2. Jeżeli brygadzysta stwierdzi zniekształcenie lub uszkodzenie drabin, powinien o tym natychmiast powiadomić oficera statku i żądać ich naprawy.

3. Na drabinach zejściowych do ładowni nie może znajdować się jednocześnie więcej, niż jedna osoba.

§ 170. 1. W razie gdy na skutek właściwości chemicznych i fizycznych ładunku mogły w ładowni powstać niebezpieczne gazy lub zmniejszenie zawartości tlenu w powietrzu, wejście robotników do ładowni może nastąpić nie wcześniej, niż po dokładnym przewietrzeniu ładowni i stwierdzeniu nieobecności szkodliwych gazów bądź stwierdzeniu dostatecznej ilości tlenu w powietrzu.

2. Wejście robotników na statek, w którym była przeprowadzona fumigacja, może nastąpić dopiero po otrzymaniu zezwolenia od lekarza portowego lub osoby przez niego upoważnionej.

X. Przeładunek.

§ 171. 1. W przypadku nieszczelności przewodów parowych przy wadzie ładunkowej lub w innym miejscu, utrudniających widoczność miejsc pracy lub stwarzających możliwość obłania gorącą wodą czy parą robotników, brygadzysta powinien żądać od oficera statku usunięcia usterek, a gdy kontynuowanie pracy może zagrażać życiu lub zdrowiu robotników — brygadzysta powinien zaprzestać przeładunku.

2. Przepis ust. 1 ma również zastosowanie w przypadku prowadzenia równocześnie z przeładunkiem innych prac na statku, przy których nadmierny hałas lub inne przyczyny mogą utrudniać prowadzenie prac przeładunkowych lub zagrażać życiu robotników.

§ 172. Jeżeli lukowy nie ma możliwości stałej obserwacji przenoszonego ładunku lub wskutek obserwacji tego ładunku mógłby być niewidoczny dla dzwigowego lub windziarza, powinien być wyznaczony dodatkowo drugi lukowy.

§ 173. 1. W razie załadunku na barki, liny cumownicze barki powinny być luzowane w miarę jej zanurzenia, przy wynurzeniu zaś wybierane.

2. Podczas załadunku i wylądunku kierownik barki powinien przestrzegać równomiernego obciążania i odciążania barki, a brygadzysta powinien ładować barkę według wskazań kierownika barki.

3. Przekraczanie dozwolonego zanurzenia barki jest zabronione.

Drobnica, drewno, zwierzęta.

§ 174. 1. Przeładunek przy jednym luku ładowni może być wykonywany jednocześnie przy użyciu dwóch żurawi lub dwóch wind pokładowych, jeżeli długość ładunku w położeniu poziomym nie przekracza połowy długości luku, a długość luku nie jest mniejsza niż 6 m.

2. Przy użyciu dwóch żurawi lub dwóch wind pokładowych pracujących samodzielnie przy jednym luku (nie sprzężonych) do każdego urządzenia przeładunkowego powinien być wyznaczony oddzielny lukowy.

§ 175. Przygotowanie pracy żurawi do zespołowego podnoszenia oraz przebieg pracy żurawi sprzężonych powinny być nadzorowane przez osoby wyznaczone do tego celu przez przedsiębiorstwo.

§ 176. 1. Zabrania się szacunkowego oceniania ciężaru ładunku przeznaczonego do podnoszenia. O wielkości ciężaru należy dokładnie poinformować robotników.

2. Ciężar ładunku mającego tysiąc lub więcej kilogramów powinien być oznaczony cyframi lub literami na widocznym miejscu ładunku.

§ 177. 1. Ładunek na tacy lub podstawie ładunkowej powinien być ułożony nie wyżej niż do wysokości 1,5 m, powinien być zabezpieczony przed spadnięciem i nie może wystawać poza obrys tacy.

2. Ładunki jednakowych kształtów układane w kilka warstw powinny być związane między sobą.

3. Powierzchnia górna ładunku powinna być ułożona poziomo.

4. Zaczeplenie haków zawiesi czterocięgnowych za ucha tac powinno być dokonywane od wewnątrz, tj. w ten sposób, aby rogi haków znajdowały się na zewnątrz.

§ 178. 1. Do przeladunku beczek zabrania się używania uchwytych nie przewleczonych, a zwisających na końcach dwóch odcinków łańcucha.

2. Uchwyty mogą być stosowane do beczek, które mają mocne obrzeża wytrzymujące ciężar beczki.

§ 179. Zabrania się zaczepiania uchwytych i haków za taśmy, druty itp. służące jako wiązanie balotów, skrzyń itp.

§ 180. Przy użyciu w ładowni statku bloków otwieranych robotnicy powinni się znajdować możliwie najdalej od napełnionych lin.

§ 181. 1. Formowanie unosów w ładowni statku, na placach, rampach, w magazynach i w innych miejscach powinno się odbywać w sposób zapobiegający wysunięciu lub wypadnięciu ładunku w czasie jego transportu.

2. Wysokość układanych unosów nie powinna przekraczać 1,5 m.

3. Przy układaniu unosów z ładunków o ostrych krawędziach dla zabezpieczenia zawiesi przed uszkodzeniem powinny być stosowane podkładki z drewna lub innego materiału.

4. Zaciąganie pętli zawiesi na ładunkach podwieszonych na żurawiu powinno być dokonywane przy użyciu specjalnych dobijaczy, a nie bezpośrednio rękami.

5. Nasypywanie lub układanie ładunku do skrzyń ponad ich krawędzie jest zabronione.

§ 182. 1. Wyciąganie i podciąganie ładunku lub jednostki ładunku żurawiem spoza światła luku jest zabronione.

2. Przemieszczanie ładunku lub jednostek ładunku do światła luku lub odwrotnie może być dokonywane przy pomocy wind ładowniczych pod warunkiem zastosowania bloków lub wielokrążków w taki sposób, aby liny windy nie ocierały o konstrukcje statku.

§ 183. Piętrzenie ładunku w ładowniach statków powinno odbywać się w taki sposób, aby robotnicy zatrudnieni w ładowni mogli ukryć się w bezpiecznym miejscu podczas wprowadzania lub wyciągania ładunku z ładowni.

§ 184. 1. Jeżeli w czasie piętrzenia ładunków na międzypokładach przewiduje się ewentualne odkrywanie luków, nie można piętrzyć ładunków na pokrywach luków. Ładunki należy składać w odległości nie mniejszej niż 0,6 m od obrzeża luku.

2. W przypadku stosowania na międzypokładach lub na pokładach wózków służących do przewozu lub piętrzenia ładunków, obciążenie kół wózków pracujących na lukach nie powinno przekraczać dopuszczalnego obciążenia pokryw lukowych.

3. W przypadku przejściowego składowania ciężkich ładunków na pokrywach luków brygadzysta powinien upewnić się u oficera statku co do dopuszczalnego obciążenia pokryw lukowych i przestrzegać, aby obciążenie to nie było przekraczane.

4. Jeżeli ładunek pokładowy jest piętrzony przy burtach lub zrębnicach otwartych luków, wzdłuż burt i zrębnic luków powinny być urządzone poręcze linowe lub inne zabezpiecze-

nia chroniące osoby i ładunek przed upadkiem za burtę lub do ładowni.

§ 185. 1. Pracownicy zatrudnieni w ładowni statków przy piętrzeniu lub rozpiętrzaniu stosów o wysokości przekraczającej 2 m powinni być zabezpieczeni przed upadkiem przy pomocy poręczy linowych, siatek lub w inny sposób.

2. Jeżeli podczas piętrzenia lub rozpiętrzania stosów zachodzi możliwość spadnięcia ładunku lub rozsunięcia się stosów, należy zastosować zabezpieczenia w postaci podpór, siatek itp., chroniące pracowników zatrudnionych na stosie bądź pracujących obok stosów.

3. O konieczności, rodzaju i sposobie zabezpieczenia wymienionego w ust. 1 i 2 decyduje brygadzysta.

§ 186. 1. Używanie wózków widłowych do wyrównywania ścian stosów jest zabronione.

2. Zabronione jest ustawianie ładunku wiszącego na linie żurawia lub windy pokładowej bezpośrednio na widłach wózka widłowego.

3. Ładunki powinny być opuszczone na specjalnie przygotowane podkładki dla umożliwienia bezpiecznego ich porabiania widłami wózka.

§ 187. 1. Ładunki układane przejściowo na nabrzeżu powinny być układane w sposób nie utrudniający robotnikom dojścia do statku, żurawi i do innych urządzeń.

2. Odległość od krawędzi nabrzeża lub mola do miejsca układania ładunku nie powinna być mniejsza niż 0,9 m.

3. Ładunki nie powinny być składowane na torach kolejowych.

§ 188. 1. Zwierzęta powinny być ładowane w skrzyniach, klatkach lub na pasach w taki sposób, aby były unieruchomione w czasie transportu.

2. Przeladunek zwierząt na statek przez wpędzanie ich po pomoście powinien odbywać się w specjalnie zbudowanych tunelach lub po ogrodzonych pomostach w sposób nie zagrażający robotnikom.

§ 189. W zakresie ręcznego przenoszenia ładunków drobniczo łącznie z drewnem obowiązują przepisy rozdziałów II, III i IV 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).

Ładunki masowe.

§ 190. 1. Przeladunek ładunków masowych, drobnoziarnistych i sypkich powinien się odbywać przy zastosowaniu urządzeń pneumatycznych lub innych urządzeń w sposób zapobiegający powstawaniu pyłu.

2. Trymowanie węgla, rudy itp. w ładowni statku powinno się odbywać przy zastosowaniu spychaczy lub innych urządzeń do tego celu przeznaczonych.

3. Do czasu wprowadzenia mechanicznych urządzeń do trymowania ręczne trymowanie węgla, rudy i innych ładunków masowych jest dopuszczalne pod warunkiem wyposażenia robotników w odpowiednią odzież i sprzęt ochronny.

4. Jeżeli warunki pracy wymagają przechodzenia robotników po zwalach węgla, rudy, zboża i innych ładunków masowych — przechodzenie powinno odbywać się po kładkach odpowiedniej długości i szerokości co najmniej 0,3 m, nabitych listwami w odstępach około 0,4 m.

§ 191. 1. Ładownie statku i wagony kryte z ładunkiem wytwarzającym pył podczas przeladunku powinny być oświetlone przy pomocy światła elektrycznego.

2. Zabrania się stosowania lamp z otwartym płomieniem.

§ 192. 1. W czasie wybierania ładunku chwytkiem z wagonu, przebywanie robotników w wagonie jest zabronione.

2. Wejście i zejście z wagonów powinno się odbywać specjalnie do tego przygotowanych drabinkach.

§ 193. Przeladunek i składowanie materiałów niebezpiecznych i wybuchowych, jak również i przeladunek paliw płynnych regulują odrębne przepisy.

XI. Prace różne.

Bunkrowanie.

§ 194. W zakresie bunkrowania mają zastosowanie przepisy §§ 115, 116 i 117 rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 18 grudnia 1956 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej (Dz. U. z 1957 r. Nr 14, poz. 75).

Cumowanie.

§ 195. 1. Prace cumownicze na nabrzeżu i na portowym obszarze wodnym powinni wykonywać wykwalifikowani cumownicy.

2. Cumownik powinien posiadać niezbędne wiadomości fachowe w zakresie znajomości sygnałów stosowanych przez pilotów podczas holowania i cumowania statków dobijających do nabrzeży.

§ 196. 1. Zdejmowanie i rzucanie cum z nabrzeża powinno być wykonywane tylko na rozkaz oficera statku.

2. W czasie cumowania, holowania statku lub przesuwania barek zabrania się robotnikom portowym wykonywania prac przeladunkowych na statku lub barce.

§ 197. 1. W razie dowożenia cum łodzią, łódź powinna być odpowiednio przystosowana do tego celu i posiadać ważną kartę rejestracyjną wydaną przez właściwe organy.

2. Cumownicy dowożący cumy łodzią przed udaniem się do miejsca cumowania powinni upewnić się u załogi statku wydającego cumę, czy posiada ona odpowiedni zapas cumy i czy załoga jest przygotowana do wydania tego zapasu.

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

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

5. Wybieranie liny cumowniczej zawieszanej łodzią powinno się odbywać dopiero po jej zamocowaniu, zejściu cumownika i odejściu łodzi od urządzenia do cumowania.

Czyszczenie ładowni statków.

§ 198. 1. Ładownie statków przed przyjęciem ładunków powinny być starannie przewietrzone, oczyszczone w sposób zapobiegający powstawaniu pyłu, a w razie potrzeby wymyte.

2. Jeżeli w ładowniach statków były przewożone ładunki cuchnące lub wytwarzające nieprzyjemną woń — przykre zapachy powinny być usunięte przy pomocy środków chemicznych bądź przy użyciu specjalnych aparatów, np. „ozonatorów”.

XII. Magazyny.

§ 199. Budynki przeznaczone do składowania ładunków powinny być wykonane z materiałów ognioodpornych lub z materiałów ogniotrwałych, jeżeli rodzaj składowanych ładunków tego wymaga.

§ 200. 1. Szerokość ramp powinna być dostosowana do gabarytów ładunków oraz do przeprowadzanych na rampach manipulacji i stosowanych środków transportowych.

2. W odstępach co najmniej 25 m powinny się znajdować wejścia na rampę.

3. Rampy powinny być zaopatrzone w gniazdka wtykowe dla podłączenia lamp przenośnych 24V.

4. Rampy powinny mieć pochylnie o nachyleniu nie większym niż 6° (1:15).

5. Rampy górne i wykładniki (pomosty podwieszane) magazynów piętrowych bądź wielopiętrowych powinny być zaopatrzone w ogrodzenie do wysokości co najmniej 1,1 m albo w inne urządzenia zabezpieczające człowieka przed spadnięciem.

§ 201. 1. Wymiary bram powinny być dostosowane do środków transportowych stosowanych w magazynach oraz do wymiarów transportowanych ładunków, przy czym wysokość bramy nie powinna być mniejsza niż 3,5 m, a szerokość 3 m.

2. Bramy wejściowe do pomieszczeń magazynowych nie powinny mieć wystających progów. Bramy powinny być zaopatrzone we wzierniki ze szkła zbrojonego, przezroczystego.

§ 202. 1. Bramy otwierane na boki powinny być wyposażone w zaczepy uniemożliwiające samoczynną ich zamknięcie.

2. Bramy rozsuwane na prowadnicach powinny mieć w położeniach końcowych zabezpieczenia przed wypadnięciem bramy z prowadnic.

3. Bramy otwierane przez podnoszenie do góry muszą być zaopatrzone w urządzenia dla utrzymania bramy w położeniu otwartym oraz w urządzenia gwarantujące natychmiastowe zatrzymanie się bramy na wypadek zerwania się linek, na których brama jest podnoszona.

4. Jeżeli konstrukcja bramy przewiduje stosowanie przeciwwagi — przeciwwaga powinna być osłonięta na całej długości odbywanej drogi.

§ 203. 1. Podłogi pomieszczeń magazynowych powinny być równe, gładkie i szczelne, wykonane z materiałów ogniotrwałych, trudno przewodzących ciepło i odpornych na uderzenia i ścieranie.

2. W pomieszczeniach magazynowych dopuszczalne obciążenie podłóg powinno być uwidocznione.

§ 204. Szerokość dróg przejazdowych w magazynach powinna wynosić dla drogi biegnącej wzdłuż magazynu przy ruchu jednokierunkowym co najmniej 2,5 m, przy ruchu dwukierunkowym — 4,0 m, szerokość dróg dojazdowych z rampy lub nabrzeża powinna odpowiadać szerokości bram magazynów.

§ 205. 1. W każdym magazynie powinna być zapewniona możliwość włączenia światła w poszczególnych jego pomieszczeniach oraz możliwość centralnego wyłączania całej instalacji.

2. Pomieszczenie magazynowe powinno mieć oświetlenie bezpieczeństwa (awaryjne).

§ 206. 1. W pomieszczeniach magazynowych, w których wentylacja naturalna jest niewystarczająca, powinna być zastosowana mechaniczna wentylacja wyciągowa.

2. Okna służące do przewietrzania pomieszczeń magazynowych powinny być zaopatrzone w urządzenia pozwalające pracownikowi stojącemu na podłodze otwierać okno bez konieczności wchodzenia na drabinę.

§ 207. 1. Dla pracowników zatrudnionych w magazynach powinno być wyznaczone pomieszczenie, w którym mogliby się ogrzać, odpocząć i spożyć posiłek.

2. Pomieszczenie powinno być dobrze wietrzone, ogrzewane, zaopatrzone w stoły, krzesła i wodę do picia.

3. Pomieszczenie dla magazyniera powinno być wyposażone w zamkniętą podręczną apteczkę. Klucz do apteczki powinien być zawsze dostępny.

XIII. Składowanie.*Ładunki drobnicowe.*

§ 208. 1. Dla ładunków, które nie mogą być układane bezpośrednio na podłodze (mąka, cukier itp.), powinny być stosowane podkładowe dostatecznie wytrzymałe i wykonane w taki sposób, aby nie mogły spowodować uszkodzenia ładunku lub opakowania.

2. Górna płaszczyzna podkładek powinna być dokładnie pozioma.

§ 209. 1. Składowanie drobnicy powinno się odbywać przez układanie jej w stopy oddzielne dla każdego rodzaju opakowania.

2. Układanie stosów mieszanych jest zabronione.

3. Dopuszczalna wysokość stosów powinna być uzależniona od właściwości fizycznych i chemicznych ładunków, wytrzymałości podstawy, na której stos się układa, wytrzymałości dolnych warstw ładunków, środków używanych przy układaniu stosów oraz wymagań przeciwpożarowych.

4. Odległość pomiędzy ułożonymi w stopy ładunkami a ścianami oraz pomiędzy sąsiednimi stosami powinna wynosić co najmniej 1 m.

§ 210. 1. Przy składowaniu ładunków, które ze względu na swój kształt nie dają się układać w stopy (zawory, kształtki itp.), powinien być w każdym poszczególnym przypadku ustalony sposób składowania.

2. Składowane ładunki powinny być zabezpieczone przed obsunięciem się przez podklinowanie, podkładowe itp. albo powinny być układane w odpowiednich przegrodach lub na stelażach.

3. Ładunki lżejsze powinny być układane na cięższych, ładunki cięższe możliwie jak najniżej.

§ 211. 1. Stopy powinny być tak układane, aby przejścia między nimi były proste.

2. Stosów nie wolno opierać o przepierzenia i części konstrukcji nośnych magazynów.

3. Poszczególne człony stosów układanych z ładunków workowanych poczynając od 2 m wwyż powinny być związane co 6 warstw.

4. Wiązanie powinno być wykonane z desek szerokości około 25—30 cm, grubości około 2,5 cm.

5. Ostre krawędzie desek powinny być zaokrąglone.

6. Przy sztukowaniu desek powinny być one nakładane na siebie na długości najmniej 0,75 m.

7. Jeżeli do wiązania użycie desek jest niewskazane — powinien być zastosowany odpowiedni materiał, jak tkanina workowa itp.

§ 212. Jeżeli zajdą okoliczności, które mogłyby wpłynąć na zachwianie równowagi stosu, jak wyrzuczenie stosu, odchylenie się od pionu, uszkodzenie worków w dolnych warstwach itp., stos należy przełożyć albo podeprzeć.

§ 213. Wchodzenie na stopy o pionowych ścianach powinno się odbywać przy użyciu odpowiedniej drabiny.

§ 214. Zabrania się wyciągania ze stosu pojedynczych worków oraz otwierania worków w dolnych warstwach dla pobrania próbek.

§ 215. Ręczne podnoszenie ładunku przy układaniu na stos powinno się odbywać na wysokości nie większej niż 1,5 m.

Ładunki masowe.

§ 216. Wysokość usypywanych zwałów ładunków sypkich powinna być uzależniona od właściwości chemicznych fizycznych ładunków, wytrzymałości podstawy, na którą

są zsypywane, wymagań przeciwpożarowych oraz zachowania właściwego dla każdego ładunku kąta zsyphu.

§ 217. Odległość dolnej krawędzi nasypanego ładunku składowanego bezpośrednio przy torze kolejowym powinna wynosić co najmniej 1,5 m od główki zewnętrznej szyny.

§ 218. Zwały usypanych ładunków masowych od strony przejść powinny być zaopatrzone w szczelne, dostatecznie wysokie ogrodzenie.

§ 219. 1. Wchodzenie na zwały sypkiego ładunku może się odbywać w przypadkach koniecznych po ułożeniu na nich pomostów lub kładek wymienionych w § 190 ust. 4.

2. Zabrania się podkopywania zwałów usypanego ładunku.

§ 220. 1. Składowany węgiel powinien być chroniony od zanieczyszczeń odpadkami materiałów łatwopalnych i samozapalnych.

2. Do składowania węgla mają zastosowanie przepisy o składowaniu węgla zawarte w obowiązującej normie.

Drewno.

§ 221. 1. Drewno powinno być składowane w stopy oddzielne dla każdego asortymentu na wysokość nie przekraczającą 4 m.

2. Odległość między sąsiednimi stosami w jednym rzędzie nie powinna być mniejsza niż 1 m, a między rzędami nie mniejsza niż 4 m.

§ 222. Składowanie drewna bezpośrednio przy ogrodzeniu jest zabronione. Stopy powinny być odsunięte od ogrodzenia na odległość co najmniej 3 m, o ile przepisy przeciwpożarowe nie stanowią inaczej.

§ 223. 1. Stopy drewna powinny być układane w taki sposób, aby nie mogły się rozsunąć.

2. Przejścia między stosami oraz drogi komunikacyjne powinny być proste i łatwo dostępne.

XIV. Urządzenia higieniczno-sanitarne.

§ 224. W zakresie urządzeń higieniczno-sanitarnych obowiązują przepisy §§ 86, 87 i 93—99 rozporządzenia Ministrów Pracy i Opieki Społecznej, Zdrowia, Przemysłu, Odbudowy, Administracji Publicznej oraz Ziemi Odzyskanych z dnia 6 listopada 1946 r. o ogólnych przepisach dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. Nr 62, poz. 344) oraz przepisy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 sierpnia 1959 r. w sprawie ogólnych warunków higieniczno-sanitarnych w nowo budowanych lub przebudowywanych zakładach przemysłowych (Dz. U. Nr 53, poz. 316).

§ 225. 1. Palarnie na terenie portu powinny się znajdować w odległości nie przekraczającej 125 m od najdalszego miejsca pracy.

2. Palarnia powinna mieć najmniej 8 m² — najwięcej 40 m² powierzchni, a na jednego pracownika powinna przypadać co najmniej 0,1 m² powierzchni podłogi palarni.

3. Wentylacja palarni powinna zapewniać 10-krotną wymianę powietrza na godzinę.

4. Palarnia powinna być wyposażona w krzesła lub ławki i popielniczki z wodą.

§ 226. Kierownictwo statku powinno wydzielić jeden ustęp dla potrzeb robotników zatrudnionych przy przeładunku.

XV. Odzież specjalna i sprzęt ochrony osobistej.

§ 227. Odzież specjalna i sprzęt ochrony osobistej powinny być przechowywane w suchych, dobrze przewietrzanych pomieszczeniach, najlepiej w oddzielnych szafkach utrzymanych w czystości.

§ 228. Sprzęt ochrony osobistej powinien być poddany okresowym kontrolom przeprowadzanym przez przeszkolonych w tym zakresie pracowników.

§ 229. Robotnikom zatrudnionym przy ładunkach drażniących skórę, jak pak, tomasyna, azotniak i inne, należy dostarczać kremów lub maści ochronnych.

§ 230. W zakresie stosowania odzieży specjalnej i sprzętu ochrony osobistej obowiązują przepisy §§ 84, 87, 88, 89, 90, 91 i 92 rozporządzenia Ministrów Pracy i Opieki Społecznej, Zdrowia, Przemysłu, Odbudowy, Administracji Publicznej oraz Ziemi Odzyskanych z dnia 6 listopada 1946 r. o ogólnych przepisach dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. Nr 62, poz. 344).

XVI. Pierwsza pomoc i opieka lekarska.

§ 231. 1. Na terenie portu powinny być urządzone punkty pierwszej pomocy w postaci apteczek podręcznych, obsługiwanych przez pracowników wyszkolonych w udzielaniu pierwszej pomocy.

2. Punkty powinny być rozmieszczone we wszystkich magazynach oraz jak najbliżej miejsc przeładunkowych.

3. Jeżeli przeładunek odbywa się w odległości powyżej 500 m od najbliższej apteczki — w miejscu pracy powinna być przenośna apteczka pierwszej pomocy.

§ 232. Przedsiębiorstwa przeładunkowe powinny zapewnić środki transportu lądowego i wodnego dla przewozu chorych w razie wypadku.

§ 233. W zakresie organizacji opieki lekarskiej mają zastosowanie przepisy rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 7 lutego 1953 r. w sprawie organizacji i zadań zakładów leczniczo-zapobiegawczych przy zakładach pracy (Dz. U. Nr 12, poz. 50).

XVII. Przepisy końcowe.

§ 234. 1. Na dostosowanie organizacji pracy do wymagań określonych w § 8 ust. 4 ustala się termin 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

2. Na dostosowanie urzędzeń do wymagań przewidzianych w §§ 23, 38 ust. 1, 69 ust. 1, 90 ust. 1 i 93 ustala się termin sześciomiesięczny od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

3. Na dostosowanie urzędzeń do wymagań przewidzianych w §§ 23 ust. 1, 96, 105 ust. 3, 106, 111 ust. 2 i 5, 112 ust. 2, 191 ust. 1 i na wykonanie przepisów §§ 11 i 14 ustala się termin jednego roku od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

4. Na dostosowanie urzędzeń do wymagań przewidzianych w § 114 ustala się termin dwóch lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

5. Na dostosowanie urzędzeń do wymagań przewidzianych w §§ 105 ust. 1, 108 ust. 1 i 205 ust. 2 ustala się termin 3 lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 235. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Żeglugi: *S. Darski*