

762.

ZARZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 21 marca 1950 r.

o pasach i kołach oraz pływakach ratunkowych na polskich statkach morskich.

Na podstawie art. 6 pkt. 5 i art. 7 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz. U.R.P. z 1938 r. Nr 46, poz. 376), zarządza się, co następuje:

§ 1. Pasy i koła ratunkowe oraz pływaki ratunkowe, którymi będą zaopatrywane po dniu wejścia w życie niniejszego zarządzenia polskie statki morskie, powinny odpowiadać wymogom i wzorom, podanym w załączniku do niniejszego zarządzenia.

§ 2. Pływaki ratunkowe mogą być używane obok szalup tylko w żegludze przybrzeżnej, portowej i na wodach osłoniętych.

§ 3. Pasy i koła ratunkowe oraz pływaki ratunkowe, będące w użytku w dniu wejścia w życie niniejszego zarządzenia, mogą być używane nadal, jeżeli posiadają nośność odpowiadającą przepisom niniejszego zarządzenia.

§ 4. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

MINISTER ŻEGLUGI

A. Rapacki

Załącznik do zarządzenia Ministra Żegluga
z dnia 21 marca 1950 r. (poz. 762).

PASY, KOŁA I PŁYWAKI RATUNKOWE.**L — Pasy ratunkowe.**

Wprowadza się dwa wzory pasów ratunkowych (Rys. Nr 1), które mogą być używane na polskich statkach żegluga morskiej.

Jeżeli na statku znajdują się dwa wzory pasów ratunkowych, to pasy każdego rodzaju powinny być przechowywane oddzielnie i mieć oddzielne przeznaczenie (np. jeden dla pasażerów, drugi dla załogi).

A. Opis techniczny pasów ratunkowych. Oba wzory pasów ratunkowych powinny odpowiadać następującym wymogom:

a) pas powinien być należycie wykonany i z odpowiednich materiałów,

b) powinien być tak sporządzony, aby mógł być użyty przez każdą osobę, bez względu na tuszę, obojętnie którą stroną się go włoży,

c) powinien być dostosowany zarówno do użytku normalnej osoby dorosłej jak też i przeciętnie rozwiniętego 8-letniego dziecka,

d) powinien podtrzymywać ciało osoby nieprzytomnej w taki sposób, aby pływało w wodzie w pozycji możliwie pionowej, a głowa opadająca bezwładnie utrzymywana była nad wodą tak, aby twarz nie mogła ulec zaurzeniu,

e) pasy przeznaczone specjalnie dla dzieci powinny być wykonane dokładnie tak samo jak dla osób dorosłych z tą różnicą, że wymiary ich stanowią tylko 2/3 pasa normalnego. Pasy takie muszą być oznaczone wyraźnym, niezmywającym się napisem „DLA DZIECI”.

B. Pływalność pasa. Niezbędna pływalność pasa może być zapewniona przez korek lub kapok, przy czym środek ciężkości winien być umieszczony tak aby pas nałożony na osobę pływającą w wodzie odpowiadał przepisom części A, pkt. d.

Pas powinien być zdolny do utrzymania na wodzie słodkiej w ciągu 24 godzin ciężaru żelaznego o wadze co najmniej 7,5 kg.

Pasy przeznaczone wyłącznie dla dzieci powinny być zdolne do utrzymania na wodzie słodkiej w ciągu 24 godzin ciężaru żelaznego o wadze co najmniej 5 kg.

C. Materiały i wykonanie pasa. Korek używany do wyrobu pasów ratunkowych powinien być czysty i dobrego gatunku, w kawałkach nie mniejszych niż 165 cm³, przy czym waga jednego decymetra sześciennego nie powinna przewyższać 190 g.

Kapok powinien być tylko najlepszego gatunku, uznanego przez władzę inspekcyjną, dobrze gremplowany, nieodtłuszczony, wolny od nasion i obcych substancji. W każdym pasie ratunkowym powinno być najmniej 0,68 kg kapoku.

Do pokrycia pasów ratunkowych może być użyta tkanina lniana, bawełniana lub inna, uznana przez władzę inspekcyjną.

Do pokrycia pasów korkowych w zasadzie powinna być stosowana dostatecznie gęsta tkanina lniana, białona lub nie, która jednakże nie może być farbowana. Powierzchnia jej nie powinna być gładzona, szarpana lub upiększana w inny sposób.

Próba wytrzymałości na rozrywanie paska tej tkaniny o szerokości 50 mm i długości 178 mm między zaciskami maszyny próbnej nie może wykazywać mniej, niż 72,5 kg dla osnowy i 100 kg dla wątki.

Dostatecznie gęsta tkanina bawełniana może być użyta zarówno do pokrycia pasów korkowych, jak i kapokowych. Tkanina ta powinna stanowić surówkę bawełnianą bez żadnych domieszek innych włókien i nie może być farbowana.

Tkanina bawełniana używana na pokrycie pasów korkowych przy próbie wytrzymałości na rozrywanie paska tej tkaniny o szerokości 76 mm i długości 178 mm między zaciskami maszyny próbnej nie może wykazywać mniej niż 227 kg dla osnowy i 182 kg dla wątki.

Tkanina bawełniana używana na pokrycie pasów kapokowych przy próbie wytrzymałości na rozrywanie tej tkaniny o szerokości 76 mm i długości 178 mm między zaciskami nie może wykazywać mniej, niż 118 kg dla osnowy i 104 kg dla wątki.

Inne tkaniny, które producenci pasów zamierzają stosować na pokrycie pasów, powinny być przed użyciem przedstawione władzy inspekcyjnej do aprobaty.

Taśmy przy pasach powinny być z cienkiej lnianej tkaniny o szerokości 32 mm i długości nie mniej, niż 2,4 m oraz wytrzymać obciążenie nie mniej, niż 91 kg.

Przed przyszyciem do pokrycia pasa taśma musi być podwójnie złożona, a następnie przyszyta w ten sposób, aby było widoczne miejsce przyszycia złożonej taśmy.

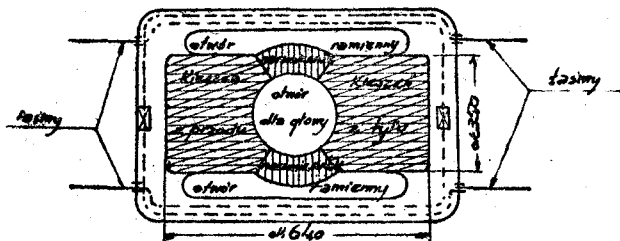
Sposób założenia, względnie wiązania taśm, powinien być prosty i łatwo zrozumiały, aby w razie potrzeby mógł być szybko i należycie wykonany.

Szybie pokrycia pasów powinno być wykonane trójpookrętową nicią lnianą odpowiedniej grubości i wytrzymałości. Wszystkie szwy powinny być zrobione krótkim ściegiem, nie mniej niż 8 ściegów na każdych 25 mm, doprowadzone do końca i dobrze zabezpieczone.

D. Wzory pasów ratunkowych. Ustanawia się dwa wzory pasów ratunkowych: pas kapokowy i pas korkowy.

OPIS KAPOKOWEGO PASA RATUNKOWEGO

(Rys. Nr 1).



Rys. 1.

Pas powinien być tak sporządzony, aby był zakładany przez głowę. Otwór okrągły;

plywalność zabezpiecza się przez użycie nie mniej niż 680 g najlepszego gatunku kapoku;

naramienniki łączące przednie i tylne kieszenie powinny być wykonane z potrójnie złożonej tkaniny poszyta pasa;

taśmy do związywania pasa powinny być przewleczone wewnątrz naszywki otaczającej u dołu cały pas i być przszyte w środku długości przez naszywkę, ścięciem tworzącym czworobok, o długości 75 mm z dwoma przekątnymi. Końce taśm muszą posiadać węzeł zabezpieczający przed wciągnięciem ich do wnętrza naszywki. Ściegi dokoła szyi powinny być płaskie. Zakończenie każdego szycia maszynowego zabezpieczone;

pas powinien posiadać dwie kieszenie dla kapoku: jedną z przodu, drugą z tyłu;

Zewnętrzne wymiary pasa po wykończeniu:

obie kieszenie jednakowe o wymiarach: szerokość 35 cm, grubość około 10 cm. Górna krawędź posiada odpowiednią krzywiznę na szyję. Każda kieszeń zawiera kapoku nie mniej niż 340 g;

długość pasa całkowicie rozciągniętego — około 70 cm — szerokość około 60 cm;

otwór dla szyi o średnicy około 18 cm;

Przybliżona waga całego pasa:

kapoku nie mniej niż 680 g;

pokrycie pasa i taśmy około 300 g;

całkowita waga około 1,00 kg.

OPIS KORKOWEGO PASA RATUNKOWEGO

(Rys. Nr 1).

Pas zakłada się przez głowę;

zasadnicze wymiary i rysunek te same co dla pasa kapokowego, z tym jednak, że każda kieszeń podzielona jest wzdłużnie na dwie. Otwór dla szyi owalny;

plywalność zabezpiecza się płytkami korka czystego, dobrego gatunku. Objętość każdej płytki powinna być nie mniejsza niż 165 cm³;

całkowita waga korka użytego na pas w zasadzie nie powinna przekraczać 1,9 kg;

kieszenie dla płytek korkowych cztery: dwie z przodu i dwie z tyłu;

wymiary każdej kieszeni gotowego pasa około 20 cm X 12 cm X 10 cm, z odpowiednią krzywizną na szyję;

wszystkie rogi i brzegi korka powinny być zaokrąglone, w szczególności przy otworze dla szyi;

otwór dla szyi powinien wynosić około 22 cm X 15 cm, przy czym mniejszy wymiar odnosi się do odległości pomiędzy naramiennikami.

Przybliżona waga całego pasa:

korka nie więcej niż 1900 g;

pokrycie pasa i taśmy około 400 g;

całkowita waga około 2,3 kg.

Naramienniki, taśmy, szycie i sposób użycia — te same co dla pasa kapokowego.

Sposób użycia pasa ratunkowego. Pas nakłada się przez głowę. Ramiona przekłada się przez otwory ramienne. Przednie dwie taśmy mocno ściągają się i zawiązują na piersi.

E. Przechowywanie pasów. Odpowiedzialność za przechowywanie pasów ratunkowych w dobrym stanie ponosi kapitan statku. Pasy powinny być przechowywane w pomieszczeniach przeznaczonych dla pasażerów i załogi, lub w pobliżu tych pomieszczeń, oddzielnie dla pasażerów i załogi. Nie należy przechowywać pasów w dużych ilościach w jednym miejscu, aby nie wytwarzać tłoku i ścisaku podczas ich rozdziału w wypadku niebezpieczeństwa.

Miejsca przechowania powinny być łatwo dostępne i wyraźnie oznaczone napisem „PASY RATUNKOWE”, z oznaczeniem ilości pasów, przy czym w pobliżu powinien być zawieszony rysunek ilustrujący sposób zakładania.

F. Inspekcja i znakowanie pasów. Nowe pasy ratunkowe powinny ściśle odpowiadać przepisom niniejszego zarządzenia i być badane przez władzę inspekcyjną w warsztacie wytwórcy. Pewien procent z każdej partii, według uznania władzy inspekcyjnej, należy wypróbować w wodzie słodkiej z zawieszonym ciężarem żelaznym zgodnie z ustępem drugim części B, działu I przepisów niniejszych. Pasy, które będą odpowiadały normie, zostaną otempłowane niezmywającym się znakiem władzy inspekcyjnej. Znaki władzy inspekcyjnej powinny być umieszczone na każdym pasie w jednym określonym miejscu.

Wszystkie pasy znajdujące się w użytku na statkach podlegają corocznemu oględzinom władzy inspekcyjnej. Władza ta powinna zwracać szczególną uwagę, czy korek bądź kapok nie został zastąpiony przez inny mało wartościowy materiał jak drzewo, odpadki bawełniane, pakuły itp. i w razie stwierdzenia takich wypadków pasy te wycofać z użytku.

II. Koła ratunkowe.

Wprowadza się do użytku koła ratunkowe wzoru następującego (Rys. Nr 2).

A. Opis techniczny koła ratunkowego. Koło powinno odpowiadać następującym wymaganiom:

a) średnica wewnętrzna koła powinna wynosić nie mniej niż 40 cm.,

b) zbudowane powinno być możliwie z dużych kawałków dobrego gatunku korka, połączonych drewnianymi kołkami w kształcie koła. Waga jednego dm³ korka nie powinna przewyższać 190 g,

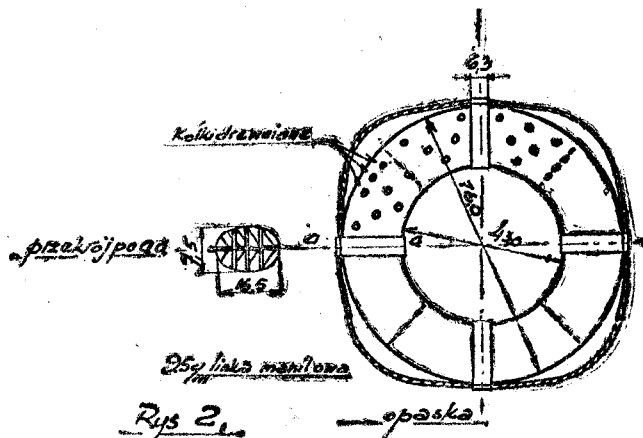
c) każde koło powinno być zaopatrzone w nieskracającą się trójpokrętową linkę manilową o średnicy 9,5 mm, która otacza go po zewnętrznym obwodzie. Końce tej linki muszą być mocno splecione, a długość powinna się równać 4-rotnej średnicy zewnętrznego obwodu koła. Linka ratunkowa powinna być przepuszczona pod poprzecznymi opaskami koła, mocno do nich przyszyta i tworzyć cztery zwisające uchwyty,

d) waga nowego koła powinna wynosić ok. 6,1 kg,

e) żadne metalowe części nie mogą być stosowane do konstrukcji koła,

f) na każdej burcie statek powinien posiadać odpowiednią do ilości pasażerów i załogi ilość kół ratunkowych z umocowanymi do nich rzutkami o długości 27,5 m.

B. Wzór koła ratunkowego. Wprowadza się do użytku koło ratunkowe wzoru następującego (Rys. Nr 2).



Rys. 2.

Koło składa się z 2-ch równych co do wielkości warstw korka, wygładzonych, aby powierzchnie dobrze przylegały przy sklejeniu i były gładkie na zewnątrz. Jedna z tych warstw może się składać najwyżej z 4-ch segmentów korka, druga zaś najwyżej z 8-miu. Końce segmentów muszą być dobrze dopasowane i sklezione klejem nierozpuszczalnym w wodzie. Również obie warstwy muszą być tak samo sklezione a ponadto dobrze znuocowane kołkami drewnianymi. Końce kołków powinny być dobrze wygładzone.

Przed pokryciem tkaniną koło należy wypróbować przy obciążeniu 90 kg, w ciągu 30 minut. Ciężar powinien być zawieszony na kole za pomocą taśmy o szerokości 50 mm. Wydłużenie średnicy obciążonej koła nie może wynosić

więcej niż 38 mm, a całość musi być w miejscach łączenia nie naruszona.

C. Pływalność koła. Koło ratunkowe powinno być zdolne do utrzymania na wodzie słodkiej ciężaru żelaznego o wadze najmniej 14,5 kg w ciągu 24 godzin. Dla zachowania nośności pokrycie koła powinno być możliwie wodoszczelne.

D. Pokrycie koła. Materiał użyty na pokrycie kół ratunkowych powinien być co najmniej tego samego gatunku i wytrzymałości co przepisany dla pasów ratunkowych. Materiał cienki nie może być użyty. Szwy powinny być zrobione krótkimi ściegami nie mniej niż 8 ściegów na każde 25 mm.

Cztery poprzeczne opaski dla zamocowania linki ratunkowej powinny być z podwójnie złożonego lnianego płótna żaglowego o szerokości 63 mm. Szwy pokrycia koła pod opaskami muszą być przed ich naszyciem zapokostowane i dwa razy pomalowane farbą olejną.

Nici używane do szycia powinny być lniane, trójpokretowe odpowiedniej grubości i wytrzymałości.

E. Malowanie koła. Koła ratunkowe powinny być zapokostowane i dwukrotnie pomalowane dobrą farbą olejną, na przelazach pasami białymi i czerwonymi.

Na kole powinna być wyraźnie namalowana nazwa i port macierzysty statku.

F. Bojki świetlne. Przewidziane odnośnymi przepisami bojki świetlne powinny być przymocowane do wyznaczonych kół ratunkowych linkami o średnicy 7—8 mm i długości co najmniej 3,5 m. Odmocowywanie, otwieranie i zapalanie powinno być samoczynne. Światło musi być jasne i palić się w wodzie w ciągu co najmniej 40 minut. Bojki, z wyjątkiem elektrycznych, winny być wykonane z blachy miedzianej lub mosiężnej o grubości 0,5 mm.

G. Przechowywanie kół i bojek. Wszystkie koła ratunkowe powinny być rozmieszczone mniej więcej równomiernie wzdłuż obu burt statku. Wszystkie koła ratunkowe muszą być w każdej chwili gotowe do rzucenia za burtę i dlatego nie mogą być mocowane na stałe. Powinny być tak umieszczone, aby w razie potrzeby były łatwo dostępne dla każdej osoby znajdującej się w pobliżu.

Bojki świetlne powinny być przechowywane w kajucie nawigacyjnej lub w sterowni w miejscach łatwo dostępnych. Przymocowane do kół ratunkowych bojki powinny być osłonięte i zabezpieczone przed działaniem niepoгоды.

H. Inspekcja kół. Nowe koła ratunkowe powinny ściśle odpowiadać przepisom niniejszego zarządzenia i powinny być badane przez władzę inspekcyjną w warsztacie wytwórcy.

Koła ratunkowe znajdujące się na statku podlegają corocznym oględzinom przez władzę inspekcyjną.

III. Pływaki ratunkowe dopuszczone do użytku w żegludze przybrzeżnej, portowej i na wodach osłoniętych.

Zadaniem pływaków ratunkowych, niezależnie od ich kształtu, jest danie możności pasażerom i załodze utrzymania się na powierzchni wody w wypadku zatonięcia statku, aż do czasu nadejścia pomocy, przy czym część rozbitków może się umieszczać na samym pływaku, reszta zaś musi pozostawać w wodzie, trzymając się za uchwyty umocowane po obwodzie pływaka.

Do wymienionego w ust. 1 celu służą przede wszystkim specjalnie zbudowane płaskie, puste wewnątrz, szczelne przedmioty lub urządzenia, mające kształt okrągły, owalny, kwadratowy lub wieloboczny, jako też ławki, krzesła i inne sprzęty pokładowe, posiadające odpowiednią pływalność z zastrzeżeniem, że nie mogą one wymagać nadmuchiwania przed użyciem.

A. Opis techniczny pływaka ratunkowego. Pływak ratunkowy dopuszczony do użytku powinien odpowiadać następującym warunkom:

- być zbudowany dobrze i z uznanego materiału,
- posiadać stateczność i być zdolny do natychmiastowego użytku, niezależnie od strony, na której będzie pływał,
- posiadać takie wymiary, wagę i wytrzymałość, aby można było nim łatwo manipulować bez pomocy urządzeń mechanicznych i aby przy zrzuconiu do wody z pokładu, na którym jest umieszczony, nie uległ uszkodzeniu,
- waga pływaka nie może przekraczać 180 kg,
- skrzynie powietrzne lub inne nośne części pływaka powinny być umieszczone jak najbliżej zewnętrznych jego obwodów,
- długość lub szerokość skrzyń powietrznych nie może przekraczać 76 cm,
- skrzynie powietrzne nie mogą być wiercone lub przecinane dla mocowania ram, ochron drewnianych itp.,

h) w wypadku, jeżeli części nośne pływaka składają się z oddzielnych skrzyń powietrznych, to drewniane poszycie lub okratowanie powinno być łatwo zdejmowane dla umożliwienia okresowych badań przez władzę inspekcyjną i żadna część metalowa nie może się stykać z tymi skrzyniami,

i) spawanie powinno być gładkie, nity wpuszczone, a wszelkie krawędzie wygładzone,

j) materiał użyty do budowy powinien być pokryty dwoma warstwami dobrej minii ołowianej na zewnątrz i z wewnątrz pływaka. Wnętrze może być pokryte zamiast farby uznaną przez władzę inspekcyjną substancją zabezpieczającą,

k) każdy pływak powinien posiadać mocno przytwierdzoną linkę ratunkową z uchwytnymi, otaczającą go po zewnętrznym obwodzie,

l) posiadać wykonany trwałą farbą wyraźny napis: „Pływak ratunkowy dla osób, w tym osób na pływaku“.

B. Stateczność pływaka ratunkowego. Pływak ratunkowy powinien posiadać wystarczającą stateczność, nawet przy obciążeniu najmniej korzystnym. Przed dopuszczeniem pływaka do użytku na statkach władza inspekcyjna obowiązana jest przeprowadzić próbę stateczności polegającą na zawieszeniu do linek uchwytnych, wzdłuż jednej krawędzi pływaka, ciężarów żelaznych w ilości 6,8 kg na każde 30,5 cm długości. Przy tym jednostronnym obciążeniu pływak nie powinien się wywracać. Jeżeli jednak długość krawędzi wynosi 1,30 m lub mniej, to minimalny ciężar umieszczony na jednej krawędzi powinien wynosić 29 kg.

C. Wytrzymałość pływaka ratunkowego. Każdy pływak ratunkowy podlega próbie wytrzymałości za pomocą rzuconia go do wody, w wyniku czego nie powinien być uszkodzony. Wysokość, z której pływak zostaje rzucony, powinna odpowiadać wysokości pokładu, na którym jest przechowywany. Jeżeli zaś próby odbywają się nie na statku, to wysokość powinna wynosić 6,10 m.

D. Dopuszczalne obciążenie pływaka ratunkowego. Obciążenie pływaka ratunkowego spowodowane przez każdego rozbitka umieszczonego na pływaku należy przyjmować nie niż 50 kg, a znajdującego się w wodzie i tylko przytrzymującego się pływaka—14,5 kg; jednak na wodach bliskich, osłoniętych i w żegludze portowej dopuszczalne jest obciążenie za zgodą władzy inspekcyjnej tego ostatniego obciążenia do 8 kg.

Ilość osób, które mogą się ratować na danym pływaku, określa się biorąc mniejszą z dwóch ilczb otrzymanych w sposób następujący:

należy obciążyć pływak w wodzie słodkiej do granic pływalności i liczbę kilogramów podzielić przez 14,5,

podzielić obwód zewnętrzny pływaka, wyrażony w centymetrach, przez 30,5.

E. Wzór pływaka ratunkowego dopuszczonego do użytku w żegludze przybrzeżnej, portowej i na wodach osłoniętych (Rys. Nr 3). Pływak składa się z czterech cylindrów o średnicy około 300 mm, z blachy okrętowej o grubości około 1,5 mm, zespalanych ze sobą wodoszczelnie pod kątem 90° i tworzących kwadrat o wymiarach około 1600 × 1600 mm (Rys. Nr 3). Wnętrze cylindrów podzielone jest ściankami wodoszczelnymi, tworząc osiem komór powietrznych. Rogi pływaka są ścięte pod kątem 45°, aby podczas fali rozbitkowie nie byli narażeni na niebezpieczne uderzenia. Wewnętrzny kwadrat pływaka zaopatrzone jest w kratę z przeplatujących się pasów parciających odpowiedniej grubości i szerokości około 60 mm, zabezpieczającą od zsunienia się do wody rozbitków znajdujących się na pływaku. Końce pasów umocowane są w specjalnych uchwytnych. Naokoło pływaka przytwierdzona jest w mocnych uchwytnych manilowa linka ratunkowa o średnicy około 10 mm, tworząc 12 zwisających uchwytów dla 12-tu rozbitków, znajdujących się w wodzie i przytrzymujących się pływaka. Poza tym pływalność tego pływaka pozwala na umieszczenie na nim 4-ch osób osłabionych w pozycji leżącej lub siedzącej, tj. częściowo zanurzonych w wodzie. Waga pływaka wynosi około 70 kg, tak aby dwie osoby z łatwością mogły go przynieść do dowolnego miejsca na statku celem zrzucenia go do wody.

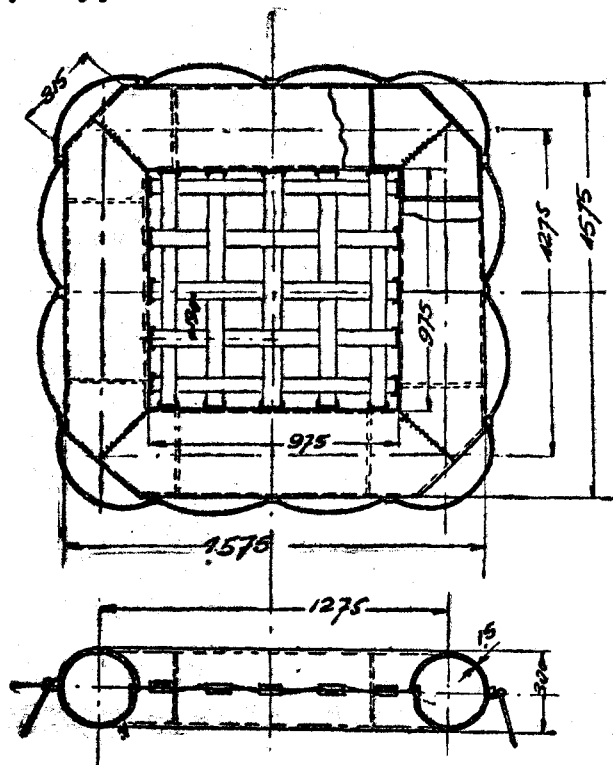
F. Przechowywanie pływaków ratunkowych. Pływaki ratunkowe powinny być na statku przechowywane w miejscu łatwo dostępnym, z którego bezpośrednio mogą być zrzucone do wody w razie potrzeby. Nie powinny być przymocowane do pokładu, z wyjątkiem linek ściągających, które łatwo rozluźniać.

Pływaki ratunkowe mogą być przechowywane w piętrach jeden na drugim, lecz wtedy powinny być dosta-

tecznie oddzielone od siebie, aby zapobiec sklejanu się ich powierzchni malowanych. Podpórki, na których są umieszczone, powinny być z twardego drzewa lub nierdzewiącego metalu.

Powinny być przewidziane środki zapobiegające przesuwaniu się pływaków ratunkowych w poprzek i wzdłuż pokładu przy znaczniejszych przechyłach lub przegłębieniach statku.

Pływaki w żadnym razie nie mogą przeszkadzać na pokładzie prawidłowemu manewrowaniu łodziami ratunkowymi w razie wypadku i wsiadaniu do nich osób, dla których są przeznaczone.



Rys. 3.

G. Inspekcja pływaków ratunkowych. Władza inspekcyjna obowiązana jest sprawdzać podczas budowy w warsztacie wytwórcy materiały i sposób wykonania każdego pływaka ratunkowego. W wypadkach wątpliwych może zażądać przeprowadzenia takich prób, jakie uzna za konieczne, celem stwierdzenia, że plywak oędzie odpowiadał swemu przeznaczeniu.

Podczas każdej dorocznej inspekcji statku pasażerskiego władza inspekcyjna obowiązana jest sprawdzić, czy pływaki ratunkowe znajdują się w dobrym stanie. W tym celu, przy każdej dorocznej inspekcji 1/5 ogólnej ilości skrzyń powietrznych, za każdym razem inna, powinna być badana na wodoszczelność. W wypadku stwierdzenia złego stanu pływaków, władza inspekcyjna może zarządzić zbadanie większej ilości skrzyń.