

69

ZARZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 11 lutego 1970 r.

w sprawie alarmów na statkach morskich.

Na podstawie art. 46 § 1 Kodeksu morskiego (Dz. U. z 1961 r. Nr 58, poz. 318) i § 5 pkt 8 i 10 oraz § 6 ust. 4 rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 26 marca 1964 r. w sprawie bezpieczeństwa statków morskich (Dz. U. z 1964 r. Nr 15, poz. 89 i z 1966 r. Nr 34, poz. 205) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Przepisy zarządzenia stosuje się do polskich statków morskich, z wyjątkiem:

- 1) jednostek pływających marynarki wojennej, organów ochrony granic i Milicji Obywatelskiej,
- 2) statków bez własnego napędu,
- 3) statków, na których wymagana liczebność załogi jest mniejsza niż 5 osób.

2. Przepisy w sprawie alarmów na statkach wymienionych w ust. 1 pkt 2 i 3 wydają urzędy morskie.

§ 2. 1. Na statkach morskich obowiązują następujące alarmy:

- 1) alarm łodziowy, w razie potrzeby opuszczenia statku; alarm ogłasza się siedmioma lub więcej krótkimi dźwię-

kami z następującym po nich jednym długim dźwiękiem gwizdka lub syreny (.....—), (.....—) itd.,

- 2) alarm pożarowy, w razie pożaru lub stwierdzenia poważnego zagrożenia pożarowego na statku; alarm ogłasza się dwoma krótkimi i jednym długim dźwiękiem gwizdka lub syreny (·—),
- 3) alarm „człowiek za burtą”, w razie ratowania człowieka, który wypadł za burtę; alarm ogłasza się trzema długimi dźwiękami gwizdka lub syreny (— — —),
- 4) alarm wodny, w razie gdy stwierdzono na statku obecność wody zagrażającej bezpieczeństwu statku; alarm ogłasza się dwoma krótkimi, z następującymi po nich dwoma długimi dźwiękami, a następnie znowu dwoma krótkimi dźwiękami gwizdka lub syreny (·— — :·).

2. W celach szkoleniowych przeprowadza się na statkach alarmy ćwiczebne dla załogi oraz alarmy próbne dla pasażerów.

3. Przy ogłaszaniu alarmów ćwiczebnych i próbnych w portach należy zamiast gwizdka lub syreny używać dzwon-

ków wewnętrznych lub innej wewnętrznej sygnalizacji dźwiękowej.

§ 3. Sygnały alarmowe należy dawać tak często, jak tego wymagają okoliczności, i uzupełniać je dodatkowym sygnałem dźwiękowym uruchamianym elektrycznością z mostku, a słyszalnym we wszystkich pomieszczeniach, w których mogą znajdować się ludzie. Charakterystyka tego dodatkowego sygnału powinna być zgodna z charakterystyką ustaloną dla odpowiedniego sygnału w § 2 ust. 1.

§ 4. 1. Na statku powinien znajdować się rozkład alarmowy określający sygnały alarmowe i ich charakterystykę oraz sposób postępowania i obowiązki członków załogi na wypadek alarmu.

2. Na statku, na którym znajdują się pomieszczenia pasażerskie, powinny znajdować się również tablice informacyjne dla pasażerów, określające dotyczące pasażerów sygnały alarmowe i ich charakterystykę oraz sposób zachowania się pasażerów na wypadek alarmu.

3. Szczegółowe przepisy dotyczące rozkładu alarmowego, tablic informacyjnych dla pasażerów, terminów i sposobu przeprowadzania alarmów ćwiczebnych i próbnych określa instrukcja stanowiąca załącznik do zarządzenia.

§ 5. O przeprowadzeniu alarmów przewidzianych w zarządzeniu lub o niemożności ich przeprowadzenia w przepisany terminie albo o częściowym tylko ich przeprowadzeniu należy dokonać zapisu w dzienniku okrętowym lub w innym odpowiednim dzienniku statku.

§ 6. Urzędy morskie w uzgodnieniu z armatorami ustala dla poszczególnych typów statków ilość i rodzaj sprzętu i materiałów, jakie obowiązuje posiadać statek na wypadek alarmu wodnego, przeznaczonych do likwidowania przecieków i ratowania statku przed zatonięciem (wyposażenie awaryjne).

§ 7. Zarządzenie wchodzi w życie po upływie dwóch tygodni od dnia ogłoszenia.

Minister Żeglugi: J. Szopa

Załącznik do zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 11 lutego 1970 r. (poz. 69).

INSTRUKCJA W SPRAWIE ALARMÓW NA STATKACH MORSKICH

§ 1. 1. Statek przed wyjściem na morze powinien posiadać rozkład alarmowy, sporządzony stosownie do:

- 1) znajdującego się na statku wyposażenia ratunkowego, radiokomunikacyjnego, pożarowego i awaryjnego,
- 2) składu i liczebności załogi,
- 3) liczby pasażerów.

2. Rozkład alarmowy powinien:

- 1) obejmować alarmy: łodziowy, pożarowy, „człowiek za burtą” i wodny,
- 2) podawać charakterystykę sygnałów alarmowych,
- 3) wyznaczać stanowiska alarmowe dla członków załogi i punkty zborne dla pasażerów,
- 4) określać obowiązki każdego członka załogi w czasie alarmu,
- 5) określać miejsce przechowywania wyposażenia awaryjnego; zaleca się, aby wyposażenie to przechowywane było w miejscu łatwo dostępnym, powyżej pokładu głównego, a na ochronopokładowcach otwartych — powyżej pokładu ochronnego, w pomieszczeniach nie przylegających do dziobnicy statku.

3. Rozkład alarmowy powinien być sprawdzony, podpisany i opatrzony datą przez kapitana statku oraz powinien być wywieszony na widocznych miejscach, a w szczególności w:

- 1) kabinie nawigacyjnej lub sterowni,
- 2) maszynowni,
- 3) korytarzach prowadzących do pomieszczeń załogowych i pasażerskich.

4. Obok rozkładu alarmowego na statku powinien być wywieszony w miejscu ogólnie dostępnym, powyżej pokładu głównego, plan systemu balastowo-osuszającego statku.

§ 2. Rozkład alarmowy powinien określać obowiązki wyznaczone poszczególnym członkom załogi stosownie do rodzaju alarmu, w szczególności w związku z:

- 1) postępowaniem w razie:
 - a) potrzeby opuszczenia statku,

- b) spostrzeżenia pożaru lub wypadnięcia człowieka za burtę,
 - c) pożaru statku w porcie,
 - d) stwierdzenia na statku obecności wody zagrażającej bezpieczeństwu statku,
- 2) podziałem czynności i obsadą stanowisk alarmowych załogi pokładowej, maszynowej i hotelowej, odrębnie dla każdego rodzaju alarmu,
 - 3) zamykaniem drzwi wodoszczelnych i pożarowych, iluminatorów, zaworów i urządzeń do zamykania ścieków oraz innych podobnych otworów,
 - 4) obsadą, wyposażeniem i wodowaniem łodzi i tratw oraz dostarczaniem na nie odpowiedniej liczby koców, jak również ogólnym przygotowaniem innych środków ratunkowych,
 - 5) obsługą silników na łodziach lub napędu śrubowo-ręcznego i wiosłowego oraz obsługą instalacji radiowej i reflektorów,
 - 6) ostrzeganiem i kierowaniem ruchem pasażerów, zwłaszcza w korytarzach i klatkach schodowych, gromadzeniem pasażerów w punktach zbornych, sprawdzaniem, czy pasażerowie są właściwie ubrani i czy we właściwy sposób założyli na siebie pasy ratunkowe, oraz rozmieszczaniem pasażerów w łodziach i tratwach ratunkowych,
 - 7) składem, wyposażeniem i zbiórką sekcji przeciwpożarowej,
 - 8) wyłączaniem prądu elektrycznego i wentylacji z zagrożonej części statku,
 - 9) ustalaniem miejsc przebiccia statku,
 - 10) przygotowywaniem i uruchamianiem pomp,
 - 11) przygotowywaniem wyposażenia awaryjnego, w szczególności wyciąganiem plastra i lin naciągowych i zamocowywaniem lin do plastra,
 - 12) podciąganiem lin podstępkowych,
 - 13) sondowaniem zęb i zbiorników balastowych,
 - 14) uszczelnianiem miejsca przecieku (założenie plastra, poduszki itp.),
 - 15) sprawdzaniem zaworów skrajnika dziobowego,

16) sprawdzaniem znajomości przez załogę systemu balastowo-osuszającego.

§ 3. 1. Każdy członek załogi powinien mieć przydzielony numer alarmowy i kartę alarmową.

2. Należy na bieżąco prowadzić wykaz numerów alarmowych, zawierający nazwiska, imiona i stanowiska członków załóg, którym numery te zostały przydzielone.

3. Karta alarmowa powinna zawierać numer alarmowy oraz określać przewidziane dla posiadacza tego numeru czynności w zakresie każdego rodzaju alarmu.

4. Karty alarmowe dla cudzoziemców będących członkami załogi powinny być wypełnione w zrozumiałym dla nich języku.

§ 4. 1. Tablice informacyjne dla pasażerów powinny zawierać informacje o:

- 1) charakterystyce i znaczeniu sygnałów alarmowych dotyczących pasażerów,
- 2) zachowaniu się pasażerów w czasie alarmów,
- 3) położeniu punktu zbornego dla pasażerów,
- 4) numerze łodzi lub tratwy ratunkowej, do której powinni udać się w razie alarmu pasażerowie określonej kabiny lub pomieszczenia,
- 5) postępowaniu w razie zauważenia pożaru na statku lub wypadnięcia człowieka za burtę,
- 6) sposobie zakładania pasa ratunkowego w formie ilustrowanej rysunkami lub zdjęciami fotograficznymi.

Tablice te powinny być wywieszane na widocznym miejscu w kabinach i pomieszczeniach pasażerskich.

2. Informacje przewidziane w ust. 1 powinny być podane w językach polskim i angielskim oraz w miarę potrzeby w innym języku obcym.

§ 5. 1. Alarmy ćwiczebne dla załogi, z wyjątkiem alarmu wodnego, przeprowadza się:

- 1) na statkach pasażerskich — każdorazowo przed opuszczeniem przez statek portu wyjścia w inną niż krótka podróż międzynarodową, a następnie raz w tygodniu,
- 2) na statkach pasażerskich uprawiających krótkie podróże międzynarodowe oraz żeglugę krajową — raz w miesiącu,
- 3) na statkach innych niż pasażerskie — w odstępach czasu nie przekraczających jednego miesiąca, z tym że jeżeli na statku zmieniono ponad 25% ogólnego stanu załogi od chwili ostatniego alarmu — alarm należy przeprowadzić przed upływem 24 godzin od wyjścia statku z portu, w którym nastąpiła zmiana załogi.

2. Krótka podróż międzynarodowa, o której mowa w ust. 1, oznacza podróż międzynarodową, w czasie której statek nie oddala się więcej niż 200 mil morskich od portu lub miejsca, w którym pasażerowie i załoga mogą znaleźć bezpieczne schronienie, przy czym odległość między ostatnim

odwiedzonym portem kraju, z którego rozpoczęto podróż, a końcowym portem przeznaczenia nie przekracza 600 mil morskich.

3. Ćwiczebne alarmy wodne należy przeprowadzać na wszystkich statkach w odstępach czasu nie przekraczających 3 miesięcy.

§ 6. 1. Alarm próbny dla pasażerów przeprowadza się przed upływem 24 godzin od chwili wyjścia statku z portu, w którym przyjęto pasażerów.

2. Jeżeli podróż statku ma trwać krócej niż 24 godziny, kapitan statku powinien zamiast alarmu próbnego ogłosić pasażerom w jak najkrótszym czasie po rozpoczęciu podróży sposób postępowania w razie niebezpieczeństwa oraz wskazać rozmieszczenie i sposób użycia środków ratunkowych.

3. Jeżeli podróż statku trwać będzie dłużej niż 1 miesiąc, następne alarmy próbne dla pasażerów powinny być przeprowadzane w odstępach miesięcznych.

§ 7. 1. Kapitan statku powinien przeprowadzać alarmy ćwiczebne i próbne zgodnie z obowiązującym rozkładem alarmowym i w taki sposób, aby członkowie załogi oraz pasażerowie znali i rozumieli przydzielone im obowiązki z czynności oraz potrafili je wykonać szybko i sprawnie.

2. W czasie alarmów ćwiczebnych i próbnych kapitan statku obowiązany jest nadzorować ich przebieg, sprawdzać gotowość i stan techniczny środków ratunkowych, pożarowych i sprzętu awaryjnego oraz sprawność ich obsługi przez załogę.

§ 8. Podczas przeprowadzania ćwiczebnych lub próbnych alarmów łodziowych powinna być używana każdorazowo inna grupa łodzi ratunkowych. Użyte łodzie powinny być wychylane za burtę i opuszczane w miarę możliwości na wodę. W żadnym jednak wypadku okres niewodowania poszczególnej łodzi nie może przekraczać 4 miesięcy.

§ 9. Alarmy ćwiczebne i próbne przewidziane w zarządzeniu można przeprowadzać bezpośrednio jeden po drugim i łączyć je ze sobą, pod warunkiem wykonania wszystkich czynności przewidzianych dla tych alarmów.

§ 10. Zapis w dzienniku okrętowym lub w innym odpowiednim dzienniku statku dotyczący alarmów powinien określać w szczególności: datę przeprowadzenia i czas trwania alarmu ćwiczebnego lub próbnego, rodzaj alarmu lub ćwiczeń, urządzenia i wyposażenie, jakich użyto podczas alarmu, ocenę sprawności załogi oraz urządzeń i wyposażenia, opis przyczyn, wskutek których alarmy ćwiczebne i próbne nie odbyły się w przepisanych terminach lub odbyły się tylko częściowo, stan działania drzwi wodoszczelnych i pożarowych oraz innych zamknięć, wyniki uruchamiania silników lub napędu ręcznego łodzi, przeglądu wyposażenia łodzi, sprzętu ratunkowego, przeciwpożarowego i awaryjnego.