

Komunikat Nr 18

Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku

z dnia 1 grudnia 2005 roku

o wprowadzeniu w życie wytycznych dla armatorów w sprawie rozkładów alarmowych, instrukcji alarmowych oraz alarmów ćwiczebnych i próbnych na statkach morskich.

Na podstawie § 17 ust. 5, § 18 ust.3 oraz § 19 ust.1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 sierpnia 2005 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz. U. Nr 174, poz.1452) podaje się do wiadomości, co następuje:

§ 1.

Ustala się Wytyczne dla armatorów w sprawie rozkładów alarmowych i instrukcji alarmowych oraz alarmów ćwiczebnych dla załogi i próbnych dla pasażerów na statkach morskich, które stanowi załącznik do niniejszego zarządzenia, określające w szczególności: sygnały alarmowe, ich charakterystykę oraz sposób postępowania i obowiązki członków załóg na wypadek alarmu, zwane w dalszej treści „Wytycznymi”.

§ 2.

1. Wytyczne obowiązują armatorów statków morskich o polskiej przynależności z wyjątkiem:
 - 1) jednostek pływających marynarki wojennej, straży granicznej i policji,
 - 2) statków sportowych o długości pomiarowej poniżej 24 m,
 - 3) statków śródlądowych uprawiających żeglugę na wodach morskich,
 - 4) statków nie podlegających wpisowi do rejestru okrętowego lub rejestru statków morskich,
 - 5) statków nowo wybudowanych, przebudowanych, odbudowanych lub remontowanych udających się w podróż próbną przed rozpoczęciem żeglugi;
 - 6) doków pływających;
2. Na statkach innych niż pasażerskie, na których liczba załogi wynosi mniej niż 5 osób nie wymaga się rozkładów i instrukcji alarmowych. Zasady postępowania załogi w sytuacjach zagrożenia oraz niezbędne ćwiczenia w tym zakresie określa armator.

§ 3.

Wytyczne stanowią podstawę do opracowania przez armatorów szczegółowych rozkładów alarmowych dla poszczególnych statków.

§ 4.

Z dniem wejścia w życie Wytycznych przestają obowiązywać „Wytyczne dla armatorów w sprawie szczegółowych instrukcji alarmowych dla poszczególnych statków i w sprawie rozkładów alarmowych” podane do wiadomości Komunikatem Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 10 maja 2003 r. w o wprowadzeniu w życie wytycznych dla armatorów w sprawie szczegółowych instrukcji alarmowych dla poszczególnych statków i wytycznych w sprawie rozkładów alarmowych (Dz.Urz.Woj.Pomorskiego Nr 80 poz.1305 i Dz.Urz.Woj.Zachodniopomorskiego Nr 45 poz.759).

§ 5.

Wytyczne wchodzą w życie w dniu 1 marca 2006 roku.

DYREKTOR
Urzędu Morskiego w Słupsku
Andrzej Szczotkowski

**WYTYCZNE DLA ARMATORÓW
W SPRAWIE ROZKŁADÓW ALARMOWYCH, INSTRUKCJI ALARMOWYCH ORAZ ALARMÓW
ĆWICZEBNYCH I PRÓBNYCH NA STATKACH MORSKICH**

I. ALARMY.

1. Na statkach obowiązują następujące alarmy:
 - 1) alarm ogólny, w celu zebrania się załogi oraz pasażerów i przygotowania do opuszczenia statku;
 - a) sygnał alarmu ogólnego stanowi siedem lub więcej krótkich dźwięków z następującymi po nich jednym dźwiękiem długim: (....._),
 - b) polecenie opuszczenia statku jest ostatnią fazą alarmu ogólnego i może być poprzedzone jednym długim sygnałem dźwiękowym (_). Kapitan przez rozgłoszenie statkową lub inny środek łączności wewnętrznej kilkakrotnie poleca opuścić statek.
 - 2) alarm pożarowy;
 - a) sygnał alarmu pożarowego stanowią dwa krótkie dźwięki z następującym po nich jednym dźwiękiem długim : (.._).

II. ROZKŁAD ALARMOWY.

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

Statek przed wyjściem w morze powinien posiadać rozkład alarmowy, sporządzony stosownie do:

 - 1) znajdującego się na statku wyposażenia ratunkowego, ratowniczego, radiokomunikacyjnego, pożarowego i awaryjnego,
 - 2) składu i liczebności załogi,
 - 3) liczby pasażerów
2. Rozkład alarmowy powinien:
 - 1) obejmować alarmy wyszczególnione w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 sierpnia 2005 r. sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz. U. Nr 174, poz.1452)zwanego dalej rozporządzeniem,
 - 2) określać charakterystykę sygnałów alarmowych,
 - 3) określać środki, jakimi sygnały alarmowe będą nadawane,
 - 4) określać sposób, w jaki będzie wydany rozkaz opuszczenia statku. ,
 - 5) wyznaczać stanowiska alarmowe dla członków załogi i miejsca zbiórek dla pasażerów,
 - 6) wyznaczać osoby bezpośrednio odpowiedzialne za opiekę nad pasażerami,

- 7) określać obowiązki każdego członka załogi w czasie alarmu,
 - 8) określać miejsca przechowywania środków ratunkowych , środków do walki z pożarem oraz wyposażenia awaryjnego.
 - 9) ustalać organizacje sekcji do walki z pożarem,
 - 10) wyznaczać osoby do łączności w niebezpieczeństwie.
3. Rozkład alarmowy powinien określać, którzy oficerowie są odpowiedzialni za utrzymanie środków ratunkowych w gotowości do natychmiastowego użycia.
 4. Rozkład alarmowy powinien określać zastępców osób na kluczowych stanowiskach, na wypadek gdyby stały się one niezdolne do pełnienia powierzonych funkcji, biorąc przy tym pod uwagę, że różne stany zagrożenia mogą wymagać podjęcia różnych działań.
 5. Rozkład alarmowy powinien określać dowódcę i zastępcę na każdą łódź ratunkową i ratowniczą , dowódcę na każdą tratwę ratunkowa oraz skład załogi na łodzi ratunkowe i ratownicze.
 6. Rozkład alarmowy powinien ustalać obowiązki członków załogi w zakresie opieki nad pasażerami na wypadek zagrożenia. Obowiązki te powinny obejmować:
 - 1) ostrzeganie pasażerów,
 - 2) sprawdzenie, czy pasażerowie opuścili kabiny i miejsca ogólnego użytku i są odpowiednio ubrani oraz czy nałożyli na siebie pasy ratunkowe lub ubrania ratunkowe we właściwy sposób,
 - 3) utrzymanie porządku w przejściach oraz na klatkach schodowych i ogólny nadzór nad ruchem pasażerów,
 - 4) gromadzenie pasażerów w miejscach zbiórek,
 - 5) rozmieszczenie pasażerów w łodziach i tratwach ratunkowych,
 - 6) dopilnowanie, aby zapas koców został zabrany do jednostek ratunkowych
 7. Rozkład alarmowy powinien ustalać obowiązki poszczególnych członków załogi statku w zależności od rodzaju zagrożenia, jakie powinni oni wykonać, w szczególności w związku z:
 - 1) postępowaniem w razie:
 - a) potrzeby opuszczenia statku ,
 - b) wykryciem pożaru ,
 - c) wypadnięcia człowieka za burtę ,
 - 2) rozmieszczeniem i zamykaniem drzwi wodoszczelnych i pożarowych, iluminatorów, zaworów i urządzeń do zamykania ścieków, pokryw zejściówek, pokryw świetlików i innych podobnych otworów na statku,
 - 3) wodowaniem łodzi i tratw ratunkowych oraz przygotowaniem innych środków ratunkowych,
 - 4) obsługą silników na łodziach lub napędu śrubowo-ręcznego i wiosłowego,
 - 5) użyciem transponderów radarowych, radiotelefonów do łączności dwukierunkowej,

- radiopław awaryjnych,
- 6) obsługą reflektorów,
 - 7) składem, wyposażeniem i zbiórką sekcji przeciwpożarowej,
 - 8) obsługą stałych i przenośnych urządzeń do walki z pożarem,
 - 9) wyłączeniem prądu elektrycznego i wentylacji w zagrożonej części statku,
 - 10) ewakuacją załogi i pasażerów z zagrożonej części statku,
8. Rozkład alarmowy należy każdorazowo uaktualnić przed wyjściem statku w morze. Rozkład alarmowy powinien być opatrzony datą i podpisany przez kapitana. Wzór rozkładu alarmowego dla statków pasażerskich powinien być zatwierdzony przez administrację morską. .
 9. Rozkład alarmowy powinien być wywieszony w widocznych miejscach, a w szczególności w następujących pomieszczeniach:
 - 1) sterowni,
 - 2) maszynowni,
 - 3) rejonach pomieszczeń załogowych i pasażerskich. .
 10. Rozkłady alarmowe muszą być czytelne i właściwie oświetlone.
 11. W przypadku pozostałych zagrożeń w ramach alarmu ogólnego, za wyjątkiem alarmu „człowiek za burtą” nie ma konieczności przypisywania członkom załogi konkretnych obowiązków. Załoga powinna być podzielona na sekcje/grupy tak jak w przypadku alarmu pożarowego. Opis innych zagrożeń oraz metody przeciwdziałania im ma być dostępny w formie podręczników szkoleniowych. Inne zagrożenia to między innymi :
 - a) rozlew olejowy,
 - b) kolizja,
 - c) zagrożenia chemiczne,
 - d) zagrożenia gazowe,
 - e) skażenie radioaktywne,
 - f) akty terroryzmu i bezprawia,
 - g) wejście na mieliznę
 - h) utrata napędu głównego
 - i) utrata sterowności
 - j) stwierdzenie na statku obecności wody zagrażającej bezpieczeństwu statku.
 12. Na wszystkich statkach pasażerskich i statkach towarowych do przewozu ładunków suchych zbudowanych 1 lutego 1992r. i po tej dacie, plany zabezpieczenia niezatapialności powinny być wywieszane na stałe oraz powinny być dostępne dla oficerów w formie broszury.

III. OGŁASZANIE ALARMÓW

1. Sygnały alarmowe winny być nadawane przy pomocy gwizdka lub syreny okrętowej oraz dodatkowo dzwonkiem elektrycznym zgodnie z przepisami Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, a w pomieszczeniu, gdzie występuje natężenie hałasu — także światłem. Statki pasażerskie powinny być wyposażone dodatkowo w system powiadamiania.
2. Statki, które nie mają możliwości nadawania sygnałów alarmowych w sposób podany w pkt. 1, ogłaszają alarmy za pomocą gwałtownego bicia w dzwon lub innym dostępnym środkiem.
3. Sygnał alarmowy winien być powtórzony co najmniej trzykrotnie.
4. Sygnał lub sposób odwołania alarmu określa armator, pod warunkiem, że sygnał ten będzie wystarczająco różnił się od przewidzianych sygnałów alarmowych.
5. W przypadku kiedy kapitan uzna dalszą akcję ratowniczo-gaśniczą za beznadziejną poleca ogłoszenie alarmu ogólnego. Polecenie opuszczenia statku jest ostatnią fazą alarmu ogólnego.

IV. NUMERY ALARMOWE

1. Każdy członek załogi powinien mieć przydzielony numer alarmowy i instrukcje postępowania.
2. Należy na bieżąco prowadzić wykaz numerów alarmowych, zawierający nazwiska, imiona i stanowiska członków załóg, którym numery te zostały przydzielone.

V. INSTRUKCJE POSTĘPOWANIA W PRZYPADKU ZAGROŻENIA

1. Dla każdego członka załogi znajdującego się na statku należy opracować instrukcje postępowania w przypadku zagrożeń.
2. Instrukcja postępowania powinna określać :
 - 1) nazwy wszystkich alarmów,
 - 2) charakterystykę sygnałów alarmowych,
 - 3) środki, jakimi sygnały alarmowe będą nadawane,
 - 4) miejsca zbiórek alarmowych,
 - 5) działanie, jakie powinien podjąć każdy członek załogi po usłyszeniu sygnału alarmowego,
 - 6) czynności wynikające z rozkładów alarmowych,
 - 7) czynności, jakie powinien podjąć członek załogi po zauważeniu wypadnięcia człowieka za burtę, pożaru lub innych zagrożeń.
3. Instrukcje postępowania powinny być wykonane w dwóch egzemplarzach: jeden egzemplarz winien być wywieszony w kabinie członka załogi, drugi winien znajdować się u kapitana lub na mostku.
4. Instrukcja postępowania dla pasażerów powinna określać:

- 1) nazwy alarmów,
 - 2) charakterystykę sygnałów alarmowych,
 - 3) środki, jakimi sygnały będą nadawane,
 - 4) drogi i miejsce zbiórki, na które należy się udać,
 - 5) co powinien zabrać ze sobą na miejsce zbiórki (np. pas ratunkowy) oraz jaki powinien mieć ubiór,
 - 6) numer łodzi lub tratwy ratunkowej do której został wyznaczony wraz z ich lokalizacją
 - 7) czynności, jakie powinien podjąć po zauważeniu człowieka za burta, pożaru lub innego zagrożenia.
5. Instrukcja postępowania dla pasażerów powinna być opracowana w języku polskim i angielskim oraz w miarę potrzeby w języku pasażera i wywieszona w kabinach pasażerskich, w mesach i palarniach, świetlicach, w miejscach zbiórek oraz na korytarzach pasażerskich. Obok instrukcji postępowania należy wywiesić ilustrowane tablice pokazujące sposób zakładania pasa ratunkowego. Opis ilustrowanej tablicy powinien być dwujęzyczny — polski i angielski.

VI. ALARMY PRÓBNE I ĆWICZEBNE.

1. W celach szkoleniowych przeprowadza się na statkach alarmy ćwiczebne dla załogi i alarmy próbne dla pasażerów. Każdy alarm próbny i ćwiczebny powinien być w odpowiedni sposób zapowiedziany pasażerom i załodze ze stosownym wyprzedzeniem.
2. Alarm ćwiczebny ogólny i pożarowy należy przeprowadzić:
 - 1) na statkach pasażerskich w podróżach międzynarodowych — każdorazowo przed opuszczeniem przez statek portu wyjścia a następnie raz w tygodniu,
 - 2) na statkach pasażerskich uprawiających żeglugę krajową — raz w miesiącu,
 - 3) na statkach innych niż pasażerskie — w odstępach 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,
 - 4) na statkach z załogą rotacyjną — raz w miesiącu dla każdej zmiany,
- 5) na wszystkich statkach w odstępach nie przekraczających 3 miesięcy należy przeprowadzić w porze nocnej ćwiczebny alarm pożarowy oraz ćwiczenia opuszczenia statku w ramach ćwiczebnego alarmu ogólnego (na statkach z załogą rotacyjną z każdą zmianą oddzielnie).
3. Ćwiczebne alarmy ogólne gdy tematem ćwiczeń są inne zagrożenia niż opuszczenie statku należy przeprowadzać na wszystkich statkach w odstępach czasu nie przekraczających trzech miesięcy. Każdorazowo należy wybierać inny rodzaj zagrożenia.
4. Alarm próbny ogólny i pożarowy dla pasażerów przeprowadza się przed upływem 24 godzin od chwili wyjścia statku z portu, w którym przyjęto pasażerów, z tym że:
 - 1) jeżeli po przeprowadzeniu próbnego alarmu zostanie w jakimś porcie zaokrętowana

jedynie niewielka liczba pasażerów, to zamiast przeprowadzać kolejny alarm, wystarczy skierować uwagę tych pasażerów na instrukcję postępowania w przypadku alarmu ogólnego i pożarowego,

- 2) jeżeli podróż statku ma trwać krócej niż 24 godziny, kapitan statku powinien, zamiast alarmu próbnego, w jak najkrótszym czasie po rozpoczęciu podróży, skierować uwagę pasażerów na instrukcje postępowania w przypadku alarmu ogólnego i pożarowego,
- 3) jeżeli podróż statku trwać będzie dłużej niż jeden miesiąc, następne alarmy próbne dla pasażerów powinny być przeprowadzane w odstępach miesięcznych (co 30 dni).

VII. ZAKRES CZYNNOŚCI W CZASIE ALARMÓW ĆWICZEBNYCH I PRÓBNYCH

1. Kapitan statku powinien przeprowadzać alarmy ćwiczebne dla załogi i próbne dla pasażerów zgodnie z obowiązującym rozkładem alarmowym w taki sposób, aby pasażerowie i członkowie załogi znali i rozumieli przydzielone im obowiązki i czynności oraz potrafili je wykonać szybko i sprawnie.
2. Kapitan statku przeprowadza alarmy ćwiczebne w taki sposób, aby załoga statku pełniła przemiennie funkcje alarmowe, co ma na celu przygotowanie załogi do obsługi środków ratunkowych w każdych warunkach (szczególnie przy opuszczaniu łodzi ratunkowych).
3. W czasie alarmów próbnych i ćwiczebnych, kapitan statku obowiązany jest nadzorować ich przebieg.
4. Każde ćwiczenie opuszczenia statku w ramach alarmu ogólnego powinno obejmować:
 - 1) wezwanie pasażerów i załogi na miejsca zbiórek przy zastosowaniu instalacji alarmowych i upewnieniu się, że wszyscy są świadomi polecenia opuszczenia statku,
 - 2) zgłaszanie się w miejscach zbiórek i przygotowanie do wykonywania obowiązków określonych w rozkładzie alarmowym,
 - 3) sprawdzenie, czy pasażerowie i załoga są odpowiednio ubrani,
 - 4) sprawdzenie, czy pasy lub ubrania ratunkowe zostały prawidłowo założone,
 - 5) sprawdzenie działania oświetlenia awaryjnego,
 - 6) opuszczenie, co najmniej jednej łodzi ratunkowej po dokonaniu wszelkich niezbędnych przygotowań do opuszczenia jej na wodę (uwzględniając wytyczne Międzynarodowej Organizacji Morskiej w tym zakresie),
 - 7) działanie żurawików używanych do opuszczania na wodę tratw ratunkowych,
 - 8) uruchomienie i pracę silnika łodzi ratunkowej,
 - 9) pozorowanie poszukiwań i ratowania osób uwięzionych w kabinach,
 - 10) sprawdzenie działania łączności wewnętrznej statku,
 - 11) instruktaż użycia urządzeń radiowych dla środków ratunkowych
5. Podczas kolejnych ćwiczeń powinny być częściowo opuszczone inne łodzie ratunkowe.
6. Każda łódź ratunkowa razem z przypisaną do niej załogą powinna zostać opuszczona na

wodę i wykonywać manewry co najmniej raz na trzy miesiące podczas ćwiczeń w ramach alarmu ogólnego.

7. W przypadku statków odbywających krótkie podróże międzynarodowe, łodzie ratunkowe na jednej burcie mogą nie być opuszczone na wodę, jeżeli sposób cumowania tych statków w porcie i zasady odbywania podróży na to nie pozwalają. Jednakże wszystkie takie łodzie ratunkowe powinny być opuszczone, co najmniej raz na trzy miesiące i wodowane, co najmniej raz na sześć miesięcy.
8. Łodzie ratownicze, inne niż łodzie ratunkowe które są łodziami ratowniczymi (na ile jest to wykonalne) powinny być raz na miesiąc opuszczone na wodę, obsadzone przypisaną załogą i wykonywać manewry. Powyższe wymagania powinny być spełnione we wszystkich przypadkach, co najmniej raz na trzy miesiące.
9. W przypadku ćwiczenia opuszczania na wodę łodzi ratunkowej i ratowniczej, gdy statek płynie, czynność ta ze względu na związane z tym zagrożenie, powinna być wykonana w warunkach, które w ocenie kapitana statku są sprzyjające do ich przeprowadzenia i bezpośrednio są wykonywane pod nadzorem doświadczonego w tym względzie oficera.
10. Każdy ćwiczebny alarm pożarowy powinien obejmować:
 - 1) wezwanie załogi na miejsce zbiórki ustalone rozkładem alarmowym przy zastosowaniu instalacji alarmowej,
 - 2) sprawdzenie obecności załogi na wyznaczonych stanowiskach oraz łączności wewnętrznej,
 - 3) sprawdzenie znajomości obowiązków wyszczególnionych w rozkładzie alarmowym,
 - 4) sprawdzenie wyposażenia w sprzęt pożarniczy wyznaczony rozkładem alarmowym sekcji pożarowej oraz znajomości prawidłowego użycia sprzętu,
 - 5) podanie założenia ćwiczebnego dla sekcji i grupy roboczej,
 - 6) praktyczne wykonanie wyznaczonego ćwiczenia przez sekcje i grupę roboczą,
 - 7) uruchomienie pompy przeciwpożarowej i użyciu co najmniej dwóch prądów wody w celu pokazania że system działa prawidłowo,
 - 8) sprawdzenie działania drzwi wodoszczelnych, drzwi pożarowych, klap pożarowych i głównych wylotów i wlotów wentylacji w rejonie ćwiczeń,
 - 9) sprawdzenie urządzeń służących do opuszczania statku,
 - 10) ocenę i omówienie ćwiczenia.
11. Każde ćwiczenie „człowiek za burtą” w ramach alarmu ogólnego powinno obejmować:
 - 1) wezwanie załogi na miejsce zbiórki przy zastosowaniu instalacji alarmowej,
 - 2) sprawdzenie, czy wszyscy zgłosili się na miejsce zbiórki, czy są właściwie ubrani oraz sprawdzenie znajomości obowiązków wyszczególnionych w rozkładzie alarmowym,
 - 3) przygotowanie łodzi ratowniczej do opuszczenia na wodę,
 - 4) przygotowanie sprzętu według IAMSAR do wyciągnięcia rozbitka ,
 - 5) przygotowanie środków do łączności dwukierunkowej,

- 6) opuszczenie łodzi ratowniczej na wodę i manewrowanie nią,
 - 7) podjęcie człowieka za burtą,
 - 8) podniesienie łodzi ratowniczej na burtę,
 - 9) udzielenie pierwszej pomocy ,
 - 10) omówienie i ocena ćwiczenia,
12. Każde ćwiczenie walki z wodą w ramach alarmu ogólnego powinno obejmować:
- 1) wezwanie załogi na miejsce zbiórki ustalone rozkładem alarmowym przy zastosowaniu instalacji alarmowej,
 - 2) sprawdzenie obecności załogi,
 - 3) sondowanie zenz i zbiorników balastowych,
 - 4) przygotowanie pomp i ich uruchomienie,
 - 5) przygotowanie wyposażenia awaryjnego, ewentualnie przygotowanie plastra do założenia na uszkodzoną część kadłuba,
 - 6) uszczelnienie miejsca przecieku (założenia plastra, poduszki itp.),
 - 7) ocena skuteczności zastosowanej metody,
 - 8) omówienie i ocena ćwiczenia ze sprawdzeniem znajomości przez załogę systemu balastowo-zęzowego.
13. Alarmów próbnych oraz ćwiczebnych przewidzianych w zarządzeniu nie należy przeprowadzać bezpośrednio jeden po drugim, z wyjątkiem alarmów kompleksowych.

VIII. SZKOLENIE I INSTRUKTAŻE NA STATKU.

1. Szkolenie członka załogi w posługiwaniu się środkami ratunkowymi statku, w tym również wyposażeniem jednostek ratunkowych, powinno być przeprowadzane na statku możliwie najwcześniej, jednak nie później niż w ciągu 2 tygodni po jego zatrudnieniu na statku.
2. Jeżeli członek załogi jest zatrudniony na statku w systemie planowej, regularnej rotacji, to przeszkolenie,
o którym mowa w pkt 1, powinien przejść w ciągu 2 tygodni od pierwszego zatrudnienia na statku.
3. Instruktaże w zakresie posługiwania się środkami ratunkowymi statku i przeżycia na morzu powinny się odbywać w tych samych odstępach czasu, co ćwiczenia. Poszczególne instruktaże mogą, obejmować rozmaite rodzaje środków ratunkowych statku, jednak całość wyposażenia ratunkowego i środków ratunkowych statku powinna zostać nimi objęta w okresie 2 miesięcy.
4. Każdy członek załogi powinien otrzymać instruktaż obejmujący następujące tematy, lecz niekoniecznie być do nich ograniczony:
 - 1) sposób działania i użycie pneumatycznych tratw ratunkowych statku,
 - 2) zagadnienie hipotermii, udzielanie pierwszej pomocy w przypadku hipotermii oraz inne

odpowiednie-metody udzielania pierwszej pomocy,

- 3) specjalny instruktaż niezbędny do posługiwania się środkami ratunkowymi statku w trudnych warunkach pogodowych i przy wzburzonym morzu,
- 4) ubieranie i użytkowanie kombinezonu ratunkowego.
5. Szkolenie w posługiwaniu się tratwami ratunkowymi opuszczanymi przy pomocy żurawików powinno się odbywać na każdym statku wyposażonym w takie tratwy, nie rzadziej niż co 4 miesiące. Jeżeli jest to praktycznie wykonalne, to szkolenie powinno obejmować nadmuchiwanie i częściowe opuszczenie tratwy.
6. Każdą mesę i świetlicę należy wyposażyć w podręczniki szkolenia opatrzone instrukcjami i ilustracjami o sposobie wykorzystania i użycia środków ratunkowych oraz o najlepszych sposobach ratowania się.
7. Podręcznik treningów ochrony ppoż. powinien znajdować się w każdej mesie i sali rekreacyjnej. Powinien być napisany w języku roboczym załogi statku.

IX. ZAPISY ALARMÓW I SZKOLEŃ

1. Przeprowadzone alarmy ćwiczebne i próbne należy zapisywać w dzienniku pokładowym.
2. W razie niemożności przeprowadzenia alarmu ćwiczebnego w przepisany terminie, należy dokonać zapisu w dzienniku pokładowym z podaniem przyczyn niewykonania ćwiczenia.
3. Wszystkie powyższe wpisy, powinny obejmować:
 - 1) datę przeprowadzenia i czas trwania ćwiczenia i szkolenia,
 - 2) urządzenia i wyposażenie, jakie użyto w czasie ćwiczenia,
 - 3) stan działania drzwi wodoszczelnych i pożarowych oraz innych zamknięć,
 - 4) wyniki uruchamiania silników łodzi ratunkowych (ratowniczych),
 - 5) przeglądu wyposażenia łodzi, sprzętu ratunkowego, przeciwpożarowego i awaryjnego,
 - 6) ilość uczestników w ćwiczeniu, szkoleniu,
 - 7) ocenę ćwiczenia.