

Komunikat Nr 3
Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku

z dnia 10 maja 2003r.

o wprowadzeniu w życie wytycznych dla armatorów w sprawie szczegółowych instrukcji alarmowych dla poszczególnych statków i wytycznych w sprawie rozkładów alarmowych

Na podstawie § 19 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 13 grudnia 2002r. w sprawie szczególnych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz.U. Nr 222, poz. 1867) podaje się do wiadomości, co następuje:

§ 1

Ustala się wytyczne dla armatorów w sprawie alarmów ćwiczebnych i próbnych na statkach morskich zawarte w załączniku.

§ 2

1. Wytyczne obowiązują armatorów statków morskich o polskiej przynależności z wyjątkiem:
 - 1) jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej oraz policji,
 - 2) statków sportowych,
 - 3) statków innych niż pasażerskie, których liczba stałej załogi wynosi mniej niż 5 osób,
 - 4) łodzi rybackich,
 - 5) statków nie podlegających wpisowi do rejestru okrętowego oraz rejestru statków morskich prowadzonego przez urzędy morskie.
2. Na statkach wymienionych w ust. 1 pkt. 3 powinny być wywieszane we właściwych miejscach tablice określające rodzaje alarmów, sygnały alarmowe i ich charakterystykę oraz sposób nadawania tych sygnałów.

§ 3

Wytyczne, o których mowa w § 1, stanowią podstawę do opracowania przez armatorów szczegółowych instrukcji alarmowych dla poszczególnych statków.

§ 4

Traci moc zarządzenie Nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 2 marca 1998r. w sprawie wprowadzenia w życie wytycznych dla armatorów w sprawie alarmów ćwiczebnych i próbnych na statkach morskich (Dz.Urz.Woj.Słupskiego Nr 8, poz. 25 i Dz. Urz.Woj. Koszalińskiego Nr 9 poz. 51).

§ 5

Wytyczne wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 2003r. i podlegają ogłoszeniu w Dziennikach Urzędowych Województw Pomorskiego i Zachodniopomorskiego.

Dyrektor
Urzędu Morskiego w Słupsku

Andrzej Szczotkowski

**WYTYCZNE DLA ARMATORÓW
W SPRAWIE ALARMÓW ĆWICZEBNYCH I PRÓBNYCH
NA POLSKICH STATKACH MORSKICH**

I. 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. W pomieszczeniach gdzie występuje natężenie hałasu - także światłem.
2. Statki, które nie mają możliwości nadawania sygnałów alarmowych w sposób podany w pkt. 1 ogłaszają alarmy za pomocą gwałtownego bicia w gong, lub innym dostępnym środkiem.
3. Sygnał alarmowy winien być powtórzony kilkakrotnie:
 - a) w morzu: do czasu zajęcia przez załogę stanowisk alarmowych,
 - b) w porcie: do chwili przybycia pomocy.

II. Instrukcje postępowania w przypadku zagrożenia.

1. Dla każdego członka załogi znajdującego się na statku należy opracować w języku polskim i w języku angielskim instrukcję postępowania w przypadku zagrożenia.
2. Instrukcja postępowania powinna zawierać:
 - 1) nazwy wszystkich alarmów zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie, zwanego dalej „rozporządzeniem”,
 - 2) rodzaje sygnałów alarmowych,
 - 3) środki jakimi sygnały alarmowe będą nadawane,
 - 4) miejsce zbiórek alarmowych,
 - 5) działanie jakie powinien podjąć każdy członek załogi po usłyszeniu sygnału alarmowego (ubiór, obuwie, zabranie pasa ratunkowego, kombinezonu ratunkowego, porcji odżywek opóźniających hypotermię, przenośnych radiotelefonów do łączności dwukierunkowej, radiopław awaryjnych itp.) na jaki sygnał alarmowy ubiera pas ratunkowy (kombinezon ratunkowy),
 - 6) czynności wynikające z rozkładów alarmowych,
 - 7) czynności jakie powinien podjąć członek załogi po zauważeniu wypadnięcia człowieka za burtę, pożaru i innych zagrożeń.
3. Instrukcje postępowania powinny być wykonane w dwóch egzemplarzach - jeden egzemplarz wywieszony w kabinie członka załogi, drugi u kapitana.
4. Instrukcja postępowania dla pasażerów powinna zawierać:
 - 1) nazwy alarmów,
 - 2) rodzaje sygnałów alarmowych,
 - 3) środki jakimi sygnały będą nadawane,
 - 4) drogi i miejsca zbiórki, na które należy się udać,
 - 5) co powinien pasażer zabrać ze sobą na miejsce zbiórki (np. pas ratunkowy) oraz jaki powinien mieć ubiór,
 - 6) numer łodzi lub tratwy ratunkowej, do której wyznaczony jest pasażer,
 - 7) czynności jakie powinien podjąć po zauważeniu wypadnięcia człowieka za burtę, pożaru lub innego zagrożenia.
5. Instrukcja postępowania dla pasażerów powinna być opracowana w języku polskim i angielskim oraz w miarę potrzeby w innym języku obcym i wywieszona w kabinach pasażerskich,

w mesach i palarniach, świetlicach, w miejscach zbiórek, oraz w widoczny sposób - w korytarzach pasażerskich. Obok instrukcji postępowania należy wywiesić ilustrowane tablice pokazujące sposób zakładania pasa ratunkowego. Opis ilustrowanej tablicy powinien być dwujęzyczny - polski i angielski.

III. Rozkład alarmowy

1. Statek przed wyjściem w morze powinien posiadać rozkład alarmowy, sporządzony stosownie do:
 - 1) znajdującego się na statku wyposażenia ratunkowego, ratowniczego, radiotelekomunikacyjnego, pożarowego i awaryjnego,
 - 2) składu i liczebności załogi,
 - 3) liczby pasażerów.
2. Rozkład alarmowy powinien:
 - 1) obejmować alarmy wyszczególnione w § 17 rozporządzenia,
 - 2) określać rodzaje sygnałów alarmowych,
 - 3) określać środki jakimi sygnały alarmowe będą nadawane,
 - 4) określać sposób w jaki będzie wydane polecenie opuszczania statku,
 - 5) wyznaczać stanowiska alarmowe dla członków załogi i punkty zborne dla pasażerów,
 - 6) określać obowiązki każdego członka załogi w czasie alarmu,
 - 7) określać miejsca przechowywania - środków ochrony cieplnej, środków do walki z pożarem oraz wyposażenia awaryjnego.
3. Rozkład alarmowy powinien określać, którzy oficerowie są odpowiedzialni za utrzymanie środków ratunkowych i środków do walki z pożarami w dobrym stanie technicznym i 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 ratunkową oraz skład załogi na łodzi ratunkowej i ratowniczej.
6. Rozkład alarmowy powinien ustalać obowiązki wyznaczone, na wypadek zagrożenia, członkom załogi względem pasażerów. Obowiązki te powinny obejmować:
 1. ostrzeżenie pasażerów,
 2. sprawdzenie, czy pasażerowie są odpowiednio ubrani i czy nałożyli na siebie pasy ratunkowe lub kombinezony ratunkowe we właściwy sposób,
 3. sposób gromadzenia pasażerów w miejscach zbiórek,
 4. utrzymanie porządku w przejściach oraz na klatkach schodowych i ogólny nadzór nad ruchem pasażerów,
 5. dopilnowanie, aby zapas koców został zabrany do jednostek ratunkowych,
 6. rozmieszczenie pasażerów w łodziach i tratwach ratunkowych.
7. Rozkład alarmowy powinien ustalać obowiązki wyznaczone poszczególnym członkom załogi statku stosownie do rodzaju zagrożenia, 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 i na morzu,
 - d) stwierdzenia na statku obecności wody zagrażającej bezpieczeństwu statku,
 - e) zagrożenia chemicznego i związanego z rozlewem olejowym,
 - f) zagrożenia gazowego,
 - g) skażenia radioaktywnego,
 - h) aktów terroryzmu i bezprawia,
 - i) obrony cywilnej,

- 2) podziałem czynności i obsadą stanowisk alarmowych załogi pokładowej, maszynowej i hotelowej, odrębnie dla każdego rodzaju zagrożenia,
 - 3) rozmieszczeniem i zamykaniem drzwi wodoszczelnych i pożarowych, iluminatorów, zaworów i urządzeń do zamykania ścieków, pokryw zejściówek, pokryw świetlików i innych podobnych otworów na statku,
 - 4) obsadą, wyposażeniem i wodowaniem łodzi i tratw oraz przygotowaniem innych środków ratunkowych,
 - 5) obsługą silników na łodziach lub napędu śrubo-ręcznego i wiosłowego,
 - 6) obsługą przenośnych radiotelefonów do łączności dwukierunkowej, radiopław awaryjnych i transponderów radarowych ,
 - 7) obsługą reflektorów,
 - 8) składem, wyposażeniem i zbiórką sekcji przeciwpożarowej,
 - 9) obsługą stałych i przenośnych urządzeń do walki z pożarem,
 - 10) wyłączeniem wentylacji,
 - 11) wyłączeniem napięcia elektrycznego z zagrożonej części statku,
 - 12) ewakuacją załogi i pasażerów z zagrożonej części statku,
 - 13) ustaleniem miejsc przebiccia statku,
 - 14) przygotowaniem i uruchamianiem pomp, obsługą plastra i uszczelnianiem przecieków, sondowaniem zęb i zbiorników balastowych,
 - 15) składem, wyposażeniem i obowiązkami w czasie zagrożenia chemicznego, gazowego i innych,
 - 16) uszczelnieniem pomieszczeń statku chronionych objętościowymi instalacjami gaśniczymi.
8. Rozkład alarmowy należy każdorazowo opracować przed wyjściem statku w morze. Jeżeli po opracowaniu rozkładu alarmowego nastąpi jakakolwiek zmiana w składzie załogi wymagająca wprowadzenia zmiany do tego rozkładu, to kapitan powinien uaktualnić rozkład lub opracować nowy. Rozkład alarmowy powinien być opatrzony datą i podpisany przez kapitana. Wzór rozkładu alarmowego dla statków pasażerskich powinien być zatwierdzony przez administrację morską.
- 1) Rozkład alarmowy powinien być wywieszony na widocznych miejscach, a w szczególności w:
 - a) sterowni,
 - b) maszynowni,
 - c) korytarzach prowadzących do pomieszczeń załogowych i pasażerskich.
 - 2) Rozkłady alarmowe muszą być czytelne i oświetlone.
 - 3) Obok rozkładu alarmowego na statku powinien być wywieszony, w miejscu ogólnie dostępnym powyżej pokładu górnego, plan systemu balastowo-osuszającego statku oraz plan ochrony przeciwpożarowej. Drugi egzemplarz planu ochrony przeciwpożarowej wykonany w języku polskim i angielskim powinien być przechowywany przez kapitana statku. Duplikaty planów ochrony ppoż. powinny być stale przechowywane w specjalnej obudowie poza pokładówką z przeznaczeniem dla portowych straży pożarnych zgodnie z wytycznymi Ministra - Kierownika Urzędu Gospodarki Morskiej Nr 1/87 z dnia 28.02.1987r. w sprawie przechowywania planów obrony przeciwpożarowej na statkach morskich dla potrzeb portowych straży pożarnych.

IV. Numery alarmowe.

1. Każdy członek załogi powinien mieć przydzielony numer alarmowy i instrukcję postępowania.
2. Należy na bieżąco prowadzić wykaz numerów alarmowych, zawierający nazwiska, imiona i stanowiska członków załóg, którym numery te zostały przydzielone.
3. Instrukcja postępowania powinna zawierać numer alarmowy oraz określać przewidziane dla posiadacza tego numeru czynności w zakresie każdego rodzaju zagrożenia.

V. Alarmy próbne i ćwiczebne.

1. Każdy alarm ćwiczebny i próbny powinien być w odpowiedni sposób zapowiedziany pasażerom lub załodze ze stosownym wyprzedzeniem czasowym.
2. Alarmy ogólny i pożarowy przeprowadza się:
 - 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 alarmy w porze nocnej (na statkach z załogą rotacyjną z każdą zmianą oddzielnie).
3. Alarmy inne niż wymienione w ust. 2 należy przeprowadzić:
 - 1) na wszystkich statkach w odstępach czasu nie przekraczających 3 miesięcy,
 - 2) na statkach z załogą rotacyjną - w odstępach czasu nie przekraczających 3 miesięcy dla każdej zmiany.
4. Alarm próbny 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 instrukcję postępowania w przypadku alarmu ogólnego i pożarowego,
 - 3) jeżeli podróż statku trwać będzie dłużej niż 1 miesiąc, następne alarmy próbne dla pasażerów powinny być przeprowadzone w odstępach miesięcznych (co 30 dni).

VI. Zakres czynności w czasie ćwiczeń alarmowych.

1. Kapitan statku powinien przeprowadzić alarmy próbne oraz ćwiczenia alarmów zgodnie z obowiązującym rozkładem alarmowym i 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 w opuszczaniu łodzi ratunkowych).
3. W czasie alarmów próbnych i ćwiczeń alarmowych, kapitan statku obowiązany jest nadzorować ich przebieg, sprawdzać gotowość i stan techniczny środków ratunkowych, pożarowych i sprzętu awaryjnego oraz sprawność ich obsługi przez załogę.
4. Każde ćwiczenie opuszczania statku powinno obejmować:

- 1) wezwanie pasażerów i załogi na miejsce zbiórek przy zastosowaniu instalacji alarmowych i upewnienie się, że znają oni zasady opuszczania statku wyszczególnione w rozkładzie alarmowym,
 - 2) zgłaszanie się w miejscach zbiórek i przygotowanie do wykonania obowiązków określonych w rozkładzie alarmowym,
 - 3) sprawdzenie, czy pasażerowie i załoga są odpowiednio ubrani,
 - 4) sprawdzenie, czy pasy ratunkowe zostały prawidłowo założone,
 - 5) sprawdzenie działania oświetlenia awaryjnego,
 - 6) częściowe opuszczenie co najmniej jednej łodzi ratunkowej po dokonaniu wszelkich niezbędnych przygotowań do opuszczenia jej na wodę,
 - 7) uruchomienie i pracę silnika łodzi ratunkowej,
 - 8) działanie żurawików używanych do opuszczania na wodę tratw ratunkowych,
 - 9) sprawdzenie działania łączności wewnętrznej statku (w tym m.in. zasięg słyszalności przenośnych UHF),
 - 10) na statkach wyposażonych w 100% kombinezonów ratunkowych - sprawdzenie czy wszyscy członkowie załogi stawili się z kombinezonami ratunkowymi,
 - 11) testowanie radiopławy awaryjnej (EPIRB),
 - 12) testowanie transpondera radarowego (SART).
5. Podczas kolejnych ćwiczeń powinny być częściowo opuszczone inne łodzie ratunkowe.
 6. Każda łódź ratunkowa , w tym także i łódź zrzutowa, razem z przypisaną do niej załogą, powinna zostać opuszczona na wodę i wykonywać manewry co najmniej raz na 3 miesiące podczas ćwiczeń opuszczania statku.
 7. W przypadku statków odbywających krótkie podróże międzynarodowe, łodzie ratunkowe na jednej burcie mogą być nie opuszczone na wodę, jeżeli sposób cumowania tych statków w porcie i zasady odbywania podróży nie pozwalają na opuszczenie łodzi ratunkowych po tej burcie. Jednakże wszystkie takie łodzie ratunkowe powinny być częściowo opuszczone co najmniej raz na trzy miesiące i wodowane co najmniej raz na 6 miesięcy.
 8. Łodzie ratownicze, inne niż łodzie ratunkowe będące również łodziami ratowniczymi, na ile jest to wykonalne, powinny być raz na miesiąc opuszczane na wodę, obsadzone przypisaną załogą i wykonywać manewry. Niniejsze wymaganie powinno być spełnione we wszystkich przypadkach co najmniej raz na trzy miesiące.
 9. W przypadku ćwiczenia opuszczania na wodę łodzi ratunkowej i łodzi ratowniczej gdy statek płynie, to czynności te ze względu na związane z tym zagrożenia - powinny być wykonane w warunkach, które w ocenie kapitana są sprzyjające do ich przeprowadzania i bezpośrednio są wykonywane pod nadzorem doświadczonego w tym względzie oficera.
 10. Każde ćwiczenie walki z pożarem powinno obejmować:
 - 1) wezwanie załogi na miejsce zbiórek ustalone rozkładem alarmowym przy zastosowaniu instalacji alarmowej,
 - 2) sprawdzenie obecności załogi na wyznaczonych stanowiskach,
 - 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 sekcję i grupę roboczą,
 - 7) uruchomienie i pracę pompy awaryjnej ppoż.,
 - 8) ocenę i omówienie ćwiczenia.
 11. Każde ćwiczenie „człowiek za burta” powinno obejmować:
 - 1) wezwanie załogi na miejsce zbiórek przy zastosowaniu instalacji alarmowej,
 - 2) sprawdzenie, czy wszyscy się zgłosili na miejsce zbiórki, czy są właściwie ubrani, czy pasy ratunkowe są prawidłowo założone oraz znajomości obowiązków wyszczególnionych w rozkładzie alarmowym,
 - 3) przygotowanie łodzi ratowniczej (ratunkowej) do opuszczenia na wodę,

- 4) przygotowanie sprzętu według MERSAR do wciągnięcia rozbitka niesprawnego fizycznie,
 - 5) przygotowanie środków do łączności dwukierunkowej,
 - 6) opuszczenie łodzi ratowniczej (ratunkowej) na wodę i manewrowanie nią,
 - 7) podjęcie rozbitka,
 - 8) omówienie i ocenę ćwiczenia.
12. Każde ćwiczenie walki z wodą powinno obejmować:
- 1) wezwanie załogi na miejsce zbiórek ustalone rozkładem alarmowym przy zastosowaniu instalacji alarmowej,
 - 2) sprawdzenie obecności załogi oraz znajomości obowiązków wynikających z rozkładu alarmowego,
 - 3) przygotowanie wyposażenia awaryjnego w szczególności przygotowanie plastra do założenia na uszkodzoną część kadłuba,
 - 4) uszczelnienie miejsca przecieku (założenie plastra, poduszki itp.),
 - 5) przygotowanie pomp i ich uruchomienie,
 - 6) sondowanie zęb i zbiorników balastowych, sprawdzenie zaworów skrajnika dziobowego,
 - 7) sprawdzenie znajomości przez załogę systemu balastowo-osuszającego,
 - 8) omówienie i ocena ćwiczenia.
13. Każde inne ćwiczenie dotyczące alarmu innych zagrożeń (gazowe, chemiczne itp.) określa armator w porozumieniu z urzędem morskim.
14. Alarmów próbnych oraz ćwiczeń alarmów przewidzianych w zarządzeniu, nie należy przeprowadzać bezpośrednio jeden po drugim, z wyjątkiem alarmów kompleksowych.

VII. Szkolenie i instruktaże na statku.

1. Szkolenie członka załogi w posługiwaniu się środkami ratunkowymi na statku, w tym również wyposażeniem jednostek ratunkowych, powinno być przeprowadzone na statku możliwie najwcześniej, jednak nie później niż w dwa tygodnie po jego zatrudnieniu na danym statku.
2. Jeżeli członek załogi jest zatrudniony na statku w systemie planowej, regularnej rotacji, to przeszkolenie, o którym mowa w ust. 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 ćwiczenia. Poszczególne instruktaże mogą obejmować rozmaite rodzaje środków ratunkowych statku, jednak całość wyposażenia ratunkowego i środków ratunkowych statku powinna zostać nimi objęta w dowolnym okresie 2 miesięcy.
4. Każdy członek załogi powinien otrzymać instruktaż, który powinien obejmować następujące tematy, lecz niekoniecznie być do nich ograniczony:
 1. sposób działania i użycie pneumatycznych tratw ratunkowych statku,
 2. zagadnienie hypotermii, udzielanie pierwszej pomocy w przypadku hypotermii oraz inne odpowiednie sposoby udzielania pierwszej pomocy,
 3. specjalny instruktaż niezbędny do posługiwania się środkami ratunkowymi statku w trudnych warunkach pogodowych i przy wzburzonym morzu,
 4. ubierania i obsługi kombinezonu ratunkowego.
5. Szkolenie w posługiwaniu się tratwami ratunkowymi opuszczanymi za pomocą 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 nadmuchanie i częściowe opuszczenie tratwy.

6. Każdą mesę, świetlicę, należy wyposażyć w podręczniki szkolenia opatrzone instrukcjami i ilustracjami o sposobie wykorzystania, użycia środków ratunkowych oraz o najlepszych sposobach ratowania się.

VIII. Zapisy alarmów i szkoleń.

1. Alarmy próbne dla pasażerów, ćwiczenia opuszczania statku, ćwiczenia „człowiek za burtą” oraz szkolenia i instruktaże z obsługi urządzeń i środków ratunkowych należy zapisywać w „Książce wyposażenia ratunkowego” oraz w „Dzienniku Okrętowym”.
2. Ćwiczenia i szkolenia z walki z pożarem należy wpisywać w „Dzienniku Okrętowym”.
3. Ćwiczenia i szkolenia z innych zagrożeń należy wpisywać w „Dzienniku Okrętowym”.
4. Po przeprowadzeniu alarmu ćwiczebnego należy dokonać odpowiedniego wpisu w „Dzienniku Okrętowym” oraz w „Książce wyposażenia ratunkowego”. W razie niemożności przeprowadzenia alarmu ćwiczebnego w przepisany termin należy dokonać zapisu z podaniem przyczyn niewykonania ćwiczenia.
5. Wszystkie powyższe wpisy powinny obejmować datę przeprowadzenia i czas trwania ćwiczenia, szkolenia, wskazanie urządzenia i wyposażenia jakie użyto w czasie ćwiczenia, stan działania drzwi wodoszczelnych i pożarowych oraz innych zamknięć, wyniki uruchamiania silników łodzi ratunkowych (ratowniczych), przeglądu wyposażenia łodzi, sprzętu ratunkowego, przeciwpożarowego i awaryjnego, ilość uczestników obecnych na ćwiczeniu lub szkoleniu, ocenę ćwiczenia, opis przyczyn wskutek których ćwiczenia lub szkolenia nie odbyły się w przepisowych terminach lub odbyły się tylko częściowo.