

**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.**

Na podstawie art. 47 ustawy z dnia 21 marca 1991 r o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. Nr 32, poz. 131, z 1994r Nr 27, poz. 96, z 1995r Nr 7, poz.31 i Nr 47, poz. 243, z 1996r Nr 34, poz. 145 oraz z 1997r Nr 111, poz. 726) oraz w związku z § 25 ust.4 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 1997 r w sprawie bezpieczeństwa żeglugi statków morskich i bezpieczeństwa życia na morzu (Dz. U. Nr 132, poz.879), zarządza się co następuje:

§ 1

Ustala się wytyczne dla armatorów w sprawie alarmów ćwiczebnych i próbnych na statkach morskich, które stanowią załącznik do niniejszego zarządzenia.

§ 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 administracyjnego.
2. Na statkach wymienionych w ust.1 pkt. 3 winny być wywieszone 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 porządkowe Nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 15 stycznia 1988r w sprawie wprowadzenia w życie wytycznych dla armatorów w sprawie alarmów ćwiczebnych i próbnych na statkach (Dziennik Urzędowy Województwa Słupskiego Nr 1 poz. 4, zm. Z 1991r. Nr 4 poz. 28)

§ 5

Zarządzenie wchodzi w życie po upływie 1 miesiąca od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Słupskiego.



Dyrektor  
Urzędu Morskiego w Słupsku  
Edward Koprowski



## **Załącznik**

do zarządzenia 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.

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

## **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 pomieszczeniu, gdzie następuje 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) na morzu – do czasu zajęcia przez załogę stanowisk alarmowych,
  - b) w porcie – do chwili wezwania pomocy.

## **I. INSTRUKCJE POSTĘPOWANIA W PRZYPADKU ZAGROŻENIA.**

1. Dla każdego członka załogi znajdującego się na statku należy opracować instrukcję postępowania w przypadku zagrożenia.
2. Instrukcja postępowania powinna zawierać:
  - 1) nazwy wszystkich alarmów (zgodnie z rozporządzeniem w sprawie bezpieczeństwa żeglugi statków morskich, zwanego dalej rozporządzeniem),
  - 2) rodzaje 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 (ubiór, obuwie, zabranie pasa ratunkowego, kombinezonu ratunkowego, porcji odżywek opóźniających hypotermię, transponderów radarowych, radiotelefonów do łączności dwukierunkowej, radiopław awaryjnych dla jednostek ratunkowych, 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 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.
4. Instrukcja postępowania dla pasażera powinna zawierać:
  - 1) nazwy alarmów,
  - 2) rodzaje sygnałów alarmowych,
  - 3) środki, jakimi sygnały będą nadawane,
  - 4) drogi i miejsce zbiórki, na które należy się udać,
  - 5) co powinien zabrać ze sobą pasażer na miejsce zbiórki ( np. pas ratunkowy ) oraz jaki powinien mieć ubiór,
  - 6) numer łodzi ratunkowej, do której wyznaczony jest pasażer,

- 7) czynności, jakie powinien podjąć po zauważeniu człowieka za burtą, pożaru lub innego zagrożenia.
5. Instrukcja postępowania dla pasażerów powinna być opracowana w językach 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 rzucający się sposób w korytarzach pasażerskich. Obok instrukcji postępowania należy wywiesić ilustrowane tablice pokazujące sposób zakładania pasa ratunkowego. Opis ilustrowanej tablicy powinien być opracowany w językach: polskim i angielskim.

## **II. 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 § 25 ust.1 rozporządzenia,
  - 2) ustalać rodzaje sygnałów alarmowych,
  - 3) ustalać środki, jakimi sygnały alarmowe będą nadawane,
  - 4) ustalać 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 ochrony cieplnej, środków do walki z pożarem oraz wyposażenia awaryjnego.
3. Rozkład alarmowy powinien określać, którzy oficerowie są odpowiedzialni za utrzymanie środków ratunkowych 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 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 są odpowiednio ubrani i czy nałożyli na siebie pasy ratunkowe lub ubrania ratunkowe we właściwy sposób,
  - 3) gromadzenie 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 poszczególnych członków załogi statku jakie powinni wykonać w zależności od 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,
    - d) stwierdzenia na statku obecności wody zagrażającej bezpieczeństwu statku,
    - e) zagrożenia chemicznego,
    - 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 ratunkowych oraz przygotowaniem innych środków ratunkowych,
  - 5) obsługą silników na łodziach lub napędu śrubowo – ręcznego i wiosłowego,
  - 6) obsługą transponderów radarowych, radiotelefonów do łączności dwukierunkowej, radiopław awaryjnych
  - 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 prądu elektrycznego w zagrożonej części statku,
  - 12) ewakuacją załogi i pasażerów z zagrożonej części statku,
  - 13) ustaleniem miejsca przebicia poszycia statku,
  - 14) przygotowaniem i uruchamianiem pomp, obsługą plastra i uszczelnianiem przecieków, sondowaniem zenz 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 statku 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.
9. Rozkład alarmowy powinien być wywieszony na widocznych miejscach, a w szczególności w:
- 1) sterowni,
  - 2) maszynowni,
  - 3) korytarzach prowadzących do pomieszczeń załogowych i pasażerskich.
10. Rozkłady alarmowe muszą być czytelne i właściwie oświetlone.
11. Obok rozkładu alarmowego na statku powinien być wywieszony, w miejscu ogólnie dostępnym powyżej pokładu głównego, plan systemu balastowo – osuszającego statku oraz plan ochrony przeciwpożarowej. Drugi egzemplarz planu ochrony przeciwpożarowej wykonany w językach polskim i angielskim, powinien być przechowywany u kapitana statku. Duplikaty planów ochrony przeciwpożarowej 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 lutego 1987 r w sprawie przechowywania planów Ochrony przeciwpożarowej na statkach dla potrzeb portowych straży pożarnych.

### **III 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 określić, przewidywane dla posiadacza tego numeru, czynności w zakresie każdego rodzaju zagrożenia.

#### **IV ALARMY PRÓBNE I ĆWICZENIA.**

1. Każdy alarm ćwiczebny i próbny powinien być w odpowiedni sposób zapowiedziany pasażerom lub załodze ze stosownym wyprzedzeniem.
2. Alarmy opuszczenia statku i pożarowy należy przeprowadzać:
  - 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 przeprowadzać:
  - 1) na wszystkich statkach w odstępach czasu nie przekraczających trzech miesięcy,
  - 2) na statkach z załogą rotacyjną w odstępach czasu nie przekraczających trzech miesięcy,
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 opuszczenia statku 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 opuszczenia statku 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 ).

#### **V ZAKRES CZYNNOŚCI W CZASIE ALARMU.**

1. Kapitan statku powinien przeprowadzać 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, sprawdzić gotowość i stan techniczny środków ratunkowych, pożarowych i sprzętu awaryjnego oraz sprawność ich obsługi przez załogę.
4. Każde ćwiczenia opuszczenia statku powinno obejmować:
  - 1) wezwanie pasażerów i załogi na miejsca zbiórek przy zastosowaniu instalacji alarmowych i upewnieniu się, że znają oni zasady opuszczania statku wyszczególnione w rozkładzie alarmowym,
  - 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 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 UKF),
  - 10) na statkach wyposażonych w 100 % ubrań ratunkowych sprawdzenie, czy wszyscy członkowie załogi stawili się z kombinezonami ratunkowymi.
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 opuszczenia 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 na tej burcie. Jednakże wszystkie takie łodzie ratunkowe powinny być częściowo opuszczone co najmniej raz na trzy miesiące i wodowane co najmniej raz na sześć miesięcy.
  8. Łodzie ratownicze inne niż łodzie ratunkowe będące również 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 statku na wodę łodzi ratunkowej i łodzi 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 są wykonywane pod bezpośrednim nadzorem doświadczonego w tym względzie oficera.
  10. Każde ćwiczenie walki z pożarem winno obejmować:
    - 1) wezwanie załogi na miejsce zbiórki ustalone rozkładem alarmowym przy zastosowaniu instalacji alarmowej,
    - 2) sprawdzenie obecności załogi na wyznaczonych stanowiskach,
    - 3) sprawdzenie znajomości obowiązków wyszczególnionych w rozkładzie alarmowym,
    - 4) sprawdzenia 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 przeciwpożarowej,
    - 8) ocenę i omówienie ćwiczenia.
  11. Każde ćwiczenie „człowiek za burtą” 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, czy pasy ratunkowe są prawidłowo założone oraz czy znają obowiązki wyszczególnione w rozkładzie alarmowym,
    - 3) przygotowanie łodzi ratowniczej ( ratunkowej ) do opuszczenia na wodę,
    - 4) przygotowanie sprzętu wg. MERSAR do wyciągnięcia 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 ( założenia plastra, poduszki itp. ),
  - 5) przygotowanie pomp i ich uruchomienie,
  - 6) sondowanie zenz i zbiorników balastowych, sprawdzenie zaworów skrajnika dziobowego,
  - 7) sprawdzenie znajomości przez załogę systemu balastowo – osuszającego,
  - 8) omówienie i ocenę ćwiczenia.
13. Każde inne ćwiczenie zawarte w alarmie innych zagrożeń ( gazowe, chemiczne, obrony cywilnej itp. ) określa armator w porozumieniu z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Słupsku.
  14. Alarmów próbnych oraz ćwiczeń alarmowych przewidzianych w zarządzeniu nie należy przeprowadzać bezpośrednio jeden po drugim.

## **VI SZKOLENIE I INSTRUKTAŻE NA STATKU.**

1. Szkolenie członka załogi w posługiwaniu się środkami ratunkowymi statku, w tym również wyposażeniem jednostek ratunkowych, powinno być przeprowadzone na statku możliwie najwcześniej, jednak nie później niż 2 tygodnie po jego zatrudnieniu na 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 co 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 nie koniecznie 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 udzielanie pierwszej pomocy,
  - 3) specjalny instruktaż niezbędny do posługiwania się środkami ratunkowymi statku w trudnych warunkach pogodowych i przy wzburzonym morzu,
  - 4) ubieranie i obsługa 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 wyposażać w podręczniki szkolenia opatrzone instrukcjami i ilustracjami o sposobie wykorzystania i użycia środków ratunkowych oraz o najlepszych sposobach ratowania się.

## **VII ZAPISY ALARMÓW I ĆWICZEŃ**

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 do książki ochrony przeciwpożarowej oraz dziennika okrętowego.
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 terminie, należy dokonać zapisu z podaniem przyczyn niewykonania ćwiczenia.

5. Wszystkie wpisy, o których mowa w ust 1 – 4 , powinny obejmować datę przeprowadzenia i czas trwania ćwiczenia i szkolenia, urządzenia i wyposażenie jakie użyto w czasie ćwiczenia, stan działania drzwi wodoszczelnych i pożarowych oraz innych zamknięć, wyniki uruchamiania silników łodzi ratunkowych (ratowniczych), wynik przeglądów wyposażenia łodzi, sprzętu ratunkowego, przeciwpożarowego i awaryjnego, ilość uczestników na ćwiczeniu i szkoleniu, ocenę ćwiczenia, opis przyczyn, wskutek których ćwiczenia, szkolenia nie odbyły się w przepisanych terminach lub odbyły się tylko częściowo.