

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 6 września 1967 r.

w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w portach morskich i śródlądowych.

Na podstawie art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 30 marca 1965 r. o bezpieczeństwie i higienie pracy (Dz. U. Nr 13, poz. 91) zarządza się, co następuje:

I. Przepisy wstępne.

§ 1. Rozporządzenie dotyczy bezpieczeństwa i higieny pracy pracowników zatrudnionych przy przeładunkach portowych, obsłudze i konserwacji urządzeń przeładunkowych, sprzętu zmechanizowanego oraz pomocniczego sprzętu przeładunkowego, przy obsłudze magazynów, chłodni rybnych i placów składowych, a także przy cumowaniu statków — w portach morskich i śródlądowych.

§ 2. Przez „przeładunek portowy” należy rozumieć czynności:

- 1) wykonywane w obrębie portu i na redzie, związane bezpośrednio z wyładunkiem i załadunkiem towarów na statki morskie, żeglugi śródlądowej i na wszelkiego rodzaju inne urządzenia transportu wodnego i lądowego, z wyłączeniem statków wojennych,
- 2) związane ze składowaniem, wydawaniem, układaniem i przenoszeniem ładunków w magazynie i na placach składowych w celu dalszego przewozu.

§ 3. Przez użyte w rozporządzeniu określenia:

- 1) „urządzenia przeładunkowe i sprzęt zmechanizowany” należy rozumieć dźwignice, przenośniki, przyciągarki i przestawiarki wagonowe, wózki i układarki o napędzie silnikowym, ciągniki itp.,
- 2) „pomocniczy sprzęt przeładunkowy” należy rozumieć elementy nie stanowiące stałego wyposażenia urządzeń przeładunkowych i sprzętu zmechanizowanego, a stosowane przy przeładunku, jak zawieszki, uchwyty, bloki przenośne, tace i podstawki ładunkowe, przenośne pomosty przeładunkowe, wózki ręczne, narzędzia i inne przyrządy pomocnicze.

II. Przepisy ogólne.

Kwalifikacje i obowiązki pracowników.

§ 4. Pracownik zatrudniony przy pracach określonych w § 1 powinien posiadać kwalifikacje przewidziane właściwym taryfikatorem kwalifikacyjnym oraz odpowiadać wymaganiom ustalonym w niniejszym rozporządzeniu.

§ 5. Przy pracach określonych w § 1 może być zatrudniony wyłącznie pracownik, który ukończył 18 lat życia i poddał się badaniom lekarskim przewidzianym w przepisach wydanych na podstawie art. 20 ust. 3 ustawy z dnia 30 marca 1965 r. o bezpieczeństwie i higienie pracy (Dz. U. Nr 13, poz. 91).

§ 6. Pracownik powinien przejść wstępne szkolenie teoretyczne i praktyczne w zakresie bezpieczeństwa wykonywania pracy na danym stanowisku roboczym.

§ 7. 1. Wykonywanie funkcji dźwigowych, kierowców wózków silnikowych i innych urządzeń o napędzie silnikowym, lukowych, windziarzy, hakowych i chwytakowych bez posiadania uprawnień wydanych przez właściwą komisję kwalifikacyjną jest zabronione.

2. Przepis ust. 1 ma zastosowanie nawet wtedy, gdy pracownik został zaszeregowany do grupy odpowiadającej danej funkcji.

§ 8. 1. Brygadzystą może być robotnik z pięcioletnią praktyką przy przeładunkach portowych, przeszkolony w zakresie procesów przeładunkowych, przepisów ogólnych i szczegółowych bezpieczeństwa i higieny pracy, obowiązujących przy przeładunku portowym, posiadający uprawnienia lukowego i windziarza.

2. W stosunku do absolwentów przyzakładowych szkół mechanizatorów przeładunku i w stosunku do kandydatów na brygadzystów posiadających średnie wykształcenie — pięcioletnią praktyką, o której mowa w ust. 1, może być skró-

cona do trzech lat, jeżeli kandydat spełnia pozostałe wymagania stawiane brygadziście.

3. Brygadziśta, jako bezpośredni zwierzchnik brygady lub zmiany, ma obowiązek organizowania, przygotowania i kierowania pracami przeładunkowymi w sposób zabezpieczający przed wypadkiem, zgodnie z obowiązującymi przepisami bezpieczeństwa i higieny pracy i wytycznymi udzielonymi przez przełożonego.

4. Za brygadę lub zmianę uważa się zespół składający się z nie więcej niż 20 robotników.

5. Brygadziśta może kierować pracą tylko jednej brygady lub zmiany.

6. Brygadziśta jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo pracy swojej brygady lub zmiany.

7. Brygadziśta na czas swojej nieobecności w brygadzie powinien wyznaczyć swego zastępcę.

§ 9. 1. Starszym brygadziśtą może być brygadziśta, który kierował brygadą przynajmniej 2 lata i został przeszkolony w zakresie znajomości instrukcji pracy zarówno podległych, jak i współpracujących z nim przy przeładunku pracowników.

2. Starszy brygadziśta może sprawować jednocześnie nadzór nad pracą najwyżej 15 brygad zatrudnionych na jednym nabrzeżu, a na placach składowych — w promieniu nie większym niż 250 m.

§ 10. 1. Dźwigowcy i kierowcy (operatorzy) urządzeń przeładunkowych i sprzętu zmechanizowanego powinni mieć pozwolenie na kierowanie tymi urządzeniami, wydane przez powołane do tego urzędy lub instytucje.

2. Pracownicy obsługujący przyciągarki i przepychacze wagonowe oraz osoby kierujące manewrami wykonywanymi przy użyciu siły ludzkiej, jak również manewrowi, powinni być przeszkoleni w zakresie przepisów dotyczących manewrowania, obowiązujących w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe”.

Obowiązki zakładów — przedsiębiorstw przeładunkowych.

§ 11. 1. Kontrola bieżąca i okresowa urządzeń przeładunkowych i sprzętu zmechanizowanego oraz pomocniczego sprzętu przeładunkowego w celu określenia ich wartości użytkowej i bezpieczeństwa eksploatacji oraz poddawanie ich próbom na obciążenie powinny być powierzone pracownikom posiadającym przygotowanie teoretyczne i praktyczne.

2. Przedsiębiorstwo eksploatujące urządzenia i sprzęt określone w ust. 1, nie objęte zewnętrznym dozorem, powinno we własnym zakresie zorganizować dozór oraz wydać instrukcje przeprowadzania kontroli bieżącej i okresowej, obciążeń próbnych i ewidencji tych urządzeń i sprzętu.

3. Przed oddaniem do eksploatacji nowych urządzeń przeładunkowych i sprzętu zmechanizowanego oraz pomocniczego sprzętu przeładunkowego przedsiębiorstwo powinno sprawdzać zgodność ich wykonania z obowiązującymi przepisami i normami z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy.

§ 12. Liczba pracowników konieczna do obsługi urządzenia przeładunkowego i sprzętu zmechanizowanego powinna być określona w instrukcji obsługi danego urządzenia.

§ 13. Przedsiębiorstwa wydadają dla poszczególnych kategorii pracowników zatrudnionych przy organizacji, dozoru i wykonywaniu prac przeładunkowych szczegółowe instrukcje pracy w zakresie obowiązków i odpowiedzialności pracowników, z uwzględnieniem przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy obowiązujących na danym stanowisku pracy.

§ 14. Przedsiębiorstwo powinno zapoznać pracowników z obowiązującymi przepisami bezpieczeństwa i higieny pracy w porcie przez wydanie instrukcji, wywieszenie odpowiednich wyciągów z obowiązujących przepisów, szkolenie lub w inny sposób.

§ 15. Przedsiębiorstwo powinno przestrzegać, aby pracownicy znajdujący się pod wpływem alkoholu nie byli dopuszczani do pracy.

Drogi, nabrzeża, pomosty, mola i place składowe.

§ 16. 1. Drogi, nabrzeża, mola i place składowe powinny mieć nawierzchnię dostosowaną do poruszających się po nich urządzeń transportowych i częstotliwości ich używania, nie powinny mieć wyboi, nierówności i uskoków i powinny być utrzymane w należyłym stanie.

2. Wszelkie wyboje, nierówności lub przeszkody powstałe na drogach, nabrzeżach, molach i placach składowych powinny być natychmiast usuwane.

3. Na nabrzeżach przeznaczonych do przeładunku drobnicy, drewna i zboża nawierzchnia powinna być utwardzona i zrównana z górną powierzchnią szyn kolejowych.

4. Na nabrzeżach przeznaczonych do przeładunku ładunków masowych nawierzchnia międzytorzy powinna być zrównana z górną powierzchnią podkładów kolejowych.

§ 17. 1. Szerokość drogi powinna być dostosowana do używanych środków transportowych i do nasilenia ruchu.

2. Główna droga przelotowa powinna być przystosowana do ruchu dwukierunkowego.

3. Drogi na terenie portu powinny być oznakowane zgodnie z przepisami o ruchu na drogach publicznych.

§ 18. 1. Na poboczach jezdni, przynajmniej po jednej jej stronie, powinny być chodniki dla ruchu pieszego.

2. Chodniki powinny być w miarę możliwości tak rozplanowane, ażeby były jak najrzadziej skrzyżowane z drogami komunikacji kolejowej i kołowej.

3. Chodniki powinny być odgródzone od jezdni krawężnikami i w miarę możliwości pasem zieleni.

4. Szerokość chodnika powinna wynosić co najmniej 1,2 m, a przy ruchu dwukierunkowym na jezdni — co najmniej 2 m.

5. Rampy, drogi i chodniki powinny być w zimie oczyszczane ze śniegu i lodu oraz utrzymywane w sposób zabezpieczający przed poślizgnięciem.

§ 19. 1. Wzdłuż nabrzeży i pomostów należy pozostawić wolne przejście szerokości nie mniejszej niż 0,9 m licząc od krawędzi nabrzeża lub pomostu. Za wolne przejście uważa się równe płaszczyzny między krawędziami nabrzeży lub pomostów a urządzeniami lub składowanymi ładunkami. Na przejściach mogą się znajdować tylko urządzenia cumownicze i urządzenia do wyjścia z basenu na nabrzeże.

2. Jeżeli istniejące żurawie lub inne urządzenia znajdują się w odległości mniejszej od krawędzi nabrzeża niż określona w ust. 1, do urządzeń tych od strony wody powinny być przymocowane poręczce, ułatwiające bezpieczne przechodzenie.

§ 20. Urządzenia cumownicze powinny być ustawione tak, aby nie przeszkadzały ruchom żurawi nabrzeżnych i aby między tymi urządzeniami a skrajnią żurawi pozostawała wolna przestrzeń, nie mniejsza niż 0,25 m.

§ 21. 1. Na eksploatowanych nabrzeżach, pomostach, portalach żurawi lub innych obiektach powinny być rozmieszczone od strony wody, w odstępach nie większych niż 200 m, koła ratunkowe z linkami, wykonane zgodnie z obowiązującymi normami.

2. Miejsca rozmieszczenia kół ratunkowych na nabrzeżach powinny być w nocy oświetlone.

3. Każde koło ratunkowe powinno mieć ważny atest wydany przez upoważnioną do tego instytucję.

4. Koła ratunkowe powinny być rozmieszczone i zawieszane w taki sposób, aby były widoczne od strony lądu.

§ 22. 1. Nabrzeża i pomosty powinny być zaopatrzone w drabinki, sięgające 0,5 m poniżej średniego stanu wody,

umieszczone w sposób zapewniający bezkolizyjne manewrowanie jednostek pływających i bezpieczne dojście dla ludzi — w odstępach nie większych niż 50 m.

2. Nabrzeża i pomosty powinny być wykonane w taki sposób, aby nie gromadziła się na nich woda deszczowa.

§ 23. 1. Usytuowanie placów składowych i dróg powinno zapewniać bezpieczną pracę na placach i bezpieczny ruch na drogach.

2. Miejsca na placach do składowania ładunków i drogi komunikacyjne powinny być wyznaczone.

3. Miejsca wyznaczone na składowanie ładunków powinny być zaopatrzone w tablice z podaniem dopuszczalnego obciążenia na metr kwadratowy powierzchni składowej.

§ 24. 1. Tereny portowe ogrodzone powinny mieć oddzielne bramy dla ruchu pieszego, dla pojazdów i dla trakcji kolejowej.

2. Dla pojazdów mechanicznych i rowerów powinny być odpowiednio parkingi.

§ 25. 1. Pochylenie zjazdów i pochylni przeznaczonych do ruchu kołowego nie powinno przekraczać 15%, jeżeli pochylnia biegnie w linii prostej, a 12% — jeżeli istnieją zakręty.

2. Pochylenie pochylni przeznaczonych do stałego ruchu pieszego nie powinno przekraczać:

45% — jeżeli zastosowano listwy poprzeczne,

18% — jeżeli pochylnia jest pod dachem,

10% — jeżeli pochylnia jest otwarta.

Przejścia i miejsca niebezpieczne.

§ 26. 1. Przejścia dla pieszych powinny być wyznaczone w miejscach najbardziej bezpiecznych.

2. Jeżeli zachodzi konieczność wyznaczenia przejścia w miejscu niebezpiecznym, jak np. przez pomosty, nad i pod przenośnikami itp., przejście to powinno mieć szerokość nie mniejszą niż 0,9 m i powinno być zaopatrzone w poręczę o dostatecznej długości i o wysokości 1,1 m.

3. Jeżeli zachodzi obawa spadnięcia przedmiotów z wysokości na przechodzących, nad przejściem powinny być rozciągnięte siatki lub inne urządzenia zabezpieczające albo umieszczone w widocznym miejscu znaki ostrzegawcze.

§ 27. 1. Wyjścia z magazynów oraz przejścia między budynkami, wychodzące na tory kolejowe i drogi kołowe, powinny być zabezpieczone barierami kierunkowymi o wysokości 1,1 m lub w inny sposób.

2. Przejścia wokół narożników budynków nie otoczonych chodnikiem powinny być zabezpieczone w sposób uniemożliwiający najechanie przez pojazdy nadjeżdżające z przeciwnej strony i niewidoczne na zakręcie.

3. Przepisy ust. 1 i 2 nie dotyczą wyjść i wjazdów przeznaczonych do ruchu sprzętu zmechanizowanego.

§ 28. Miejsca, które czasowo stają się niebezpieczne, jak otwory na rampach itp., powinny być zabezpieczone barierami o wysokości 1,1 m.

§ 29. Przejścia i miejsca niebezpieczne powinny być zaopatrzone w znaki ostrzegawcze lub w znaki zakazu oraz powinny być dobrze oświetlone w ciemnej porze doby.

Oświetlenie.

§ 30. Drogi, nabrzeża, pomosty, urządzenia cumownicze, dojścia do statków, miejsca pracy na otwartym terenie, w ładowniach, wagonach oraz innych pomieszczeniach zamkniętych, w których odbywa się przeładunek i składowanie, powinny być oświetlone według obowiązujących norm.

§ 31. 1. Punkty świetlne powinny być rozmieszczone w taki sposób, aby nie utrudniały rozpoznania sygnalizacji świetlnej w porcie i nawigacji statków.

2. Słupy z punktami świetlnymi na drogach na terenie portu powinny być rozmieszczone po jednej lub po obu stronach dróg, na skrzyżowaniu dróg bezpośrednio przy skrzyżowaniu lub rozgałęzieniu, a na łukach dróg — z ich zewnętrznej strony.

§ 32. W miarę możliwości technicznych podczas mgły należy stosować żółte światła (jak np. światła sodowe).

Urządzenia przeładunkowe i sprzęt zmechanizowany oraz pomocniczy sprzęt przeładunkowy.

§ 33. Żurawie, suwnice, przenośniki stałe i wyciągi pionowe, będące w eksploatacji, powinny mieć ważne dokumenty, uprawniające do ich eksploatacji, wydane przez właściwe organy sprawujące dozór techniczny.

§ 34. 1. Urządzenia przeładunkowe i sprzęt zmechanizowany powinny mieć ustalony dopuszczalny udźwig lub nośność, uwidocznione przez trwałe, wyraźny napis.

2. Przeciążanie urządzeń przeładunkowych i sprzętu zmechanizowanego oraz pomocniczego sprzętu przeładunkowego ponad ustalony udźwig, nośność lub dopuszczalne obciążenie robocze (DOR) jest wzbronione, z wyjątkiem przeciążeń dokonywanych w czasie badań i prób.

3. Elementy konstrukcyjne urządzeń przeładunkowych wystające nad wodę, jak np. wysięgniki i wysięgnice żurawii, w czasie przerw w przeładunku lub będące w remoncie powinny być zaopatrzone w znaki ostrzegawcze: w dzień — czerwony walec, w nocy — czerwone widoczne światło. Ponadto o konieczności pozostawienia nad wodą elementu konstrukcyjnego urządzenia przeładunkowego, jak i o jego usunięciu, należy zawiadomić kapitanat lub bosmanat portu.

§ 35. Ruchome części urządzeń przeładunkowych zagrożające bezpieczeństwu powinny być zaopatrzone w należyte osłony zapobiegające wypadkom oraz zapewniające łatwe i bezpieczne dokonywanie czynności konserwacyjnych i kontrolnych.

§ 36. 1. Pomocniczy sprzęt przeładunkowy powinien być przed każdą zmianą i przy przyjęciu po pracy każdorazowo sprawdzony pod względem zużycia i dalszego bezpiecznego użytkowania.

2. Eksploatowany pomocniczy sprzęt przeładunkowy, niezależnie od przepisu ust. 1, powinien być co najmniej raz na 3 miesiące szczegółowo badany przez nadzór techniczny przedsiębiorstwa w celu sprawdzenia stopnia zużycia oraz określenia bieżącej wartości użytkowej.

§ 37. Bloki jednokrążkowe i wielokrążkowe, nie połączone na stałe z urządzeniami przeładunkowymi (przenośne), powinny być co 12 miesięcy poddawane próbie na obciążenie statyczne oraz powinny posiadać oznaczenie dopuszczalnego obciążenia roboczego i datę ostatniej próby na obciążenie.

§ 38. Statyczne obciążenia próbne dla łańcuchów, haków, uchwytów, bloków, nie połączonych na stałe z urządzeniami przeładunkowymi, powinny wynosić:

łańcuch	dwukrotne dopuszczalne obciążenie robocze
pierścień	dwukrotne dopuszczalne obciążenie robocze
hak, uchwyt	dwukrotne dopuszczalne obciążenie robocze
klamra łącznikowa (szakła)	dwukrotne dopuszczalne obciążenie robocze
krętlik	dwukrotne dopuszczalne obciążenie robocze
blok jednokrążkowy	dwukrotne dopuszczalne obciążenie robocze

blok wielokrążkowy o dopuszczalnym obciążeniu roboczym do 20 ton włącznie	dwukrotne dopuszczalne obciążenie robocze
blok wielokrążkowy o obciążeniu roboczym powyżej 20 ton do 40 ton włącznie	zwiększone o 20 ton dopuszczalne obciążenie robocze
blok wielokrążkowy o obciążeniu roboczym powyżej 40 ton	połtorakrotne dopuszczalne obciążenie robocze
łańcuchy kalibrowane, połączone na stałe z częściami urządzeń przeladunkowych o napędzie ręcznym	połtorakrotne dopuszczalne obciążenie robocze

Za dopuszczalne obciążenie robocze (DOR) bloków uważa się największy udźwig na haku lub pierścieniu danego bloku.

§ 39. 1. Haki kute, pierścienie, ogniwa łącznikowe, krętliki, uchwyty oraz zawiesia łańcuchowe powinny być wyżarzane co najmniej raz na 12 miesięcy, a łańcuchy o średnicy pręta ogniwa do 13 mm — co 6 miesięcy, po wyżarzeniu zaś powinny być poddane próbie na obciążenie statyczne, a następnie powinno być oznaczone dopuszczalne dla nich obciążenie robocze.

2. Wyżarzaniu nie podlegają pierścienie, haki, klamry łącznikowe, krętliki połączone na stałe z blokami, wielokrążkami lub siłomierzami, haki i krętliki, których części są gwintowane lub mają łożyska toczne albo też inne części hartowane.

3. Jeżeli elementy nierozbieralnego zawiesia podlegają wyżarzeniu (np. haki, pierścienie połączone splotem liny stalowej itp.) i w związku z wyżarzeniem tych elementów zachodziłaby konieczność zniszczenia lin w dobrym stanie technicznym, okres ustalony w ust. 1 — o ile wartość użytkowa zawiesia na to pozwala — może być przedłużony do czasu wymiany lin, jednak nie dłużej niż o dalsze 12 miesięcy. Decyduje o tym nadzór techniczny przedsiębiorstwa.

4. Elementy urządzeń przeladunkowych i sprzętu pomocniczego, wymienione w ust. 1, po przeróbce oraz po każdej naprawie na gorąco powinny być wyżarzane i poddawane próbnemu obciążeniu statycznemu na określone obciążenie robocze, zgodnie z przepisami § 38.

5. Haki połączone z łańcuchami na stałe powinny być wyżarzane razem z łańcuchami.

6. W razie przeciwwskazań producenta co do okresowego wyżarzania elementów wymienionych w ust. 1, przepisów ust. 1, 3 i 5 nie stosuje się.

§ 40. 1. Przenoszenie ludzi za pomocą urządzeń przeladunkowych jest wzbronione.

2. Odstępstwo od przepisu ust. 1 jest dopuszczalne, jeżeli przedsiębiorstwo posiada przeznaczony do tego sprzęt oraz instrukcje zatwierdzone przez organy dozoru technicznego.

3. Przepisy ust. 1 i 2 mogą być nie stosowane, gdy zachodzi konieczność niesienia pomocy w razie wypadku.

Urządzenia elektryczne.

§ 41. 1. Urządzenia elektryczne powinny być zbudowane, utrzymane i eksploatowane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

2. Przenośne urządzenia przeladunkowe oraz sprzęt pomocniczy, czasowo eksploatowane na statku, zasilane z łądu prądem elektrycznym o napięciu powyżej 42 V powinny być, niezależnie od systemu zerowania lub uziemiania z sieci lądowej, dodatkowo uziemione do konstrukcji statku albo powinny być stosowane inne środki zabezpieczające człowieka przed porażeniem prądem elektrycznym.

3. Wszystkie prace związane z podłączeniem, badaniem, konserwacją i naprawą urządzeń elektrycznych powinny być wykonywane przez elektryka, posiadającego co najmniej III grupę kwalifikacyjną BHP.

III. Koleje i ich obsługa.

§ 42. Tory oraz inne urządzenia i budowle kolejowe powinny być budowane i utrzymywane zgodnie z przepisami obowiązującymi w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe”.

§ 43. 1. Przetaczanie wagonów powinno odbywać się za pomocą urządzeń specjalnie do tego celu przeznaczonych.

2. Przetaczanie ręczne może odbywać się tylko na krótkich odległościach, po torach poziomych lub o pochyleniu nie większym niż 2,5‰.

§ 44. W razie przetaczania po torze, na którym odbywa się równocześnie przeładunek wagonów, wagony te powinny być zabezpieczone od strony przetaczanych wagonów za pomocą wykolejniczy, piózy hamulcowej położonej przed stojącymi wagonami w odległości co najmniej 10 m lub przeładunek wagonów powinien być przerwany na czas przetoków.

§ 45. 1. Unieruchomienie wagonów w miejscu ich przeładunku powinno się odbywać przy użyciu hamulców ręcznych lub za pomocą klinów zastawczych, podłożonych pod skrajne koła wagonów.

2. Przepis ust. 1 nie ma zastosowania przy załadunku lub wyładunku z wagonów ładunków masowych przy pomocy chwytaków, jeżeli wagony znajdują się na torach poziomych.

§ 46. Przesuwne drzwi wagonów powinny być otwierane przy zastosowaniu odpowiednich narzędzi.

§ 47. 1. Lokomotywy oraz ciągniki obsługujące tory przeladunkowe, z wyjątkiem taboru kolei wąskotorowych na placach do składowania drewna, powinny posiadać urządzenia świetlne i sygnalizacyjne zgodnie z przepisami obowiązującymi w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe”.

2. Ładunek, z wyjątkiem drewna na kolejach wąskotorowych, nie powinien wystawać poza obrys taboru.

§ 48. W zakresie obsługi kolei przeznaczonych wyłącznie dla potrzeb transportu zakładu pracy w sprawach nie uregulowanych niniejszym rozporządzeniem mają ponadto zastosowanie przepisy rozporządzenia Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 16 lipca 1954 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze kolei w zakładach pracy (Dz. U. Nr 38, poz. 167), z wyjątkiem §§ 9, 18, 28, 70, 77, 80 i 81.

IV. Pomocniczy sprzęt przeladunkowy.

§ 49. Pomocniczy sprzęt przeladunkowy powinien być bezpieczny dla obsługi, niezawodny w użyciu, czynić zadość wymaganiom wytrzymałościowym, mieć jak najmniejszy ciężar, pozwalać na szybkie i dogodne uchwycenie, zahaczenie i zwolnienie ładunku.

§ 50. 1. Płyty do łączenia wagonu z rampą lub wagonu z wagonem powinny odpowiadać wymaganiom wytrzymałościowym dla celów, jakim będą służyć.

2. Płyty, o których mowa w ust. 1, powinny być zaopatrzone w zaczepy lub inne urządzenia zabezpieczające przed nieumyślnym przesunięciem, a ich powierzchnie robocze powinny utrudniać poślizg.

3. Szerokość płyt powinna być dostosowana do rodzaju sprzętu przeladunkowego oraz gabarytów przemieszczanych ładunków. Szerokość otwarcia drzwi wagonu powinna odpowiadać szerokości płyty.

4. Płyty powinny być oznaczone trwałym i wyraźnym napisem co do dopuszczalnego obciążenia roboczego.

§ 51. 1. Pomosty, stojaki i kozły przenośne, używane do przeładunku, powinny odpowiadać wymaganiom wytrzymałościowym oraz posiadać określenie dopuszczalnego ich obciążenia, uwidocznione trwałym, wyraźnym napisem.

2. Szerokość pomostów powinna być dostosowana do wymiarów przesuwanego po nich ładunku bądź sprzętu w taki sposób, aby przynajmniej z dwóch jego boków pozostawała wolna przestrzeń do krawędzi pomostu o szerokości nie mniejszej niż 0,5 m.

3. Dobór pomostów, stojaków i kozłów powinien uwzględniać ciężar ładunku, sprzętu i pracujących na nich pracowników.

4. Pomosty, stojaki i kozły po zakończeniu prac przeładunkowych powinny być natychmiast usuwane z miejsca ich ustawienia.

Zawiesia linowe i łańcuchowe.

§ 52. 1. Zawiesia powinny być wykonane z łańcuchów, lin stalowych lub włókiennych albo z innych tworzyw o dostatecznej wytrzymałości do podnoszenia określonych ciężarów.

2. Do wyrobu zawiesi z lin stalowych powinny być użyte liny, których wytrzymałość na rozrywanie wynosi 130 do 180 kG/mm².

§ 53. 1. Zawiesia łańcuchowe powinny być wykonane z materiałów atestowanych, określonych normami dotyczącymi łańcuchów.

2. Zabrania się robienia węzłów na łańcuchach.

3. Do łączenia ogniw łańcucha należy używać ogniw łącznikowych zamykanych za pomocą zgrzewania, spawania, specjalnych śrub bądź innych elementów łączących, przeznaczonych do tego celu.

§ 54. 1. Zawiesia dwucięgnowe i wielocięgnowe linowe i łańcuchowe powinny być wykonane z pojedynczych cięgien. Cięgna parami powinny być uchwycone pierścieniami, a pierścienie te w zawiesiach wielocięgnowych — uchwycone wspólnym pierścieniem, przeznaczonym do zawieszania na hak żurawia. W razie nieparzystej liczby cięgien w zawiesiu, dopuszcza się łączenie 3 cięgien jednym pierścieniem.

2. Zawiesia innej konstrukcji i z innych materiałów, niż to określa ust. 1, mogą być dopuszczone pod warunkiem, że są znormalizowane.

§ 55. Przy określaniu obciążenia roboczego przy użyciu zawiesia dwucięgnowego, jeżeli wprowadzenie unosu do ładowni odbywa się z przechylem, przyjmuje się tylko jedno cięgno jako nośne.

§ 56. 1. Pętla zawiesi do zawieszania unosu powinna być tak duża, aby z łatwością można ją było zakładać na hak urządzenia przeładunkowego.

2. Do pętli zawiesi linowych, tam gdzie to jest technicznie uzasadnione, powinny być wprowadzone kausze zabezpieczające liny przed wytarciem.

§ 57. 1. Pętla zawiesi z lin powinny być wykonane przez zastosowanie tulei zaciskanych mechanicznie, przez splatanie lub w inny równorzędny sposób określony odpowiednimi normami.

2. W razie wykonania pętli przez splatanie lin, jeżeli normy nie stanowią inaczej, splatanie powinno być wykonane przez pięciokrotne przetknięcie spletek, w tym trzykrotnie spletkami pełnymi i dwukrotnie spletkami, z których została ucięta połowa liczby skrętek.

3. Miejsca połączenia lin stalowych, po wykonaniu pętli, powinny być zabezpieczone tak, aby nie powodowały kaleczenia rąk.

4. Jeżeli warunki eksploatacyjne na to pozwalają, można stosować łączenie cięgien zawiesia z hakami i pierścieniami przy pomocy klamry łącznikowej (szakli) lub innych równorzędnych łączników.

§ 58. 1. Wykonanie zawiesia lub skracanie go przez robienie węzłów jest zabronione.

2. Zawiesia o obwodzie zamkniętym, wykonane z lin włókiennych, przeznaczone do bezpośredniego zawieszania ładunku na haku, przy jednoczesnym jego obwiązywaniu, powinny być zaopatrzone w elementy ułatwiające samoczynne zaciąganie pętli zawiesi.

§ 59. 1. Dopuszczalne obciążenie robocze zawiesi dwu- i wielocięgnowych powinno być uzależnione od wielkości kąta wierzchołkowego mierzonego po przekątnej między cięgnami po naprężeniu zawiesia i powinno wynosić:

przy kącie 45° — 90%

„ 90° — 70%

„ 120° — 50%

dopuszczalnego obciążenia zawiesia w układzie pionowym

2. Kąt rozwarcia cięgien nie powinien przekraczać 120°.

3. Przy użyciu zawiesia wielocięgnowego dla określenia obciążenia roboczego należy przyjmować, że pracują tylko dwa cięgna.

4. Przy użyciu dwóch zawiesi o obwodzie zamkniętym ich łączne obciążenie nie powinno przekraczać wielkości obciążenia roboczego, przewidzianego dla jednego zawiesia.

5. Przy użyciu zawiesia o obwodzie zamkniętym (zawiesie bez końca) należy przyjmować, że jako nośne pracują dwa cięgna.

§ 60. 1. W magazynach dla zawiesi oraz na nabrzeżach drobnicowych w pobliżu miejsc częstego używania zawiesi, w dobrze widocznych miejscach powinny być umieszczone tablice wskazujące największe dopuszczalne obciążenie zawiesi linowych i łańcuchowych, w zależności od stosowanych średnic cięgien i sposobów zawieszania ładunków.

2. Pracownicy zatrudnieni przy zawieszaniu unosów na hak żurawia lub innego urządzenia przeładunkowego powinni przed użyciem zawiesia dokładnie zapoznać się z danymi umieszczonymi na tablicy.

§ 61. 1. Przy ustalaniu dopuszczalnego obciążenia roboczego zawiesi o obwodzie zamkniętym (bez końca) i jednocięgnowych, wykonanych zarówno z lin, jak i łańcuchów, należy wziąć pod uwagę, w jakim układzie zawiesia te będą używane, a mianowicie:

1) do zawieszania lub podtrzymywania ładunku przez zawiesie,

2) do zawieszania ładunku przy jednoczesnym jego obwiązywaniu przez zawiesie.

Przez pojęcie „obwiązywanie ładunku” należy rozumieć taki układ zawiesia, przy którym wokół ładunku tworzy się zaciskająca, zamknięta pętla, powstała na skutek przewleczenia cięgna (lub cięgien przy zawiesiu bez końca) w dowolnym miejscu jego długości.

2. Minimalne wartości współczynników bezpieczeństwa dla lin i łańcuchów zawiesi jednocięgnowych, dwucięgnowych, wielocięgnowych i o obwodzie zamkniętym (bez końca), stosowanych przy przeładunkach portowych, powinny być przyjmowane według poniższych wartości:

1) do zawieszania lub podtrzymywania ładunków bez ich obwiązywania:

a) dla zawiesi wykonanych z lin włókiennych 6,0,

b) dla zawiesi wykonanych z lin stalowych:

— z pętlami zaplatanymi 6,0,

— z pętlami zaciskanimi tulejami 5,0,

c) dla zawiesi wykonanych z łańcuchów 5,0.

2) do zawieszania ładunków przy jednoczesnym bezpośrednim ich obwiązywaniu:

a) dla zawiesi wykonanych z lin włókiennych 8,0,

b) dla zawiesi wykonanych z lin stalowych:

— z pętlami zaplatanymi 8,0,

— z pętlami zaciskanimi tulejami 7,0,

c) dla zawiesi wykonanych z łańcuchów 6,0.

3. Niezależnie od przepisów ust. 2 dla zawiesi wykonanych z łańcuchów użytkowanych w temperaturach poniżej -20°C należy dodatkowo obniżyć dopuszczalne obciążenie robocze o 50%.

§ 62. 1. Liny włókienne, stalowe, łańcuchy i wykonane z nich zawiesia, niezależnie od przepisu § 36 ust. 1, powinny być przez nadzór techniczny przedsiębiorstwa — w okresach nie dłuższych niż co 3 miesiące — szczegółowo badane co do stopnia ich zużycia oraz dalszej przydatności użytkowej.

2. Liny włókienne i wykonane z nich zawiesia wykazujące: zerwanie splotów, przecięcie, postrzępienie, rozkręcenie pokrętek lub splotów, zbutwienie, wewnętrzne zużycie między splotami bądź wyraźne przewężenie powinny być natychmiast wycofane z eksploatacji.

3. Liny stalowe i wykonane z nich zawiesia powinny być natychmiast wycofane z eksploatacji, jeżeli:

- 1) na długości równej ośmiokrotnej średnicy liny ilość widzialnych pękniętych drutów przekracza 10% całkowitej ilości drutów w linie,
- 2) występują oznaki silnego zużycia, przerdzewienia, zerwania splotek lub innego uszkodzenia.

Łączenie między sobą lin przez splatanie, wiązanie, spawanie, lutowanie itp. jest zabronione.

4. Łańcuchy i wykonane z nich zawiesia powinny być natychmiast wycofane z eksploatacji, jeżeli:

- 1) stały się niebezpieczne na skutek przeciążenia lub na skutek wadliwego albo niewłaściwego wyżarzania,
- 2) zużycie pręta ogniwa przekracza $\frac{1}{8}$ pierwotnej średnicy ogniwa,
- 3) ogniwa uległy deformacji lub wykazują inne widoczne uszkodzenia,
- 4) nie odpowiadają przepisom § 53.

§ 63. 1. Do magazynowania uszkodzonych zawiesi powinno być w magazynie wydzielone pomieszczenie, zamykane na klucz.

2. Zawiesi uszkodzonych nie wolno przechowywać razem z zawiesiami zdawnymi do użytku.

§ 64. Zawiesia, po ukończonej pracy, jeżeli nie są przekazane następnej zmianie, powinny być natychmiast oddane do magazynu w celu sprawdzenia ich dalszej przydatności do bezpiecznej pracy.

§ 65. Zabrania się używania pomocniczego sprzętu przeładunkowego nie atestowanego, nie objętego odpowiednimi normami i wyraźnie nie oznakowanego.

Tace ładunkowe (szety).

§ 66. 1. Dolne powierzchnie drewnianych tac ładunkowych powinny być wzmocnione kształtownikami stalowymi, zakończonymi uchami do podwieszenia.

2. Współczynnik bezpieczeństwa dla uch powinien być nie mniejszy niż 5,0.

§ 67. Do przeładunku ładunków płynnych w balonach powinny być stosowane tace ze ścianami bocznymi.

Podstawki ładunkowe i palety.

§ 68. Podstawki ładunkowe i palety powinny mieć powierzchnie i krawędzie gładkie, wykonane w taki sposób, aby nie powodowały kaleczenia rąk i uszkodzenia ładunku. Powinny one mieć jak najmniejszy ciężar własny i powinny zapewniać bezpieczne i łatwe ich użytkowanie.

Haki, uchwyty, pierścienie, krętliki i klamry łącznikowe.

§ 69. Współczynnik bezpieczeństwa dla haków, uchwytów, pierścieni, krętlików i klamer łącznikowych (szekli) nie

powinien być mniejszy niż 5 w stosunku do doraźnej wytrzymałości na rozrywanie.

Uchwyty elektromagnetyczne.

§ 70. 1. Zastosowanie uchwytu elektromagnetycznego do przeładunku na statki lub ze statków jest zabronione. Stosowanie elektromagnesów w innych relacjach przeładunkowych jest dopuszczalne.

2. Hak dźwignicowy, na którym wisi uchwyt elektromagnetyczny, powinien być zabezpieczony przed obracaniem się oraz posiadać urządzenie zabezpieczające przed spadnięciem elektromagnesu.

3. Przy przenoszeniu przedmiotów długich należy stosować kilka uchwytów.

4. Przebywanie w strefie działania urządzenia przeładunkowego, pracującego przy użyciu uchwytu elektromagnetycznego, jest zabronione; dojszcie do tej strefy powinno być należycie zabezpieczone.

Bloki otwierane.

§ 71. 1. Ciężar bloku powinien być jak najmniejszy, przy czym ciężar bloków przenoszonych ręcznie nie powinien przekraczać 50 kg.

2. Zamknięcie otwieranej części metalowego jarzma powinno być zabezpieczone w taki sposób, aby nie mogło się ono otwierać samoczynnie podczas pracy i aby uniemożliwiało dostanie się liny między krążek a jarzmo.

3. Blok powinien być oznaczony dopuszczalnym obciążeniem roboczym, numerem oraz datą ostatniej kontroli, a użytkownik powinien mieć świadectwo wytwórcy bloku.

§ 72. 1. Bloki używane w ładowni statków powinny być umocowane za pomocą ogniw łącznikowych sworzniowych tylko do pierścieni lub innych przeznaczonych do tego celu urządzeń, znajdujących się na wręgach.

2. Mocowanie bloków na rozpornicach statku jest niedopuszczalne.

3. Jeżeli wręgi nie są wyposażone w urządzenia do umocowania bloków, bloki powinny być umocowane przy użyciu uchwytów skonstruowanych specjalnie do tego celu.

4. Wiercenie otworów we wręgach lub przyspawanie do konstrukcji statków urządzeń zastępczych do mocowania bloków bez zgody kierownictwa statku jest zabronione.

5. Bloki z krążkami pękniętymi, okaleczonymi krawędziami, zgiętą lub wytartą osią albo innymi uszkodzeniami powinny być natychmiast usuwane z eksploatacji.

Wózki ręczne.

§ 73. 1. Konstrukcja wózka ręcznego powinna zapewnić jak największą stateczność przy pełnym załadunku, łatwe załadowanie i rozładowanie oraz jak najmniejszy opór jazdy.

2. Osie kół wózka powinny być osadzone w łożyskach tocznych.

3. Wózki powinny być wyposażone w koła ogumione.

4. Ciężar własny wózka nie powinien być większy niż 150 kg.

5. Na wózku powinien być umieszczony widoczny napis określający nośność wózka.

§ 74. 1. Wózki dwukołowe do przewozu drobnicy powinny być wyposażone w elementy unieruchamiające koła, w czasie, gdy wózek wraz z ciężarem jest przechylany.

2. Rękojeście dźwigni wózków powinny mieć kształt odpowiedni do wygodnego ujęcia.

3. Wózki do przewozu butli z kwasami lub innymi żrącymi cieczami powinny mieć urządzenia zabezpieczające ładunek przed spadnięciem z wózka.

§ 75. 1. Do przewozu ładunków o ciężarze ponad 400 kg lub o dużych objętościach powinny być używane wózki trzy- lub wielokołowe.

2. Wózki z dyszlami powinny być zaopatrzone w urządzenie zabezpieczające przednią część wózka przed spadnięciem ładunku na dyszel.

3. Dyszel powinien mieć kablak chroniący dłoń robotnika oraz urządzenie zabezpieczające przed opadnięciem.

4. Dopuszczalny ciężar ładunku przewożonego na wózkach wielokołowych po terenie poziomym i twardej nawierzchni nie powinien przekraczać 400 kg na osobę, nie licząc ciężaru wózka.

§ 76. Wózki ręczne na szynach, których pochylenie jest większe niż 1%, powinny być wyposażone w hamulce.

§ 77. 1. Wózki z platformą podnośną powinny podjeżdżać pod podstawkę zupełnie swobodnie.

2. Długość podstawek nie powinna być większa od długości platformy.

3. Nóżki podstawki w położeniu podniesionym powinny się znajdować na wysokości co najmniej 25 mm nad podłogą.

§ 78. 1. Ładunek powinien być na wózku ułożony w taki sposób, aby w czasie przewozu nie mógł spaść, rozsypać się, przewrócić lub wylać.

2. Ładunki powinny być rozmieszczone na wózku w taki sposób, aby nie przesłaniały pola widzenia obsługującym wózek.

3. Ciężar ładunku na wózku wielokołowym powinien być rozmieszczony równomiernie na całej powierzchni ładunkowej.

§ 79. W sprawach nie uregulowanych przepisami niniejszego rozporządzenia w zakresie transportu ręcznego obowiązują przepisy rozporządzenia Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 1 kwietnia 1953 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy pracowników zatrudnionych przy ręcznym dźwiganiu i przenoszeniu ciężarów (Dz. U. Nr 22, poz. 89).

V. Urządzenia przeładunkowe i sprzęt zmechanizowany.

Haki.

§ 80. 1. Haki do przenoszenia unosów powinny być kute lub płytkowe oraz powinny odpowiadać wymaganiom odpowiednich norm.

2. Stosowanie haków żeliwnych, stalowych (lanych) lub spawanych jest zabronione.

§ 81. Hak powinien mieć świadectwo wytwórni z oznaczeniem materiału, z jakiego został wykonany, oraz posiadać oznaczenie dopuszczalnego obciążenia roboczego.

§ 82. Przy przenoszeniu ładunków niebezpiecznych, a także gdy zachodzi możliwość wysunięcia zawiesia z gardzieli haka powinny być stosowane haki wyposażone w urządzenie zamykające gardziel.

§ 83. 1. Ładunki o ciężarze ponad 100 ton powinny być podnoszone na elementach zamkniętych, tzw. uszakach lub hakach płytowych i dwurożnych.

2. Na haku dwurożnym należy ładunek tak zawieszać, aby obydwa rogi były jednakowo obciążone.

3. Zabrania się stosowania elementów służących do zawieszania ładunku na hak, jak pierścieni, ogniów, mankietów, łańcuchów itp., których wymiary uniemożliwiają swobodne włożenie elementów w rozwarcie gardzieli haka i umieszczenie ich na dnie gardzieli.

§ 84. 1. Kontrola haków co do stopnia zużycia i ustalenia ich przydatności do dalszej pracy powinna być przeprowadzana przed rozpoczęciem każdej zmiany roboczej, niezależnie od obserwacji haka w czasie pracy.

2. Jeżeli rozwarłość gardzieli haka na skutek rozgięcia zwiększyła się o ponad 10% w stosunku do rozwarłości po-

czątkowej, hak powinien być przekuty na gorąco i doprowadzony do przepisowego kształtu.

3. Kontrolę zwiększenia rozwarłości gardzieli haka należy przeprowadzać za pomocą sprawdzianu.

Wózki silnikowe.

§ 85. 1. Stanowiska kierowców (operatorów) na wózkach silnikowych powinny posiadać osłony chroniące kierowców w razie kolizji przed urazami oraz umożliwiające szybkie opuszczenie wózka.

2. Stanowiska kierowców na wózkach widłowych powinny być zabezpieczone przed spadnięciem na kierowcę ładunku znajdującego się na widłach.

3. Powierzchnia pomostu powinna być wykoczona tak, aby zabezpieczała kierowcę przed poślizgnięciem się.

4. Przewody i aparatura elektryczna powinny być zabezpieczone w taki sposób, aby iskrzenie mogące powstać w czasie jazdy nie zagrażało kierowcy ani ładunkowi.

5. Wylącznik prądu przy wózkach elektrycznych powinien być sprzężony z hamulcem w taki sposób, aby przy zaciągniętym hamulcu następowało jednoczesne wyłączenie prądu.

6. W celu uniemożliwienia uruchomienia wózka przez osoby niepowołane, każdy wózek powinien być wyposażony w stacyjkę, od której klucz posiada tylko kierowca.

7. Wózki powinny być wyposażone w sprawnie działające sygnały dźwiękowe.

8. Wózki powinny być wyposażone w światła przednie oraz w tylne szkła odbłaskowe.

9. Wózki używane jako ciągniki powinny być wyposażone w sprzęgi zabezpieczające przed samoczynnym odłączeniem się przyczepy od ciągnika podczas jazdy.

10. Zabrania się stosowania wózków silnikowych w pomieszczeniach lub ładowniach statków, gdzie jest duże zapylenie lub stężenie gazów, mogące spowodować wybuch.

§ 86. 1. Maksymalna szybkość jazdy wózków przy pracach przeładunkowych na terenie portu nie powinna przekraczać 20 km/godz., przy czym kierujący wózkiem powinien prowadzić go rozważnie i ostrożnie oraz dostosować szybkość do istniejących warunków w sposób umożliwiający pełne panowanie nad wózkiem.

2. Zabrania się przewożenia pracowników wózkami, jeżeli wózki nie są do tego odpowiednio dostosowane.

§ 87. 1. Wyloty rur gazów spalinowych przy wózkach silnikowych powinny być umieszczone w takich miejscach, aby wydzielające się spaliny nie zagrażały kierowcy.

2. Eksploataowanie wózków spalinowych w ładowniach statku jest dopuszczalne, jeżeli ładownie są dobrze przewietrzane, a stężenie tlenu węgla w powietrzu ładowni nie będzie przekraczać dopuszczalnego stężenia określonego normą.

3. Eksploataowanie wózków spalinowych, napędzanych benzyną etylizowaną, w ładowniach statków, magazynach i w innych podobnych pomieszczeniach jest zabronione.

§ 88. Jeżeli ładunek przenoszony jest przez dwa lub więcej wózków widłowych, pracujących jednocześnie, żaden z wózków nie powinien być obciążony więcej niż do 3/4 dopuszczalnego obciążenia.

§ 89. Stan techniczny i wyposażenie wózków silnikowych poruszających się po drogach publicznych oraz kwalifikacje kierowców powinny odpowiadać wymaganiom zawartym w przepisach o ruchu na drogach publicznych.

Przenośniki grawitacyjne.

§ 90. Szybkość końcowa ładunku w miejscach odbioru przy przenośnikach prostych i spiralnych nie powinna przekraczać 0,75 m/ssek. przy odbiorze ręcznym.

§ 91. 1. Przenośniki proste typu otwartego (ześlizgi) do drobnicy powinny być zaopatrzone po obu stronach w prowadnice takiej wysokości, aby zapobiegały wypadaniu ładunków podczas ich ruchu. Wysokość prowadnic nie może być mniejsza niż 0,4 m.

2. Powierzchnia ślizgów oraz obrzeża przenośnika prostego do transportu bawelny i podobnych ładunków łatwo zapalnych powinny być wyłożone materiałem nie iskrzącym (np. drewnem), a główki gwoździ lub inne części metalowe, jeżeli są z materiału iskrzącego, powinny być zakryte materiałem nie iskrzącym.

3. Miejsca odbioru ładunków z przenośnika powinny być zaopatrzone w urządzenia zatrzymujące w celu zabezpieczenia pracowników przed uderzeniem.

§ 92. 1. Przenośniki spiralne otwarte, przeznaczone do drobnicy, powinny być zaopatrzone w obrzeża zabezpieczające ładunek przed wypadnięciem. Obrzeża od strony wewnętrznej powinny być gładkie.

2. Wysokość obrzeża powinna wynosić co najmniej $\frac{2}{3}$ wysokości największej jednostki przesuwanego ładunku.

3. Zewnętrzny brzeg powierzchni ślizgowej przenośnika powinien być podniesiony w stosunku do środka.

§ 93. 1. Ramy wzdłużne przenośników rolkowych, w których umieszczone są rolki, powinny być połączone w sposób uniemożliwiający zmianę odległości między ramami.

2. Rolki powinny być zabezpieczone przed wypadnięciem.

3. Odstęp między osiami rolek powinien być taki, aby najkrótsza jednostka przesuwanego ładunku spoczywała co najmniej na trzech rolkach.

4. Sekcje łukowe na zakrętach przenośników rolkowych powinny być wyposażone w obrzeża zabezpieczające przed wypadnięciem ładunku.

§ 94. Przenośniki grawitacyjne, przy których porozumiewanie głosowe między stanowiskami załadunku i odbioru jest utrudnione, powinny być zaopatrzone w sygnalizację świetlną i dźwiękową.

Przenośniki taśmowe.

§ 95. 1. Wielkość kąta pochylenia i dopuszczalna szybkość urządzenia nośnego przenośnika powinny być dostosowane do rodzaju tego urządzenia oraz do rodzaju przenoszono-ego ładunku.

2. Dane co do wielkości kąta nachylenia oraz dopuszczalnej szybkości urządzenia nośnego przenośnika powinny być uwidocznione w instrukcji obsługi każdego przenośnika.

§ 96. Przenośniki taśmowe stałe powinny mieć wyłączniki bezpieczeństwa umieszczone w łatwo dostępnych i dobrze oświetlonych miejscach w odstępach nie przekraczających 25 m, jeżeli nie posiadają wyłączników liniowych.

§ 97. Taśmy gumowe lub stalowe przenośników do przenoszenia drobnicy powinny mieć szerokość większą o 30 mm od ładunków, których szerokość nie przekracza 300 mm, oraz większą o 100 mm dla pozostałych ładunków.

§ 98. Złącza końców taśmy gumowej przenośników powinny być obustronnie gładkie.

§ 99. Miejsca nabiegania taśmy przenośników na bęben napędowy i napinający powinny być zabezpieczone.

§ 100. 1. Mechanizmy służące do zmiany kąta nachylenia ramy przegubowej przewoźnego przenośnika powinny być tak skonstruowane, aby całkowicie zabezpieczały przed samoczynnym opuszczeniem się ramy.

2. Śruby nastawcze znajdujące się w mechanizmach do zmiany kąta nachylenia ramy powinny być zaopatrzone w urządzenia zabezpieczające przed zupełnym ich wykręceniem.

3. Śruby nastawcze powinny mieć wyraźne oznaczenie, wskazujące kierunek podnoszenia i opuszczania ramy.

4. Zabrania się ręcznego dokonywania zmiany kąta nachylenia ramy przenośnika w czasie jego ruchu.

§ 101. Wszystkie gniazda wtykowe przeznaczone dla wtyczek kabli zasilających prądem silniki przewoźnych przenośników powinny być jednego typu z automatycznym zamknięciem.

§ 102. W sprawach nie uregulowanych przepisami niniejszego rozporządzenia w zakresie obsługi przenośników mają zastosowanie przepisy rozporządzenia Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 19 marca 1954 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze przenośników (Dz. U. Nr 13, poz. 51).

Przyciągarki.

§ 103. 1. Przyciągarki z liną nawijaną na bęben powinny być wyposażone w hamulce, a w porze nocnej — ponadto w czerwone światelka ostrzegawcze.

2. Bębny linowe przyciągarek powinny być zaopatrzone w obustronne tarcze zapobiegające spadaniu liny z bębna.

§ 104. Przyciągarki z liną obiegową bez końca powinny być zaopatrzone w wyłączniki bezpieczeństwa, rozmieszczone wzdłuż odcinka torów, obok którego biegnie lina, w miejscach łatwo dostępnych i w porze nocnej dobrze oświetlonych — w odstępach nie przekraczających 50 m.

§ 105. 1. Szybkość przetaczania wagonów przyciągarkami nie powinna przekraczać 5 km/godz.

2. Dozwolona liczba przetaczanych wagonów powinna być określona instrukcją przedsiębiorstwa, uwzględniającą warunki terenowe oraz pracę w porze letniej i zimowej.

§ 106. Liny przyciągarek wykazujące zużycie lub uszkodzenia, określone w § 62 ust. 3, powinny być wymienione.

§ 107. Podczas pracy przyciągarek powinien być przestrzegany ścisły zakaz przebywania lub przechodzenia w zasięgu pracujących lin osobom nie upoważnionym.

§ 108. Na nabrzeżach typowo drobnicowych w portach morskich zabrania się instalowania przyciągarek wagonowych.

§ 109. W zakresie bezpieczeństwa pracy przy obsłudze przyciągarek mają ponadto zastosowanie przepisy §§ 46, 47 i 48 rozporządzenia Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 16 lipca 1954 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze kolei w zakładach pracy (Dz. U. Nr 38, poz. 167).

Żurawie.

§ 110. 1. Mechanizmy żurawia powinny być zaopatrzone w pomosty z bezpiecznymi wyjściami, skonstruowanymi w taki sposób, aby nie zmniejszały widoczności z kabiny.

2. Wszystkie pomosty, ładki itp. konstrukcje powinny być zaopatrzone w sztywne poręcze, umieszczone na wysokości 1,1 m, poprzeczkę umieszczoną w połowie wysokości oraz w obrzeża o wysokości co najmniej 0,15 m.

§ 111. 1. Żurawie poruszające się na szynach jezdnych powinny być zaopatrzone w podpory zabezpieczające w razie złamania się osi koła.

2. Koła jezdne żurawi powinny mieć osłony dla usuwania przedmiotów na drodze przesuwania się żurawi, umieszczone w odległości nie większej niż 10 mm od główki szyny.

3. Mosty żurawi powinny być zaopatrzone po obu stronach poprzecznie w zderzaki pomalowane barwą ostrzegawczą.

§ 112. 1. Na końcach torów jezdnych żurawi powinny być umieszczone odboje zaopatrzone w sprężyste zderzaki, ustawione na wysokości zderzaków żurawia, w sposób zapobiegający jednoczesny styk czołowych powierzchni zderzaków obu podpór żurawia.

2. W razie wyłączenia z eksploatacji części toru podźwigowego, należy zabezpieczyć ten odcinek toru przez

ustawienie zderzaków przenośnych dostosowanych do zderzaków żurawi bezpośrednio sąsiadujących z tym odcinkiem toru poddźwigowego.

3. Wymagania stawiane zderzakom regulują przepisy o dozorze technicznym.

§ 113. 1. Żurawie, z wyjątkiem żurawi do przeladunków masowych, powinny być wyposażone w urządzenia zabezpieczające przed przeciążeniem, sygnalizujące przekroczenie dopuszczalnego udźwigu żurawia lub też wyłączające dopływ prądu do silnika mechanizmu podnoszenia.

2. Żurawie powinny być zaopatrzone w wyłączniki krańcowe zapewniające bezpieczne wykonanie pracy oraz zabezpieczające urządzenia żurawia przed uszkodzeniem. Przepis ten nie dotyczy żurawi parowych i spalinowych, zbudowanych przed dniem 31 grudnia 1961 r.

§ 114. Żurawie powinny być zaopatrzone w sprawnie działającą sygnalizację dźwiękową lub świetlną, uruchamianą automatycznie z chwilą jazdy bramy żurawia, oraz w sygnał ostrzegawczy, uruchamiany z kabiny dźwigowego.

§ 115. Bramy i póbramy żurawi poruszających się po torach jezdnych powinny być wyposażone w urządzenia zabezpieczające przed przesuwaniami się żurawia, pod działaniem silnego wiatru, z miejsca jego postoju lub pracy.

§ 116. Jeżeli siła wiatru przekroczy dopuszczalne granice, pracę żurawia należy przerwać, a żuraw zabezpieczyć zgodnie z instrukcją dla dźwigowego.

§ 117. 1. Każdy żuraw powinien być zaopatrzony w tablicę z oznaczeniem dopuszczalnego udźwigu.

2. Jeżeli żuraw ma zmienny udźwig, na tablicy powinien być podany udźwig obowiązujący przy określonych położeniach wysięgnika.

§ 118. 1. Żuraw o napędzie elektrycznym powinien mieć uziemione podpory stalowej konstrukcji żurawia przez uziemienie toru.

2. Obudowa silników i urządzeń elektrycznych powinna mieć dobre połączenia metalowe z konstrukcją stalową.

3. Oporność uziemienia urządzeń zabezpieczających przy pomocy wyłączników samoczynnych bez przekaźników ochronnych (ziemiozwarciovych) lub przy pomocy bezpieczników topikowych powinna być zgodna z przepisami o budowie urządzeń elektrycznych.

4. Na złączach szyn jezdnych powinny być założone przyspawane łączówki elektryczne nie utrudniające dyatacji termicznej szyn.

§ 119. 1. Wysokość kabiny i maszynowni nie powinna być mniejsza niż 2 m.

2. Kabina powinna stanowić odrębną całość lub być oddzielona od pomieszczenia maszynowni ścianką zabezpieczającą dźwigowego przed hałasem i pyłem.

3. Kabina powinna być zaopatrzona w drzwi zamykane na klucz.

4. Jeżeli drzwi kabiny i maszynowni znajdują się wyżej niż 30 cm ponad pomostami prowadzącymi do nich, należy zainstalować schodki lub stałe drabinki ułatwiające wejście.

5. W okresie zimowym kabina powinna być ogrzewana do temperatury co najmniej +15°C.

6. Grzejniki zainstalowane w kabine powinny posiadać odpowiednie zabezpieczenie przed bezpośrednim promieniowaniem ciepła na dźwigowego oraz przed możliwością powstania pożaru.

§ 120. 1. Dźwigowy powinien mieć zapewnioną możliwość sterowania żurawiem w pozycji siedzącej.

2. Siedzenie powinno być z oparciem i umieszczone w taki sposób, aby dźwigowy miał możliwość obserwowania terenu swej pracy i kierowania żurawiem bez potrzeby wstawania.

§ 121. 1. Liny nawijane na bęben powinny mieć taką długość, aby przy najniższym położeniu haka pozostawało

na bębnie co najmniej 1,5 zwoja, nie licząc odcinka liny służącego do przymocowania jej do bębna.

2. Obrzeża bębna linowego powinny wystawać ponad górną warstwę liny po pełnym jej nawinięciu nie mniej niż o jedną średnicę liny, a bębna łańcuchowego — co najmniej o szerokość ogniwa łańcucha.

3. Liny, które spadły z bębna i dostały się pomiędzy koła zębate lub na których powstały węzły albo pętle, powinny być przed dalszym użyciem dokładnie zbadane.

§ 122. Bębny o wielowarstwowym nawijaniu liny lub łańcucha powinny być wyposażone w urządzenia zapewniające należyte układanie się każdej warstwy, jak układacze lina itp.

§ 123. 1. Współczynniki bezpieczeństwa dla lin nośnych żurawi powinny wynosić co najmniej 5, jeżeli przepisy o dozorze technicznym nie stanowią inaczej.

2. Liny nośne żurawia wykazujące zużycie lub uszkodzenia określone w § 62 ust. 3 powinny być wymienione.

§ 124. 1. Pożłome przenoszenie ładunku żurawiem powinno odbywać się na wysokości co najmniej jednego metra ponad przedmiotami znajdującymi się na drodze przenoszonego unosu.

2. Zabrania się podnoszenia i opuszczania unosów, chwytaków i skrzyń oraz opróżniania chwytaków i skrzyń, a także wyciągania żurawiem lub windą spod unosu pomocniczego sprzętu przeladunkowego (zawiesi, siatek itp.) podczas wchodzenia i wychodzenia robotników z ładowni statku po drabinach.

3. Zabrania się opuszczania i podnoszenia z wagonu, w którym są robotnicy: chwytaków, unosów drewna, stali profilowej, rur i innych ładunków zajmujących ponad połowę długości podłogi wagonu.

4. Podczas przerw w pracy chwytak nie powinien pozostawać zawieszony na linach, lecz powinien być opuszczony na pomost lub plac.

§ 125. Dla każdego typu żurawia portowego powinna być opracowana szczegółowa instrukcja obsługi i bezpieczeństwa pracy, dostosowana do rodzaju danego żurawia i warunków pracy w porcie.

§ 126. Zespołowa praca dwóch żurawi jest dopuszczalna w obecności osoby odpowiedzialnej za bezpieczeństwo ruchu za wiedzą i zezwoleniem kierownictwa przedsiębiorstwa.

§ 127. 1. Ponadto przy eksploatacji żurawi w sprawach nie uregulowanych przepisami niniejszego rozporządzenia obowiązują przepisy rozporządzenia Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 20 marca 1954 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze żurawi (Dz. U. Nr 15, poz. 58) oraz przepisy o dozorze technicznym.

2. Za oświetlenie awaryjne w rozumieniu § 29 rozporządzenia powołanego w ust. 1 należy uważać również, niezależnie od latarki elektrycznej, lampę akumulatorową umieszczoną w dostępnym miejscu w kabine dźwigowego.

Żurawie pływające.

§ 128. 1. Każdy żuraw pływający powinien mieć świadectwo klasyfikacyjne, stwierdzające dopuszczenie jednostki do ruchu, oraz karty ewidencyjne wydane przez powołane do wykonywania nadzoru organy lub instytucje.

2. Żuraw powinien być wyposażony w łódź do komunikacji między żurawiem a łądem lub w inne urządzenia odpowiadające obowiązującym w tym zakresie przepisom.

§ 129. 1. Żuraw pływający podczas postoju i przeladunku powinien być przycumowany.

2. W czasie silnych wiatrów praca żurawiem pływającym bez zezwolenia kapitanatu portu jest zabroniona.

3. Zabrania się wykonywania jakichkolwiek prac żurawiem pływającym przy temperaturze poniżej minus 20°C.

VI. Dojście i dowóz pracowników do statku.

Dojście pracowników do statku (barki).

§ 130. 1. Dojścia na statek (barkę) powinny odbywać się przy pomocy trapów, odpowiednich schodni lub kładek, a wyjątkowo przy pomocy drabiny.

2. Jeżeli środki dojścia na statek nie odpowiadają obowiązującym przepisom, brygadzysta obowiązany jest żądać przez bosmana nabrzeża ich wymiany.

3. Do czasu ustawienia urządzeń bezpiecznego dojścia na statek ruch między lądem a statkiem jest zabroniony.

4. W razie ustawienia statku, na którym ma się odbywać przeładunek, wzdłuż burty drugiego statku przycumowanego do nabrzeża, kapitan tego ostatniego jest obowiązany umożliwić wolne i bezpieczne dojście do statku, a jeżeli zajdzie potrzeba — okazać pomoc przy urządzeniu bezpiecznego dojścia.

§ 131. 1. Trapy, schodnie, kładki i drabiny powinny mieć szerokość użytkową co najmniej 0,55 m. Trapy, schodnie i kładki powinny być zabezpieczone na całej długości dwustronnymi poręczami o wysokości nie mniejszej niż 0,9 m.

2. W żegludze śródlądowej dla trapów i drabin obowiązują wymagania ustalone przepisami Polskiego Rejestru Statków.

3. Jeżeli do zamocowania poręczy przy trapie zastosowano wsporniki, powinny być one zabezpieczone w taki sposób, aby nie mogły się wysuwać z gniazd, w których zostały osadzone.

4. Jeżeli trap oparty jest o nadburcie, przy nadburciu od strony pokładu powinny być ustawione schodki, zapewniające wygodne zejście na pokład.

§ 132. 1. Trapy, schodnie, kładki i drabiny powinny być ustawione lub zawieszane w taki sposób, aby nie mogły spaść, obsunąć się lub zmienić swego położenia pod działaniem obciążenia.

2. Środki dojścia wymienione w ust. 1 powinny być bezzwłocznie dostosowane do zmiany zanurzenia statku (barki) oraz do stanu wody w basenie, a pierwszy stopień lub szczebel od poziomu nabrzeża nie powinien być wyżej niż 0,4 m.

3. Środki dojścia, wymienione w ust. 1, powinny być w ciemnej porze doby dobrze oświetlone, przy czym oświetlenie to nie powinno utrudniać nawigacji innym statkom.

4. Środki dojścia, wymienione w ust. 1, w okresie zimowym powinny być oczyszczane ze śniegu i lodu i utrzymane w sposób zabezpieczający przed poślizgnięciem.

5. Środki dojścia, wymienione w ust. 1, powinny pozostać przy statku lub barce do czasu całkowitego zakończenia przeładunku i związanych z nim czynności formalnych.

6. Przy trapie powinno być umieszczone koło ratunkowe z rzutką.

§ 133. 1. Przy wejściu na statek i zejściu ze statku mogą znajdować się na trapie najwyżej 3 osoby równocześnie, na drabinie — jedna osoba.

2. Wszelki sprzęt przeładunkowy powinien być dostarczany na statek żurawem, windą pokładową lub ręcznie przy pomocy liny. Przenoszenie sprzętu przeładunkowego przez robotników po środkach dojścia na statek — z wyjątkiem ręcznych narzędzi trymerskich lub sztauerskich — jest zabronione.

§ 134. 1. W razie konieczności dokonania przeładunku na statkach nie przycumowanych do nabrzeża, a zakotwiczonych na redzie lub przycumowanych do dałb, nie mających pomostu łączącego z nabrzeżem, oraz wszędzie tam,

gdzie dojście robotników na statki może nastąpić tylko z jednostki pływającej, a warunki meteorologiczne uniemożliwiają korzystanie z trapów zaburtowych, mogą być stosowane szlormtrapy, pod warunkiem że pod szlormtrapem zostanie rozciągnięta przez załogę statku siatka, dobrze przymocowana do burty statku i pokładu jednostki dowożącej robotników.

2. Siatka, o której mowa w ust. 1, powinna być rozciągnięta pośrodku szlormtrapy i mieć szerokość nie mniejszą niż 2,5 m. Długość siatki powinna mieć odpowiedni zapas, uwzględniający różnice poziomu powstałe na skutek przechyłów jednostek na fali.

3. Dojście pracowników na statek przy pomocy szlormtrapy powinno odbywać się pod nadzorem doświadczonego pracownika wyznaczonego przez brygadzystę, który ubezpiecza wchodzących pracowników przy pomocy liny.

4. Na szlormtrapie może znajdować się tylko jedna osoba, która nie powinna przenosić w rękę jakichkolwiek przedmiotów.

§ 135. Wszystkie otwory rur w nadwodnej części burty statku przycumowanego do nabrzeża, jak rury pary odłotowej, rury wylotowe pomp oraz ścieków, powinny być przysłonięte w taki sposób, aby nie zagrażały poparzeniem, zamoczeniem lub zabrudzeniem pracowników w czasie dojścia na statek oraz podczas wykonywania przez nich przeładunku.

§ 136. Zabrania się przechodzenia i przebywania osobom postronnym na nabrzeżu w promieniu 30 m od punktów cumowania podczas dobijania statku do brzegu i odbijania od brzegu w portach morskich, a w portach rzecznych — w promieniu 15 m.

§ 137. W sprawach nie uregulowanych przepisami niniejszego rozporządzenia do trapów, schodni i drabin mają zastosowanie dla:

- 1) statków żeglugi morskiej — przepisy §§ 32—43 rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 18 grudnia 1956 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej (Dz. U. z 1957 r. Nr 14, poz. 75);
- 2) statków żeglugi śródlądowej — przepisy § 17 rozporządzenia Ministra Żeglugi i Gospodarki Wodnej z dnia 15 sierpnia 1959 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na statkach w żegludze śródlądowej (Dz. U. Nr 61, poz. 366).

Przewóz pracowników drogą wodną.

§ 138. 1. Pracownicy skierowani do prac przeładunkowych drogą wodną na statek albo ze statku do innego miejsca pracy powinni być dowiezieni do miejsca pracy jednostką pływającą, przystosowaną do przewozu ludzi i posiadającą zezwolenie kapitanatu portu.

2. Załogi jednostek pływających powinny mieć uprawnienia wydane przez właściwe organy.

§ 139. 1. Na miejscu widocznym na pokładzie powinny być umieszczone tablice z podaniem największej liczby osób, jaka może być przewożona na jednostce pływającej przy zachowaniu warunków bezpieczeństwa.

2. Jeżeli statki lub łodzie używane do przewozu ładunków (np. rowerów), w razie przewożenia ładunku należy zmniejszyć liczbę osób, przyjmując każde 75 kg ładunku jako równoważnik jednej osoby.

§ 140. 1. Jeżeli nadburcie jednostki pływającej wynosi mniej niż 0,9 m w miejscach przeznaczonych do przewozu pracowników, to nadburcie to powinno być zaopatrzone w bezpieczne poręcze do wysokości 0,9 m od powierzchni pokładu.

2. Poręcz powinna być wykonana w taki sposób, aby można było bezpiecznie się o nią opierać.

VII. Prace przygotowawcze na statku (barce).

§ 141. Kapitan statku lub wyznaczony przez niego oficer powinien przekazać przedstawicielowi przedsiębiorstwa przeładunkowego lub brygady przeładunkowej urzędnika i sprzęt przeładunkowy statku oraz stanowiska pracy w stanie przygotowanym do przeładunku, zgodnie z wymaganiami przepisów niniejszego rozporządzenia oraz innych obowiązujących przepisów, dotyczących w szczególności przeładunku.

§ 142. 1. Odkrywanie i zakrywanie ładowni powinna wykonywać załoga statku lub wyznaczeni przez brygadziście doświadczeni robotnicy portowi pod nadzorem oficera statku.

2. Odkrywanie lub zakrywanie ładowni statków (barek) żeglugi śródlądowej powinny wykonywać tylko załogi tych statków.

3. Nie zatrudnieni chwilowo robotnicy powinni znajdować się poza zasięgiem czynności związanych z tymi pracami.

§ 143. 1. Wyjmowanie i zakładanie rozpornic powinno być wykonywane przy użyciu urządzeń statkowych.

2. W wypadkach koniecznych i uzasadnionych wyjmowanie i zakładanie rozpornic może być dokonane przy użyciu żurawia portowego za zgodą, w obecności i pod nadzorem osoby wyznaczonej przez przedsiębiorstwo.

§ 144. 1. Wyjmowanie i zakładanie rozpornic powinno być wykonane przy zastosowaniu właściwego zawiesia, skonstruowanego w taki sposób, aby nie zachodziła konieczność wchodzenia na rozpornice w czasie jego zakładania.

2. Wyjmowanie rozpornic powinno odbywać się po uprzednim sprawdzeniu, czy usunięto sworznie lub zabezpieczono urządzenia zabezpieczające.

3. Przy kierowaniu rozpornicami robotnicy powinni posługiwać się linkami pomocniczymi.

§ 145. 1. Przed rozpoczęciem prac przeładunkowych w ładowniach statków wszystkie rozpornice powinny być usunięte, z wyjątkiem wypadków, gdy rozmiar luku pozwala na prowadzenie prac w sposób nie stwarzający zagrożenia uderzenia ładunkiem o rozpornice pozostałe w luku.

2. Jeżeli ładunek jest ładowany lub wyładowywany przez więcej niż jeden luk i zachodzi konieczność usuwania rozpornic, rozpornice należy usuwać najpierw z najwyższej położonego luku, a następnie rozpornice z luków niżej położonych (międzypokładowe).

3. Tam gdzie rozpornice pozostają na miejscu (na luku), powinny być one przed rozpoczęciem prac przeładunkowych pewnie zamocowane na obu swoich końcach przy pomocy odpowiednich sworzni, zaopatrzonych w nakrętki lub też zamocowanych w inny odpowiedni sposób, zapobiegający przypadkowej zmianie ich położenia.

4. Rozpornice, których ze względów technicznych lub konstrukcyjnych nie można zabezpieczyć, powinny być przed rozpoczęciem prac przeładunkowych bezwzględnie usunięte. O uszkodzonych rozpornicach i pokrywach lukowych brygadziście powinien zawiadomić oficera statku.

§ 146. Zsuwanie rozpornic przesuwanych powinno być wykonane za pomocą specjalnych urządzeń, a nie bezpośrednio rękami.

§ 147. 1. Pokrywy lukowe, które ze względu na konstrukcję są wyjmowane ręcznie, powinny być zaopatrzone w bezpieczne, mocne uchwyty dla rąk.

2. Pokrywy i rozpornice oraz gniazda rozpornic powinny być kolejno oznaczone w sposób wyraźny i trwały.

3. Jeżeli ze względu na konstrukcję pokryw uchwyty są tak umieszczone, że pracownicy wyjmujący pokrywę muszą przenosić je pochylając się w stronę otworu luku, wyjmowanie pokryw powinno się odbywać przy pomocy specjalnie dostosowanych do tego celu haków. Długość haków powinna być taka, aby pracownicy mogli przenosić pokrywę bez konieczności pochylania się nad lukiem.

4. Przepisy ust. 1, 2 i 3 mają zastosowanie tylko wtedy, gdy odkrywanie lub zakrywanie luków ładowni ma być dokonywane przez pracowników przeładunkowych.

§ 148. 1. Wyjmowanie pokryw lukowych należy rozpoczynać od środka luku, a zakładanie — do środka luku.

2. Zakładanie rozpornic i pokryw lukowych powinno się odbywać według ich oznakowania.

3. Jeżeli rozpornice i pokrywy lukowe są uszkodzone lub nie mogą być dobrze założone, brygadziście obowiązany jest natychmiast powiadomić o tym oficera statku.

§ 149. 1. Wyjęte pokrywy lukowe, rozpornice i brezenty powinny być ułożone w takich miejscach, aby nie utrudniały dostępu do drabin prowadzących do ładowni statku, a przy przenoszeniu ładunków nie mogły się obsunąć, albo być rzucone za burtę lub do ładowni statku.

2. Zabrania się układania pokryw lukowych i rozpornic obok zębnic.

3. Pomiędzy zębnicą a miejscem układania pokryw lukowych i rozpornic powinno pozostać wolne przejście, przy czym przejście to na statkach powinno wynosić co najmniej 1 m szerokości.

4. Jeżeli konstrukcja statku uniemożliwia wykonanie przepisu ust. 3, pokrywy lukowe i rozpornice należy układać w innym miejscu — nawet poza statkiem — pozostawiając między zębnicą a burtą statku wolne przejście w celu bezpiecznego dokonania przeładunku.

§ 150. Pokrywy lukowe nie mogą być używane do budowy pomostów ładunkowych ani też do żadnych innych celów.

§ 151. 1. Przed rozpoczęciem zsuwania pokryw lukowych składanych oraz przed podnoszeniem pokryw lukowych podnoszonych powinny być usunięte z pokryw wszelkie przedmioty.

2. W czasie zsuwania lub rozsuwania pokryw lukowych składanych zabrania się dokonywania jakichkolwiek czynności na powierzchni pokrywy oraz przebywania w bezpośredniej bliskości zębnic luku.

3. W czasie podnoszenia lub opuszczania pokryw lukowych podnoszonych zabrania się przebywania na pokładzie wzdłuż całej długości luku oraz pomiędzy poprzeczną zębnicą luku a urządzeniem podnoszącym pokrywę.

4. Pokrywy lukowe składane oraz pokrywy lukowe podnoszone powinny być po zsunięciu lub podniesieniu zamocowane w sposób uniemożliwiający samoczynną zmianę położenia.

5. Zabrania się rozpoczęcia jakichkolwiek prac przeładunkowych przed zamocowaniem pokryw.

§ 152. 1. Przygotowanie bomu do przeładunku może się odbywać tylko w obecności oficera statkowego.

2. Bomby powinny być przygotowane w taki sposób, aby osprzęt jednego bomu nie mógł się ocierać o osprzęt drugiego bomu.

3. Przy braku oznakowania udźwigu bomu lub — jeżeli jego oznakowanie wzbudza wątpliwości — na żądanie brygadziisty dopuszczalny udźwig bomu powinien podać oficera statku na podstawie aktualnych dokumentów statku.

§ 153. 1. Przy jednoczesnym użyciu do przeładunku dwóch bomów (bomy sprzężone), kiedy repery obu bomów są przyłączone do jednego haka i tworzą jeden zespół podnoszący, należy założyć odpowiednio wytrzymałe liny unieruchamiające bom (prefendry).

2. Dopuszczalne obciążenie bomów sprzężonych oraz prefendrów powinno być ustalone na podstawie dokumentów statku, określających warunki pracy bombami sprzężonymi. W razie braku takich dokumentów ciężar przenoszony ładunku nie powinien przekraczać 40% dopuszczalnego obciążenia roboczego jednego bomu, a wytrzymałość prefendrów powinna być przewidziana dla maksymalnego dopuszczalnego roboczego obciążenia bomu.

3. Kąt rozwarcia renerów przy pracy nie powinien przekraczać 120°.

4. Renery powinny być połączone za pomocą osobnego pierścienia lub łącznika trójkątnego.

§ 154. 1. Zabrania się ustawiania berek między dwoma statkami.

2. Bez porozumienia z kierownictwem statku nie wolno ustawiać barki pod kłuzą kotwiczną statku lub przy rufie w pobliżu śruby okrętowej.

§ 155. Zabrania się chodzenia po pokrywach lukowych berek, z wyjątkiem wypadków koniecznych, jak czyszczenie pokryw, dokonywanie czynności konserwacyjnych itp.

Zabezpieczenie luku.

§ 156. Luki ładowni statku (barki), których zrębnice są niższe od 0,75 m, a wysokość między pokładem i podłogą ładowni lub ładunkiem przekracza 1,5 m, powinny być podczas przerw w pracy i w czasie, kiedy nie odbywa się przez nie przeładunek, zabezpieczone przez nałożenie pokryw lukowych lub przez ustawienie wokół luku dobrze przymocowanych poręczy do wysokości co najmniej 0,9 m lub powinny być zabezpieczone w inny sposób uniemożliwiający wpadnięcie człowieka do ładowni.

§ 157. Każdy luk statków o zrębnicach niższych niż 0,75 m, gdy jest używany do przeładunku, powinien być dodatkowo zabezpieczony przez załogę statku dobrze przymocowaną poręczą o wysokości co najmniej 0,75 m od pokładu lub w inny bezpieczny sposób.

§ 158. Otwory na pokładzie, które mogą stanowić niebezpieczeństwo dla pracowników, powinny być przez załogę statku zabezpieczone poręczą o wysokości co najmniej 0,9 m lub w inny sposób.

§ 159. 1. Prace na międzypokładach powinny się odbywać przy zamkniętym luku międzypokładu.

2. Przy równoczesnej pracy na dwu międzypokładach lub na międzypokładzie i w ładowni luk międzypokładu położonego wyżej powinien być zabezpieczony przez załogę statku w sposób uniemożliwiający wpadnięcie osób lub ładunku na międzypokład położony niżej lub też do ładowni statku.

§ 160. Jeżeli przy przeładunku zachodzi konieczność zdjęcia poręczy nadburcia na okres przerw w pracy, należy ogrodzić burtę do wysokości nadburcia liną, łańcuchem lub w inny sposób.

§ 161. W sprawach nie uregulowanych niniejszym rozporządzeniem dla statków żeglugi śródlądowej mają zastosowanie przepisy §§ 18 i 19 rozporządzenia Ministra Żeglugi i Gospodarki Wodnej z dnia 15 sierpnia 1959 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na statkach w żegludze śródlądowej (Dz. U. Nr 61, poz. 366).

Zejście do ładowni statku.

§ 162. 1. Zejście do ładowni statku powinno odbywać się przy pomocy stałych wbudowanych drabin zejściowych lub innych środków dojścia uznanych przez służbę bezpieczeństwa i higieny pracy portu.

2. Stosowanie drabin przenośnych dozwolone jest, jeżeli warunki spowodowane sposobem załadunku statku nie zezwalają na użycie drabin stałych lub jeżeli ze względów

konstrukcyjnych ładownia nie jest wyposażona w drabiny stałe.

3. Pracownikom przeładunkowym zabrania się wchodzenia na nie oświetlone pokłady, do nie oświetlonych ładowni lub innych pomieszczeń pracy na statku; do oświetlenia tych pomieszczeń używanie światła płomieniowego jest zabronione.

§ 163. Jeżeli stałe drabiny zejściowe do ładowni statku mają przerwy na międzypokładach lub odchylenia od stałego ciągu pionowego na zrębnicy luku pokładu głównego oraz na obrzeżu luku każdego międzypokładu, załoga statku powinna umieścić widoczne napisy ostrzegawcze w języku polskim.

§ 164. 1. Drabiny przenośne powinny mieć bezpieczną konstrukcję, odpowiadać wymaganiom wytrzymałościowym oraz powinny być wykonane z materiałów lekkich, zabezpieczonych przed korozją lub też z drewna pierwszej jakości.

2. Drabiny drewniane powinny być malowane tylko lakierem bezbarwnym.

3. Drabiny powinny być wyposażone w urządzenia zabezpieczające przed ich poślizgnięciem i obsunięciem.

§ 165. Dojście do drabin zejściowych ładowni powinno być podczas pracy stałe dostępne, a szerokość dojścia nie powinna być mniejsza niż 0,4 m.

§ 166. 1. Drabiny zejściowe do ładowni statku powinny być przed użyciem sprawdzone przez brygadzystę pod względem ich przydatności.

2. Jeżeli brygadzysta stwierdzi zniekształcenie lub uszkodzenie drabin, powinien o tym natychmiast zawiadomić oficera statku i żądać ich naprawy.

3. Na drabinach zejściowych do ładowni nie może znajdować się jednocześnie więcej niż jedna osoba.

§ 167. 1. W razie gdy na skutek właściwości chemicznych i fizycznych ładunku mogły w ładowni powstać niebezpieczne gazy lub zmniejszenie zawartości tlenu w powietrzu, wejście pracowników do ładowni może nastąpić nie wcześniej niż po dokładnym przewietrzeniu ładowni i stwierdzeniu przez osobę kompetentną, że w ładowni nie ma gazów o stężeniu szkodliwym dla zdrowia ludzi, a w powietrzu jest dostateczna ilość tlenu.

2. Wejście pracowników na statek, w którym była przeprowadzona fumigacja, może nastąpić dopiero po otrzymaniu zezwolenia od lekarza portowego lub osoby przez niego upoważnionej.

VIII. Przeładunek.

§ 168. 1. W razie używania do przeładunku statkowych urządzeń przeładunkowych, załoga statku zobowiązana jest przekazać je brygadziście oraz windziarzowi lub dźwigowemu w stanie technicznie sprawnym i zapewniającym pełne bezpieczeństwo ich obsługi.

2. Zabrania się pracownikom portowym obsługiwanie urządzeń przeładunkowych niesprawnych technicznie.

3. W razie prowadzenia równocześnie z przeładunkiem innych prac na statku, przy których nadmierny hałas, zaotliwienie, załodzenie lub zaśnieżenie bądź inne przyczyny mogą utrudniać prowadzenie prac przeładunkowych lub zagrażać życiu pracowników — brygadzysta powinien zaprzestać przeładunku.

§ 169. Jeżeli lukowy nie ma możliwości stałej obserwacji przenoszonego ładunku albo wskutek obserwacji tego ładunku mógłby być niewidoczny dla dźwigowego lub windziarza, powinien być wyznaczony dodatkowo drugi lukowy.

§ 170. 1. W razie załadunku barki liny cumownicze barki powinny być luzowane w miarę jej zanurzenia, przy wynurzeniu zaś — wybierane.

2. Podczas załadunku i wyładunku kierownik barki powinien przestrzegać równomiernego obciążania i odciążania

barki, a brygadzysta powinien ładować barkę według wskazań kierownika barki.

3. Przekraczanie dozwolonego zanurzenia barki jest zabronione.

§ 171. 1. Przebywanie pracowników w wagonach podczas opuszczania i podnoszenia chwytaków, unosów drewna, stali profilowej, rur bądź innych ładunków zajmujących ponad połowę długości podłogi wagonu jest zabronione.

2. Wejście i zejście pracowników z wagonów powinno odbywać się po specjalnie do tego celu przystosowanych drabinach.

3. Przebywanie pracowników pod podniesionym przez urządzenie lub sprzęt zmechanizowany ładunkiem bądź unossem jest zabronione.

Drobniça, drewno, zwierzęta.

§ 172. 1. Przeładunek przy jednym luku ładowni może być wykonywany jednocześnie przy użyciu dwóch żurawi ładowych lub statkowych albo dwóch wind pokładowych, jeżeli długość ładunku w położeniu poziomym nie przekracza połowy długości luku, a długość luku nie jest mniejsza niż 6 m.

2. Przy użyciu dwóch żurawi ładowych lub statkowych albo dwóch wind pokładowych pracujących samodzielnie przy jednym luku (nie sprzężonych) do każdego urządzenia przeładunkowego powinien być wyznaczony oddzielny lukowy.

§ 173. Przygotowanie pracy żurawi do zespołowego podnoszenia oraz przebieg pracy żurawi sprzężonych powinny być nadzorowane przez osoby wyznaczone do tego celu przez przedsiębiorstwo.

§ 174. 1. Zabrania się szacunkowego określania ciężaru ładunku przeznaczonego do podnoszenia. O wielkości ciężaru kierownictwo powinno dokładnie poinformować brygadę przeładunkową.

2. Ciężar pojedynczego ładunku mającego tysiąc lub więcej kilogramów powinien być oznaczony cyframi lub literami na widocznym miejscu ładunku.

§ 175. 1. Ładunki na tacy lub podstawie ładunkowej powinny być układane do wysokości nie większej niż 1,5 m, a ładunki przestrzenne — do wysokości nie większej niż 2 m oraz powinny być zabezpieczone przed spadnięciem.

2. Ładunki jednakowych kształtów, układane w kilka warstw, powinny być wiązane między sobą przez odpowiednie ułożenie w taki sposób, aby nie wystawały poza obrzys tacy lub podstawki ładunkowej.

3. Powierzchnia górna ładunku powinna być ułożona poziomo.

4. Zaczepienie haków zawiesi czterocięgnowych za ucha tac powinno być dokonywane od wewnątrz, tj. w ten sposób, aby rogi haków znajdowały się na zewnątrz.

§ 176. 1. Do przeładunku beczek zabrania się używania uchwytów nie przewleczonych, a zwisających na końcach dwóch odcinków łańcucha.

2. Uchwytów mogą być stosowane do beczek, które mają mocne obrzeża wytrzymałe na ciężar beczki.

§ 177. Zabrania się zaczepiania uchwytów i haków podnośnych za taśmy, druty i tym podobne wiązania pojedynczych ładunków.

§ 178. Przy stosowaniu w ładowni statku bloków otwieranych pracownicy powinni znajdować się możliwie najdalej od naprężonych lin.

§ 179. 1. Formowanie unosów w ładowni statku, na placach, rampach, w magazynach i w innych miejscach powinno odbywać się w sposób zapobiegający wysunięciu lub wypadnięciu ładunku w czasie jego transportu.

2. Wysokość układanych unosów nie powinna przekraczać 1,5 m, a unosów z ładunków przestrzennych — 2 m.

3. Przy układaniu unosów z ładunków o ostrych krawędziach w celu zabezpieczenia zawiesi przed uszkodzeniem powinny być stosowane podkładki z drewna lub innego materiału.

4. Zaciąganie pętli zawiesi na ładunkach podwieszonych na haku urządzenia przeładunkowego nie powinno być dokonywane ręcznie, lecz przy użyciu odpowiednich narzędzi.

5. Układanie lub nasypywanie ładunku do skrzyń ponad ich krawędzie jest zabronione.

§ 180. 1. Wyciąganie i podciąganie ładunku lub jednostek ładunku żurawiem ładowym spoza światła luku jest zabronione.

2. Przemieszczanie ładunku lub jednostek ładunku do światła luku lub odwrotnie może być dokonywane przy pomocy żurawi statkowych lub wind pokładowych pod warunkiem zastosowania bloków, wielokrażków itp. urządzeń w taki sposób, aby liny tych urządzeń nie ocierały się o konstrukcję statku.

§ 181. Piętrzenie ładunku w ładowniach statków powinno odbywać się w taki sposób, aby robotnicy zatrudnieni w ładowniach mogli ukryć się w bezpiecznym miejscu podczas wprowadzania lub wyciągania ładunku z ładowni.

§ 182. 1. Jeżeli w czasie piętrzenia ładunków na międzypokładach przewiduje się ewentualne odkrywanie luków, nie można piętrzyć ładunków na pokrywach luków. Ładunki należy składać w odległości nie mniejszej niż 0,6 m od obrzeża luku.

2. W razie stosowania na międzypokładach lub na pokładach wózków służących do przewozu lub piętrzenia ładunków, obciążenie kół wózków pracujących na lukach nie powinno przekraczać dopuszczalnego obciążenia pokryw lukowych.

3. W razie przejściowego składowania ciężkich ładunków na pokrywach luków brygadzysta powinien upewnić się u oficera statku co do dopuszczalnego obciążenia pokryw lukowych i przestrzegać, aby obciążenie to nie było przekraczane.

4. Jeżeli ładunek pokładowy jest piętrzony przy burtach lub zrębnicach otwartych luków, wzdłuż burt i zrębnic luków powinny być urządzone poręcze linowe lub inne zabezpieczenia chroniące osoby i ładunek przed upadkiem za burtę lub do ładowni.

§ 183. 1. Pracownicy zatrudnieni w ładowni statków przy piętrzeniu lub rozpiętrzaniu stosów, pracujący na wysokości przekraczającej 2 m, powinni być zabezpieczeni przed upadkiem za pomocą poręczy linowych, siatek lub w inny sposób.

2. Jeżeli podczas piętrzenia lub rozpiętrzania stosów zachodzi możliwość spadnięcia ładunku lub rozsunięcia się stosów, należy zastosować zabezpieczenia w postaci podpór, siatek itp., chroniące pracowników na stosie bądź pracujących obok stosów.

3. O konieczności, rodzaju i sposobie zabezpieczenia wymienionego w ust. 1 i 2 decyduje brygadzysta.

§ 184. 1. Zabronione jest ustawianie ładunku wiszącego na linie żurawia lub windy pokładowej bezpośrednio na widłach wózka widłowego.

2. Ładunki powinny być opuszczone na specjalnie przygotowane podkładki dla umożliwienia bezpiecznego ich porzucenia widłami wózka.

§ 185. 1. Ładunki układane przejściowo na nabrzeżu powinny być układane w sposób nie utrudniający pracownikom dojścia do statku, żurawi i do innych urządzeń.

2. Odległość od krawędzi nabrzeża lub moia do miejsca układania ładunku nie powinna być mniejsza niż 0,9 m.

3. Ładunki nie powinny być składowane na eksploatowanych torach kolejowych.

§ 186. 1. Zwierzęta powinny być przeladowywane w skrzyniach, klatkach, na pasach lub w taki sposób, aby nie stanowiły zagrożenia dla pracowników.

2. Przeladunek zwierząt na statek przez wpędzanie ich po pomoście powinien odbywać się w specjalnie zbudowanych tunelach lub po ogrodzonych pomostach w sposób nie zagrażający pracownikom.

§ 187. W zakresie transportu ręcznego obowiązują przepisy rozdziałów II, III i IV rozporządzenia Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 1 kwietnia 1953 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy pracowników zatrudnionych przy ręcznym dźwiganiu i przenoszeniu ciężarów (Dz. U. Nr 22, poz. 89).

Ładunki masowe.

§ 188. 1. Przeladunek ładunków masowych, drobnoziarnistych i sypkich powinien odbywać się przy zastosowaniu urządzeń pneumatycznych lub innych urządzeń, w sposób zapobiegający powstawaniu pyłu.

2. Do czasu wprowadzenia urządzeń określonych w ust. 1 przeladunek może być dokonywany obecnie stosowanymi urządzeniami, z tym że pracowników należy wyposażyć w odpowiednią odzież i sprzęt ochrony osobistej.

3. Trymowanie węgla, rudy itp. w ładowni statku powinno odbywać się przy zastosowaniu psychaczy lub innych urządzeń przeznaczonych do tego celu.

4. Do czasu wprowadzenia mechanicznych urządzeń do trymowania ręczne trymowanie węgla, rudy i innych ładunków masowych jest dopuszczalne, pod warunkiem wyposażenia pracowników w odpowiednią odzież i sprzęt ochronny.

5. Jeżeli warunki pracy wymagają przechodzenia pracowników po zwalach węgla, rudy lub innych masowych ładunkach, przechodzenie powinno odbywać się po kładkach o odpowiedniej długości oraz o szerokości wynoszącej co najmniej 0,3 m; kładki powinny być nabite listwami w odstępach około 0,4 m.

§ 189. 1. Ładownie statku i wagony kryte z ładunkiem wytwarzającym pył podczas przeladunku powinny być oświetlone przy użyciu oświetlenia elektrycznego, dostosowanego do warunków.

2. Zabrania się stosowania lamp z otwartym płomieniem.

§ 190. Przeladunek i składowanie materiałów niebezpiecznych regulują odrębne przepisy.

IX. Prace różne.

Bunkrowanie.

§ 191. W zakresie bunkrowania mają odpowiednie zastosowanie:

- 1) przepisy §§ 115, 116 i 117 rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 18 grudnia 1956 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej (Dz. U. z 1957 r. Nr 14, poz. 75),
- 2) przepisy §§ 48, 49 i 50 rozporządzenia Ministra Żeglugi i Gospodarki Wodnej z dnia 15 sierpnia 1959 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na statkach w żegludze śródlądowej (Dz. U. Nr 61, poz. 366).

Cumowanie.

§ 192. 1. Prace cumownicze na nabrzeżu i na portowym obszarze wodnym powinni wykonywać cumownicy.

2. Cumownik powinien posiadać niezbędne wiadomości fachowe w zakresie znajomości sygnałów stosowanych przez pilotów podczas holowania i cumowania statków dobijających do nabrzeży.

3. Urzędy morskie i inspektoraty żeglugi śródlądowej mogą w porozumieniu z właściwym inspektorem pracy określić:

- 1) nabrzeża, na których nie ma zastosowania przepis ust. 1,
- 2) jednostki pływające, które są zwolnione od obowiązku korzystania z usług cumowników.

§ 193. 1. Zdejmowanie i rzucanie cum z nabrzeża powinno być wykonywane tylko na rozkaz oficera statku.

2. W czasie cumowania, holowania statku lub przesuwania barek zabrania się robotnikom portowym wykonywania prac przeladunkowych na statku (barce).

§ 194. 1. W razie dowożenia cum łodzią, łódź powinna być odpowiednio przystosowana do tego celu i posiadać ważną kartę rejestracyjną, wydaną przez właściwe organy.

2. Cumownicy dowożący cumy łodzią przed udaniem się do miejsca cumowania powinni upewnić się u załogi statku wydającego cumę, czy posiada ona odpowiedni zapas cumy i czy załoga jest przygotowana do wydania tego zapasu.

3. Jeżeli lina cumownicza jest wydawana z łodzi, zabrania się osobom nie zatrudnionym przebywania w tych częściach łodzi, w których ułożone są zwoje liny.

4. Koniec liny cumowniczej znajdującej się w łodzi powinien być umocowany w sposób umożliwiający szybkie i łatwe zwolnienie.

5. Wybieranie liny cumowniczej zawieszanej łodzią powinno odbywać się dopiero po jej zamocowaniu, zejściu cumownika i odejściu łodzi od urządzenia do cumowania.

Czyszczenie ładowni statków.

§ 195. 1. Ładownie statków przed przyjęciem ładunków powinny być starannie przewietrzone, oczyszczone w sposób zapobiegający powstawaniu pyłu, a w razie potrzeby wymyte.

2. Jeżeli w ładowniach statków były przewożone ładunki cuchnące lub wytwarzające nieprzyjemną woń, przykre zapachy powinny być usunięte przy użyciu środków chemicznych bądź specjalnych aparatów, np. „ozonatorów”.

X. Magazyny.

§ 196. Budynki przeznaczone do składowania ładunków powinny być wykonane z materiałów ogniodpornych lub z materiałów ogniotrwałych, jeżeli rodzaj składowanych ładunków tego wymaga.

§ 197. 1. Szerokość ramp powinna być dostosowana do gabarytów ładunków oraz do przeprowadzanych na rampach manipulacji i stosowanych środków transportowych.

2. Wejścia na rampy powinny znajdować się w odstępach co najmniej 50 m.

3. W celu oświetlenia wewnątrz wagonów, samochodów itp. środków transportu, wzdłuż rampy, a w razie braku rampy na ścianie magazynu, powinny być zainstalowane gniazda wtykowe o napięciu 24 V — w odstępach nie większych niż 30 m.

4. Pochylenie ramp powinno być zgodne z przepisami § 25.

5. Rampy górne i pomosty podwieszane magazynów piętrowych bądź wielopiętrowych powinny być zaopatrzone w ogrodzenia do wysokości co najmniej 1,1 m albo w inne urządzenia zabezpieczające przed spadnięciem.

§ 198. 1. Wymiary bram powinny być dostosowane do środków transportowych używanych w magazynach oraz do

wymiarów transportowanych ładunków, przy czym wysokość bramy nie powinna być mniejsza niż 3,5 m, a szerokość 3 m.

2. Bramy wejściowe do pomieszczeń magazynowych nie powinny mieć wystających progów.

§ 199. 1. Bramy otwierane na boki powinny być wyposażone w zaczepy uniczożliwiające samoczynne ich zamknięcie.

2. Bramy rozsuwane na prowadnicach powinny mieć w położeniach końcowych zabezpieczenia przed zsunieniem się bramy z prowadnic oraz przed przewróceniem bramy w czasie otwierania.

3. Bramy otwierane przez podnoszenie powinny być wyposażone w urządzenia zabezpieczające je przed samoczynnym opadnięciem.

4. Jeżeli konstrukcja bramy przewiduje stosowanie przeciwwagi — przeciwwaga powinna być osłonięta na całej długości odbywanej drogi.

§ 200. 1. Podłogi pomieszczeń magazynowych powinny być równe, nieśliskie i szczelne, wykonane z materiałów ogniotrwałych, trudno przewodzących ciepło i odpornych na uderzenia oraz ścieranie.

2. W pomieszczeniach magazynowych dopuszczalne obciążenie podłóg powinno być uwidocznione.

§ 201. 1. W magazynach portowych szerokość drogi przejazdowej biegnącej wzdłuż magazynu powinna wynosić przy ruchu jednokierunkowym co najmniej o 0,9 m więcej od szerokości naładowanego środka transportu, a przy ruchu dwukierunkowym — co najmniej o 1,2 m więcej od podwójnej szerokości naładowanego środka transportu.

2. Szerokość dróg dojazdowych z rampy lub nabrzeża powinna odpowiadać szerokości bram magazynów.

3. W razie stosowania środków transportu ręcznego wymiary dróg ustalone w ust. 1 mogą być zmniejszone o 0,3 m każdy.

§ 202. 1. W każdym magazynie powinna być zapewniona możliwość włączenia światła w poszczególnych jego pomieszczeniach oraz możliwość centralnego wyłączenia całej instalacji.

2. Magazynierzy i brygadziści zatrudnieni w magazynach w ciemnej porze doby, niezależnie od oświetlenia ogólnego, powinni być zaopatrzeni w światło awaryjne w postaci latarek bateryjnych lub akumulatorowych.

§ 203. 1. W pomieszczeniach magazynowych, w których wentylacja naturalna jest niewystarczająca, powinna być zastosowana wentylacja mechaniczna.

2. Okna służące do przewietrzania pomieszczeń magazynowych powinny być zaopatrzone w urządzenia pozwalające pracownikowi stojącemu na podłodze otwierać okno bez konieczności wchodzenia na drabinę.

§ 204. 1. Dla pracowników zatrudnionych w magazynach powinno być wyznaczone pomieszczenie, w którym mogłyby się ogrzać, odpocząć i spożyć posiłek.

2. Pomieszczenie powinno być dobrze wietrzone, ogrzewane, zaopatrzone w stoły, krzesła oraz wodę do picia i mycia.

3. Pomieszczenie dla magazyniera powinno być wyposażone w zamkniętą podręczną apteczkę. Klucz od apteczki powinien być zawsze dostępny.

XI. Składowanie.

Ładunki drobnicowe.

§ 205. 1. Dla ładunków, które nie mogą być układane bezpośrednio na podłodze (mąka, cukier itp.), powinny być stosowane podkładki dostatecznie wytrzymałe i wykonane

w taki sposób, aby nie mogły spowodować uszkodzenia ładunku lub opakowania.

2. Córna płaszczyzna podkładek powinna być pozioma.

§ 206. 1. Składowanie drobnicy powinno odbywać się przez układanie jej w stosy oddzielne dla każdego rodzaju opakowania.

2. Układanie stosów mieszanych jest zabronione.

3. Dopuszczalna wysokość stosów powinna być uzależniona od właściwości fizycznych i chemicznych ładunków, wytrzymałości podstawy, na której stos się układa, wytrzymałości dolnych warstw ładunków, środków używanych przy układaniu stosów oraz wymagań przeciwpożarowych.

4. Odległość między stosami ładunków powinna wynosić co najmniej 0,2 m. Odległość między rzędami stosów (półami składowymi) i rzędami stosów a ścianami powinna wynosić co najmniej 1 m, jeżeli przepisy przeciwpożarowe i potrzeby eksploatacyjno-składowe nie wymagają większej odległości.

5. Pola składowe powinny być oznaczone wyraźnymi pasami.

§ 207. 1. Przy składowaniu ładunków, które ze względu na swój kształt nie dają się układać w stosy (zawory, kształtki itp.), sposób składowania powinien być w każdym poszczególnym wypadku ustalony przez kierownika magazynu.

2. Składowane ładunki powinny być zabezpieczone przed obsunięciem się przez podklinowanie, podkładki itp. albo powinny być układane w odpowiednich przegrodach lub na stelażach.

3. Ładunki lżejsze powinny być układane na ładunkach cięższych, ładunki cięższe możliwie jak najniżej.

§ 208. 1. Stosy powinny być tak układane, aby przejścia między nimi były proste.

2. Stosów nie wolno opierać o przepierzenia i części konstrukcji nośnych magazynów.

3. Poszczególne człony stosów układanych z ładunków workowanych, poczynając od 2 m wzwyż, powinny być związane co 6 warstw.

4. Wiązanie powinno być wykonane przy pomocy desek, tkaniny itp. materiałów.

5. Jeżeli wiązanie wykonane jest z desek, to do tego celu powinny być użyte deski o szerokości co najmniej 25 cm, grubości 2,5 cm, a ich ostre krawędzie powinny być stępione.

6. Przy sztukowaniu desek powinny być one nakładane na siebie na długość co najmniej 0,75 m.

§ 209. Jeżeli zajądą okoliczności, które mogłyby wpłynąć na zachwianie równowagi stosu, jak wybrzuszenie stosu, odchylenie się od pionu, uszkodzenie worków w dolnych warstwach itp., stos należy przełożyć albo podeprzeć.

§ 210. Wchodzenie na stosy o pionowych ścianach powinno się odbywać przy użyciu odpowiedniej drabiny.

§ 211. Zabrania się wyciągania ze stosu pojedynczych worków oraz otwierania worków w dolnych warstwach dla pobrania próbek.

§ 212. Ręczne podnoszenie ładunków przy układaniu ich w stosy powinno odbywać się na wysokość nie większą niż 1,5 m.

Ładunki masowe.

§ 213. Wysokość usypywanych zwalów ładunków sypkich powinna być uzależniona od właściwości chemicznych i fizycznych ładunków, wytrzymałości podstawy, na którą są zsypywane, wymagań przeciwpożarowych oraz zachowania właściwego dla każdego ładunku kąta zsypania.

§ 214. Odległość dolnej krawędzi nasypanego ładunku, składowanego bezpośrednio przy torze kolejowym, powinna wynosić co najmniej 1,5 m od główki zewnętrznej szyny.

§ 215. Zwały usypanych ładunków masowych od strony przejść — jeżeli zagrażają bezpieczeństwu ruchu — powinny być odpowiednio ogrodzone.

§ 216. 1. Wchodzenie na zwały sypkiego ładunku może odbywać się w razie konieczności po ułożeniu na nich mostów lub kładek wymienionych w § 188 ust. 5.

2. Zabrania się podkopywania zwalów usypanego ładunku.

§ 217. 1. Składowany węgiel powinien być chroniony od zanieczyszczeń odpadkami materiałów łatwopalnych i samozapalnych.

2. Do składowania węgla mają zastosowanie przepisy o składowaniu węgla zawarte w obowiązującej normie.

Drewno.

§ 218. 1. Drewno powinno być składowane w stosy oddzielne dla każdego asortymentu.

2. Odległość między sąsiednimi stosami w jednym rzędzie nie powinna być mniejsza niż 1 m, a między rzędami — nie mniejsza niż 4 m.

§ 219. Składowanie drewna bezpośrednio przy ogrodzeniu jest zabronione. Stosy powinny być odsunięte od ogrodzenia na odległość co najmniej 3 m, o ile przepisy przeciwpożarowe nie stanowią inaczej.

§ 220. 1. Stosy drewna powinny być układane w taki sposób, aby nie mogły się rozsunąć i przewrócić.

2. Przejścia między stosami oraz drogi komunikacyjne powinny być proste i łatwo dostępne.

3. Wchodzenie na stos i schodzenie ze stosu o pionowych ścianach powinno odbywać się przy pomocy odpowiedniej drabiny.

XII. Urządzenia higieniczno-sanitarne, odzież i sprzęt ochrony osobistej.

§ 221. 1. Pomieszczenia higieniczno-sanitarne, jak szatnie, umywalnie, pomieszczenia natrysków, ustępy, palarnie, jadalnie itp., powinny znajdować się dostatecznie blisko stałych miejsc pracy.

2. Palarnie i ustępy na terenie portu powinny znajdować się w odległości nie przekraczającej 125 m od najdalej oddalonych miejsc pracy.

3. Szatnie, umywalnie, pomieszczenia natrysków i jadalnie powinny znajdować się możliwie w centralnym punkcie danego rejonu portu.

§ 222. 1. Dla przechowywania odzieży wierzchniej, domowej, roboczej i ochronnej powinny być urządzone suche, dobrze przewietrzane i ogrzewane szatnie.

2. Odzież w szatniach powinna być przechowywana w sposób wykluczający jej uszkodzenie lub niszczenie.

§ 223. Kierownictwo statku powinno wydzielić jeden ustęp dla potrzeb pracowników zatrudnionych przy przeładunku.

§ 224. Sprzęt ochrony osobistej powinien być poddawany okresowym kontrolom, przeprowadzanym według in-

strukcji wytwórcy przez przeszkolonych w tym zakresie pracowników.

§ 225. W sprawach nie uregulowanych niniejszym rozporządzeniem, a dotyczących pomieszczeń i urządzeń higieniczno-sanitarnych oraz odzieży i sprzętu ochrony osobistej mają zastosowanie:

- 1) przepisy §§ 84 i 87—89 rozporządzenia Ministrów Pracy i Opieki Społecznej, Zdrowia, Przemysłu, Odbudowy, Administracji Publicznej oraz Ziemi Odzyskanych z dnia 6 listopada 1946 r. o ogólnych przepisach dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. z 1946 r. Nr 62, poz. 344 i z 1947 r. Nr 45, poz. 240) oraz
- 2) przepisy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 sierpnia 1959 r. w sprawie ogólnych warunków higieniczno-sanitarnych w nowo budowanych lub przebudowywanych zakładach przemysłowych (Dz. U. z 1959 r. Nr 53, poz. 316 i z 1963 r. Nr 18, poz. 97).

XIII. Pierwsza pomoc i opieka lekarska.

§ 226. 1. Na terenie portu powinny być urządzone punkty pierwszej pomocy w postaci apteczek podręcznych, obsługiwanych przez pracowników wyszkolonych w udzielaniu pierwszej pomocy.

2. Punkty powinny być rozmieszczone we wszystkich magazynach oraz jak najbliżej miejsc przeładunkowych.

3. Jeżeli przeładunek odbywa się w odległości powyżej 500 m od najbliższej apteczki — w miejscu pracy powinna być przenośna apteczka pierwszej pomocy.

§ 227. Jeżeli w razie wypadku publiczne środki sanitarne nie mogą zapewnić szybkiego przewozu chorych, przedsiębiorstwo powinno zapewnić środki transportu lądowego i wodnego.

XIV. Przepisy końcowe.

§ 228. 1. Przepisy § 16 ust. 3, § 17 ust. 1 i 2, § 18 ust. 1—4, § 19, § 20, § 22, § 111 ust. 1, § 119 ust. 1, § 121 ust. 2, § 197 ust. 1, 2 i 4 oraz § 198 mają zastosowanie do urządzeń nowych oraz przebudowywanych lub odbudowywanych.

2. Przepisy § 113 ust. 1 wprowadza się w 6 miesięcy po opanowaniu produkcji zabezpieczeń przeciwp przeciążeniowych przez wytwórców krajowych.

3. Przepis § 108 wprowadza się w 5 lat po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 229. Traci moc rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 24 lutego 1961 r. i z dnia 24 sierpnia 1962 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w portach morskich i rzecznych (Dz. U. z 1961 r. Nr 16, poz. 86 i z 1962 r. Nr 52, poz. 259).

§ 230. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Żeglugi: *J. Burakiewicz*