

**МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА
Д. С О. „ВОДЕН ТРАНСПОРТ“**

СЪГЛАСУВАМ: (п)
УТВЪРЖДАВАМ: (п)
инж. В. Джендов
Кр. Мишев
Зам. министър на транспорта
Началник управление
„Прогнозиране, планиране
и нормативни актове по
охраната на труда“.

ПРАВИЛНИК

по безопасността на труда при експлоатация
на плавателни съдове

B — 05 — 03 — 01

Варна — 1976 год.

Настоящият Правилник по безопасността на труда при експлоатация на плавателните съдове е разработен от Центъра за научноизследователска дейност при ДСО «Воден транспорт» и е съгласуван с Министерството на народното здраве — писмо № 67 от 16 октомври 1973 год., Министерство на вътрешните работи — писмо № II П 0—628 от 24 юни 1973 год., Централния комитет на професионалния съюз на работниците от транспорта в България — писмо № VII—2—233 от 27 юли 1973 год.

Съдия е съгласуван с Министерството на труда и социалните грани — управление «Прогнозиране, планиране и нормативни актове по охраната на труда» — писмо № VIII—5869 от 18 юни 1974 година.

ГЛАВА ПЪРВА

Общи положения

1. Ред и обсег за приложение на правилника

1. Настоящият правилник се издава на основание чл. 4, ал. II от Кодекса на труда и на Инструкция № А-1-404 от 27. X. 1967 г. на Министерския съвет за реда и начин на разработване, съгласуване и утвърждаване на държавни и ведомствени (отраслови) правилници и норми по беззоналността на труда.

Той е задължен на Министерството на транспорта, ДСО «Воден транспорт» и поддelenията му.

2. Всеки плавателен съд (кораб) в системата на ДСО «Воден транспорт», за да бъде пуснат в експлоатация се приема от комисия, в която участват и органите по охраната на труда при Българските професионални съюзи и оргапните по беззоналността на труда и санитарните органи към Министерството на транспорта.

3. Забранени са изменения в разположението, както и експлоатацията на машини, съоръжения и приспособления, които не са изправни, нямат предизпити устроиства или създават опасност за залополука и пожар на плавателен съд.

4. Освен изискванията на настоящия правилник при експлоатация на плавателния съд да се спазват и изискванията на Български корабен регистър; Устав за службата на корабите от морския флот; Устав за службата по корабите от речния флот; Правила за техническа експлоатация на корабните парни турбини; Правила за техническа експлоатация на корабното електрообзавеждане; Санитарни изисквания при експлоатация на корабите; Правила за експлоатация на корабните парни котли; Правила за експлоатация на корабните двигатели; Инструкция за противопожарната охрана на обектите на водния транспорт; Инструкция за обслужване на лодъчното устройство; Да се спазват и изискванията на държавни и ведомствени правилници по безопасността, хигиената на труда и противопожарната охрана за дейност, посочена в тези правилници.

5. Инженерно-техническите работници, свързани пряко или косвено с експлоатацията на плавателни съдове (кораби), трябва да изучат разпоредите на този правилник, да се ръководят от него, строго да го спазват и да изискват същото от своите подчинени.

6. При проектиране и извършване на строително-монтажни работи на машинни, съоръжения и други, задължително да се слават изиска-

Нията на Наредбата за осигуряване на безопасни и хигиенични условия на труда, одобрена със 187-то разпореждане на Министерския съвет от 9. X. 1968 година и издавалите във връзка с нея нормативни актове за съставяне на част «Безопасност, хигиена на труда и противопожарна охрана».

7. Ръководствата на предприятията (и на корабите), в които се извършва воден транспорт, са дължни да осигуряват спазването на изискванията на наредбата за обучение и инструктура по безопасността, хигиената на труда и противопожарната охрана — Д. р. бр. 59 от 28. VII. 1970 година, както и да осигуряват специално работно облекло и лични предиздадни средства по утвърдения списък за такива.

8. Отговорността за изпълнението на този правилник съгласно 15-то постановление на Министерския съвет и Централния съвет на Българските професионални съюзи от 12 май 1973 год. се възлага на Генералния директор, неговите зам. директори в обединението, Главните директори и техните заместници на предприятията, капитаните на корабите и техните заместници, съгласно и Устава за службите по корабите от морския и речен флот на НРБ.

9. Във всяко предприятие, в което се организира и извършва воден транспорт, трябва да има отдел (служба) по охраната на труда.

Правата и задълженията на лицата, работещи в този отдел, се определят с Правилник за правата и задълженията на ведомствените органи по охраната на труда.

10. Изменения, допълнения и тълкувания на настоящия правилник има право да извърши само Министерството на транспорта съгласувано с Министерството на труда и социалните грижи, Министерството на народното здраве и Централния комитет на професионалния съюз на работниците от транспорта.

11. За всяка авария или смъртна злонулка, на плователен съд (кораб), да се съставя акт и незабавно да се уведомяват прокуратурата, органите на МВР, висшестоящата организация и органите по охраната на труда или профсъюзите.

До пристигане на посочените по-горе органи за разследване на причините за аварията или смъртна злонулка, да се запазва фактическата обстановка, ако това не представлява опасност за живота на хората или не предизвиква по-нататъшно развитие на аварията.

12. Забранено е да се приемат на работа моряци, служители и ИТР, които

а) не са преминали предварителен медицински преглед в съответствие с Наредба за освидетельствуване кандидатите за служба и преосвештаване служителите от водния транспорт от 1970 г. или имат противопоказания спрямо условията на работа;

б) не са навършили 18 години;

г) не са запознати с условията за възникване на аварии и пожари и с мерките за предотвратяването им;

д) са употребили или внасят алкохол в кораба;

е) не използват спец. работ. облекло и лич. предп. средства.

13. Виновните за нарушението на правилника и незелите мерки за

изпълнението му се подвеждат под административна и съдебна отговорност съгласно действуващите разпоредби и закони.

14. Контролът по изпълнението на правилника се възлага на съветите държавни и професионални органи.

15. С този правилник се отменят досегашните правилащи, инструкции, наредби и други по безопасността, хигиената на труда и противопожарната охрана при експлоатация на плователни съдове.

16. Правилникът влиза в сила от 1 януари 1976 година.

II. Права и задължения на екипажа на кораба

5. Отговорност за спазването на този правилник поси капитана на кораба.

Капитанът на кораба е длъжен лично или чрез своите помощници (старши пом. капитан, главен механик, началник на радиостанцията, корабния лекар и други) да провежда мероприятия по подобряване условията на труда на екипажа, да осигурява безопасни условия на труд и при отчитане конкретните положения на работата, да взема съответните мерки за предотвратяване на нещастни случаи.

18. Всеки член на екипажа от старшия, средния и младния състав на кораба (плователния съд) и на корабната команда носи отговорност за безопасната експлоатация и за безопасното обслужване на машините, механизмите, устройствата, съобщителните средства и други, с които работи съгласно Устава за службата по корабите на речния флот на НР България 1971 год. и Устава за службата по корабите на речния флот от НР България 1971 год.

19. Контролът и отговорността за спазване на правилника и осигуряване на безопасността и хигиената на труда при всеки вид корабна работа се възлага на лине от командния състав, непосредствено ръководител и отговарящ за работата.

Ръководителят на работата е длъжен лично да проверява изправността и надеждността на използваните приспособления и инструменти и да прави инструктаж за тяхното безопасно ползване.

20. Вахтеният капитан (штурман) и механикът са длъжни да провеждат контрол за изпълнение на изискванията на правилника през време на вахта.

21. При нещастен случай личният състав, намиращ се на мястото, е длъжен веднага да окаже първа помощ на пострадалия до идвашето на корабния лекар.

22. При злополуки трябва да се действува съгласно с изискванията на Правилника за регистриране и отчитане на трудовите злополуки (Д. в. бр. 37 от 10. V. 1966 година).

28. При необходимост от преминаване по палубите в щормови условия е необходимо да се оглавят дълъгнителни леери за придвижване.

29. Забранено е да се оставят без наблюдение работещи механизми и оборудване (не се отнася до автоматизираните уредби).

30. Корабът и неговото оборудване да се поддържат чисти и съответно зададени. За това са задължени да следят вахтените и дежурните.

31. Забранено е да се изхвърлят зад борда горящи или тлеещи предмети (у гарки, пакли, пардици и др.).

32. За съхраняване на бензин, керосин, спирт и други да бъдат отделени специални помещения, отделечни от източник на огън и с достатъчна вентилация. На външните и вътрешните страни на вратите да се поставят надписи предупреждаващи за наличие на гориво («Огнеопасно», «Не луци.»).

1. Отговорността за безопасното съхраняване на такива материали се взлага на машинния бодман.

33. Разлятията керосин, бензин или други нефтопродукти трябва незабавно да се обират и почистват. Използваните за тази цел пакти или парцали да се уничожават на определено за целта място.

34. Забранено е да работят с открит огън и да пушат лица, чиито дрехи са замърсени с лесно възпламеняващи се материали.

35. Забранено е влизането и работа с открит огън и преносими електрически лампи:

а) в нефтопаливните и горивни танкове, цистерни и други места за съхраняване на запалителни течности;

б) във въглищните булкери;

в) в складовете за спомагателни горими материали, пакли, парцали;

г) в складовете за бояджийски материали;

д) в помещенията, които са труднодостъпни за проветряване;

е) в акумулаторните помещения;

ж) в помещения, където са монтирани хладилни агрегати, които работят с горими хладилини агенти;

з) в непроветрени, пряснообядисани помещения, танкове и др. подобни места.

За осветяване на тези помещения трябва да се ползуват само преносими акумулаторни фенери с вървобезопасна конструкция.

36. Спускането в закрито, лъшо проветрено помещение (двойно дано, шахти, кофердами, цистерни и други) е разрешено само след предварително проветряване и последваща проверка на въздуха за отсъствие на опасни концентрации на пари и газове. Независимо от резултатите на проветряването и пробите от въздуха, в такива помещения е забранено влизането на отделни лица, ако за тях не наблюдават втори лица, които се намират вън от това помещение (до входа). Влизането да има спасителен колан или да бъде опасан с въже, вторият край на което да се намира в наблюдавашото лице. (Виж т. т. 518 до 530).

37. При изпълнение на корабни работи членовете на екипажа трява да ползват специално облегло, специални обувки и предиздани приспособления (противогази и др.).
Забранено е екипажът да се допуска на работа с неизправно и замърсано специално облекло, специални обувки и предиздани средства.

ГЛАВА ВТОРА

БЕЗОПАСНОСТ НА ТРУДА ПРИ ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ

1. Общи положения

23. Всички памирани се в експлоатация плавателни съдове, и тяхното оборудване и устройствата, трябва да отговарят на изискванията, определени от Българския корабен регистър и Държавната инспекция по корабоплаване и да притежават съответните документи, които удостоверяват годността им за нормална и безаварийна експлоатация.

24. Оборудването и устройствата, а така също и тяхното разположение на плавателните съдове, трябва да отговарят на изискванията по техническата безопасност за устройствата и оборудването на морските транспортни кораби и влекачи.

Ако устройствата и оборудването на плавателните съдове, които се намират в експлоатация, не отговарят на тези изисквания, ръководството на кораба, съвместно с това на параходството, са длъжни да изработят план-мероприятия за привеждане на устройствата и оборудването в състояние, което да осигурява безопасната им експлоатация.

Ако привеждането на устройствата и оборудването на плавателните съдове в съответствие с изискванията за безопасна експлоатация е невъзможно, за това трябва да се вземе предварително мнението на организацията по охрана на труда конкретно за всеки отделен случай. Тогава нараходствата са длъжни да подработят конкретни инструкции за безопасното им обслужване в най-кратък срок, указан от тези органи, и чи устройствата и оборудването бъдат бракувани и заменени с нови.

25. Всички работни места и проходи за преминаване в плавателните съдове трябва да бъдат свободни от предмети, материали и др. При наличие на палубен товар категорично се забранява затрупването на противопожарната магистрала, противопожарните кранове, площаците за товарни рудани, лодъчната палуба, противопожарните шкафчета и табла.

26. Изкуственото осветление на всички помещения на плавателните съдове, открити палуби, хамбари и др. да отговарят на нормите за изкуствено осветление на плавателните съдове, установени от «Санитарните изисквания при експлоатацията на корабите».

27. Чохлите, които се снемат от механизмите и оборудването, внимателно да се съзват и оставят на такива места, където няма да пречат на работата и при преминаването.

Корабната администрация (корабния домалин) да обезщечава редовното иране, почистване и ремонт на специалното събекто, съсредоточени предиздадени средства.

Корабите да бъдат снабдени с необходимите лични предиздадени средства за работата в загазованата среда съгласно уставовените норми — Приложение № I.

II. СЪОБЩИТЕЛИ ПЪТНИЦА И ПОЛЗУВАНЕТО НИ

A. Общи изисквания

38. В корабите трябва да има стълби и проходи:

а) Вертикални стълби — устройства за ергономично съобщение с по-мощна на стълала или скоби (скобстълби);

б) Наклонени стълби — наклонени устройства за съобщение между различни нива, кисло притокоят искски стълала;

в) Сходни — устройства за съобщение между брега и кораба или между два кораба с покоската на плоскости лежащи пътнадцатки с опорни пътнадцини;

г) Задбордни стълби (щорматра) — устройства за съобщение между брега и кораб, притежаващи постепенно място за закрепване към борда на кораби;

д) Съобщителни устройства — задбордни, наклонени вертикални стълби, сходни и стълбични пътнадцатки;

е) Едномаршови стълби — стълби без пътнадцатки по цялата им дължина;

ж) Двумаршови стълби — стълби с международна стълбична пътнадцатка по дължината им;

з) Едноподходни проходи — проходи, широчината на които е предвидена за минаване само на един човек, без възможност за разминаване с идваш отсреща.

и) Двуподходни проходи — проходи, широчината на които позволява разминаване.

За влизане в кораб, за достъп към помешченията и работните места, разположени на различни палуби и нива, да бъдат предвидени удобни и безопасни съобщителни устройства, конструирани съгласно действуващите в страната стандарти, норми и рекомендации с разчет за сигурна издръжливост при възникващите в експлоатация максимални натоварвания.

40. Съобщителните устройства трябва да бъдат сигурно закрепени и да са разположени на безопасно разстояние от товарните, вързални, котвени и влекални устройства.

Съобщителните устройства да се разполагат успоредно на диаметралната плоскост на кораба или колкото е възможно по-близко до тази плоскост.

41. Височината на стълалото, измерена вертикално, трябва да бъде в граници от 160 mm до 260 mm, а откритата част на дълбочината (широкината) на стълалото трябва да бъде не по-малка от 120 mm.

42. Тази част от дълбочината на долното стъпало, която се приложи

крива от горното стъпало (във вертикалната проекция), не следва да надвишава 100 mm.

43. На корабите да не се използват винтови (спираловидни) стълби.

44. Сълалата или напречните следва да бъдат разместени на еднакво разстояние по цялата дължина на стълбите и сходните.

45. Работната повърхност на проходите, стълалата на стълбите, стълбичните пътнадцатки и сходни да бъдат с гранитни (рифелни) настилки.

46. Когато тези настилки имат релефни фигури или вълбнатини, то по-дългите им линии трябва да минават под ъгъл по-голям от 30° по отношение посоката на марина.

47. Сълалата на вертикалните търгди стълби трябва да се изработват от квадратни пръти, поставени ребром, да бъдат рифелови, или да са изработени по друг равностен начин. Сълбите на скобстълбите трябва да бъдат изработени от квадратни пръти поставени ребром и надежно отгънати или изработени по начин, предотвратяваш хълзгане на крака покрай скобата.

48. Проходите за хоризонтално съобщение, наклонена на която надвишава 10° по отношение основната плоскост на кораба, трябва да имат опори.

49. Проходите за хоризонтално съобщение трябва да имат повърхност без издъвачи се болтове, клеми, ролки за въжечата, метални въжечата, наливни пробки и други конструктивни детайли.

50. В случаи на рязка разлика в нивото (хълтналост) на прохода с повече от 350 mm трябва да има стълала.

51. Ако проходът разполага с площацки, издигнати над 500 mm от повърхността на прохода или палубата, то те трябва да бъдат отредени с перила на височина не по-малка от 900 mm.

52. Широчината на вътрешните двуподходни проходи и външни палубни проходи трябва да бъде не по-малка от 1000 mm, а на останалите проходи не по-малка от 800 mm. На малките кораби тази широчина може да бъде намалена съответно до 800 и 600 mm.

53. Покрай комингсите на тюремните лукове трябва да има свободни проходи широки не по-малко от 600 mm, (това важи и след полагане върху палубата на люкови капаци).

54. За преминаване от борд към борд, откум поса или кърмата на комингса на товарния тюм трябва да бъде предвиден проход или място за преминаване, с широчина не по-малка от 800 mm.

55. Сълбите и стълбичните площацки трябва да разполагат с околовръстен праг висок не по-малко от 70 mm, покрай работната повърхност. Ако при стълалата на стълбата не по-малко от половината на дълбочината им е ограничена от рамата на стълбата, то прагчета може да не се поставят.

56. Всички съобщителни устройства, с изключение на вертикалите стълби, трябва да бъдат снабдени по цялата си дължина от две страни с перила.

57. Формата, повърхността и начин на закрепването на перилата трябва да обезпечават сигурното им обхващане с ръка и да не травмира незаштитена ръка. Прътите на перилата трябва да се намират на разстояние не по-малко от 50 mm от преградата.

58. Ако перилата са изработени от кръгли пръти, тръби или метално въже, то външният им диаметър трябва да бъде в граници 25—42 mm;

ако пък те са изработени от закръглена желязна шила, широчината им трябва да бъде 30—70 мм.

59. Гъвкавите перила, (например, от въже или верига), трябва да бъдат устроени така, че провисването им по цялата дължина на перилата да не превишава 100 мм, а разстоянието между стойките да бъде не повече от 1500 мм.

60. Демонтиращите се перила и стойки трябва да бъдат изработени така, че да се предотвратява самопроизволното им падане и случайно изваждане, а поставянето им и закрепването да става бързо и удобно.

61. На стълбите, сходните и стъльбищните площиадки височината на перилата, измерена от горния ръб на перилото перпендикулярно към нискостта на стълбата, сходна или площиадката, трябва да бъде не по-малка от 900 мм. Във всички случаи, когато височината между ръба на рамата или прагчето и перилото надвишава 500 мм., на половината от височината им трябва да има успоредни пластина напречници.

62. На дължината за наблюдене страна на стълбата и сходната трябва да има ясен и четлив надпис, определящ допустимото работно натоварване и броя на хората, които едновременно могат да използват това устройство.

63. По фалшиворда, около задбордните стълби и до местата за подаване на лоцмански стълби трябва да има окачалки за спасителни пояси.

III. Задбордни стълби, стъльбищни площиадки и сходни

64. Спускането, вдигането и полагането на стълбата трябва да става механизирано (с електрическо, хидравлично или pnevmатично задвижване на рудана). При това винаги трябва да съществува възможност за използване на ръчно задвижване.

На малките кораби се допуска използване само на ръчно задвижване. При работа с механично задвижване ръчката следва да се изключва или сваля.

65. Конструкцията на стълбата и горната ѝ площиадка да бъде такава, че да изключва необходимостта за излизане на човек зад борда, на кораба при спускане и полагане на стълбата. Горната площиадка, след поставяне на стълбата, трябва да се намира на ниво не по-ниско и не по-високо от 350 мм от нивото на шалубата, а разстоянието между нея и борда на кораба не следва да превишава 40 мм.

66. Закрепването на стълбата към борда да изключва възможноста за падане или изместване на стълбата и едновременно да осигурява свободно (без засечки) завъртане на стълбата във вертикална плоскост от 0° до 60° и в хоризонтална плоскост от 0° до 90° .

67. Наклонът към хоризонта не следва да надвишава 30° за сходни с напречници и 60° за стълби със стъпала.

68. Стълби със завъртаци се стъпала трябва да осигуряват възможност за фиксиране на стъпалата в хоризонтално положение при всяка към наклон на стълбата в граници от 0° до 60° .

69. Стълбата да има горна и долна площиадки с дължина не по-малка от 700 мм и широчина, която поне да е равна на широчината на стълбата; при това широчината на горната площиадка трябва да бъде не по-малка от 700 мм.

70. Височината на перилата на стълбите да бъде не по-малка от 900

мм. Успоредно с перилата на стълбата да има закрепен поне един междинен леер на височина на повече от 500 мм от рамата. Препоръчва се при всички случаи да се поставят по два междуинни леера.

71. Дължината на задбордните стълби да бъде достатчна за използването им съгласно изискванията на настоящите Правила във всички възможни в експлоатация случаи на натоварването на кораба.

Дължината на едномаршовата стълба, да не надвишава 10,5 м и може да бъде увеличена само в изключителни случаи, след съгласуване с компетентни технически органи.

Друмашови стълби да бъдат разделени със стъльбищна площиадка с широчина не по-малка от широчината на стълбата и дължина не по-малка от 1000 м. Дължината на такава стълба не следва да бъде повече от 18 м.

72. Полезната широчина на едноноточна стълба да бъде не по-малка от 600 м. На кораби с екипаж над 80 души, да има устроени двупоточни стълби, с ширина най-малка 800 м.

С ходни

73. Сходни, теглото на които превишава 75 кг., трябва да бъдат снабдени с приспособление за механизирано преместване.

74. Полезната широчина на еднопоточните сходни трябва да бъде не по-малка от 550 м, а на двупоточните от 800 м. Сходни, която се използват за превозване, трябва да бъде широка не по-малко от 1000 м.

75. Към сходните трябва да има закрепени напречници с широчина не по-малка от 40 м и дебелина не по-малка от 20 м с крачка помежду им от 300 до 400 м.

76. Височината на леарното ограждане на сходните трябва да бъде не по-малка от 900 м. На половината от разстоянието между работната повърхност на сходната и горния леер трябва да има поне един междинен леер.

77. Конструкцията и самите леерни трябва да бъдат поставени така, че необходимата височина на ограждането да се осигурива на разстояние не повече от 600 м от края на сходната.

78. За закрепване на сходната към борда на кораба трябва да има халки, куки или други приспособления, а на края на сходната (излизаш на кей) трябва да има една или няколко ролки.

IV. Наклонени стълби и площиадки към тях

79. Разположението на наклонените стълби трябва да осигурява свободен достъп към тях.

80. При влизането на наклонена стълба и при слизането от нея в мястото на долира със палубата не следва да има прагче, което да излиза над настиялката на палубата.

81. Пред първото горно и първото долното стъпало на външна наклонена стълба трябва да има свободна площиадка с широчина равна на широчината на стълбата и дължина не по-малка от 800 м.

82. Пред първото горно и първото долното стъпало на вътрешна наклонена стълба свободната площиадка трябва да бъде във форма на квадрат със страни, равни или по-широки от стълбата.

83. Разстоянието на външната наклонена стълба от фалшиворда тряб-

ва да бъде не по-малко от 1 м. с изключение на случаите, когато стълбите са снабдени с предиздадени устройства за предотвратяване на падане на хорда зад борда.

84. Наклонът на стълбите към хоризонта, както и техните размери трябва да осигуряват удобното им използване.

85. Вътрешните наклонени стълби в жилищните, обществените и служебните помещения трябва да бъдат с полезна широчина не по-малка от 500 мм и ъгъл на наклона не повече от 60°. Дължочината на стълалата на стълбите трябва да бъде не по-малка от 220 mm.

86. Външните палубни и вътрешните наклонени стълби в машинното отделение трябва да бъдат с полезна широчина не по-малка от 600 mm и ъгъл на наклона не повече от 60°. На корабите до 1000 брутно рег. тона в машинното отделение се допуска стълба с широчина 500 mm.

87. Герицата на външните наклонени стълби в долната им част трябва да бъдат известни надолу, към рамата на стълбата.

88. В машинните отделения, наклонените стълби, които се използват рядко, могат да бъдат с наклон до 65°; полезната им широчина трябва да бъде в граничите 500—600 mm, а дължочината на стълалата не по-малко от 220 mm. За малки кораби широчината на такива стълби може да бъде в граничите 400—600 mm, обаче стълби широки по-малко от 500 mm за използуване не се допускат.

89. Дължината на единомарковите наклонни стълби не следва да надвишава 6 m. В случаите, когато дължината им е по-голяма, трябва да се предвидят стълбици площачки с широчина, равна на широчината на стълбата и дължина не по-малка от 1000 mm.

90. Хоризонталните площачки, съединявани се с няколко стълби, трябва да бъдат с широчина не по-малка от широчината на най-широките стълби, водещи към тях.

V. Вертикални стълби и площаците към тях

91. Вертикалните стълби трябва да бъдат поместени в достъпни места, маркирани със знакове, които да обозначават мястото на пропадане). Конструкцията на стълбите трябва да осигурява възможност за здравото хващане с ръце.

92. Пред входа на вертикалните стълби, в горната им част, трябва да има здрави дръжки (къси перила), или други приспособления, осигуряващи безопасност и удобство за влизане и излизане от тях.

93. Изрезът на палубата и свободният светъл отвор за преминаване по вертикалната стълба трябва да бъде с не по-малки размери от 600 × 600 mm.

В случай, че разместването на такива изрези е невъзможно, поради малки разстояния между стабилните елементи на корпуса, те могат да бъдат намалени при условие, че в съответното помещение може да се влезе по друг достъпен път с необходимия размер.

94. Дължината на вертикалните стълби, без площаците, не следва да превишава 9 m., с изключение на стълбите към мачтите и аварийните изходи. При по-голяма дължина стълбите трябва да бъдат снабдени с междудинни площацки от съответен размер.

95. Разстоянието между стълалата или скобите на вертикалната стълба трябва да бъде в граничите 280—350 mm. Разстоянието (дълбо-

чината) от средата на стълалата на тези стълби до преградите или други плоскости, успоредни на стълбите, трябва да бъде не по-малко от 150 mm.

Вместа, където конструктивно е невъзможно да се оформят скоби с необходимата широчина, като например, на някой мачти и други тесни конструкции, широчината на скобите може да бъде намалена до 250 mm.

96. Стълби, водещи към хамбарите, трябва да бъдат извън светлия отвор на люка. Разположението на стълба в светлия отвор на люка се допуска за долънните стълби, иди в случаи, когато поставянето на стълба в отдельни шахти конструктивно е невъзможно, но в този случаи стълбите трябва да бъдат защитени от повреди при претоварвания работи.

97. Ако вертикалните стълби са снабдени с перила (например стълби, водещи към пеленгаторния мостик), те трябва да започват на височина не по-голяма от 1200 mm от палубата, а разстоянието между перилата трябва да бъде не по-малко от 500 mm.

98. Металните стълби, които водят към хладилните камери или охлаждащите хамбари, трябва изцяло да бъдат покрити с тоналонзационен материал, който притежава и висок коефициент на триене.

VII. Изисквания на техническата безопасност при експлоатация на стълби и сходни

99. Отговорност за техническото състояние на корабните стълби, шорм-трапове и сходни им помошки-кампани.

Отговорност за техническото състояние на всички стълби в машинното отделение и помохи отделяни носи главният механик.

Отговорност за безопасното поставяне на стълбите, сходните и за правилно и използуване по време на слоянка на кораба носи вахтеният помошки-кампани.

Шорм-трапове се допуска да се използуват само в качеството на допълнение към твърдите стълби.

100. При работа в трюмовете, чиято дълбочина от наливбата до дъното на трюма е по-голямо от 150 cm. на работниците се предоставят бедзонасни стълби. Устройството на стълбите при нужда да осигурява продължение в същото направление. Същите трябва да имат сигурна опора за ръцете и краката. Стълбите да бъдат здраво закрепени към коминките на люковете за предотвратяване на нещастни случаи.

101. Ако трюмната стълба има нелизиранвност, достъпът към нея трябва да бъде затворен напречно с верига (въже) и да бъде окочен надпис «Преминаването забранено.»

Подходните към трюмните стълби да бъдат свободни.

Товарът се поставя с такъв разчет, че до стълбите да остава разстояние не по-малко от 150 mm.

102. Забранено е монтирането на преходни мостици и сходни със щъги на наклона повече от 30° към хоризонта.

103. Дървените стълби да се боядисват с бели и прозрачен лак.

104. Корабните щорм-трапове да удовлетворяват следните изисквания

а) коефициент на запас за здравина на въжето — не по-малко от 10;

б) всяко страннично въже да се състон от две растителни въжета,

закрепени помежду си над всяко стъпало и под него с бензел, прокаран

между предките на въжетата. Забранено е използването на винадени въжета;

в) стъпалата да имат дебелина не по-малка от 25 мм, ширина не по-малка от 114 mm и дължина — 480 mm;

г) най-горното и всяко лято стъпало да имат дължина не по-малка от 1100 mm. Т. е. трябва да излизат извън габаритите на трапа с по 310 mm. Ширината и дебелината на тези стъпала да бъдат еднакви с останалите;

д) всички стъпала трябва да бъдат направени от търда порода дърво и вторво качество, във всяко стъпало на разстояние 30—35 mm от неговите краища да има по два отвора за преминаване на въжетата. На дължението стъпала също така да има по два отвора от всяка страна, разположени срещу отворите на другите стъпала;

ж) стъпалата да се разполагат паралелно, на разстояние не по-малко от 305 mm, и не повече от 388 mm едно от друго;

з) по средата на щорм-трапа, с пронуск през всяко стъпало (бајстини) да има шкантелно въже с възли (мусинги) за хвашане на ръцете при движение при щорм-трапа;

и) за изпитание щорм-трапът трябва да се товари с тегло 75 кг. на всяко трето стъпало не по-рядко от един път в годината.

За резултатите от изпитанието следва да се съставя акт. Товарът на всяко трето стъпало да се оказва по следователно. Ако външният вид на което и да е стъпала поражда съмнение, то да се изпита с окапване на товара;

к) на най-горното улецено стъпало трябва да бъдат приографирани или изрязани знаци на изгответеля и нормата на натоварване. 105. Забранено е ползването на щорм-траповете ако:

а) отсъствува акт за изпитание или е преминал една година от момента на последното изпитане;

б) скъсана е макар и една предка от въжетата;

в) преместен е бензел и стъпала не са успоредни помежду си;

г) въжетата са корозирали, защели са се или са прогорели (от действие на минерални масла) на дължина около 1/3 на въжето;

д) счупило се е, или липсва макар и само едно стъпало;

е) щорм-трапът със своято най-иско стъпало не достига до нивото на водата или кея при подаването му през борда.

106. За всички открытия неизправности по стълбите и траповете, работещи независимо да съобщават на дежурния пом. капитан или старши капитан. Забранено е използването на неизправни трапове и стълби. Преминаването от брега на кораба и обратно да става само по стълби, трапове или склонни.

107. Когато корабът стои така, че долнатаплощадка на стълбата се намира на разстояния 0,5 m и повече от кея, от нея да се постави склоння (имаша непречни планки), която да е закрепена за площадката на стълбата.

Под площадката на стълбата и склонията да има патенгната предизнамрежка, изключваща възможността от падане на хора във водата.

Когато склоните са поставени на фалш-борда, на палубата на кораба да бъде поставена полуслъбла със странични паралети. Когато склоните

и стълбите имат на края си специални ролки, на брега под тях да се поставят железни листи или дъски.

108. На задбордна стълба с пезавртвачи се стъпала при ъгъл на наклона към хоризонта по-малък от 30°, да се поставя по цялата ѝ дължина сходия (по цялата ширлина на стъпалата).

109. Вахтеният помощник-капитан е длъжен да следи за положението и изправното състояние на стълбите и леерното отраждане, а също така за осветяване на стълбата пощем.

110. Преди качването или слизането на членниците, стълбите се преглеждат съвместно от старши помощник-капитан и вахтения помощник-капитан.

При качване на пътници на товарен кораб и при слизане от него за изпълнението на правилата по техника на безопасност при преминаване по стълбата, трябва да следи вахтеният помощник-капитан.

111. При преминаване по стълбата на голям брой лица вахтеният моряк на стълбата да следи да се спазва последователността и да няма движение по нея в крак.

112. При преминаване по стълбата е забранено

а) струпване на лица по площадките и по цялата стълба;

б) движение на настreichни лялото;

в) движение на лица по товарните стълби по време на пренасяне на товари.

Забранено е качването и слизането на лица с товар по сходните стълбите и траповете, които имат наклон повече от 45°. При качване и слизане с товар от 50 kg до 80 kg височината на наводнителото по наклонените стълби да не превишава 3 m. При това отношението на издигането към дължината на хоризонталната проекция на трапа да бъде не по-малка от 1 : 3.

Подходите към стълбите, траповете и сходните да бъдат свободни. 113. Забранено е хъръмият по сходните на тежки предмети. Те да се спускат с помощта на въжета.

114. Спускането и качването по щорм-трапа е разрешено само иднично (т. е. по щорм-трапа едновременно да има повече от едно лицце). То да се държи с ръце за въжетата, а не за стъпалата.

При обследяване на щорм-трапа, вахтеният помощник-капитан е длъжен периодически да го подменя.

Забранено е да се завърза щорм-трапът към борда за стънало.

115. На борда на кораба при стълбите, сходните или щорм-трапа да има спасителен кръг и хвърлено въже с дължина не по-малка от 25 m.

116. Зимно време стълбите и сходните трябва всяка година да бъдат почиствани от сняг и почиствани с пясък.

117. Забранено е ползваването на преносни стълби вместо сходни и трапове.

VII. Извършване на палубни работи

118. Контролът и отговорността за слизане на правилата по техническата безопасност през време на всички видове палубни работи се възлага на лицето от командния състав, което непосредствено ръководи работите.

Ръководителят на работата е задължен да проверява лично сигур-

ността и изправността на всички употребявани през време на работата приспособления и инструменти.

119. Дежурният помощики капитан е задължен да следи за създаването на правилата по техническа безопасност.

120. Забранено е да се допускат до изгубна работа лица:

- а) обути с обувки с дървени подметки или тървени настъми, с джаканки или боси;
- б) облечени в дрехи, несъответстващи на изискванията, на които трябва да отговаря обектото при различни условия и видове падубни работи.

121. Забранено е да се възлага самостоятелно изпълнение на особено сложни падубни работи на лица, които нямат достатъчен морски и технически корабен опит.

122. Стоманените и растителните въжета, веригите, куките, скобите, въртодците, блоковете и други да бъдат напълно годни за нормална и безопасна работа с тях.

Повредденияте по време на работа да се извеждат от употреба до тяхното възстановяване или подмяна.

123. Забранена е работата със стоманени въжета без подходящи предизвикателни ръкавици.

124. Забранено е на лицата, които работят с въжетата, навивани се на барабан или клиент, да държат въжетата и приближават ръцете си на по-малко от 1 м. разстояние от барабана или киехта.

125. Абсолютно е забранено пристъпванието на лица под опънати и сълнконатегнати швартови въжета.

Забранено е заставането по пътя на повдигнатия товар, както и в близост до въжето.

При работа с капиранови въжета, да се създава специалната инструкция за този вид въжета.

126. Когато се извършва работа, свързана с рисък за човешкия живот, както това се случва при бурно време, кампантът на кораба е задължен да вземе необходимите мерки за предизваждане и предотвратяване от злонули.

VIII. Буксирни устройства и работа с тях

127. На буксирните дъги от двете страни на видно място да бъдат панесени надписи «Пази се от буксира».

Преди подаването на буксирното въже да бъде проверено състоянието на буксирната лебедка и кука. По време на подаването му е задължено на когото и да се чамира на борда, от който въжето се подава.

Подаването на буксирио въже на ход е разрешено само в аварийни случаи.

128. На буксирната кука, да се захваща само работното буксирно въже.

При отдаване на въжето от кука на буксиращия кораб или от киехта на буксира, забранено е да се стои близо и/или пред тях, на разстояние по-малко от 1,5 метра.

Лицето, което отдава буксирното въже от куката, да стои зад точката на закрепването на куката на разстояние не по-малко от 1,5 м.

Забранено е да се сънема буксирното въже от куката па ръка.

При използване на неотваряща се кука, отдаването на буксирното въже от един човек е забранено. При това да се хваша гашата странично (от две страни). След спечелването на куката, буксириото въже да се отдава пазаващо.

При буксирни вълкета от синтетични материали, спечелването им от буксирните кукви да се извършива само след като въжето е получило достатъчна слабина.

129. Забранено е да се оставя буксирната кука незакрепена когато е в неработно положение.

130. Забранено е да се започва работа по буксирането, докато не се получи потвърждение от буксирания кораб за закрепването на буксирното въже.

131. Забранено е при буксири работи вавеждането зад борд в район, в който е възможно да се намира буксирио въже.

Обиралето или отпускането на буксирното въже с помошта на буксирилата лебедка да става само след като бъдат отстранени всички лица от опасната зона.

По време на буксировка (вътчеле) на кораб, плејс, сал и др. полобни, е забранено да се стои близо до буксирната кука, в района и действието на буксирното въже, на ограничителите вълкета, а също пред буксирилата лебедка и кука.

132. По време на буксировка буксирните клозове да бъдат затворени, а илюминаторите, панирачи се по кориуса на кораба — задраени.

133. Специалното съединяване на буксирилото въже с «мустаки», браги и др. подобни да бъде такова, че да изключва необходимостта от изпращане на лице зад борд при тяхното захващане и отдаване.

Забранено е захващането на буксириото въже към киехта с помощта на гаша. То да се захваща с помошта на пневматики (наметки), превързани с растително въже.

Дължината на въжето, употребено като ограничител, трябва да бъде такава, че след поставянето му на буксирилого въже да остават не по-малко от 2 м. зад ходовния край.

След закрепването на ограничителя на буксирилого въже, лицата да се намират на разстояние не по-малко от 1,5 метра от вертикалната плоскост в която се местят ограничителя.

IX. Работа с пилотски кораб

135. Пилотският кораб да застава към илотирания випаги от подветрената страна, по направление на движението на илотиранни.

При подходждане за приставане да се следи внимателно за движението и ходовете на пилотирания кораб, за да не попадне илотският подизадените бордове на носа или на кърмата му.

136. Приставането на пилотският кораб при вълнение да се извърши с този борд, на който има издадени конструкции и/или високи надстройки, простиращи се на равна ширлина с борда му.

137. При приставане корабът да се предпазва от удар със специални предизвикателни кранци. Забранено е отбиването на удара с ръце.

138. Маневрата да се извърши бързо и пилотският кораб да не се задържа дълго време на борд.

139. Отбъльскването да се извършива внимателно, като се съобразява с движението на пилотирания кораб.

140. Когато пилотираният кораб тръгне напред, пилотският кораб може да остане на място, като с машината и колмилото си се стреми да изостане и се отдели.

141. Забранено е пилотският кораб да изпреварва пилотирания.

142. Каичащият се или слизачият по въжената стълба щелове да не създръжи нищо в ръцете си и да не бъде облечен в дълга дреха.

143. При вълнение да се въртима пилотският кораб да не увличе задбордния трап, а заедно с него и каичания се или слизачия.

144. При приставането или отблъскването на пилотският кораб към пилотирания кораб или коя да се извърши с помощта на специално предназначение за целта прътите с кукви.

X. Работа с кораб-влекач

145. На всеки кораб-влекач от външната страна на видно място да има ясен и четкин надпис «Пази се от букинца!»

146. Букирните възета да се чържат навити на бухти или въртул специални барабани (ако възетата са стоманени).

147. При подаване и «изтичане» на влекалното въже забранено е да се стои върху бухтата, както и в средата ѝ.

148. Подаването на букирното въже да става внимателно, като за целта се използва хвъргаю.

149. Пътят на «изтичането» на влекалното въже да бъде чист. «Изтичането» трябва да бъде упоредно на диаметралната плоскост и през кърмата, а не през борда. Влекалото да бъде ограничено със странични пророгатки, поставени върху предизвикатели дъги, които не позволяват падането на влекалното извън борда.

150. Палубата пазад от кърмата да бъде защитена с една или няколко предизвикателни дъги.

151. Ако се паложи някаква работа през време на възстановка иззад от куката, работниците трябва да се движат паведени, под височината на дъгите, а там, където няма дъги — под височината на фалшивордата.

152. Около куката за закачване на букирното въже да не се панират други предмети.

153. Ако влекалното въже ще се прикрепи към влекача посредством специални механизми (нипери), то следва да се прикрепи чрез специална кука, снабдена с пружина за омекотяване на оръжанието и за предизвикането на влекалното въже от скъсване.

154. Движението на куката по окръжност около центъра на прикрепването да става върху ролки, търкалящи се по специална гладка дъга. Дъгата да се назава често и да се нази чиста от попадане на твърди предмети върху нея.

155. Да се избягва задържането на влекалното въже (особено ако е метално) на кищетовете, което може да предизвика скъсване на въжето поради ограничена еластичност. При работа с така закрепени влекали

въжета натягането да става внимателно. Забранено е стоянето на хора близо до така закрепленото влекално въже на разстояние по-малко от 1,5 м.

156. Свободният край на влекалното въже да минава от куката над дългите до кърмата. Въжето там да се навива, като началото, което идва от куката, да остане отдолу под бухтата, а краят му който се подава на възстановка плавателен съд, да остане отгоре. По този начин влекалното се подава плавно, без улитаие и се предизвиква от скъсване.

157. При подаването на влекалното на високи щелове и завързането му заносиви среден кищет, а от там за странничните бордови кищетове, стоянето между посовия и бордовите кищетове и между влекалното въже и борда е забранено.

158. При подаването на влекалното въже, влекачът да се движи на прер, а влекалното въже да се изтегля назад през кърмата, за да не прорависне при бордовете и да бъде предизвикано от увличането му от винга.

159. Обирдането на букирното въже (влекалното) па ръка да остава при малък ход на влекача или при «стоп». При тези случаи обирдането да става, като моряците го тържат от страната, без да го прекрачват.

160. При завон на плавателния съд, работниците на влекача да стоят напред от куката, където е закачено влекалното.

161. При възчене на «борд», съдовете да бъдат идълно приложени един до друг, с добре обрана «слабина» на завързващите ги въжета. При отдаване, да се отпускат най-напред крайловите въжета.

162. Когато влекалното въже се отдава от влекача, откачването му от куката да става, когато е в провисило положение. При автоматично отдаване чрез удар, стоянето на лица около мястото на куката и в посока на «изтичане» на влекалното въже е забранено. Когато отдававато става от възчения плавателен съд, краят на влекалното да се прехвърли през борда като се внимава да не се закачи за някоя поздадена носова част или на котвата на плавателния съд.

163. При маневриране на висок плавателен съд, влекалното въже да се подава от него на влекача. Закачването му да става върху кука, която за удобство при маневриране на влекача да се намира в диаметрален полусферичен пространство и да бъде устроена за автоматично отдаване на влекалното въже.

164. При маневриране с два влекача едновременно — за снемане или поставяне на плавателния съд към кея, да бъдат установени сигнали, които се подават от кораба, ръководещ маневрата.

165. При използване на влекалното въже с хвъргало, да се дава предварително сигнал.

166. Букирното устройство да отговаря на изискванията на Правилника на техническата експлоатация на корабите от морския и речен флот на НРБ.

167. При време на подаване или поемане на влекалното въже е забранено:

а) да се подава въжето през леизиравни кипове или клюзове;

б) да се стои близо отред или отзад по направление на въжето в момента на започване на натягането;

в) да се започва с възчено, без да е получено потвърждение, че влекалното въже е закачено.

168. Забранено е да се отпуска влекалното въже от киехтовесе, когато машините на влакчения плавател съд работят.

169. През време на букирането всички спиромотори по кораба на кораба трябва да бъдат затворени.

170. Когато букирането на плавателния съд става при силно външне, памиращите се към кърмата или носа лица да застават под хоризонталната плоскост на въжето, така че да не бъдат засегнати от буксирното въже.

Дължината и хлябливата на буксирното въже при морско външне да бъдат такива, че да няма опасност от скъсването му.

XI. ШВАРТОВИ ОПЕРАЦИИ И РАБОТА С КОТВЕНИТЕ УСТРОЙСТВА

171. Котвено-швартовите устройства на корабите да отговарят на изискванията отразени в правилата на БКР и в съответните правилници за техническата експлоатация на корабите от морски и речни флот на НР България.

172. Отговорни за спазването на правилата по техника на безошастност при котвени и швартови операции са помошник-каналантините, ръководещи тези операции, както и лицето, когто командува машинерата.

173. Глагубата на бака да бъде така позиционирана, че да не позволява хълзгане и падане на работените.

174. За прибиране на въжените булини да бъдат предвидени места с удобни проходи до тях. Бухутите да не се поставят до стълбите и да затрудняват преминаването.

175. При завършване на работата с котвеното устройство, котвените шлюзозове, които са сбърдувани със застопки (каланци), трябва да се затварят, особено ако корабът е патоварен и има опасност от заливане на палубата с вода, постъпваща през шлюзовете.

176. Забранено е да се работи с котвени устройства при отствие на сигурни спиромотори приспособления за верижните звезди и стопори на котвената верига.

177. При проверка работата на брашила на празен ход забранено е да сепуска в действие, преди предварително, да са разединени верижните звезди от валъа.

178. Забранено е да се отдават винтовите и верижни стопори, а също да се разединяват звездите на брашила от валъа, без да се провери предварително застопоряването с лентовите спирачки.

179. Забранено е на лицето, кое работи с котвени рудан, да се отдея от мястото за управление по време на извършване на котвено-швартова операция.

180. Преди започване на работата по спускане на котвата, при обикновено на веригата и влизане на котвеното вретено в клюза и при откъртане на котвата от груата с ход на кораба, е необходимо отговорното лице да се убеди, че пътища лица във верижни сандък.

Преди отдаването на котвата е необходимо да се провери ява под носовата част на кораба да няма людки, катери, щастове и други излавящи средства.

Забранено е да се памират лица на линията на патягането на котвено-

ната верига от котвения рудан по време на спускането и вдигането на котвата.

181. При стоянка на кея е забранено оставянето на котвите, закрепени само на лентова спирачка, котвените вериги да се закриват допълнително със стопорните устройства.

182. При престой на кораба в док, забранено е да се извършват работи по котвеното устройство без съгласието на началика на дока.

Преди започване на работа по котвеното устройство, отговорното лице следва да се увери, че в дока под котвата няма работещи лица.

183. При спускане на котва с буй, въжето на буй преваритеило да бъде пакнато или спуснато зад борда, а самият буй да се памира зад борда закрепен за фалтиборда, или за кинова планка с растягено въже.

184. Когато работят лица във верижния сандък за почистване и изправяне на котвената верига, работата с брашила се прекратява, когато верига се закрива с винтовия стопор и поставя таблица «Работят хориз.

185. При работа с котвената верига във верижния сандък, или на палубата да се използват специални куки.

186. Изпасянето на котви (или вери-котви) с лодки и катери да се ръководи (в съгласие с правилата на морската практика) от помощник-кателин. При изпасяне на котва с лодка, тя се закрепва с надеждни растягачи въжета за лодката. При това е забранено присъствие на лица върхомовата част на лодката между трапецата дъска и вретеното на котвата, между ръцките за ръчно въртене на багера на шийла и в средата на павитото въже в лодката, забранено е да се накланят лица над ръчните на шийла при отдаване на въжето.

187. При почистване на котвата и котвената верига да се спазват изискванията за безопасност при работа зад борд.

Наблюдаващият нюожленето на котвата и котвената верига да се памира на безошансно място.

Работите да се извършват с помощта на беседки, качването върху котвата е забранено.

188. Забранено е да се работи с брашила по време на задбордни работи по почистване на котвата. Брашилът да се пуска в ход само след излизане на лицата работещи зад борд на палубата.

189. Стоманените швартови въжета да се съхраняват само на швартови винтови, а растягачите — на двървени решетки или в дървени решетъчни сандъци.

Зимно време швартовите винтови и бухти от въжета да се заочоят, за предизвикане от обледеняване.

190. При подготовката на швартови операции, швартовите въжета трябва да бъдат внимателно и в достатъчно количество разнесени по палубата.

Отговорното лице да проверява да не са уплетени и пътят, по който ще пълзят по палубата, да бъде чист.

Забранено е да се подават въжета направо от бухтите.

191. Забранено е присъствието на странични лица и членовете от екипажа на месата, където се извършва швартови работи.

Преди извършване на швартова работа, лифпортите и илюминаторите се на нивото на кея и ли под него, да бъдат затворени (сгната се за борда, към който става швартоването).

На пътническите и товароцистички кораби, нестата за извършване на швартовите операции да бъде ограничена с леери и да имат предупредителни надписи.

192. Забранено е подаването на възета на брега или на други кораби без хъврални възета. Хъвралото се подава към брега само след предупредителния вик «Гази се.»

Да се използува като тежести за хъвралатините възета само специално пригответи торбички с пясък.

На ферботи и кораби с топаж под 450 БРТ в тихо време се допуска подаването на възета без хъврало при разстояние между подавания и приемащия не повече от 1 м. При това на подавания е забранено падаването зад фалшиборда или леерного ограждане на кораба, а на приемащия — зад края на кея.

193. Забранено е подаването на швартовите възета и мащи «вириши» и неогтесени крашка на скъсани читки по неговата дължина.

При поставяне на швартовите възета на кнектове или пушки, ръпете да се намират от външната страна на гамата, като се пазят пръстите от защипване.

По време на подаването на швартовите възета е забранено да се работи вътре в бухтата или викните, и на разнесено и по палубата въже.

194. Забранено е да се поставят допълнителни витки (волти) от възето на барабана на швартовия механизъм по време на въртенето му. Забранено е да се обира или опускат възетата по време на работата с тях при киповете и ролките (мачиците).

195. Сбиране на швартови възета да става само след получуване на потвърждение от брега, че възето е закрепено и е чисто.

За началото на работата да се предупреждават работещите на брега.

196. Забранено е да се стоя по посока или близо до лосоката на пантегнато швартово въже както по време на швартоването, така и винаги, когато съществува опасност от скъзване.

197. Когато швартовото въже се подава на лодка или катер, поемато на спуснатия близо до повърхността на водата край става ло ко-манда на помошник-капитана, като се вземат всички предизвани мерки за предпазване съобразно правилната на морската практика.

198. Когато швартовото въже се обира чрез барабана на рудан, забранено е лицето, което направлява възето към барабана да стои на разстояние по-близо от 1 м от барабана.

199. При преместване на възето от барабана на швартовия рудан върху кнект, то трябва да се задържа с въжен столор (ако е растително), а стоманените — с верижен столор, съгласно правилата на морската практика.

200. Забранено е обиране на швартови възета, когато по тях се работи.

Забранена е работа със швартовите възета без ръкавини.

201. Забранено е да се стоя отпред по управление на палгането на стопора и по-близо от 1 м. от мястото на поставянето му. Към ходовия

край на верижния столор да бъде закрепено здраво растително въже с дължина не по-малка от 1,5 метър.

На лицето, косто отдава столор, е забранено да стои от страна на палгането на възето до и след освобождаването му от стопора.

202. При превозване на възделаното въже към мястото на закрепването му с лодка или моторен катер на палубата на кораба да има набрано достатъчна дължина въже.

Слоенето на кърмовата част на лодката при превозване на швартово въже е забранено.

Ходовият край на възето да бъде закрепен в лодката така, че в случаи на необходимост да може бързо да се отгладе.

Забранено е да се обира превозвано с лодка въже до освобождаване на лодката и отдалечаването ѝ на страни, а също и по време, когато па швартовата бочка (шамаштура) се памира човек.

203. Забранено е пускането в действие на швартовия механизъм без команда на лицето, ръководство швартовата операция.

204. След завъртане на швартовите операции излишните възета да бъдат прибрани, швартовите механизми изключени и зачехленни.

Викните (волти) на стоманените възета, закрепени към кнекта, да бъдат привързани помежду си с тънко растително въже.

205. Забранено е употребата на крацици (балони) с къси възета, изискавали при протягане на ръкете зал борд.

206. Гашите на стоманените възета в местата на съединяването си да бъдат добре защлегнати и увити с растително въже.

XII. Работа с рулевого устройство

207. При рулеви устройства с механични приводи или с пултросни приводи преминаването на възетата, веригите, валовете и пр. да се осъществява само под предизвани кожуши.

208. Кожусите да бъдат конструктивно изпълнени по начин описан във здравията им или евентуални удари или стъяване.

209. Забранено е стоещето, сядането или поставянето на товари и предмети върху предизвайлите кожуши.

210. При кормилни устройства с ръчен привод при голяма скорост на кораба, или при наличието на силно течение, рулевият да стои зад кормилното колело, а не встрани от него.

211. При работа с основното кормилно устройство с ръчен привод, усилено приложено на дръжките на кормилното колело не трябва да превинава 16 кг.

Устройството трябва да осигурява пълно преместване на кормилото от борд на борд за първите 25 оборота.

212. При работа с резервното кормилно устройство забранено е работа с ръка. Развъртването да се осъществява посредством система полиснати.

213. При работа с румпелно кормилно устройство раззвъртането на което изиска големи усилия, надвишаващи 16 кг, забранена е работа с ръка. Развъртването да се осъществява посредством система полиснати.

214. Кормилните устройства да имат предвидена защита от претоварване и обратно въртене. Ръбните основни кормили устроиства да имат пай-майлко буферни пружини и спирачки.

215. При коминтични устройства с ръчен привод, когато системата от зъбни колела се измира в самата рулева кабина, зъбните косачи, скакти и пр. елементи на предавката да бъдат закрити с дървени и/или метални кожуши.

216. При използване на ханифас — блок при аварийно управление на корабното, преди непосредствената употреба, да се извърти ръвоверка на окочването на блока и застопоряването на отварялата се странница на блока.

Забранено е окочването на блоковете за уши или римове, които не са определени за използване при аварийно управление, на корабното с румелтами.

Във всички случаи е забранено наличните на лини в района от граден от двета клона на въжетата минаващи през блоковете.

217. За аварийно управление с румел-тапи г-ли при място управление с полиспастни забранено е използването на блокове, въжеца и съединителни детайли за тях, които не принаадлежат към устройството. При неотложни случаи да се използуват и непринаадлежащи елементи, следщателен преглед на блоковете (на тяхната маркировка, тип и пр.). В тези случаи блоковете да отсварят по задравина, максимално допустимо работно натоварване и диаметър на ролките.

XIII. РАБОТА С ЛОДЪЧНО СПАСИТЕЛНО УСТРОЙСТВО

A. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

218. Лодъчното спасително устройство да бъде освидетелствувано и изпитано статично и в действие (на всеки четвърти години) съгласно установените норми от компетентните държавни органи.

Документите за годността му за експлоатация трябва да са в срока на валидност и да има необходимите заверки.

Забранено е използването на неосвидетелствувано или с истекъл срок на документите лодъчно устройство.

219. Лодъчното устройство да бъде непрекъснато във всяка изправност и в пълно съответствие с документацията, намреща се на кораба.

220. Изменения и реконструктивни качества на лодъчното устройство или на част от неговите елементи се извършват само със знанието и одобрението на органите на ДИК или БКР. Самото изменение да се извърши под наблюдението на тези органи или от утълномощни от ДИК специално за това органи.

При неизложими или аварийни случаи, с цел обезпечаване на постоянно готовност на спасителните средства, се разрешава подмяна на елементи от лодъчното устройство под непосредственото ръководство на отговорния помощник-капитан. Новите елементи във всички случаи напълно да отговарят по якостни и конструктивни качества на подменените. Извършените подмени да се записват в корабния дневник и да се уведомява за това независимо ДИК.

След извършването на подмяната да се провежда изпитание на устройството на самолизираща (изнасяне зад борда), спускане и вдигане до изходно положение без наговаряне и въздействие с пробен топар.

Забранено е използването на лодъчното спасително устройство, когато не е използването на изпитания с хора.

(освен при действителни аварийни случаи) до неговото преосвидетелствуване и изпитване от органите на ДИК.

221. Лодъчното спасително устройство да се поддържа в постоянна изправност и готовност за действие.

Забранено е изваждането му от готовност (преглед, профилактика и др.) без знанието и разрешението на капитана на кораба.

222. За прөсърка изправността на лодъчното устройство и обучението на екипажа да действува с него ежемесечно да се провеждат ученици или учебни тревоги. Периодично, по съставен график, да се провеждат прегледи на устройството и сиабдяването му от отговорния помощник-капитан. Констатираните недостатъци или липси да се отстраняват незабавно или при невъзможност във времето посетено пристанище.

223. Забранено е използването на лодъчното спасително устройство по предизвикателство (за боядисване, отгед, излизане на бряг и пр.) освен в исключителни случаи (при линса на друга възможност) и само с разрешение на капитана на кораба.

224. Лицата, обслужващи лодъчното устройство, да използват добре «Инструкцията за обслужването на лодъчното устройство и работата с него». Целият личен състав да изнава лодъчното устройство, да умее да го използува, да знае задълженията си от съ общокорабното разписание за външни третови — раздел «Напускане на кораба» и «Човек зад бордър». Работи по лодъчното устройство да се извършват само под ръководството на отговорния помощник-капитан или командира на лодката по съ общокорабното разписание.

Категорично е забранено отклонение от «Инструкцията за обслужването на лодъчното устройство.»

Целият екипаж на спасителната лодка е длъжен да има със себе си спасителни ризи.

225. Лодъчното устройство да има скоб-трап, площадка и/или приемо-съмът, способен да влезе в лодката или за качване под другите елементи на устройството.

Забранено е стъпването по ролки, стопори или лебедки за качване в лодката.

Забранено е използването на ръководвателите и спасителните линии на лодките за стъпала.

226. Лодката плава на кораба да завърши при борда с праг, достатъчно висок и със закръгление в горната му част.

Б. ПОДГОТОВКА ЗА СПУСКАНЕ НА ЛОДКИТЕ

227. Преди спускането на лодката същата да бъде освобождавана от чохъла, скарате, скелет за тях и други, които биха попречили за влизането в лодката и нейното спускане.

Забранено е спускането на чохъла с несвест или извършва от вътрешната страна на лодъчното устройство (откъм ДП на кораба).

228. Да се проверява лебедката, пейлото захранване и действието на спиралката на барабана. С помощта на ръчния привод да се обира слабината на спусковите въжета. Забранено е спускането на лодката преди да е обрана слабината.

229. Освобождаването на лодката от въжецата за лодконо закрепване да се извърши от вътрешната страна на лодката.

Да се извърши проверка на окачалето на блоковете към устройството на лодките и окачване на прикреплящото устройство. Забранено е спускане на лодките при нестабилно окачване или при наличието на въжечни предмети, които биха могли да попречат или затруднят окачването или освобождаването висоследствие, както и при заплетени повдигателни въжечни талии.

230. Носовият и кърмовият фалини от лодката да се разставят по начин, непрепятствуващ спускането на лодките, а същевременно да се осигури сигурно закрепване на лодката към кораба. При по-голямо вълнение разнасянето и закрепването на фалините да става възможно по-далеч на лодката.

231. Когато лодката стои в походно положение върху килблокове, да се освобождава наддлъжната им част до степен, че нико да не преизпътува излизането на кила на лодката при изнасянето ѝ зад борда. Забранено е опитването да се избута възглавницата посредством изнасяне на лодката.

Освобождаването на кил-блока да се извърши само от вътрешната страна на лодъчното устройство, посредством специално за целта пристрояване. При блокиране, освобождаването да се постига с прът, лост или друго средство, по същество, което се забралено с ръце и от външната страна.

232. Забранено е спускането на лодка с неизпъставени пробки или с неизправни автоматични клапани. Преди спускането да се проверява изправността на клапаните и шестянките на пробките.

233. Да се извърши проверка на ръчния привод, давящия на лодката, ако е моторна и, наличното на гориво). Проверяват се изправността на осушителните помпи.

234. Непосредствено преди спускането да се освобождават столориците така, че лодката да се задържа само от спирачката на бара на лебдата. Управлянието на лебдата да се поверти на квалифицирано лице от екипажа. Когато управлението на лебдата е дистанционно, то да се определя лице, което ще води испрекъснато наблюдение за спускането на лодката и ще предава командите на лодката.

В. СПУСКАНЕ НА ЛОДКИТЕ

235. Забранено е спускането на лодката ако в района на спускане бордът на кораба не е чист от съоръжения, плаващи предмети или ордества.

236. Забранено е спускането на лодката със снети предлазни шини.

237. Изнасянето зад борд и спускането да се извърши главно, единновременно от двете лодбалки. При евентуално неравномерно изнасяне на гравитационния лодбалки, изнасянето независимо да се преустановява, да се потърси причината за това и да се върнат лодбалките в първоначално положение. Категорично е забранено отстраняването на причината при неравномерно изнесени лодбалки. След отстраняването на пристрояването изнасяне е разрешено отново спускане от първоначално положение. Когато причината е неогтранима с корабни средства, използвуването на лодбалките е забранено. В района на преминаване на лодките покрай съединението на ширстрата на борда и наубата скоростта на изнасяне да бъде минимална, но в никакъв случай да не спира изнасянето в този район.

238. Влизането на спусковата команда и на останалите членове от екипажа в лодката да се извърши в съответствие с «Инструкцията за обслужването на конкретното лодъчно устройство.»

239. По време на изнасянето и спускането на лодката е забранено навеждането през борда на лодката, отблъскването от борда на кораба с ръце, стоещето прави и държането за блоковете, сядане по плащира или държане за него, сътвърдане по лейките, спряване около кормилото, преместване из лодката без разрешение.

240. Освобождаването на устройството за придържане на лодката да се извърши само по команда от командир на лодката. Освобождаването да се извърши след преминаването на лодката покрай борда на кораба и канавето на лицата (ако се предвижда по инструкцията). Освобождаването да се извърши във всички случаи единновременно.

241. По време на спускането на лодката да се подпържа нещастъ-

нато връзка между командира на лодката и останалата на борда на кора-

ба команда за управление на лебдата и останалата на борда на кораба

команда за управление на лебдите и спускането, като разпреждането на

командира са задължителни за всички. Окочните слукане на

лодката на вода става по предика на командира и след команда от него.

242. Освобождаването на блоковете от куките на лодката да става

по команда на лодката. Същият преденеява необходимостта от единовре-

менно или последователно освобождаване на блоковете. Блоковете да

се държат само за съраниците.

Забранено е стоещето на лица в района между спускането на лодката и краищата на лодката.

Забранено е преждевременното или своеволното освобождаване на блоковете.

243. Слизането на спусковата команда от борда на кораба да се разрешава само по щорм-траха или по въжецата с мусинги, във всички случаи поединично и с разрешение на командира на лодката.

244. Ако лодъчното устройство е без лебдка, въжетата да се прерязват при специалните за целта киехтове и по-нататък да се разстигат по начин, изключващ обръквашето и изплитането им. При спускането въжецата да се отпускат плавно, единновременно и без трусове по команда на ръководещия спускането.

Забранено е спускането на лодката с лица в нец, освен определените като спускова команда на лодката.

Освобождаването на блоковете от куките на лодката става по команда. В края на спускането се разрешава неедновременно отпускане на спусковите въжеца с расчет настъпили или кърмата на лодката да попаднат във водата по-рано, в зависимост отхода на кораба.

При предел ход, по-рано да се отпуска кърмовата част на лодката, а при заден ход — носовата.

Г. ПРИБИРАНЕ НА ЛОДКИТЕ

245. При вдигане на лодката въжето на повдигателите полускасти трябва да има достатъчна слабина в зависимост от височината на вълните. Лодката, закачаници татилите, трябва да стоят откъм страната към средата на лодката.

246. Прибирането на лодките да се извърши в пълно съответствие с «Инструкцията за обслужване на лодъчното устройство». Когато не е предвидено изваждане на пълната лодка с линия до инвентара на лодъчната или първата палуба, то лицата да се качват на кораба по щормтраповете и/или слушнатите задбордни стълби.

Във всички случаи прибирането на лодката от пивото на лодъчника на палуба (изнесено положение) до крайното прибрачно положение трябва да се извърши с лодката без лина, освен ако в «Инструкцията е отбелязано, че се извъртива при наличността на спускова команда».

247. Прибирането на лодки от лодъчни устройства без лебедки е разрешено да се извърши и наседицересано — като при преден ход на кораба по-рано се изтига от водата носовата част, а при заден ход — къмата на лодката. След изтигането на лодката от водата, по-нататъшното изтигане на лодката и прибирането ѝ се извършива единовременно от двата лодбатли.

248. След прибирането на лодката в крайно положение и след застопоряването ѝ с механичните стопори да се освобождава спирачката на лебедката и да се даде известие слабина на въжетата за спускане. Забранено е държането на лодъчното устройство в походно положение с натегнати въжета за спускане.

249. Преди началото на прибирането на лодката от водата, предизпитните шини да се поставят отпъво, когато са били снети след спускането във водата (т. с. ако лодката е трябвало да извърши и лавале). Забранено е вдигането на лодката без шини.

250. Когато вдигането на лодката се извършива с лица, забранено е държането за борда, сгъбъсването от борда с ръце, държането за блоковете или спусковите въжета.

Забранено е вдигането на лодка със стрела, когато в нея има лица. Работещите в лодката, след закрепване на въжето следва да се изкачат на борда на кораба.

251. В лодка движеница се от ветрилно устройство всички, с изключение на командира и рулевия, трябва да насядат между пейките на дъното на лодката, с лице напред. При стъкляване на ветрилното устройство с забранено стъвалето по иските или кацването по мачтата.

252. Влизането и излизането на хората от лодката да става поединично по команда от командира на лодката. Забранено е стоещето прави или ѹремесване от място на място.

253. Манипулатии по прибирането на лодката и окончателното ѝ закрепване в походно положение да се извършват само от вътрешната страна на лодъчното устройство (кум ДП на кораба).

Влизане в лодката е разрешено само след застопоряването ѝ с механизмите стопори.

XIV. ЗАДБОРДНИ РАБОТИ И РАБОТИ НА ВИСОЧИНА

254. Отговорност за извършването на задбордните работи и работи на височина има старшият помощник капитан. Тези работи могат да се извършват само с негово разрешение.

255. Забранено е когато корабът е на ход или при крайно лоши атмосферни условия да се извършват задбордни работи и работи на височина (на мачтите, димовата тръба), с изключение при аварийните случаи, при които трябва да бъдат взети съответните предизвикани мерки.

256. По време на извършване на задбордни работи и работи на височина за наблюдование на работещите трябва да се назначава лице за наблюдаваш.

257. На кестага за извършване на задбордни работи да има съгласни кръгове и хвърлала с дължина не по-малка от 25 метра.

258. Забранено е извършването на задбордни работи между бордовете на два стоящи на борд кораби или между борда и кем.

Забранено е да се спуска, повдига или пренася задбордна височина (висъртка, скалупа), ако на нея има лица.

259. Изкачването по мачти, колони, димови тръбни и други места, разположени на високо, да става с помошта на специално поставени горденни, беседки или специални люлки. За извършване на кратковремени работи на височина (смяна на лампи, смяна на фитили и т. и.) да се разрешава изкачването по скоб-трацовете.

260. Въжетата, предизвикани за вдигане на лица, трябва да бъдат със запасна здравина не по-малка от 12 лъти.

Преди издигане на лица на височина или спускането им зад борда, скрините, гордените и бесседките (висъртките, скалупите) да бъдат предварително изглъдани статически с товар, превишаваш разчетния двойни брой и динамически — с равномерно повдигане и спускане с товар, превишаваш с 10% разчетното работно натоварване.

За резултатите от изпитванията да се правят записи в корабни дневници.

261. Вдигането на лица да става плавно и под непрекъснатото падане на лицето, което ръководи работата.

Забранено е повдигалето на лица, ако скрипецът заяжка или въжеят гордената) излиза от блока. Забранено е използването на владени горденни.

262. Инструментите, които се използват в работения на височина, да имат въженаца, с помошта на които да се връзват на пояса на работещия, или да се поставят в чанта.

263. Работещите на височина, а при необходимост и зад борд, трябва да се снабдяват с предизвикани пояс, изготвен специално с осигурено зачваше.

Поясът, верижката и въжеят към него да се използват на здравина не по-рядко от един път в годината. Поясът се очаква затегнат с две зачвашки, на него за 5 минути се очаква товар от 500 кг. Когато след снемането на товара се откроят дефекти, поясът да не се ползва.

Съхраняването на поясите да става на сухо отложено помещение в сковано състояние.

Забранена е работа на височина без пояс.

264. Люлките за работа на височина да имат съответно леерно ограждане.
Системата от блокове и възета за вдигане на височина да бъде предварително преглеждана и изпитана на здравина (съл. т. 260).

XV. РАБОТА С ЛЮКОВЕ И ЛЮКОВИ ЗАКРИТИЯ

A) Общи изисквания

265. Всеки кораб с механизирано люково закритие, или закриване полумеханизиран тип, следва да притежава специална инструкция за работа и обслугването на закритиято.

266. Забранено е поставянето върху люковото закритие на товар, превишаващ по величина максимално допустимото натоварване определено в документацията на кораба.

267. Категорично е забранено паруцирането или влонуването на водонепроницаемостта на люковото закритие или люковете.

268. Отварянето на люковете на товарните хамбари може да се извърши само по време на стоянката на кораба в пристанище. Отварянето по време на ход на кораба се допуска само при действителни аварийни условия.

При преминаване по реки и канали се допуска отваряне на люковете по преденка на канитана в зависимост от конкретните метеорологични условия.

269. Отварянето и затварянето на канитанта от люковото закритие да се извършива от палубната команда, освен по време на товарните операции и в случаите когато върху закритиято има палубен товар. В тези случаи отварянето да се извърши от разтоварващите пристанищни бригади, под непосредствено наблюдение на комитетните, специално определени лица от корабния екипаж, дежурния помоцийник-капитан.

270. Забранено е извършването на изменения по конструкцията на люковото закритие и люковете, влязли върху водонепроницаемостта или якостните им качества.

Промени могат да се извършват само след уведомяването и под наследственото на БКР или уъльнномощни от него лица или организациии.

Във всички случаи корабното ръководство да взема мерки за осигуряване на водонепроницаемостта на закритиято.

271. При отваряне на канали на люкове, чиято комингс имат височина по-малко от 750 mm, люковете незабавно ще бъдат отраждани с леерно ограждане, дестаечно стабилно и здраво, с височина не по-малко от 1000 mm.

Забранено е извършването на работи в и около отворени люкове преди отраждането им.

272. Отварянето и затварянето на люковете на товарните хамбари да се извърши под непосредствения контрол на отговорния помощник-капитан.

Б. НЕМЕХАНИЗИРАНИ ЛЮКОВИ ЗАКРИТИЯ

273. Дървенияте канали да бъдат принасвани по място и съответно маркирани — номерирани и оцветени.

Бимсите да бъдат померирани по начин, показващ мястото им в люка. Забранено с разместяването на канапите и бимсите или тяхното размиване.

274. Забранено е използването на дървени канапи, на които линиите метални шипи от двета им края, имат нарушен цвят, в призиани са отслабвани на задравината им.

Забранено е подмяната на канапи с други покрития и с друга нееквивалентна задравина (различна абстинция, различен материал).

275. Канапите да имат приспособления за захвашане. Същите да бъдат конструирани и изработени така, че да не пренасяваат или пренасят на поставяното на товари.

Забранено е използването на канапи с линиеванци или отслабени приспособления за захвашане, или при наличността на стърчали частни.

276. Слемането на канапите да се запечата от средата на люка към комингсите, а поставянето — от комингсата на люка към средата.

277. Канапи с дължина над 1000 mm (и с тегло над 16 kg) да се снемат или поставят от двама човека. Канапи с тегло над 50 kg да се снемат само с механични средства.

278. Слетните канапи и бимси да се подреждат достатъчно устойчиво и стабилно непосредствено до фалшиворда на кораба върху свободната от товарни операции страна на палубата.

При подреждането на канапите и бимсите да се осигурува свободен прход покрай люковете с размер на прохода не по-малък от 900 mm измерен от комингсите.

279. Брезентите да се павиат грижливо и поставят на място, където да не пречат при извършването на операции по товарните работи.

280. Забранено е поставянето на бимсите върху палубата на страницата, неснабдена с лента за ограничаване на канапите.

Нареддането на бимсите да се извърши църтоно един до друг. Когато бимсите се нареждат на бимс, крайните да се застопорят посредством клинови подложки. Да се подклепват и бимси с криволинейна долна повърхност.

Подреждането на бимси лежици върху палубата си част е разрешено най-много в два реда.

281. Забранено е ходенето върху слети канапи и бимси и върху бимси, оставени на люковете, но със снети канапи.

282. Забранено е снемането и поставянето на бимси със сапани, предназначени за това.

283. Забранено е извършването на операции по снемането или поставянето на бимсите без наличността на обтяжки, закрепени за тях. Като орично са бимсите под непосредствен контрол на бимси посредством прътова, лостове или с ръце.

284. Забранено е преместването на бимсите по комингсле с ръце или бутането им с ръце. Движенето на бимсите да се осигурява посредством специални за целта лостове или други подобни приспособления.

Движенето на лицата, извършващи операциите, да се осъществява само по глубина.

285. Катогично с забранено издържаването на затегнати в гнездата си бимс, или на бимс, затрупани и/или затиснати с товар или други предмети.

Преди спускането на бимсите да се проверява освобождаването им от стопорите и ключалките им.

Бимсите да имат специални места за захвашане от куките при вдигане, конструирани по начин, който не изисква стапняване и човек върху бимса за закачане на куката.

В. МЕХАНИЗИРАНИ ЛЮКОВИ ЗАКРИТИЯ

287. Преди началото на операциите по отварянето и/или затварянето на люковите закрития да се проверява пътно състоянието на лебедката, въжетата и/или хидравличната уредба, че са проверяват спирачите и/или стопорите устройствата.

Забранено е извършването на операции с въжета с наручиена якорета, при наличието на пропуски по хидравличната уредба, яписа и/или нестачечно захранване на механичните и/или пневмоприводи по тях.

288. Забранено е отварянето на люковото закритие без извърпването на преславарителен отглед за освобождаването на задрайките и клиновете по капандите.

289. Забранено е отварянето при излизането на полки от ходовите канали. При откриването на нередност, отварянето да се прекратява и забавя до отстраняването им.

290. Забранено е извършването на капандите от люковото закритие със средства, неиздигначки за това или с пенизиращи такива.

291. Забранено е използването на въжета и крепителни детайли към тях, не предвидзяни за люково закритие.

292. Забранено е оставянето на капандите от люковото закритие в крайно отворено положение и/или незастопорени в крайно отворено положение.

293. Забранено е отварянето и/или затварянето на капанди при наличието на трудното движение на капандите.

294. Забранено е извършването на операции по отстриливането на люковото закритие при наличието на замръзали капанди до тяхното задвижване или размразяване.

295. Забранено е затварянето на люковото закритие при наличието на предмети и др. подобни по комингсите и ходовите канали. Преди началото на затварянето същите да се почистят.

296. След затварянето на люковете, капандите да се затварят преди излизането на кораба в рейс.

Забранено е оставянето на свободни задрайки и клинове.

297. Забранено е затварянето на люковете при яписа и/или при повредени крайни ограничители на движението на капандите.

Г. ВХОДНИ ЛЮКОВИ

298. Всеки люк да бъде снабден със стопорно устройство, осигуряващо безопасното застяване на капака на люка в отворено положение.

Стопорното устройство да бъде изпълено по начин, осигуряващо действие му при вътър и външне.

Забранено е използването на люкове с липсващи задрайки или с повредено застопоряващо устройство.

299. Забранено е използването на люкове с липсващи задрайки или елементи кем трах. Задрайките да бъдат разгражни.

300. Всеки люк да бъде снабден с ръкохватка или дръжка за хвашане. Забранено е хвашащите на капака за отваряне за други места, освен за дръжката (скобата).

301. Силата, необходима за отваряне на люка да не надвишава 16 кг независимо дали отварянето става отгоре или отдолу (отвътре).

302. Върху капандите на люковете да има обяснителен надпис, информиращ за къде води даденият вход (люк).

303. Комингът на входни люкове, с височина над 450 мм, да бъде снабден от външната страна със стъпала.

304. Капандите на люкове, измиращи се във вертикално положение, да бъдат снабдени със средства, осигуряващи задържането на капака при ръчно сваляне.

Теглото на капандите да не надвишава 50 кг. Когато теглото надвишава 50 кг., то да бъде предвиден механизчен способ за сваляне.

305. Забранено е оставянето на пеографии или пешаворени отвори и/или люкове. Винаги, освен когато е наложително, люковете и отворите да се затварят.

XVI. ТОВАРНИ УСТРОЙСТВА И ОБСЛУЖВАНЕТО ИМ

А. Общи изисквания

306. С товарното устройство да се работи само след освидетелствуване, съгласно изискванията на БКР. Освидетелствуването да бъде регистрирано в книгата за извършеното че при годинно освидетелствуване, така и за извършепите ежегодни прегледи.

Редовността на книгата се признава при наличието на колия от активите за изпитанията по време на освидетелствуването.

307. При извършване на товарно-разтоварни работи да се спазват изискванията на «Правилник по безопасността на труда при товарноразтоварните работи» — 1972 г.

308. За състоянието и работата с товарното устройство на кораба отговаря съгласно т. т. 129 от Устава за службата по корабния и морския флот на НРБ старши помощник-капитан на кораба. Същият отговаря за правилната организация и създаването на техническата безопасност.

309. Гла всеки три месеца да се извърши проверка на състоянието на товарното устройство на кораба, като резултатите от проверката се вписват в корабния дневник.

310. Непосредствено преди започването на товарните операции всички помощници-капитан да оглежда състоянието на товарните средства

към повреждите му товарни хамбари. За пензравностите да се докладва на старши-помощник капитана, който взема решение по отстраняването им или ги допуска до работа, в зависимост от конкретната ненизправност.

311. Забранено е извършването на товарни операции при едновременно устаночване или изменение на търгла на наклона на спредите.

312. На всяко товарно устройство да бъде наименена съответна маркировка, показваща максимално допустимата товароподемност и в случаите, когато е необходимо (стрели с ограничен ъгъл на наклона) и допустимия ъгъл на наклона. Използването на товарни устройства в работата с надвишаване на допустимата товароподемност или тъгъла на наклона категорично е забранено.

313. Забранено е използването на товарните средства и съоръжения за други несвойствени задачи и пети, освен за товароразговрни операции.

Б. Т а к е л а ж

314. Въжетата от товарното устройство следва да бъдат стоманени — концникованi. Растителни въжета (след специално съгласуване от БКР или друга класификационна организация) и синтетични въжета се допуска да се използват само за блокадите на обяжките на леки стрели и за вътрешните обяжки при работа със сдвоени стрели.

315. За подвижен такелаж да се използват стоманени въжета с органически сърдечник и не повалко от 1/4 брои жички (с изключение на ванти и щагове), при запас на якост не по-малка от шесткратна, а за шкентели — шесткратна.

316. В товарните устройства е забранено да се работи с внаledни въжета.

317. Забранено е използването на стоманско въже със скъсани по 8 нити диаметъра па въжето, а също така и при скъсването на скъсаните жички от въжето.

318. Работните шкентели и тоценанти да имат възли и закусвания (вирини).

319. Забранено е използването на растителни въжета при наливането на скъсанни жички, загиване, значително износваше или деформация.

320. Стоманените въжета периодически да се смазват със смазочни материали, несъдържащи киселини и др. вещества, водещи до повреда на поцинковката или жичките.

321. Забранено е растителните въжета да се подлагат на въздействие то на киселини, пари и пр. Забранено е съхраняването на растителните въжета в мокро състояние.

322. Въжетата със скъсанни жички да се проверяват най-малко ежемесечно.

В. С н е м а е м и д е т а й л и

323. Блоковете, използвани за товарни работи, се преглеждат систематически за откриване на дефекти, които независимо да се отстраняват.

Същите да се превърнат свободно с ръка. Осите на ролките да бъдат надеждно застопорени спрещу аксиално или радиално изместяване.

Гайките и главите на въртелите на блоковете да се завъртат свободно в гнездата си и да няма деформации на оста на въртела. Гайките на въртелите да бъдат осигурени спрещу самотвиване.

На странницата на блоковете да бъде нанесена маркировка, показваща товароподемността на блока и клеймoto на Регистъра, както и датата на изпитанието.

Забранено е използването на блокове с отвори куки.

324. Скобите да бъдат кованi, прави, с болт на резба в главата на скобата или с гайка. Болтът или гайката да бъдат надеждно застопорени. Болтовете на скобите от системата за окачване на товара (куки, въртили, пронивчестки) да бъдат с полускучри глави и без гайки.

Съединяването на въжета със скоби се допуска само посредством канапи, отговарящи по усиление и диаметър на съответния диаметър на въжето.

Забранено е работа със скоби имащи деформации по тялото на скобата или по болта.

325. Конструкцията на куките да изключва възможност за закачане в стърначи части и самостъкчане на сапаните.

326. Върховите на товарните куки да бъдат кованi.

327. Трънътите плашки за закриване на толената, или за закриване на товарните шкентели при свърска работа, да имат дебелина, осигуряваща монтирането на съществени (съръмо въже) скоби и да осигуряват хлабина, достатъчна за свободното движение на скобите.

328. Забранено е използването на ляти и чугунни кауши. Каушите да бъдат стоманени, кованi или цампованi.

329. Веригите и верижните стопански със скъбите, въртодите и римовете да се проверяват всеки ѝгоди започване па товарните работи.

Забранено е използването на вериги с лукнатини и лодо изгънни заекарки.

Забранено е използването па вериги линейно удължени с повече от 5% от първоначалната им дължина.

Веригите да бъдат изработени само чрез електрозаварка или ковашка заварка.

На крайното звено на ключа от веригата да има нанесена маркировка за датата на изпитанието и максимално допустимата товароподемност.

Забранено е удари с чук по веригите за изправяне на изкривени звена, връзване, кръстообразни или усукване па веригите.

Съединяването на скъсанни вериги да става само посредством талжни скоби с несъходимата якост и товароподемност.

330. Облегачите да бъдат с кованi уши и винтове. Забранено е използването на облегачи с куки.

На съединителя на облегачите да има маркировка.

Облегачите да бъдат осигурени спрещу самораздаване.

331. При употреба на камфас — блокове, да се проверява сигурността на закрепването на отварящата се страница и самото закрепване на блока.

Г. Товарни работи на кораби

на товар с цел поставянето му вън от обсега на товарното средство или под твърдечните палуби.

340. При излизането на корабни товароразговарни работи на всеки лук да има сигналчик за подаване на сигнал. Същият да бъде на място добре видимо от краиловика или винчаря. Излизането на съответната операция с товарно средство да става само след подаването на съответен сигнал (по установената система) и то само от сигналчика.

Сигналът за аварийна обстановка да се извърши неизбавно от крановика (винчаря), независимо от кого е подаден.

Сигналчикът да следи непрекъснато за безопасността на работниците, намиращи се в района на товарните работи и да взема всички възможни мерки за безопасна работа и да има добра видимост на работното място.

При излизане на товароразговарни работи на машинни товари (с грайфери), разрешава се работа без сигналчик.

333. Забранено е извършването на ремонтни и др. работи в местата, където се извършват товарните работи.

Забранено е странчилни лица да се панират в района на товарните работи. На инженерските и товароразговарните корабни районите, където се извършват товароразговарни работи, да бъдат оградени с ленти или друг видобел пачин и да се постави предупредителен пътник.

334. Преди началото на товарните работи, вахтенният помощиц-капитан да провери язвената изправността на стълбите, волсти и до товарните помещения. Проверката да се извърши съвместно със стълбардара.

Влизането и излизането от трюма да става само поединично. За бранено е спускането и изкачването по стълбите с предмети в ръце.

Забранено е влизането или излизането на язда от трюмовете по време на извършване на товарна операция или спускане и издигдане на товарозахватни съборжения.

335. Когато се извършват товарни работи при частично разкрити товарни люкове, да се обезпечава надеждно закрепване и застопоряване на люковите съчленения бимси от района на люка, останал перезакрит.

Забранено е извършването на товарни работи при неизакрепени или незастопорени бимси.

Забранено е извършването на товарни работи в района на люкове с частично снети капорти (каланци), закръгли отвори с брезент.

336. Забранено е извършването на товарни съчленения при несопътни вантги и щагове на мащите и при неизакречени с обтяжки стрели.

Обтяжките да бъдат закрепени за щатните и спределени за товар места, уди и пр. Забранено е закрепването на обтяжки или тягове на места, неопределени за тази цел.

337. Товарните шкентели да имат при куките противотежести за осигуряване отвъртането на блока на товара без товар.

Забранено е работа с товарен шкенгейз, чинто край не е закрепен на барафана на винчаря или крана.

338. Манипулаторите с крановете или винчовете да съдят и лавии.

Забранено е издържването на товар, затиснат от друг, или опит да се повдигне или прекести замръзнал товар.

339. При всички операции товарният чинкент да бъде вертикален. Забранено е придвижването на товар в района на люка или разлашането използват дна спана.

Преди излизането на товарни с тегло близко до товароиздемността за товарното средство или товари в наклонено положение да става при проверка на сапанирането посредством приподигане — за товарните близки до максималната товароиздемност — на височина до 0,5 м:

— за товари с голима дължина — 0,3 м;

Сапанирането на дълги товари в наклонено положение да става при възможене на необходими мерки против изпълзване на товара.

342. Забранено е използването на спанан, които имат:

— следи от силескавие или издръжаване на скончета;

— значителна повърхностна корозия;

— наличие на язвена корозия;

— съединени са посредством метални притискащи устройства, а не са залязетени.

343. При сапаниране на товар, спананите да се поставят без възможни застъпвания. В местата на отвързането и на острите ъгли на товара да се поставят дървени подложки.

Дъгът между кранната на спанана (идванци от куката) не трябва да превишава 90°.

344. При използване на двуортни кукни, спананите да се отпъват равномерно на двете куки без провисване. Тези трябва да имат гащи с достатъчен размер за надяване на куката.

345. По време на извършването на товарните операции с забранено а) стселето на хора под товарната стрела;

б) на палубата в района на лътъя на движението на товара;

в) в просвета под люка при издигане или спускане на товар. Опасните район при товарни операции да се отвързе с леер.

346. Забранено е подаването (спущането) на товар в трюма преди да се премества предходния товар и преди работите да са се отздържат от процеса.

Забранено е подаването на товар в трюм без предупредителни сигнали, когато в него се работи.

347. Забранено е преместването или подреждането на товар посредством товарния шкептел през блока на люка на стрелата.

Забранено е преместването с ръце на товар, окачен на товарния шкептел.

Забранено е преместване на товари без канифас — блокове.

348. Забранено е стоещето в района на въжеца при преместване на товари или в района на вътрешния ъгъл между въжецата, минаващи през канифас — блокове.

349. При преместване на товари в хоризонтално направление да са използват дна спана.

350. Забранено е успокояването на разклатен товар с ръце.

351. Товарът в трюма да се поставя (взема) по начин и ред, изключващ разместването или свличането на другите товари.

Д. Извършване на товарни операции на рейд

352. Товарните работи на рейда да се изпълняват в съответствие с изискванията на тези работи за открыто море.

353. Отговорност по спасяването (непренадлежалици на кораба) посредством плаващи средства (непренадлежалици на кораба) при претоварните операции, ръководителят на бригадата, ководителят на претоварните средства, и екипажите на тези плавателни средства.

Забранено е провеждането на претоварните операции при отсутствие на някои от гореперечените лица.

354. При провеждане на товарни операции на открит рейд капитанът на кораба е длъжен да вземе всички възможни мерки по обезопасяване на безопасността на товарните операции. Мястото на кораба следва да се подбере така, че да осигурява укриване от действието на въетра и шинирг и/или завъртя на кърма на кораба с катер.

Корабът да поддържа постоянно готовност за напускане на рейда при влошаване на метеоусловията и/или други причини.

355. Решение за приемане на претварящите плаващи средства на борд взема само капитант на кораба. Разрешение за подхождане и заставане се дава от дежурния помоцник-капитан, който води писрекъчнато наблюдение на маневрата.

356. Преди подхождането на плаващите средства към кораба, двата борда, (ако ще се извършват товарните операции от двата борда) на кораба следва да бъдат «чисти» — всички трапове, стълби и пр. да бъдат прибрани.

357. Подхождането на плаващите средства към борда, поставянето им на борд, преместването им и други маневри да се извършват с помошта на брускир и/или със собствена тяга. Забранено е придвижването и пр. на плаващите средства посредством корабните лебедки, брашил и пр. товарни лебедки.

В изключителни случаи, при спокойно море, може да се използват брашилът или товарните лебедки за извършване на надължно преместване на плаващи средства, но е забранено използването за тази цел на товарни шкентели, преминаващи през горния товарен блок на стрелите.

358. Забранено е отдаването на швартовите въжета на несамоходно плаващо средство преди закрепването на брускирното въже на брускирния кораб към него.

Забранено е маневрирането на претоварващо средство, застанало на борд «нос-нос», посредством освобождаване на носовите швартови въжета и разврътането му на кърмата към кърмата на кораба.

Екипажите на претоварващите плаващи средства да вземат всички възможни мерки за осигуряване на безопасността на кораба, товара и самото плаващо средство при преминаване покрай борда на кораба, особено в района на кърмовия му полозор.

359. Забранено е заставането на влекачи или брускирни катери на борд на стоящи от своя страна на борд претоварващи средства.

Претоварващите средства могат да застават на борд един на друго само при спокойно море.

360. При вълнение над 2 балса, подаването на брускирното въже към влекача да се осъществява само с хвъргало. Забранено е подхождането на брускирания кораб към плаващото средство за поемане на брускирното въже.

361. По време на товарните операции в района на извършването им да бъдат осигурени и разставени по кораба готови за използване хвъргали, ширм-трапове и по 2 бр. спасителни кръгла със снасително въже, дълго не по-малко от 27,5 м.

362. Швартовите въжета, подадени от плаващите средства, да се закрепват по начин, осигуряващ бързото им отдаване, без използването на помощни средства. Швартовите въжета да се поемат и разставят възможно по-далеч към лоса на кораба.

Забранено е закрепването на швартови въжета кам трапове и стълби. 363. При вълнение над 4 балса, претоварващите средства да изчакват реда си за заставане «на борда» за извършване на товарни операции зад кърмата на кораба.

364. Подготовката на плаващия товар за разтоварване (снемане на укрепления, въжета и пр.) да се извърши на части и в количество, което би могло да се натовари едновременно на всички стоящи на борд претоварващи средства. По-натагашната подготовка да се извърши в зависимост от скоростта на обработката — по степента на идвациите плаващи средства.

365. Товарните стрели, оборудувани с една обтежка, да се превърнат с по 2 обтежени обтежки на всяка стрела и с контра-обтежка, когато се извършият товарни операции на рейд при наличие на вълнение.

366. Спускането и/или издигането на стрелите или въръжаването им, по време на вълнение над четири бала е забранено. При такова вълнение стрелите да се укрепват и да се оставят в издигнато положение.

367. Ръководителят на товарните работи да следи за извършването на следните операции:

а) при разтоварване товарът да се закрепва за товарния шкенг; при пай-лиското положение на плаващото средство спрямо вълната;

б) при товарене — салантите да се освобождават при най-високото положение на плаващото средство спрямо вълната.

368. При разтоварване от двата борда на палубен товар, единвременното премълваване по палубата е забранено.

369. Товаренето и разговарването на дълги товари от корабния екипаж да се извърши под ръководството на старшия помощник-капитан. Забранено е извършването на товарни операции с дълги товари при крен по-голям от 5°.

При издигане или спускане на дълги товари в трюма, намиращите се в него лица да бъдат на защищено място.

E. Товарене и разтоварване на тежки колети

370. Бруната тежест за всеки колет, изхождащ от НР България и предразначен за износ или вътрешността на страната по воден път, която е или превишава 1000 кг (един метричен тон), означена ясно и трайно върху опаковката или върху самия предмет (съгласно Международна

коилендия №27). Това означавае е задължение на изпълнителя. За спас-
ването му отговаря ръководството па съответното пристанцице.

Разточарването и товаренето на тежки колети да се извършива под
непосредственото ръководство на старшия помощник-каштанд.

Задължване на поематите механизми да се назначават най-кавали-
фициралите и опитни членове на екипажа.

371. Преди да започне повдигането на тежки колети, старшият по-
мощник-каштанд лично да проверява и да се убеди:

а) в равномерната и достатъчна натягачка на вантите и члановете;
б) в изправността състояние и положение на топлинниците блокове,
товарни блокове, сигналетите и обтяжките (усилвателите);

в) в отсъствието на дефекти до подвижните части;
г) в нормалната работа на винчовете;

д) в съгурността на употребяваните салани и съответствието им с тег-
жеста на товара, който ще се повдига.

372. Преди да се повдигнат тежки колети, товарните винчове да бъ-
дат преглеждани от механизма, който следи за изправната им работа.

Забранено е повдигането на тежки колети, когато:
а) на изграждането на парата е под нормалното работно напрежение, необ-
ходимо за работата с винчовете;

б) винчовете не са дублирани;

373. Ако плувателният съд има значителен крен, забранено е разгово-
ването и товаренето на тежки колети при кладене на възлите.

374. Забранено е при товаренето и разговарването на тежки колети
да се употребяваат куки и верии. Куките трябва да бъдат заменявани с
товарни скоби, а веригите със стоманни въжета със съответния диаме-
тър здравина.

375. Забранено е за повдигане на тежки колети да се използват
салани, които имат повече от 10% повредени жички по дължина, равна
на 8 пъти диаметъра на въжето.

376. Саланите и огънката (гаша) на шканцела да бъдат залегнати
така, че плетките да бъдат прекарани най-малко три пъти, а половината
от тях — два пъти в две направления на плектата.

377. Забранено е да се използват салани, на които двета края са съ-
днени чрез «жабки».

378. Забранено е да се използват салани, които имат разплетени
плетки или следи от отслабване мястото на заплитането.

379. Забранено е да се използват ръждящали салани.

380. Забранено е да се спуска или видга товарът с помошта на пов-
дигателни блокове при едновременно спускане или вдигане стрелата
чрез топленни блокове.

Стрелата да бъде нагласена към мащата под ъгъл, който да осигурява
достатъчно изнасяне на товара зад борд. В този случай се слизват долу-
стимите ъгли на наклоняване на стрелите, съобразно сертификата им.

При работа на тежката стрела с товар, близък или равен на предел-
ната ѝ товароподемност, тя трябва да бъде повдигната в най-горното пре-
делно за работа положение.

381. Забранено с под просвета на хамбара да се пареждат или ласе-

изтеглят тежки колети с инженерата, който преминава през горния товарен
блок па стрелата.

382. При поставяне на канцас-блок, ръководството работата лине,
да се увери в сигурното му закрепване към борда, а също и в сигурното
заключване на шарнирната му странница плакана.

383. При подреждане на тежки колети с помошта на канцас-блок
е забранено стоящето на лини вътре в ъгъла, образуван от шкантеля при
преминаването му през канцас-блока.

Ж. Нареждане и закрепване на товари на пајубата

384. Пајубните товари да се закрепят под ръководството па стар-
ши помощник-каштандата.

385. Пајубните товари да бъдат съответно закрепени със стоманени
въжета, покарани през специално предназначени за това ръмове (хал-
ки) и учи и патенгати с помошта на специални обтегачи.

386. Пътищата за движение на екипажа върху пајубния товар да
бъдат оградени с листи пай-малко от единага им страна, а проходите мост-
чета — да бъдат с леери или парандети.

387. Проходните мостчета да се поставят над въжето, кое то крепи
товара.

Когато се товари бичен материјал па пајубата, следва да се оставят
проходни плетки по ней, както и празни пространства около винчовете
и входовете за влизане в хамбарите.

388. Забранено е да се затрупват с пајубен товар и др. материали
системите за гасене на пожар, противоложарните уреди и съоръжения,
товарните рудани, шини, тюлове и пајубните пробки за измерване на ни-
вото в трюмните сантими.

389. Забранено е да се затрупва с пајубен товар и др материали иъ-
тят към винчовете, лодките и кърмилното устройство. Същото се отнася
и за штурмосните корабилни приводи и направляващите ги блокове.

390. Между бордовите стойки, поддържащи нагоравен на пајубата
дървен материал, да бъде прекаран леер на височина 1 м от нивото па
товара.

391. Забранено е пајубните товари да се закрепват с търди въжета,
които се подават трудно на равномерно натягане.

392. Забранено е закрепването па пајубния товар, и текки колети,
на пајубата, и в хамбарите с растителни въжета.

393. Закрепването (обвързващото на пајубните товари) да става
така, че да е взаимно бързо и освобождаване от закрепващите сред-
ства, когато се налага незабавно изхвърляне на товара зад борда.

394. В случаите, когато пајубният товар се парежда по цялата пло-
върхност па пајубата, върху него да бъдат устроени пътеки (проходи)
за безопасно преминаване на екипажа.

395. Забранено е поставянето па товари, багажи и други предмети
по коридорите, по които преминават пътици и екипажът.

396. При изравнение на пајубна повърхност па пајубния товар, пътеките върху
него да бъдат изравнени с дъски или други подходящи средства.

397. В случаите на неединорден товар, когато се образуват празни
пространства между товара, както и при повърхности с различни ви-
сочини, над тях да бъдат поставени трапове и устроени проходни мостове.

3. Други изисквания към екипажа на плавателните съдове

398. Членовете от екипажа да използват работата с инротехническите средства и да уметят да ги използват.

Инструкцията за използването на сигналите приroteхнически средства да се държи в мястото на съхранение, на видно място на командния мостик и на самата ракета.

399. На ракетата да е написано датата на производство и срока на годност или датата на годност. Забранено е използването на ракети и кансули с известка или неизвестна годност.

400. Членовете от командния състав на кораба и плавателна апаратурата да използват устройството на линометатния апарат и да уметят да работят с него.

401. За линометатния апарат да има при самия него и на командиния мостик точна и ясна инструкция за използването му.

Забранено е използуването на линометатния апарат не според инструкцията или при липсата на едно или повече предлазни средства.

402. Забранено е извършването на работи свързани с хвърляне, подаване, издигане или спускане към морето от неоградени места.

Забранено е да се седи върху фалшиворда, паланките и леерите. Забранено е да се оставят отворени или неоградени различните лодкове и отвори по палубата.

403. През време на вълнение, бури и зиме, в районите на преминаване на екипажа да се опъва специално за целта растително въже с обиколка не по-малка от 60 мм.

404. Забранено е съхраняването на бензин и др. подобни вещества в близост до жилищните помещения и в машинното отделение.

405. Забранено е използването, освен на определените и обезопасенни за това места.

406. Забранено с използването на противокорарния инвентар и средства освен по приялото им предназначение, както и поставянето на странични предмети в местата за съхраняване на инвентара за противопожарна охрана на плавателния съд.

На плавателни съдове, превозящи наливни огнеопасни товари (тандери), старшият пом.-капитан заедно с втория пом.-капитан са задължени преди започване на товарно-разтоварните работи да проверят и се уверят, че липсват:

а) повреди в нефтопроводите;

б) натрупани газове в шомонгите помещения.

407. Забранено е на танкерите, на които се товарят или разтоварват нафтови продукти от I и II клас, да се пушчи, да се използуват открит огън и електронагревателни прибори, а също да се поддържа огън в котларната кухня.

408. През време на товарно-разтоварните операции старшият пом.-капитан отговаря за правилната им организация и е задължен да следи:

а) газопроводът, вентилацията и люковите капаци да са в изправено състояние;

б) разширителните и гърловините на танковете да бъдат пълно затворени чрез специалните за това гайки, а жлебовете им — затълнени с доброкачествен уплътнител;

в) наблюдателните отверстия да бъдат вилаги затворени с решетка, краишата на която да са обковани с медна гривла;

г) люковете към служебните помещения, хамбарите за сухи товари, както и капациите на гърловините да бъдат иълто затворени;

д) помпеното отделение, в кофердамите и на палубата да има искроизпусканчи устройства;

409. Забранено е допускането на външни лица в танковете, помпните и машинните отделения на танкерите, и в местата, където се съхраняват огнеопасни материали.

Работниците на плавателния съд, които имат достъп в танковете,

да бъдат предварително специално инструктирани.

XVII. ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ

A. Общи изисквания

410. Превоз на пътници може да извършива само пригоден за това плавателен съд, прегледан от съответните компетентни органи и приграждан и изискванието се съгласно действуващите правилници и наредби документи.

Незадължителното на срока на валидност на пъкей документ, изисквани се съгласно Кодекса на търговското мореплаване, води автоматично до забрана и преустановяване дейността на плавателния съд за превоза на пътници.

Пътнически кораб е този плавателен съд, който може да превозва 12 и повече пътници.

411. Пътническият кораб да осигурява необходимите условия за безопасно качване и слизане и безсласен престой в кораба за времетраенето на превоза.

Същевременно пътническият кораб да е в състояние да осигури в определените норми и степен несъходимата безопасност на пътниците на борда си при съвсемълни аварии, злонамерки или при друга аварийна обстановка.

Снабдяването на пътническия кораб със средства за осигуряване на безопасността на пътниците се регламентира от норми и правила в зависимост от големината на кораба и превозите, които извършва.

Забранено е извършването на пътнически превози с кораби, които са престанали да отговарят на изискванията на правилата приложими към тях.

412. Приемането на пътници и изтеглянето им от кораба да се извърши под непосредствен контрол на лица от корабния екипаж.

413. Входовете и изходите, стълбите и другите пътища да бъдат снабдени с употребливи знаци и надписи.

414. Местата на спасителните ризи и другите спасителни средства, пътнищата към спасителните средства и разпределението на пътниците по тях да бъде указано посредством надписи, знаци, специални извадки и пр.

За корабите, които извършват превози на пътници от чуждостранен произход, надписите да бъдат дублирани на един или повече западни езика.

415. В служебните пасищни, моменчената за екипажа и места за извършване на корабни работи или опърчани не се допускат пътници. За осигуряване на това да бъдат установени предуредителни и забраняващи надписи и необходимо ограждане.

416. Забранено е струпването на пътници само на единия борд, по входовете и изходите. Екипажът на кораба да предупреди пътниците срещу това.

417. Забранено е излизането на пътници на истиини с леерни и други подходящи средства откъм залуби и места недостатъчно обезопасени.

Забранено е съсместето и съдействето на засери, фанибрд, въжеста, механизми и пр. Екипажът на кораба да арестува речадава пътниците относно спазваването на необходилите условия за безопасност.

418. При превозване на пътници с лодки или катери да се спазват следните изисквания:

а) влизането да се извършива леденично, като се стъпва по лъвото на лодката (катера). Забранено е стъпването по истиини, пътниците и бордовете;

б) с влизането, всеки пътник съдара да зае място определеното му от капитана място или свободно такъв, като пътниците се подреждат равномерно по двета борда. Забранено е стоещество прави;

в) забранено е струпването на борд, напреждането през борда или извършването на опити за възможни превалки от водата (задборд);

г) забранено е да се стъпи на мястото за управление на съда или да се нарушива видимостта, да се видга сиден шум, да се подражава на идиали или знаци;

д) забранено е превозването на пътници в нетрезво състояние; е) забранено е превозването на глухонеми, слепи или хора с психично разстройство, без придвижители;

ж) забранено е хванането от обичайския от пристана, кес или борда на друг плувателен съд;

з) забранено е употребата на алкохол по време на престоя в лодката или катера, и излизането на пътниците да се извършива посреднично в гел определен от капитана (старшината) на лодката или катера.

Б. Пътнически операции на рейд

419. Претоварните пътнически операции на рейд да се провеждат под общото ръководство на капитана на пътническия кораб и непосредствено се ръководят от помощник капитаните.

Капитанът да избере място за застиване на рейд, осигурявано възможно укритие от вятър и/или вълнение.

На кораба да се поддържа постоянна готовност за напускане на речи да при влошаване на времето.

420. По време на претоварните операции да се организира непрекъснато наблюдение за плаващите средства от брега и следващи към брега. Наблюденето да се води от дежурния брегови ръководител — когато плаващите средства, превозващи пътници, не принасят дежур на кораба,

или от корабната дежурна-въхтенна служба; когато превозът на пътници се извършива с корабни пътници следства.

При влошаване на времето и необходимост да се напусне рейдът, когато е възможно корабът да избегне плаващите средства на борда си или да ги влечи, корабът да пристъпи памиранието се на тях хора, а плаващите средства да се заключат.

421. Пътническите операции на рейд да се извършват при добра метеорологоза и тихо море.

При вълнение на морето над 3 бала по скалата на Боворт, операдите да се извършват само след везделичногласовано решение на капитана на кораба, капитана на пристанището и ръководителя на превариците, осигурявано рефса на пътника:

а) по време на проплавен айза или сълска влъсница;
б) при вятър над 8 бала за закрити речадоре и над 6 бала за открыти, б) при лисла метеорологиза.

Разрешение за превозът на пътници дава само капитанът на кораба.

422. Плаващите средства, неизползвани за превозване на пътници от и към кораб, да бъдат пренесени за това и да имат необходимите документи от споменатите комитети сргани за право на превозване на пътници с указанието на конкретното корабче пътници на борда. Забранено е превоз над пътници членувачка број пътници.

424. Плаващите средства да имат съответни средства за пътници, които им е разрешено да превозят и за корабната, обслужваща плаващия съд.

Командата на плаващите средства да отворяя по количество и квалификация съгласно «Правилника за капитанската съдебна практика и на действуващите каноники».

Плаващите съдесе да имат десети ограждания и закрития против лъто време, и необходимите съръдженки за безопасно качване и слизане на пътници.

425. Плаващите съдесе използват за превоз на пътници, да имат не по-малко от 6 бр. фалшфеери — бели, освен необходимото и изискано за друго спайдяване.

426. Плаващите съдесе са самолодни, и писамолодни. При използването на несамоходни плаващи съдове е забранено буксиранието на плаващи съди.

Буксиранието с пристъпното на пътници на буксирания кораб при извършването на буксиране.

428. Буксиращите кораби да не отдават буксираните въже преди заставането на плаващите средства на определеното място. Плаващите съдове да не отвързват въжещата си от кораба или да вдигнат корабите си преди да са отдали буксирю въже и преди същото да е закрепено към буксирания кораб.

429. По време на приемането на пътници, бусовните кораби да поддържат постоянно вахта и готовност за оказване помощ на плаващите съдове и на пътниците паднали зад борд.

430. През началото на операциите по приемане или сваление на пътници на рейд, в районите на местата от кораба където не застават плаващите съдове, превозващи пътниците, да бъдат разставени необходимото количество кранци, хвъргала, спасителни пояси и пр.

Да се извърши проверка на корабните системи, устройства и други средства, които ще вземат участие в провеждането на операцията. Сигналните системи и системите за връзка с брега да бъдат проръсени, изпроверани и в готовност за действие.

Да има осигуруени предварително постъпки, чрез които пътническите операции — приемане и изпращане на пътниците.

431. Забранено е единовременното превозване на пътници и багаж в плаващите средства. Изключение се допускат при количества багаж, които не превишат съществено върху натоварването и устойчивостта на плаващия съд.

432. Слизането и качването на пътниците да се извършива през светлата част на деннонощето. Когато се извършива през несветлата част на деннонощто, да се осигурива необходимата безопасност, осветление на стълбите, сходните и пътищата до мястата на пътниците, пристанищите и пр.

433. Слизането на пътниците да се извършива по парадната пътническа стълба, поединично, с интервал между слизашите не по-малък от 3 м.

На горната площадка на стълбата да има две лица от корабния скрипаж, а на долната площадка — две лица от екипажа на плаващото средство за оказване евентуално помощ на пътниците.

Когато използванието на стълбата е невъзможно или опасно за слизането на пътниците, да се използува специална мрежа-чюлка с амортизатори. На люлката да бъде панесена пътникова лестимостта и. При работата с люлката да се използват най-квалифицираните лица от корабния екипаж.

434. Разрешение за сваление на пътниците с помощта на товарни мрежи и шорм-трапове може да даде само капитанът на кораба. Операцията се извършва под контрола и непосредственотърководство на старшия помощник-капитан на кораба. Същият предварително лично да провери състоянието на средствата за сваление на пътниците и да се убеди в безопасността им.

Забранено е свалянето на пътниците и багаж едновременно при използването на мрежи.

При използването на товарната мрежа за пътници в нея да се поставя дървена поставка (площа) снабдена с меки амортизатори, а при лиска на такава — достатъчно количество меки амортизиращи материали (щоенци, торби и пр.).

435. Използванието на щорм-трапове е забранено. В изключителни случаи при невъзможност да се използват други следства, капитанът на кораба може да земе решение да се използват щорм-трапове при спазване на следните условия:

а) слизането на щорм-трапа да става поединично;

б) забранено е слизане с багаж и лични вещи;

в) всеки пътник да бъде задраво завързан с въже, което да се държи от член на екипажа памирец се на палубата на кораба;

г) на плаващия съд да има най-малко двама моряка за приемането на слизашите пътници.

436. На брега, на мястата за приставане на плаващите съдове да има склони или стълби снабдени с лесери, ръкохватки и предизвикателни и самите стълби да бъдат добре осветени.

Във всички случаи в района на приставането на плаващите съдове и слизането на пътниците да има осигурен спасителен къръг със спасително въже дълъг не по-малко от 27,5 м.

437. При случаи на панасие на удар върху кораба от плуваш съд, независимо дали има причинена повреда или не, капитанът на плуваш съд веднага да уведомява ръководството на флота.

Същото в зависимост от конкретния случай да извърши оглед на мястото на удара или повредата и при необходимост да вземе мерки по отстраняванието ѝ. Същевременно да се осигурият предизвикателни средства и лицензии за новарини на удара.

ХVIII. ПРЕВОЗНАЕ НА ДРУГИ ВЪЗХОТОВАРНИТЕ КОРАБИ ТЕЧНОСТИ НА

ПРИЕМАНЕ НА ПЪТНИЦИ

438. Превозането на нефтопродукти и други възхламеняващи се течности на сухотоварните кораби да се извърши в съответствие със споменатите правила.

Възхламеняващи се течности в тара се подреждат и превозват в съответствие с изискванията на «Международния кодекс за превоз на опасни товари», изработен от ИМКО, в помощния, които са констутирани и оборудвани съгласно правилата на Български корабен регистър.

Корабите, превозващи нефтопродукти и други възхламеняващи се течности да бъдат снабдени с противоложарни средства и системи в съответствие с таблица 5, 1. 2. от глава VI на Правилата на Българския корабен регистър том I.

439. Да се предупредява директорът на пристанището, в което ще се товарят и директорът на пристанището, в което ще се разтоварват нефтопродуктите и други за типа и вида на товара и опаковката. Товарноразтоварните операции да се извършват само от определените от директорите на пристанищата места.

440. Превозането да се извърши след уведомяване и получаване на разрешение от санитарните власти.

441. В товарните документи да се посочва видът на товара и неговите опасни свойства. Забранено е да се ползват съкращения.

442. Забранено е превозането на нефтопродукти и др. на пътнически кораби и на кораби превозващи хранителни продукти или сировини.

443. Преди товариците на нефтопродукти и други, палубата да се почиства добре. Товарните и други люкове да бъдат затворени.

444. Нефтопродуктите и други да се поставят в района на откри-

Бояджийски работи

ти палуби на такива места, че техните гарни могат да попаднат в жилищите и служебни помещения.

445. Нефтопродуктите и други да бъдат в съсцитна херметична опаковка със съответни надписи. Отворите на опаковката да се оставят отворе. Под тях да се поставят метални тави с ински отчленни пагоре стени. Вземат се ефективни мерки за укрепване на товара против обръщане и разливане.

446. Подреждането на разтвородин нефтопродукти и други да се извърши по начина изложечващ техния пръв контакт. При подреждането на възламенявани се текности, да се остави пролив до товарните хамбари, товарните противбомажарии и пр. средства с ширлина не по-малка от 1,0 м.

448. Категорично с забранено извършването на предливане на нефтопродукти и други възламенявани се текности от тара в тара.

449. При високи температури и лято време, нефтопродуктите и др. да се изхриват с брекет, който иберийски да се охлажда, когато естеството на превозният товар позволява.

450. Движението на лица от екипаж в района на превозните нефтопродукти други възламенявани се вещества да се ограничава до възможния минимум.

451. По време на товарно-разтоварните операции на нефтопродуктите и др. по време на реда да има осигурени противвложарни средства и линка, които водят наблюдение, линката да бъде пистолетна за товара и изговите свойства и за евентуалните им действия при необходимост. Екипажът да изретоврата лопадането на нефтопродукта и други по патуата (при разливане или нарушаване на херметичността на опаковката) по луковете и пр. и да вземе незабавни мерки за почистяването и отстраняването на разлетите нефтопродукти и други възламенящи се продукти.

453. Категорично е забранено лушелето в района на нефтопродуктите и др. възламенявани се текности.

Екипажът да взема предазин мерки против искрообразуване, уларни по опаковката и пр. действия.

454. Вентилираният на товарни, служебни и др. помещания да се извърши само след вземането на мерки против попадането на засмукване.

455. Нефтопродуктите и други възламенявани се текности да се поставят посредни и първи да се разтоварват. Забранено е извършването на товарни операции или подготвка за тях (стваряне на хамбари, то-менявачи се текности на борда).

456. След разтоварването на нефтопродуктите и др. възламенявани се текности се извършила почистване и дезиране на местата, където са били, на инвентара с който са били в досег и на тавите.

457. При периодично превозване на нефтопродукти и др., следва да се извършват периодични медицински прегледи на екипажа,

458. В бояджийските работи да се включват освен самото боядисване, операците по подготовката за боядисването и тези след боядисването.

Извършването на бояджийски работи да става в съответствие с изискванията за взриво и чукаро безопасност.

459. Преди началото на бояджийските работи, помощник-капитанът да проверява за сигурността и безопасността на употребяваните помощи средства — скели, беседки, люлки, салове, скари и др. При използване на индивидуални защитни средства да се завършива проверка на състоянието им.

460. Използваните салове да имат необходимата товароподемност и устойчивост, да бъдат снабдени с леерно ограждане и средства за завързване.

При извършване на бояджийски работи със работещите на сала да се установява и поддържа непрекъснато връзка и се води наблюдение за тях.

Забранено е използване на салове без въздушни сандъци или с нарушена херметичност на същите.

461. При почистване от бой, или напасяне на бой, съдържащи вредни вещества, да се вземат мерки против попадане на боя върху кожата, очите и в дихателните органи на работещите, и на намаляващите се в близост до тях.

Забранено е извършване на работи, по отстраняване или напасяне на бой съдържащи вредни вещества, без защитни средства.

462. При използване на отровни, разиждащи разтворители, миенши или други средства за отстраняването на бой, работещите да бъдат снабдени със защитни очила, ръкавиди, гумирани престишки и галоши.

463. При обгаряне на боя с пламъчни лами, работещите да бъдат снабдени с ръкавиди и предлазни очила.

Забранено е извършването на обгаряне с пламъчни лами на боя в закрити помещения.

464. При почистване на ръжда или боя със стоманени четки, решетки и механични машинки, работещите да бъдат снабдени с предизнани очила.

Да се осигуриява добра вентилация на помещението, в които се извършват работите по почистването.

465. Бой, съдържащи органични разтворители, разтворители и сухи бои трябва да се съхраняват само в херметични опаковки.

Помещението, в които се съхраняват, да бъдат оборудвани с изсмукваща вентилационна уредба, а електрооборудването, да е взривобезопасно изпълнение.

466. Забранено е отварянето на кутии, съдържащи сухи бои, с не-приспособени за това клюпове или посредством листови ключове.

476. При отваряне на кутии със сухи бои, съдържащи олово или други вредни вещества, работещите да бъдат снабдени с противопрашни респиратори или други еквивалентни по ефективност средства, осигуряващи непопадането на боя в дихателните органи.

468. Забранено е изстръгването или разместяването на суха алюминиева пудра с металлически предмети.

Пудрата да се съхранява в цълтию затворени кутии. Заденналата по стените на кутията пудра да се отстранява с пакли и парцали.

469. Забранено е оставяне на празни (пълни) кутии от безир.

470. При извършване на бояджийски работи във вътрешни жилищни помещения с бои, съдържащи вредни или отчеловасни летливи вещества (нитроцелулозни бои, изкуствен брезир и пр.), илюминаторите и вратите на помещенията да се държат непрекъснато отворени и да се носят лични предпазни средства.

За отворените илюминатори да се следи непрекъснато.

471. При бояджисване на вътрешни помещения или части на кораба (машинно отделение, плитове и пр.) с огнеопасни или съдържащи временно за човека вещества, бои и разтворители, да се осигурява усилено всичкиране на помещенията, и да се работи с пилагов противогаз, с природително подаване на въздух.

При работи в труднодостъпни затворени помещения да се осигурият наблюдатели за връзка с работещите и за оказване на помощ при излизането на кузбаслак при същично осветление на мястата за бояджисване.

472. Работещите в затворени и вътрешни помещения да излизат на въздуш периодически по 10—15 минути на всеки час.

473. Забранено е изнасянето на кузбаслак при същично осветление на мястата за бояджисване.

Нанасянето на кузбаслак да се извършва с четка с дълга дръжка.

474. При работа с огнеопасни бои, лакове, разтворители и други да се използуват за осветление само взривобезопасни фенери. В мястата, подлежащи на бояджисване, корабната осветителна мрежа да се изключва от захранване, а намиращите се в бояджисваното помещение електрически машини да се изключват.

Забранено е употреба на обикновени преносими лампи, газени лампи или свещи. Забранено е пушкането или ползвуването на открит огън.

475. След работа с бои, съдържащи олово и съединенията му, ръцете и откритите части от тялото да се измиват старательно с топла вода, сапун, и със съответни разтворители.

По време на работа е забранено пушенето.

476. Забранено е използвуване на бензин, бензол и други за измиване на ръце.

477. Забранено е обитаване на току-що боядисани помещения, помещенияа с неизсъхнала боя или помещенияа с горюеми площи неизсъхнала боя.

478. При варене на безир, когатът да бъде настъпен с масло до 3/4 от обема.

Да се вземат необходимите мерки против попадането на вода или

водни пръски в безира.

Забранено е подгряване на нитролакове, кузбаслак и др. огнеопасни материали върху готоварски печки, с фракли или на открит огън.

За подгряването им съдърт, в който са настегни, да се потапя във въряла вода.

479. Разпръсквателните листолети и други въздушни апарати за бояджисване да бъдат изпитвани ежегодно на налягане не по-малко от

10 кг/см². Забранено е използвуването на апарати, чието резервоари не са били подлагани на ежегодно изпитване.

За изпитването да има съставен акт.

Работното налягане на въздуха да не превишава 8 кг/см².

480. Забранено е използвуване на пневматични апарати (наличие на деформации по резервоарите, по шевовете, неизправни манометри и предпазителни клапани и др. липсващи такива).

Ремонт на кораби при докуване

481. Преди влизането в док, от кораба да бъдат снети взривоопасните и леснозапалимите товари.

482. От кораба да бъде снето цялото количество течно гориво. Твърдото гориво да остане на кораба само след съгласуване с ръководителя на дока.

При кратковременни престои в док, оставянето на известно него-лямо количество течно гориво да става само след съгласуване с ръководителя на дока, като при това му се предоставят точни данни за количеството и точното разположение на течните и твърди горива оставени на кораба.

483. В районите на танковете и цистерните, в които е оставено течно гориво, отвън по корпуса на кораба и отвътре, да бъдат нанесени надписи «Огнеопасно гориво».

Надписите да бъдат нанесени с боя и ли друго неизмиващо се средство.

Забранено е извършването на работи, свързани с употреба на открит огън в районите на кораб с товър на док да се извърши само със съгласието на ръководителя на дока.

484. Поставянето на кораб с товър на док да се извърши само със съгласието на ръководителя на дока.

485. Забранено е извършване на докови операции и маневри при отсъствието на капитана на кораба.

486. Корабното ръководство да вземе мерки за отстраняването на крена на диферента на кораба. Когато итъното им отстраняване е невъзможно практически, то да се сведе до величини недвижаващи допустими за даденото корабоподемно средство.

487. Задбордните отвори, илюминаторите и люковете по палубата да бъдат затворени и сигурно задраени.

488. Товарните помещения да бъдат измити, подсушени и вентилирани.

489. Тежките предмети или товари, които могат да се преместват да се закрепят здраво и сигурно на свояте места.

Товарните стрели, задбордните стълби и други да бъдат в походно положение и здраво закрепени на свояте места.

Котвите да бъдат сигурно застопорени на местата си.

490. Корабните кухни, цералии, умивални, душове и пр. да бъдат почистени и промити.

След влизането на кораба в дока, фаново-оточната система да се изключва и да не се използва. Помещенията, които се обслужват от нея да се заключват.

Когато към фаново-сточната система има фекални цистерни, да се разрешава работа на системата, но при кратковремен престой на кораба в дока.

По време на поставянето на кораба в док е забранено преместването на товари, преливалето на гориво или други течни товари от танк в танк.

491. Забранено е преминаването от кораб на док и обратно по време на въврването и изкарването на кораба, без специално разрешение от ръководителя на операцията.

492. Преди слизане на кораб от док или излизането му в камерата да се извърши внимателен оглед и проверка за херметичното затваряне на дънните и задбордни отвори на корпуса.

493. Капитант на кораба или неговарено от него лице да извърши специален инструктаж на целия корабел екипаж за запознаването му:

- а) със съответните правила за техническа безопасност;
- б) с правилата за вътрешния ред на дока, отнасящи се до личният състав на корабите, поставени на док, с разположението на санитарнобитовите помещения в дока;
- в) с разположението на противопожарните средства и средствата за пожарна сигнализация, на и в района около него;
- г) с особеностите на докуването на кораба;
- д) с разстановката на персонала при влизане и излизане на кораба от дока.

494. На екипажа на ремонтиращия се в док кораб е забранено:

- а) включване, превключване или изключване на консуматори към захранвателните системи на дока — електропроводи, паропроводи, въздушопроводи, водопроводи и пр., без знание на началника на дока;
- б) извързване на промени или изменения по кийблоковата иътчика, без разрешението на началника на дока;
- в) разместяване, приемане на товари, неравномерно изразходване на запаси (от двата борда) или преливане на течни товари без знанието на началника на дока;
- г) палене на пламъчни лампи или на открит огън, без уведомлението и разрешението на началника на дока;
- д) хвърляне в дока (върху стапелната палуба на дока) на дъски, инструменти, инвентар, греди и др.

495. Преди началото на работите по кораба, старшият помощиц-капитан и началник на дока да извършат обяд на сходните водещи до кораба и на скелето около корпуса на кораба и да проверят сигурността и техническата им безопасност.

496. Работата на корабните агрегати и механизми по време на стоянката на кораба в дока да се разрешава само от началника на дока. Ремонтни работи, извършвани от екипажа на кораба, да се провеждат само със знанието на началника на дока. Оборудване и инвентар, снемани временно от кораб да се складират само на места, определени от Главният инженер на завода. По време на пренасяне и складиране е забранено поставянето на товари на места, където преминават тръбопроводи.

497. Отпадъчните материали или продукти от почистването да се събират само на определени за това места (сандъци).
Забранено е изхвърлянето зад борда на масла, гориво, остатъци от тях, замърсени трюмни води и води от танковете и цистерните.

498. Отдаването в дока на котвените вериги да се извърши внимателно, за да не се допуска повреда по стелел-палубата на дока.

Забранено е отдаването на съответните вериги без поставяне на лине предупреждавашо минаващите долу.

499. При продължително стоеще на кораба в дока (с изключение на системите) е забранено живещето на лица от екипажа на кораба.

500. Забранено е използването на подвески, скалушки и беседки от екипажа за работа по корпуса на кораба при стоещето на кораба на док.

щия, когто позволяват бързото им изнасяне и ползване в случай на необходимост.

512. При подготовкa на штурмуване в открито море старшият помощник-капитан и съответният механик, да се убедят в изправността на рулевия привод, щурвала, аксиометра и руля. При това сериозно внимание да се обърне върху изправността на аварийното управление.

513. Намиращите се на плавателния съд спасителни лодки да бъдат проверени преди излизане на кораба в открито море. При това да се обръща сериозно внимание върху изправността на двигателиите за лодките, на лодчното оборудване и снабдяване.

514. Спасителните салове, спасителните ризи и кръгове да се намират на определените за целта леснодостъпни за лицата места, които да са предвидени от морските вълни. Салове, които могат да бъдат достигнати от морските вълни, да се укрепят при щорм със здрави въжета.

515. Жилищните помещения, кабините, салетите, салоните и др. преди излизането в открито море при щормови условия, да бъдат основно проверявани от старшия помощник-капитан и неговите помощници. Те са длъжни да предупреждават екипажа и пътниците да затворят илюминаторите и вратите, и за закрепване в неподвижно състояние на инвентара и други предмети и вещи.

516. Старшият помощник-капитан е длъжен да проверява преди излизането на кораба в открито море за реда и чистотата във магазините, складовете, бояджийните, дърводелните и други помещения и се убеди в тяхното пълно затваряне и водонепроницаемост.

517. При плаване на кораб в щормови условия да се спазват и следните изисквания:

а) въздушните и мерителните тръби, които се намират на открито, да бъдат закрити;

б) външните вентилаторни тръби да бъдат захолени и обрънати по вътъра;

в) да се изпълнят баластните танкове напълно, а онези които не подлежат на затваряне, да се изпразнят изцяло.

518. Когато корабът преминава близо до брега, а развиващият се щорм идвa откъм морето, капитанът на кораба да приема за евентуалната опасност и при необходимост да изменни курса, с оглед корабът да се отдалечи от брега на без опасно разстояние.

519. Когато корабът плита при голямо носово вънчение, има силно кислово клатене, приема голямо количество вода на бака си, букусуването на винта е голямо и се отразява предно (благос) на корпуса и машината, капитанът е длъжен да изменни курса с оглед вълните да бият към скулите на кораба, или предпреме други подходящи мерки.

520. При излизане на кораба в район с лоша видимост, вахтеният помощник-капитан е длъжен:

а) да проверява звуковите средства;

б) да предупреждава независимо капитана, главния механик и механичите в машинното отделение за влошаване на видимостта;

в) да поставя на бака наблюдател от най-опитните моряци;

г) да намалява хода на кораба на умерен, като подава съответните звукови сигнали съгласно Международните правила за предизвикане на корабите от съблъскване.

ГЛАВА ТРЕТА

БЕЗОПАСНОСТ НА ТРУДА ПРИ РАБОТА НА ПЛАВАТЕЛИИ СЪДОВЕ В ЛОШИ ХИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧНИ И АВАРИЙНИ УСЛОВИЯ

501. Всеки плавателен съд при лоши хидрометеорологични и аварийни условия да бъде приведен в походно състояние.

502. Капитанът на плавателния съд и неговите помощници да вземат мерки за изключване на възможността за попадане на задбордна вода вътре в самия съд.

503. Механизмите, рулевото устройство, пътните светлини и средствата за свръзка, шурманските и електрорадиационите прибори да бъдат основно проверени, изprobани и готови за нормална работа при всичката на морската и речна обстановка.

504. Пътната подготовка на плавателния съд в походно състояние да се завърши до излизането му от акваторията на пристанището или застичения от вълните залив.

505. Когато плавателният съд се обработва на открит рейд, цялото му оборудване да се поддържа в походно състояние. Люковете, таксажът, товарните стрели и котвеното устройство да бъдат в пълна готовност за привеждане в походно състояние, в случаи на внезапно влошаване на времето.

506. Бордовите илюминатори, разположени ниско над водата, или на служебни помещения, рядко посещавани от екипажа преди излизане на море и през време на плаване, да бъдат добре затворени. При първите признания на влошаване на времето да се затворят и щормовите капаци.

507. Външните врати на плавателните съдове при влошаване на времето да се затворят пътно.

508. Товарните люкове да бъдат пътно затваряни, като дървените капорти пътно да прилягат към бимсите (бимовете). Между капорите, бимовете и комингса да няма свободно пространство.

509. Върху товарните люкови закрития да се поставят брезентови покривала, краищата на които да са слушнати равномерно извън комингса и пътно стегнат от шините.

510. Товарните стрели да се поставят в легнато положение, неподредствено след завършване на товарните операции, и при влошаване на времето. В този случай стойката пътно да обхвача нока на стрелата. Товарните кранове да се закрепят задраво, като се има предвид тяхната конструкция.

511. Швартовите принадлежности да са прибрани в закрити поме-

531. При плаване на кораба в лоша видимост, вахтеният помоцник капитан е длъжен:

- а) да включва светлинни;
- б) да престопива през по-голямата част от времето си на крилата на мостика, където може да се следи по-добре чистотата на пътя, по който плава корабът;
- в) да определя със всички възможни средства и способи мястото на кораба, включително с наличните радио-електронниавигационни средства;

г) когато се чуе сигнал от друг кораб да повика капитана. Когато това не търпи отлагане, да предприема самостоятелно необходимите мерки за избягване на стълкновение;

- д) да подава съответните звукови сигнали;
- е) да записва в корабния дневник всички обстоятелства при плаването в лоша видимост.

522. Вахтеният механик при плаване на кораба в лоша видимост е длъжен:

- а) да води машинния дневник най-често и редовно;
- б) да бъде постоянно на поста за управление и да е готов за независиме на режима на работата на машината, когато му се разпореди от вахтениния помоцник-капитан.

523. При плаване на кораба в ледова обстановка, да се спазват следните основни правила:

- а) да се включва прожекторът, поставен на носа на кораба;
- б) да се проучва основно ледовата обстановка и в зависимост от това да се подберат най-подходящите начини и средства за безаварийно и безопасно преминаване на леденото поле;
- в) корабът да влиза в леда под прав ъгъл по отношение границите на леденото поле;

г) влизането на кораба в ледените полета да става само с малък ход и убита инерция;

д) при влизане в лед, рулят да бъде поставен в средата, което особено е важно за кораби под баласт и с малко газене;

- е) даването на руля на единия или другия борд се допуска само когато корабът вече напълно е навлязъл в леденото поле;
- ж) машинната команда е длъжна да осигурява най-бързо промяната на хода по искане на вахтениния помоцник-капитан;

- з) забранено е застопоряването на машината в ледова обстановка;
- и) на руля да се поставят най-оптимите рулеви;
- к) да се избягват резките повороти при наличните на ледени блокове;

л) да се избягват честите отклонения на руля;

- м) постоянно да се следи състоянието на сантините, танковете, когато да се проверяват всеки час, както и състоянието на корпуса, преградите и др.

524. При привеждане на кораба с ледоразбивач, капитанът е длъжен да спазва най-строго установения за това ред, дистанция, скорост, подаване на сигнали и др.

525. При плаване на кораба в теснини, да се спазват следните основни изисквания:

- а) да се поддържа мореходното състояние на кораба;
- б) да се осигуриява стабилното укрепване на палубния товар;
- в) забранено е изхвърлянето на баласт от танковете;
- г) основно да се изучават навигацията и хидрометеорологичната обстановка, независимо от това да ли ще бъде взет шилот или не;
- д) при попълнно течение е забранено увеличаване на скоростта с оглед да се предотвратят усложненията при маневрирането на плавателния съд;
- е) при влошаване на времето (падане на мъгла, спускалеж и др.) когато корабът не е съоръжен с радар и всичко това затруднява по-нататъшното плаване, капитанът е длъжен да преустанови плаването на подходящо и безопасно място;
- ж) на големи дълбочини травесното разстояние между два кораба да не бъде по-малко от дължината на по-големия кораб;
- з) на фарватери, в канали и реки, където разстоянието между корабите се определя от дълбочината, скоростта на корабите да бъде минимална при разминаване;
- и) изпреварване на кораб се разрешава само в изключителни случаи и то само ако съществува възможност за това;
- к) да се държат готови и двете котви за отдаване.

526. При паднал човек зад борд, вахтеният помоцник-капитан е длъжен:
- а) незабавно да дава «стой» на машинната;
 - б) да насочва кормилото на борда към страната, от която е паднал човекът;
 - в) веднага да хвърля спасителния пояс и да подава сигнал «Дълъг тревога»;
 - г) да изпрати човек на горния мостик, който да следи за падналия, а вътънината да го осветява с прожектор и насочва спасителната лодка;
 - д) след като кърмата на кораба е преминала покрай падналия, да насочва кораба така, че той (корабът) да застава от паднверената страна на падналия;
 - е) да осигуриява пускането на лодката на водата човек;
 - ж) да осигуриява вземането в лодката на падналия се зад борда човек, като това стане от носовата или кърмовата част на лодката;
 - з) да осигуриява издигането на лодката и падналия се във водата човек, като му се окаже съответната парва помощ.

527. Когато корабът заседне на плитковина, да се извърши следното:
- а) да се обявява общокорабен аврал;
 - б) да се измерва водата в междуътното пространство и сантините. В случаи, че се установи навлизането в кораба на вода, незабавно да се вземат мерки за откриване на пробойната и нейното запушване;
 - в) да се замерват дълбочините около кораба, като данните се записват;
 - г) да се определя характерът на грунда на дъното и се отчита газенето на носа и кърмата;
 - д) да се определя мястото на засядането;
 - е) да се вземе от най-близката метеорологична станция-порт прогноза за времето;

ж) да се определят: приливно-отливното състояние на мястото на засядането, времето и височината на следващата висока вода и направление на течението;

з) за да се води точен запис в корабния дневник за засядането, и станалията събития на кораба от момента на засядането;

и) да се поддържа в пълна готовност главната машина и механизми;

к) да се съобщава за станалото в параходството;

л) в зависимост от обстановката, като се ръководи от правилата на морската практика и от далените указания на параходството, корабното ръководство да предриема олит за освобождаване на кораба от засядането.

БЕЗОПАСНОСТ НА ТРУДА ПРИ РАБОТА НА ТАНКЕРИТЕ

ГЛАВА ЧЕТВЪРТА

A. Общи изисквания

528. За изправното състояние на товарното устройство, танковете, цистерните съгл. т. 128 от Устава за службата на корабите от морския флот на НРБ, отговаря старши помошник-капитана на кораба. Същият носи отговорност за извършването и правилното провеждане на почистването и дегазирането на танковете и за правилното съхраняване и поддържане в изправно състояние на средствата, осигуряващи безопасността на влизащите в танковете членове на екипажа (противогази, шлангове, сигнални вълната и пр.).

529. За правилното функциониране на механизмите, помпите и арматурата към тях отговаря г. главният механик.

Отговорност за по-специалните системи носят съответните механизми (III механик за система за поддържане на танковете, ел. механиците за осветителни тела и въздушообувките за подаване на въздух).

530. Периодически на всеки 3 месеца да се извършива под контрол на главния механик на кораба преглед и проверка на изправното състояние на стълбите в танковете и помпения отделения, на ръкохватките, тръбопроводите, комиенсагорите, арматурите и пр. Задебелизаните нередности да се отстраняват незабавно. Резултатите от извършения преглед да се вписват в корабния дневник.

Проверки на състоянието на салници, шийбърите, крановете и др. да се извършва и преди всяко товаро-разтоварна операция.

531. Членовете на екипажите на танкери, превозящи петролни продукти от I и II разряд да носят специални искробезопасни обувки — подметките им да бъдат шити, лепени или кованы с дървени клечки. Поставянето на налчета, металически гвозди на обувките, носене на кибрик, запалки и метални предмети е забранено.

532. Необходимите инструменти за извършване на определени палубни работи, работи в помпеното отделение и танковете, и уредите за измерване на нивото в танковете, да бъдат искробезопасни (направени от мед, бронз или друг материал, които не дават искри).

Забранено е използването в посочените случаи на инструменти за прориване, рязане, изсичане и пр., образуващи при работа искри. 533. Категорично е забранено пушното по открити части от палубата и др. места извън определените за пушнен и оборудвани с необходимите средства места.

534. Осветителните тела използвани по палубата и танковете да бъдат взрив и искробезопасни.

535. Забранено е превозването и съхраняването на взривни и отровни вещества и киселини.

536. Забранено е извършването на поправки за отстраняване на повреди по електроосветителната обезпасена мрежа за ломените отделения и др. покаро-оласни ломенния. До отстраняването на повредата да се използват взривобезопасни акумуляторни фенери.

537. Влизането в поимето отделение да се разрешава само след уведомление на дежурния помощник-капитан. Същият отнема напиращите се увлизашите предмети, които биха могли да предизвикат искри.

538. Забранено е използванието на стоманени въздушни товарните палуби на танкерите, превозващи възпламеняещи течности с пламна температура под 45°C .

539. Забранено е използванието на фалшивеeri или подобни икономически средства, които не се изстреляват.

540. По време на переходите да бъдат затваряни гърловините и люковете на танковете, водени за товарната палуба, да се затварят и е забранено използванието им. Движението на екипажа да се извършива само по переходни мостик.

541. При преходите чиято време, или при повишени външни температури, товарната палуба периодически да се оросява с вода от морето.

542. При продължителни баластни преходи да се извършива дегазация на товарните танкове. След извършването ѝ и по време на репортодукти, посредством газонализатор. Концентрацията на парите на нефтотоварни операции или преливане на товари по открит начин.

543. Товарно-разтоварните операции да се извършват само по закрит метод — с помощта на херметично присъединени тръбопроводи и шлангове.

Забранено е да се извършват товарно-разтоварни операции на танкери през време на светковични бури, да се държат открыти танкове и газоотводни тръби и извършива гасене на нефтотродукти с вода.

544. Категорично е забранено извършването на товарно-разтоварни операции или преливане на товари по открит начин.

545. Повдигането и завъртането на палините тръби и шлангове да бъде механизирано. Механизмите да са снабдени със сигурии спирачни устройства, или да са самостиращи.

На ръкохватките на механизмите за повдигане и завъртане на шланговете да има устройство, изключващо завъртането им при преместване на шланга (под влияние на собственото му тегло или по други причини).

546. При извършване на товарно-разтоварни операции, както и при измиване и дегазация, тръбата да се възмества от газови пристроя

попадането на вредни изпарения във въздуха на жилищни и служебни помещения на кораба (пътно задрайване на иломинаторите, специален режим на работа на вентилацията).

547. Преди започване на товарните операции да се осигурива сигурно заземление на шланговете посредством линии, съединени помежду си и с корпуса на кораба. Заземленето да се извършива с гъвкав проводник със сечение не по-малко от 10 квадр. м. м. За присъединяването му на борда на кораба и кей да има заварени болтови съединения.

При извършване на товарни работи на рейда, шините да се присъединяват към корпуса на кораба; при работа на пристани — присъединяват се към заземляващия контур на пристана.

548. Забранено е работенето по палубата на кораба, при товарни операции с нефтотродукти I и II разряди.

549. Пребивавалето на лица неучастващи в товарните операции в района на товарната палуба е забранено.

550. Движенето на лицата да се извършива само по преходния мостик. Придвижването от задбордната стълба (сходия), до преходния мостик да се извършива по специално определен път, застлан с пътеки (матове) и ограничен с ленти.

551. Забранено е стъпенето върху тръби, шлангове и др. Присъединяването на шлангове, залепяване и др. работи, извършващи тези операции да се намират на специални илонгадки, достатъчно оградени и обезопасени, когато не са на палубата.

В. Почистване на танковете

552. Почистване на танковете да се извършива само по механизиран начин. За спускането на мийчните машинки на палубата да има отвори (люкове) с диаметър около 200 мм разположени по начин, който осигурява равномерното измиване на танковете.

553. Да са взети всички мерки против възникване на взривоопасни заряди от статическо електричество.

554. Мийчните машинки и приспособленията към тях да бъдат конструтивно изпълнени по начин, който изключва възможността от паяване на искри при удар.

555. Преди началото на действието на машинките и съборъженията към тях да се извърши преглед за изправното им състояние и безопасност.

556. Местенето на мийчните машинки в танковете да се извършива по начин, изключващ присъствието на човек в танка.

557. Закрепването на мийчните машинки и тяхното преместване в танка да се осъществява само с растителни въжета.

558. При използването на почистящи течности подавани по тръби или шлангове, всяко отклонение към входния люк на танка да има затварящо устройство — спирателен шибър.

При използване на нагнетателни бутали помпи (или други, без предизвикателни клапани), да се осигурива сигурия връзка между палубата и поста за управление на помпата.

559. Забранено е използването на шлангове за подаване на по-

чистящи течности (химикали, гореща вода) имащи слаби, износени ме-

стъса. Забранено е използването на ремонтирани (бинтовани) шлангове.

Състоянието на шланговете да се проверява преди всяко използване.

Г. Работа в танковете и пистерните

връзка с работещите по установени единни сигнали. Сигналното въже следва да бъде винаги отвънто.

Ръководителят на работите по дегазацията и другите аварийни дейности в недегазирани танкове е длъжен преди започване на работата да установява единна сигнализация при опасност.

560. Влизането на танкове след превоз на нефтолпродукти, серинсти нефти и разни масла.

561. Влизането в недегазирани и непочистени танкове със съдържание на въглерод във въздуха повече от 0,3 мг/л е забранено.

Забранено е влизането в недегазирани танкове в които са превозвани товари, отделци токсични пари и чисто съдържание във въздуха е над установените норми за допустими концентрации.

562. В непочистени и недегазирани танкове да се влиза само при реална аварийна обстановка или необходимост от извършването на неотложни работи. В тези случаи да се спазват изискванията за безопасност и защита на работещите и да се вземат всички мерки за осигуряване на безопасността.

563. За определяне на концентрацията на въглеродните пари на всеки наливен краб да има газонализатор във взрывобезопасно изпълнение.

За откриване на вредни газове да се използуват методите, посочени в инструкцията за работа с газ-анализатор.

564. За разстъга в или около недегазирани танкове да се разрешава и да се използват само акумулаторни фенери -- взрывобезопасен тип. При установяване на концентрации пописки от нормите (след измиване или дегазиране) да се използват преносими съблювени електрически лампи -- за еднолично изпълнение -- 12 в.

565. При аварийно влизане или в други случаи, упоменати в т. 562 (с изкл. на т. 560) несъхдило е да се вземат следните мерки:

а) работещите или влизашите в танксаите да бъдат снабдени с изправни изолирани прстенета с прищупестагзи с изолуващи;

б) работещите да бъдат привързани със спасителен колан с леко и сигурно завързано въже. Въжето и свръзката му към колана, преди използуващото, да бъдат изпитани на 200 кг натоварване (разкъсващо усилие -- 1200 кг);

г) да бъде осигурено подаването на чист въздух през цялото време от място, където във въздуха пъма пари на въглеводороди;

д) да има поставени около наветрената страна на люка, на 0,5 м от него по един наблюдател на люк (дежурен), който да следят напрекъснато за състоянието на работещите;

е) да има до люковете на танковете, в които се работи, по 2 бр. защитни противогази, свързани с въздуходувка, спасителни колани с въжета, взрывобезопасни фенерчета, предизвикано облекло, обувки, сигнални въжета и свирка за подаване на сигнал за тревога от дежурния.

566. При работа на кораба в непочистени танкове, наблюдалите да имат установен сигнал «тревога» и средство за подаването му. През време на работа наблюдалите посредством сигнално въже поддържат

връзка с работещите по установени единни сигнали. Сигналното въже следва да бъде винаги отвънто.

Ръководителят на работите по дегазацията и другите аварийни дейности в недегазирани танкове е длъжен преди започване на работата да установява единна сигнализация при опасност.

567. Въздуходувката да засмуква само чист въздух, а за напрекъснатата ѝ работа да се осигурява присъствието на електротехник.

При спиране на въздуходувката да се преминава незабавно на ръчно подаване, за което вентилаторът да бъде приспособен и да се подава сигнал за бързо излизане на работещите от танка.

Въздуходувката да осигурива въздух в количество достатъчно за не по-малко от 6 противогаза при дебит не по-малък от 10 куб. метра час на един противогаз.

568. Спасителният колан и презрамките му да осигуряват сигурно, здраво и удобно закрепване към тялото, да не допускат измъкването и/или изпълзването на изпадналите в безсъзнание хора.

Коланът да бъде изпълнен по начин, осигуряващ възможност за работа.

569. Забранено е работа на повече от две лица в танк (при аварийни работи).

570. Индивидуалите и другите защитни и предизвикани средства и устройства да се съхраняват по начин установен в съответствие с техните конструкции. Периодически да се извърши проверка на състоянието им. Констатираните недостатъци или неизправности да се отстраняват незабавно. Забранено е съхраняването на изправни и неизправни средства или устройства на съдно място.

При липса на възможност за отстраняване на неизправностите да се вземат мерки за незабавното доставяне на средствата до изискуемата се комплектация.

571. В местата за съхранение на специалните защитни средства и устройства да има поставени ясни и конкретни инструкции за използването им.

572. Непосредствено преди всяко използване, предизвикано средства да се проверяват и изпробват.

съединения, гребни, упорни и колянови валове, редуктори и други).

582. Резервните части, приспособления и инвентар, да бъдат сигурно закрепени в своите гнезда и места. Закрепването им да се отлежда и проверява всеки път преди излизането на кораба в море.

583. Забранено е затруднаването (задържаването) на проходите в машинно-котелното отделение.

584. Вентилите, крановете и шийбърите да бъдат в пълна изправност, за да се даде възможност за бързо им и сигурно затваряне и отваряне.

Предизпитните клапани и автоматичните регулатори на машинните и генераторни работи надеждно и периодически да се проверяват (не по-малко от 2 пъти в годината).

585. Отворите (в човка чисто и гърловините) и тръбопроводите за пръчките и отлеждане на чистерите с текло гориво по време на експлоатация да бъдат затворени и да нямат пролуки.

586. Под всички разглобяеми места на нефтопровода, като горивни апарати (форсулки) на котела, фланцови съединения и т. п. да се поставят такви или кутии, които да се чистят при смяна на всяка вахта.

587. Систематически да се прогрева състоянието на огнезащитните предизпитници (мрежи) на димовите и аусухни тръби.

588. Парните тръби и радиатори да бъдат снабдени с кожуши, предизпитани личния състав от събляние. Ръчните колела на разпределителните конектори или вентили на парното отопление и на радиаторите да бъдат с тонизирани дръжки.

589. Всеки механизъм трябва да бъде леснодостъпен за обслужване, ремонти и обезопасен.

590. На места, където временно са снети стълби, чардаки и решетки, да се оглави въже-шевер или възпрепятства достига към тях по друг начин.

591. Огражданятията, които се демонтират по време на извършващ се ремонт по механизми и системи, да се монтират незабавно на места, които след завършване на ремонтните работи и да се проверява сигурното им закрепяване.

Движещите се части на механизмите, които подлежат на периодически контрол по време на работа (ако не са закрити в картери и кутии) къстоглави, разпределители валове и др. да имат предизвестно ограждане. Движещите се части на механизъмите, които подлежат на периодически контрол по време на работа (ако не са закрити в картери и кутии) къстоглави, разпределители валове и др. да имат предизвестно ограждане.

593. В тунела на валолинията да бъдат монтирани ограждания за безгласно обслужване на коридорните лагери, а настилката на пода да бъде равна и нехълъзгава.

594. Забранено е пускането на механизмите в ход при демонтирани ограждания.

595. Димовите и аусухни тръби и шумозаглушители да бъдат тойлино-изолирани по начин, сигурно предиздаващ личния състав от обгаряния.

596. Над плитовете в машинно-котелното отделение, в проходите и места за обслужване, да няма прокарани тръби или да стърчат клагани, вретена и др.

ГЛАВА ПЕТА

БЕЗОПАСНОСТ НА ТРУДА ПРИ ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА МАШИННО-КОТЕЛНИТЕ ОТДЕЛЕНИЯ

A. Общи положения

573. Главните дългатели, парните котли, спомагателните механизми, системи и устройства да се експлоатират в строго съответствие с действуващите правила за техническа експлоатация, заводските инструкции и други нормативни и инструктивни материали.

574. Бордовете, преградите и таваните на машинно-котелното отделение и машинната шахта да бъдат боядисани в светли тонове. Боядисването да се извършива съгласно ергономическите изисквания и правилата за боядисване на морските кораби.

575. Осветлението на машинно-котелното отделение да осигурява безопасно и правилно обслужване на механизмите и системите и да не бъде по-малко от 60 лукса.

576. Машинно-котелното отделение да е снабдено с аварийно осветление, осигуряващо безогрешно отчитане на измерителните уреди при изключено нормално осветление. Аварийното осветление да създава най-малко 10% от нормалната осветеност на помещението и 30% от нормалната осветеност на работните места.

577. С аварийно осветление да бъдат осигурени входовете, проходите, площаците и постовете за управление, водомерните и питателни прибори на котлите.

Превключването на аварийното осветление при прекъсване на нормалното осветление да става автоматично.

578. Допустимият уровень на шума в машинно-котелните отделения трябва да превишава нормите, установени с действуващите санитарни изисквания за корабите.

579. Решетките, стълбите и плитовете, да бъдат постоянно чисти и суhi. Разлятото по тях масло, гориво и вода веднага да се избръснат.

Плитовете от настилката да бъдат винаги по свояте места, да са добре закрепени и без междини, а отворите им внимателно затворени.

580. Пръчките на решетките, стъпалата и стълбите, лерите и перилата да са на своите места и да бъдат здраво закрепени.

Забранено е поставянето на нестабилно закрепени ограждания, които създават само лъжлива представа за защита или опора.

581. Забранено е снемането по време на работа на ограждания към движещите се части на механизмите (маховици, съединители, фланцови

597. Вратите на водонепроницаемите прегради да бъдат винаги готвови за бързо затваряне от двета пункта за задвижване на приводите.

Забранено е прокарването през такива врати на кабели, тръбопроводи, шлангове и др. полобни.

598. Херметично затворените помещения да се проветряват периодично, по възможност с преносни вентилатори.

599. Капациите на гърловините да бъдат изправни, а резбите на шпилките и шарнирните болтове да се поддържат постоянно намазани.

Счупените или огънати дръжки независимо да се подменяват.

600. Състоянието на гумелите ултъпители на водонепроницаемите врати и илюминатори да се проверява периодически. Забранено е боядисването с блажна боя на гумелите ултъпители. Същите да се ма-

жат с тебеширен воден разтвор.

601. Открит отън (окисжен, електроожен, свещи, корабни, истробли и бензинени лампи, фенери и други) за извършване на заваръчни и други работи в затворени помещения (вътре в кораба) може да се използва само с разрешение на капитана на кораба, като с друго се сказва Г.Л.УИ от «Инструкцията за противопожарната охрана и противопожарните мерки в обектите на водния транспорт» и «Инструкцията за противопожарните мерки при извършване на огневи работи в промишлените предприятия и други обекти на народното стопанство» (Държавен вестник бр. 90 от 17 ноември 1967 г.).

602. За осигуряване на нормална експлоатация на вентилационните системи на кораба да се определя лице от екипажа, отговарящо за непрекъснатата им работа.

603. За изправното действие на отдушната система на танковете и цистерните за течно гориво, за чистотата на огнезащитните предизвикатели, поставени на края на отдушните тръби, за самозатварящите се приспособления на мерителните тръби на горивните танкове и цистерни да се установява наблюдение.

604. Забранено е да се чистят на ход движеници се части на механизми, затягането на гайки, обиране на хлабини, измерването на хлабини и да се извършват други работи, които могат да доведат до пещастини и разрушаване на тръбите.

605. При появяване на ненормални чукиания или звукове в главния двигател, главният механик да бъде извикан незабавно за разрешения за по-нататъчна работа.

Когато възниква опасност за живота на членовете на екипажа, вахтеният механик да се извършива само с помощта на приспособление, което прави тази работа без опаска.

606. Забранено е бързото отваряне на снирателните врати на пусковите бутилки, на парните и въздушни магистрали. Парните магистрали преди пушкането им в действие да бъдат прогрехани и подгответи по реда, установен от инструкциите.

607. Забранено е разглобяване, ремонт и други работи на тръбопроводи, вентили, отваряне на гърловини и други, когато са под налягането, развиването на налягането, разглеждането на гайките от резбите е забранено.

При завършване на ремонта, преди слобождане на участъка от тръбопровод и система, разкритите им части да бъдат внимателно огледани за да няма забравени външни предмети (ключове, болтове, гайки, парцали и др.), а също така механически повреди по липата на фланците. 608. При разглобяване на механизмите е забранено постепенно върху движежщите се части на инструменти, болтове, гайки и т. н. При завършване на слобождането, да се отгледа внимателно, дали не са останали върху частите на движението и около тях странични предмети, и да се превърнат внимателно механизмът. При слобождането на механизмите да се обръща внимание за останалите в цилиндриите или разредителните кутии странични предмети.

Работата по разглобяването, ремонта и профилактичния преглед на механизмите да се извършива само при затворен спирателен клапан на котела при отсъствие на вакуум и при включено валаповоротно устройство.

609. Забранено е да се чекани, сече или извършват други работи, съпроводящи се с удари, в непосредствена близост от тръбопроводите, арматурите и резервоарите, памиращи се под налягане (котии, въздушни бутилки), а също да се чука по тях.

610. В съответствие с инструкциите за поддържане на станциите за въгледувански гасене на пожар, редовно да се проверява за утечка на газ и опасни концентрации в помещението.

611. Отварянето на гърловините на горивните танкове в двойното дъно и други без предварителен преглед. За прегледа на танковете да се прави запис в машинния и корабния дневник, където да се отбележва от кого е извършен преглед и от кого са затворени гърловините.

613. В хранилищата за течно гориво да е организирано постоянно наблюдение за температурата, да не надхвърля величините, показвани в съответните инструкции.

614. Паклите да се приемат на кораба само в сухо състояние; съхраняването им да става в сухи и обезопасени срещу пожар помещения,

където да не са изложени на въздействието на темноти (вога, маса, горива и др.).

Дървесина да се пази на места, където не може да се занеси. Задрапченето е съхраняване на дървесина около котите или върху тях.

615. Пространството под пластila (плитовете) да се преветрива и да се осветява в местата, където се намират устройствата пискарани често контролирани или обслужване.

616. Достъпът към машинното отделение да се осигурива, издавано от състоянисто на морето и времето. Изходите да са четири и тройно обозначени.

617. Чистото сече на шахтата за аварийния изход да допуска минаването на човек, снабден с дихателен апарат и транспортната машина посилка с човек във вертикално положение. Размерите на шахтата да не са по-малки от 800×900 мм. В горната част на шахтата да има скрипец.

618. Вратата на аварийния изход към шахтата да се затваря така, че да може да се отваря отвътре без каквито и да е приспособление.

619. Наспирът, цепите и репеятчиин плонциди да са здрави и предизвикани от хълкане.

620. Наспирът в машинно-котелното отделение, насипащите и щетките, в местата където е предвидено да се поставят тежки предмети и части, по време на ремонт, да бъдат усилвани.

621. Наспирът в машинното отделение да е от отреден типично с тракава големина и тежина, че да могат да се движат от едно място до друго.

Плитовете да бъдат добре пасвани и закрепвани, да имат отвори за приспособления за сваляне и доставяне, равна повърхност без спънчачки краинца, захвати, болтове и др.

622. Да бъде осигурен удобен достъп към устройствата, които са под настъла. Капациите върху отворите на плитовете да са предвидени отпадне в отвора или от изместване.

623. Краинцата, където сърпира настълът, на щетите и щетките и плоцадки и краинцата на пампирящите се в тях предаворени изрези да бъдат защитени с праг, висок не по-малко от 40 мм. В местата на изхода на стъблите такъв праг да не се прави.

624. Конструкцията на механизми и устройства да предотвратява изгаряния, травми, отравяния с изгорели газове, обивате с гориви и масла, вода или други вещества.

625. На тежките и обемисти детайли да има устройства за захранване, леко и спурно закрепване към подемните средства.

626. Възли от механизми или устройства, разположени високо и изискващи достъп (например за регулиране) да бъдат слабо със средства, улесняващи достъпа — стъпала, перила, постоянни стълби, площадки с перила и др.

627. Движещите се детайли, които според характера на работата си могат да бъдат опасни, да са защищени от конструкцията на самия корпус на механизма, от ограждания или други предазии устройства.

628. Ограждението да бъде достатъчно здраво, и да не допуска осътъчни деформации под влиянието на статични и динамични товарвара

ния, възниквани в дадено устройство или механизъм. Ограждението

от тънки листове във вид на плитове, вратички, регистри и др. да имат усилен краища.

629. Съединенията и закрепванията на огражденията да са направени така, че да не се самоосвобождават при вибрации.

630. При отваряния се огражденията да се използват блокиронки, препятстващи работата на механизмите при отворено състояние нито когато е снето ограждението.

Погърхността на огражденията да бъде гладка, без чепаци и остри ръбове, и да е запътена двустранно от корозия.

631. Да се контролират затворените механизми на конто отражаващи така, че закрепените на шарнири и да има възможност сълите да се закриват (диконрат) в створено и затворено положение. Вътрешната повърхност на ограждението да е боядисана в ярко-оранжев цвят. Ограждението да не са под действие на собствената им тежест.

632. Ограждението да здома колкото се може по-малко място и да не загубдява обслугуването на механизма.

633. Аптергейзите за направа на огражденията да съответствуваат с установката на предизвестното устройство. Използването на аптергейзите, стягачки влечи за задръжката на изгаряния е забранено.

634. Ограждението да не измени положението си по време на работата на предизвестното устройство, и да не бъде източник на пум.

635. Блокът на устройствата, които управляват работата на механизите, и броят на необходимите за целта движежия на оператора, да бъдат доведени до възможния минимум, съгласно изискванията на ергономията.

636. Видът и формата на органите за управление да отговарят на ергономическите изисквания, приспособени към изпълняваните функции и да осигуряват точност на движението на оператора.

637. Когато границата на движението, необходими за управление на управляваните органи, са по големи от граничите на действието на ръцете на оператора, то да се използват спомагателни устройства.

638. Величината на усилието, необходимо за задвижване на управляемите устройства, да не надвишава 7,5 кг. Съпротивлението в нача-

лото на преместването на устройството да бъде не по-малко от 2 кг.

639. Размерите, формата и местоположението на управляващото устройство да осигуряват оптимално опериране с него, лесно да се отличават от другите устройства и да бъде удобно за захващане и управление.

Близо до органите за управление да не се поставят механизми и устроиства, които имат открити движени се части.

640. Върху чистерите, памирани се в машинното отделение под пастила, да има четири и устойчив надпис, информиращ за съдържащите го чистерната.

641. Над чистерните с тежки капаци да има уши (римове) за за-

крепване на средства, които се използват за вдигане на тези капаци, и надпис, който определя допустимото им натоварване. Върху чистери-

ните и под таваните конструкции да бъдат разположени в съответни места уши (римове) или скоби за закрепване на подемни средства за единение на частите на механизма, беседките за боядисване на поменчение и др. работи.

642. Вътре в цистерните, височината на които надвишава 100) м., под входовете да има стълби или скоб-стълби за слизане в чистерната.

643. Дължината на шийките, която излiza над гайките закрепващи капациите на гърловините, частите на машините и др., да не надвишава половината от диаметъра на шийката. Краицата на шийките да бъдат закръгленi.

644. Да не се използват брави, отварящи се само от едната страна на вратата. Вратите, водещи от коридора към машинното отделение да не се затварят с ключ.

645. Вратите на помещението, където се намира амонията хладилна инсталация, да бъде газонепроницаеми.

646. Вентилационните уредби на спомагателните помещения да осигуряват отстраняването на образуващите се пари, газове, прах и да предотвратяват образуването на опасни концентрации от тях.

647. На работното място на вахтения механик да има схеми за горивната, маслена, водна, парна, противоводожарна и др. системи с номериранi вентили (съгласно номера на главния и др. устройства).

648. Заставъвашите вахтени в машинните и котелни отделения са длъжни внимателно да проверяват изправността на работата на механизмите, когато и тялото арматура.

За забелязаните ненормалности да уведомяват вахтенния механик.

649. На вахтени е забранено да допускат в машинно-котелното отделение външни лица без разрешението на главния или вахтения механик.

650. Вахтени в машинно-котелните отделения през цялото време (и по време на обявяване на тревоги и аварии) са длъжни да останат на своите места до смяната им от лицата, които ще изпълняват работата съгласно разписанието.

Б. Машинно-котелно отделение (МКО)

651. Шириката на проходите в МКО да бъде при стоене прав не по-малко от 0,7 м (с отчитане на издавашите се части на оборудването), а за работа при превито положение — 0,8 м.

652. Централният пост за управление в МКО да се установява в зони с естествено осветление. При нямащо място следва да се използва изкуствено осветление, близко по спектралния си състав до дневното.

Постът за управление на главните машини да се установява не по-близко на 0,5 м. от нагнети повърхността.

Размерите на помещението за свободно обслужване на приборите и оборудването възможност за затворените постове за управление да осигуряват възможност за свободно обслужване на приборите и оборудването и провеждане на ремонтна им.

653. За ремонтни и монтажни работи да бъдат предвидени товароподемни средства, поставени така, че да осигуряват покриване на якорното основно оборудване на МКО. За корабите с тонаж 3000 БРТ и надгоре тия устройства да се механизират за преместване на товара и в триетe направления.

654. Височината на повдигашата кука на основните повдигатели на механизми да осигурява без прекъсване и прехвашане извършването на често срещащите се работи — вадене на бутало с бутален прът, на цилиндрови втулки и др. подобни.

На основните подемни механизми да бъдат предвидени сигурии устройстви за закрепването им «по походно», разположение на лесно достъпни места.

655. Разположенето и устройството на основните подемни средства да осигуряват преместване на частите от гърбинния двигател при вертикално положение на товарните въжета.

При хоризонтално преместване на тежки части вън от зоната, обслужвана от основните подемни устройства, да се предвиждат допълнителни блокове за теглени, като уши (римове) или скоби.

656. На частите от оборудването с тегло 50 кг и повече, подлежащи на преместване по време на ремонта, да има приспособления за вдигане чрез талии, улини (римове) скоби, отвори, паяци и други.

На частите с тегло от 20 до 50 кг да има места, които по форма и състояние на повърхността да са удобни за хващане с ръце.

657. За ремонтни и монтажни работи, в местата където не могат да се ползват основните подемни средства, да има преносни устройства, като талии и др. Разстоянието от мястото на окачването към пабора до повдигнатото оборудване да бъде достатъчно за поставяне на преносни подемни устройства и за осъществяване повдигането на товара на необходимата височина.

За окачването на талиите и другите спомагателни устройства над механизмите да има специални уши (римове) или скоби, които да бъдат монтирани неподвижно (стационарно).

658. Тежките резервни части за оборудване МКО да се поставят на определените места и в зоната, обслужвана от основните подемни устройства или да бъдат предвидени специални товароподемни устройства за подаването им в тази зона.

Против самотврдване на скрепителните детайли да се употребяват загадачни механизми.

659. В зоната на действие на подемното устройство, да има предвидено необходимо място за поставяне на демонтираните по време на ремонтни части от оборудването. За по-големите части (бугала, цилиндрови втулки и др. под.) да се правят площиадки с достатъчна здравина на настъла и приспособление за закрепване на демонтираните части.

660. В механическите работилници да се предвиждат товароподемни устройства, с помощта на които тежките части да бъдат подавани за обработка на металорежещите машини и изнасяни в зоната на действие на подемните устройства в машинното отделение.

661. За използване на товароподемните устройства при ремонта на валолинията да се предвиждат специални устройства (монорелсов път с количка и др.), а при недостатъчна височина на коридора за гребния вал — съответното количество уши (римове).

662. За предизвикане от претряване на горивото в танковете и разходните цистерни над допустимата гранична температура, да има автоматично действуващи устройства, изключващи своевременно загряването.

663. Изгаренятията от химическите вредности в машинно-котелните отделения да се улавят в мястообразуването им и се изхвърлят така, че да не постъпват отново в корабните помещения.

664. За съхраняване на инструментите и приспособленията да бъдат

предвидени табла с гнезда и ключалки, шкафчеста и други устройства, осигуряващи добро им закриване.

665. Конструкцията на плитовете и решетките в МКО да предотврътва хълзянето на граката и нормалната циркулация на въздуха (за вентилация). Размерите на клетките да изключват възможността за падане на инструменти и дребни части през решетките.

666. На рифелния настил в МКО, направленитето на рифлите в прогоните да бъде под ъгъл по-голям от 30° към направлението на преобладаващото движение.

667. МКО да бъде боядисано светло с неблестящи бол. Оборудването да бъде съпло в светли тонове.

668. На кораби, където височината от пътните на МКО до жилищната палуба на машинната команда е повече от 14 м, в МКО да има асансьор с изходи на палубата.

В. Котелни отделения

669. За създаване на благоприятни условия за труд при обслужване на котелните уредби и осигуряване на безопасна работа, да има автоматично управление на котелната уредба, обхващащо процесите на горене, питане с вода и поддържане на парата. Да има сигнализация за сигнал за преминаване на автоматичното към ръчно управление.

670. За отвлечението на котлите да се употребява мазут или друго течно гориво, позволяващо напълно да се механизира обслужването на пещите.

671. За изгаряне на горивото да се използват малко шумни (с механическо разширъцкване или друга конструкция) горивни апарати (форсунки), а за запалването на форсунките да има автоматически действуващо устройство (например електрическо).

672. В котелното отделение да има приспособления за без опасно и удобно чистене на форсунките.

673. Височината на поставяне на водолоказателните стъклла на котела да осигурява възможността на наблюдение на техните показания под ъгъл не повече от 60° спрямо хоризонта. Те трябва да бъдат добре осветени.

674. Показанията на стъклата, неудобно разположени за наблюдение, да бъдат дублирани на места, които са на нивото на очите, т. е. на 1,4—1,6 м (снижен показател за нивото).

Г. Рулеви помещения

675. Палубата в района на движението на рулевия сектор да бъде боядисана в предизвикателски (ярък) цвет.

676. Преградите и бордовете на румелните помещения да са оборудвани с щормови захвачи и перила. Да има уши (римове) за закриване на подемниците (глантите).

677. Проходите към рулевите устройства да бъдат покрити с решетки и снабдени с перила или щормови захвачи.

678. Точките за намазване и регулиране на устройствата да бъдат разположени така, че да се осигури свободен достъп към тях за обслужване и контрол през време на работа на рулевото устройство.

679. Гърканите тегличи на рулевото устройство да бъдат защищени с ограждане, при оценка за бързо спасяване.

680. Румелното помещение трябва да бъде обособено с арговорна връзка с мостика и машинното отделение.

Д. Контролни уреди и централен пост за управление

681. Управляващите контролно-измервателни устройства на механизмите от машинното отделение да се комплектват в отделния централен пост за управление.

682. Централният пост за управление, да бъде звуково и тъчично изолиран от машинното отделение, оборудван с вентилационна уредба и отвеждане (или кондициониране на въздух).

683. Когато централният пост за управление се памира в машинното отделение, той има оствърдени искриращи, даващи възможност за наблюдение на работата на механизмите.

684. Контролно-измервателните уреди, разположени на табла, да бъдат монтирани не по-високо от 1600 мм над палубата и да са осветени съгласно санитарните норми за чистотата на работни места. Контролно-измервателните уреди разположени по-ниско от 1800 mm над палубата, да бъдат установени в ящоски, персидулкури или съници на погледа на оператора, памиращ се на командния юни.

685. Масата за водеща на заниски, да бъде удобна и здрава с никакън към хоризонта под ъгъл 30° и с височина 1100 mm от палубата. Размерите на масата да бъдат не по-малки от 450×650 mm. При работа в седалото положение масата да бъде висока около 700 mm.

686. Контролно-измервателните устройства, разположени в централният пост за управление, и тези, върху отдельните механизми, добре да се различават и познават. Особено това се отнася за главния пост за управление и постовете за управление на движателите.

Контролно-измервателните устройства да осигуряват бързото и сигурно пропичане на информацията с точност, необходима за безопасно обслужване на даден механизъм. Многоизначно тълкуване на показанията на уреда да се изключи.

Контролно-измервателните устройства с испоредствено отчитане на показанията, да осигуряват пропичане на информацията без допълнителни преобразувания (преизчисление).

Всяко контролно-измервателно устройство да има надпис, който посочва какво се измерва, а на склагата на уреда да бъде посочена размерността на измерителната единица.

687. За съхраняване на преподнеси контролно-измервателни прибори да бъдат предвидени специални шкафчета с глезна и куки или други места, осигурявачи безопасно закрепване и пазене.

688. Контролно-измервателните уреди да бъдат осветени така, че да не създават резки светлинни контрасти в зрителното поле на оператора.

Осветлението да бъде достатъчно за четливото възприемане показанията на уредите и да не предизвиква бърза умора за зренето.

689. Контролно-измервателните уреди, събрани на табла, да бъдат подбрани по групи съгласно предварявания вид информация. Групите уреди да бъдат разместени на таблото според важността на информацията

и изисквашата се скорост на реакцията на човека към получената информация.

690. Величината на делението на скалата, броят, размерът и разпределението на буквите или цифрите по скалата да осигуряват добра четливост на информациите, която се получава от уреда.

E. Надписи и обозначения

691. Устройствата, предназначени за управление на механизмите, измерителните и контролните уреди, устройствата за изпълнение и изразяване на танкове, величили, крапове, измерителни тръби, гърловини, ръчни колела, лостове, изключватели и др., да бъдат четливо обозначени с трайни надписи, ясно и еднозначно определящи предназначеното им. Пултовете, предназначени за управление на палубни товарни устройства, да имат допълнително същите надписи на английски език.

692. Върху клапаните и ръчните колела на вентилите и другата подобна арматура, да има нанесена стрелка с надпис, означаващ посоката за завъртването, за отварянето или пускането на устройството.

Завъртанието по посока на часовниковата стрелка да означава затваряне на клапана или изключване на устройството.

693. Върху обръщателните (въртящи се) и лостови изключватели да бъде отбелязано с надпис положението «вкллючено» и «изключено» на устройството.

694. Всички тръбопроводи да бъдат боядисани в различни цветове, съгласно пропоръките на Международната организация по стандартизация и действуващите у нас нормативи.

695. Места в които може да възникне никаква опасност за работещите, или приближаващите се, да бъдат отбелязани със специално оцветяване и предупредителни знаци или надписи.

696. В коридорите и машинните отделения да има стрелки и надписи, посочващи най-кратката път за евакуация към спасителните средства. В тъмните места стрелките и надписите да бъдат осветени или изпълнени със светеща боя (но не радиоактивна).

697. Схемите, инструкциите, надписите и други, закачени по стените на коридорите и проходите, да бъдат изпълнени така, че във всяко време да се осигурява удобното им прочитане. Когато надписите са пломбести под стъкло, то да бъде нечулчиво.

Ж. Кожухи и отраждання

698. Частите на машините и механизите, извършващи възвратно-постъпателно или въртеливо движение, да имат отражателни, предизвикващи от травми и злонуки. Обсервационните (наблюдавателни) отвори да бъдат затворени със стъкло или мрежа.

699. В опасните места край машинните и устройствата да има перила за предизвикване от падане, изгаряне и травми.

700. Машините, когато и другите обзаведжания, когато отделят паропроводите, тръбопроводите за горещ газ и други повърхности, изложени на нагряване над 60°C , да бъдат снабдени с устройства и приспособления, както да предизвикват от изгаряне, и за рязко ограничаване на отделянето на конвективна и лъчиста топлина към работното помещение (термоизолация, екраниране, отвеждане на топлината и др.).

Температурата на повърхността и термоизолацията ще екраниращите устройства в зоната на постоянно пребиваване на хората, не следва да надвиши 40°C .

Материалът, който се използва за термоизолация, да не отделя в заобикалящата среда отровни вещества, прах и пеприятла миризма.

3. Обслужване на корабните двигатели с вътрешно горене

701. Главният и другите механици при постъпяване на кораба са дължни да изучават по документация и в патура главните и спомагателните механизми, системите, устройствата, контролно-измервателните прибори и други. Тези дължни да си изяснят техническото състояние на механизмите, системите и устройствата, като използват мнението на членовете от машинната команда или сдаващите уредите.

702. При обслужване на двигателите с вътрешно горене, обслужващият персонал под ръководството на вахтенния механик е длъжен:

- да изпълнява строго изискванията на инструкциите на завода-строителя и експлоатационните инструкции, разработени за кораба и утвърдени от главния механик;

6) да се увери в изправното състояние на частите на двигателът и предазиите устройства. Когато се открият неизправности да се докладва на вахтенния механик, който ги довежда до знанието на главния механик и само с разрешение на последния може да продължи подготовката на двигателя за пущане;

7) да отвори клапаните и краповете на пагнетателните тръбопроводи от охлаждателните помпи на двигателя и задбордните клапани;

8) по време на препомпването с горивните помпи, да следи горивото да не постъпва в цилиндриите на двигателя;

9) да извърши запълването (обездущаването) на горивния тръбопровод само при отворени контролни клапани на форсунките;

10) своевременно да изключи вадоцревъртащото устройство на двигателя;

11) да провери за пропуски на въздух и заядане на вретената в направляващите на пусковите клапани;

12) да провери на двигателя наличието и изправността на огражденията, кожухите и решетките около двигателя.

След всяко подкачване на въздух в пусковите балони (бутилки), последните да се продухват за избягване наструтуването на вода, масла и горива.

При пущане на двигателя обслужващият персонал да бъде отстранен от решетките, намерили се на нивото на цилиндровите глави.

През време на работа на двигателя е забранено ръчното подкачване на гориво в цилиндриите.

При замърсяване на въздуха, вследствие пропуски на изгорели га-

зове през буталите пръстени или клапаните на двигателя, срочно да се вземат мерки за отстраняване на пропулсните. За избягване на натрупвания по въздухопроводите и възвукоиздигащите сънчата от маслата, да се попътват въздушонпородите от маслочието насочени към с пара и продухват след това със сгъстен въздух.

Задрането е попътването на трюбопородите в стълбен вид чрез обгаряне.

703. Въздушните бутили да се паят от удари и повреди. Монтажното, допукането за експлоатацията, освобождаването и хвърлянето на използваните за бутили като спилки в съответствие с правилата на класификационната организация.

704. Изданиите клапани и редуктори да се провеждат на установката за тях налагане в срокове, указанни в съответните инструкции, на предизвестните устройства в категория на зелена лампа.

На видно място на всеки двигател и на всички газови и маслени устройства на горещия картер и при склонът на двигателя (в зависимост от по-рано от 10—20 минути). След спиране на двигателя (в зависимост на особеностите на конструкцията на двигателя и възможността на изгарянията на картера).

706. Тръбите за испрекъсвани и консервирано изхранване на двигателя от производствената област в двигателните съпротивителни клапани.

Двигатели с отделни продувавани помпи, които имат димускани и консортни кранове за излучване на маслата от промеждения ресивер (консектор).

707. Да се отстраният незабавно забелязаните пропуски и текове по горивната арматура, горивни тръбопроводи и хранлиница за течно гориво. При спукване на тръбопровода за високо налягане към горивния кран е забранено хванането на мястото с ръка.

708. При спиране на двигателя за прегаз, да се спазва следното:

- да се затваря стопорната вентилна апаратура и да се изпусне въздуха от тръбата;
- да се затваря вентилът на горивния тръбопровод към горивните помпи;

в) да се включва валопревъртращото устройство;

г) да се отварят винти каторите кранове на цилиндровите глави.

709. При спиране на един от двигателите на кораб с двувалкова уредба (за прегаз, или отстраняване на повреда в системата на движението), работите в картера на двигателя да се започнат само след затягането на стопора на валолинията на спречния двигател и след изпълнението на изживяванията в предшуплата точка.

710. При продухване на индикаторните кранове в процеса на изживяване на цилиндриите, да се застава в страна от ступията на изживявания газове.

711. Да се използва сигнализация, предупреждаваща за опасно увеличение на концентрацията на въглеводородни пари в картера на двигателя.

712. Устройството за ръчно пускане на въздушните клатени, да предотвратява излизането на задвижващата ръкохватка или лост.

Издади пускане на лента за работа в картера и цилиндриите на двигателя съвренно горене, възьт да се застопорява с криковата машина, като на сънчата бъде наклонено захранването и се постави надпис: «Не руши!» «Работят хораш».

Да се изваждат всички възможности за преврътане на двигателя. За изваждане на горното отговаря вторият механик.

И. Обслужване на изработените парни турбини

713. При изработовкана на турбините за пускане в действие да се осигури отцепвато на въздушните въздушните устройства, правилното положение на вентилите и клапите, и надеждното закрепване на всички частни на турбините.

714. Задрането е, при пускане на турбината в ход или при пробно пренасяне, да се пуска същата изгаряна вентилна лампа с по-високо налягане от предвиденото в инструкцията за турбината.

715. Но време да изчака, разбира, спиране, стоянка и ремонт, да се изпълни изходът според изискванията.

716. Регулаторът да се използва за бързинастост, предизвикател и сигнали вентили за машината под ръководния контрол на личния състав.

717. Преди отваряне на турбината и на личната арматура да няма пагас и гореща вода в тях.

К. Обслужване на изработените парни бутили машинки

718. Задрането е ускоряването на отоплението на главната машина в разрез с установените правила и инструкции, освен в особени случаи, съвързани с наличността на опасност за кораба.

Отоплението на машините, с използуване на тепликачения въздушни помпи за вакум, да се извърши внимателно и постепенно и в строго съответствие със специалните инструкции на завода — строител и техническата служба на израходството.

При започване да се отоплят всички въздушният вахтенят механик да осигури изключването на въздушнороторното устройство.

719. Задрането е пускането на машината без предварителен преглед и превръска на паянгант, закрепването на гайките, стопорите, панелите на инвентора и други под-, действието на всички смазваци устройства, тяхната чистота и сигурност, закрепване, изправността на системата за водни охлаждане и на маслопровода, наличното на качествено масло в лагерите и кутиите на паралелите без промиване на фитингите.

Проверката да се прави от вахтенния механик.

Когато при пускането на машината в цилиндриите се чуват водни улари да се притвори стопорният клапан, след отстраняването на водата, клапантът да се отваря бавно.

720. Преди пускането на машината на ход, и при извършване на машини, чрез подаване на установения устройствен сигнал, да се отстраняват линиите от машината на ход, и да се извърши пускането.

721. Когато при ход на кораба възникне клатене, да се притваря

ръчно щормовата заслонка за достъпа на пара в машинната зада се предпази последната от разнос. И при наличие на автоматическо устройство за регулиране броя на оборотите на машинната, вахтенният механик да се намира близо до щормовата заслонка.

Л. Обслужване на корабните парни котли

722. При всяко развеждане на пара, да се проверява изправното действие на предиздадените спиратели и на бързочните приводи към тях. Когато един от предиздадените вентили не действува, огънят в нещите да се загасва. Той може да се запалва само след отстраняването на неизправността.

Наличието на вода в котлите да се проверява по водомерните стъклки чрез пробите кранчета.

724. Преди запалване на форсунките в цепите на котлите, да се отлежда пещта и се проверява за настърган в нея мауз; пещите добре да се вентилират, за да премахнат взривоопасните съставки от газовете.

За вентилация на пещите да се отваря заслонката на димохода (принесчестена тяга) и да сепуска вентилатора (при изкуствена тяга).

725. За запалване на форсунките да се използуват автоматически действуващи устройства. При липса на такива да се ползва факел на металически прът с дължина не по-малко от 1 м. Гасенето му да става в специално поставената при пещта тръба. За избягване на съблясие, отгњьрът да се намира в страни от отвора, в който се вкарва факела.

726. Когато факелът угасне, а форсунката не се е запалила, независимо да се затваря горивният клапан.

Повторното запалване на форсунката да става само след отстраняване на събралото се в нещите гориво и вентилирането на същите и димоходите.

727. При палене на форсунките, отначало да се внася факелът, и чак след това се отваря горивният вентил.

728. При развеждане на пара в студен котел с маузут да се следи той да изгори напълно и да не се събира в пешуга.

729. Преди включване на котела в действие, нивото на водата в него да се държи не над работното ниво, за да се избегне попадането на вода в паропроводи.

При включване на котела в магистралата, стопорният клапан да се отваря бавно със задръжки: отначало леко да се отлепи, за да се проруха магистралата в продължение на 3—5 мин, през дренажния кран, след това за време от 5—10 мин. в зависимост от дължината на магистрала, бавно да се отваря на необходимото положение до първото изравняване на налягането в котела и магистралата.

730. Вахтенният механик е задължен внимателно да следи за нивото на водата в котела, като не допуска спадането му до опасна граница. Когато водата в котела е «изпусната» така, че във водомерните стъклла нивото ѝ не се вижда, а от долния водопробен кран излиза само пара, веднага да се прекратява питанието на котела, горенето в пещта и достъпът

път на въздух в нея, да се изкачува котела от парната магистрала и да се остави бавно да изстине.

За случаите, когато се вахтенният механик е задължен независимо да долови на главния механик.

731. При кипене на водата в котела да се намалият оборотите на машината и отварянето на крановете за продуктивността, като единвременно с това се предприемат мерки за отстраняване на кипенето.

732. При аварии на котелната уредба, вахтенният механик е длъжен да извика главния механик и да предприеме мерки за незабавно отстраняване на повредите. Когато стоянето на лица в котелното отделение е невъзможно и заплаща живота им, главният механик е задължен да вземе мерки за извеждане на хората.

733. При изваждане на парния котел от действие за преглед и разбога вътре в него, при наличие на друг котел под налягане, той сигурно да се изолира от действуващия котел. За целта да се поставят стоманени заглушки между фланците на приспособленията към котела паропроводи и тръбопроводи.

Отварянето на люковете и гъболовините да става в съответствие на т. 607 при отсъствието на налягане и гореща вода в котела (това предварително да се изprobва чрез отваряне на съответните контролни кранове и вентили).

734. Преди допускането на лица в котела за преглед, главният механик е длъжен да спазва следното:

а) парните, водните и горивните магистрали за извадения от действието котел да са сигурно изключени от действуващите котли;

б) котелът да е добре проветилиран, в него да има вредни газове,

пара и нагръдене на мазут, температурата да не е над 50° С.

Забранено е работата в котел при температура над 50° С, когато работата не е за повече от 10—15 минути. Работникът да бъде вързан с въже, да ползува противогаз и преносимо безопасно отсветление, да е облечен в топлиозолирано облекло, и непрекъснато да го наблюдава второ лице, готово във всеки момент да му окаже помощ.

Повторното влизане на съдия работник в котела за преглед да се разрешава само след като той почине в помещение с нормална температура в продължение на 10 минути.

При котличистка, когато налянето се отстрания по химически начин, да се ползува противогаз от извършващите котличистката.

Ръководителят на работата отговаря за изпълнението на това изискване.

735. Преди започване на работа в пещта на котела, да се затваря регистрът на димохода, или в случаите от действието на всички котли, да се поставя чохла на горния край на димовата тръба за избягване на течение. Работата да се разрешава при температура не по-висока от 35° С.

736. Частите от оборудването на котелното отделение, нагрявани се до висока температура и изискващи чести прегледи и ремонт, да бъдат защитени с лесно сваляща се тоалетна изолация.

737. Към управляващите органи, ръчните котела, арматурата, лостовете, буталата, превключвателите и други да бъде осигурен удобен и безопасен достъп, или предвидено дистанционно управление.

738. Близо до поста за управление и обслужване на котите, на достъпло и виждано се място да има инструкция за обслужване на котела.

739. Горелето и питанието на котите, да става чрез устройство за автоматично регулуване.

740. Запалването на форуниките да става и чрез използванието на дистанционни (електрически) устройства, възможни употребата на ръчни факти.

741. В котешкото отделение да има обрудование за почистване на форуниките.

742. Парните котли, разположени в горната част на машинните плахти, да бъдат снабдени с тави, влагачи и изпускателна тръба (аппарат).

М. Обслужване на корабните спомагателни механизми

743. Преди пущане в ход на парен двигател да се слави следното:

- да се извършика винчен преглед на двигателя и същия да бъде в първична изправност и го постиг за действие;

б) да са поставени по мястото им всички ограждения и щитове;
в) правилно и равномерно да се поддържа движителят (първо да се отваря вентилът за изработка на паре, след него кранът за продухване и накрая вентилът за прясна пара);
г) да се продухва всяка от шармировата, шлиндърите и разпределителните кутии, крайта на тръбите за продухване да бъде спуснат под машинната стапка;

д) да се проверява и изравняват;

е) да се проверява и изравняват по кутийните и крановете.

744. Задранено е превъртването на вата на парния механизъм с помощта на ръчни устройства при отворен стопорен вентил.

Устройството за превъртане на механизма автоматически да се изключва, единовременно със започване на работа на механизма.

745. Преди включване на работата на буталните помпи, да се проверява за отвореността на отливните (приемни) вентили.

746. Преди пущане на въздушни компресор, да се проверяват и отварят продухвателните кранове на сепараторите.

Щастечно да се следи за правилното измазване и охлаждане на въздушния компресор.

747. Преди продухване на цилиндри, разпределителни кутии, изкопирводи, бутилки, кондензационни гърнета и други е забранено стосането срещу продухваните кранове.

748. Преди спиране на парен механизъм, да се отварят клапаните за продухване.

749. Разположенето на спомагателните устройства и механизми, тръбопроводи и арматури, да осигурява възможен удобен достъп към тях. При необходимост, да се ползват устройства, облегчавани този достъп.

Филтрите, отопителните и клапаните кутии да бъдат разположени в леснодостъпни места.

Цистерните, бутилките и др. вместимости да бъдат изпълнени и поставени така, че да се осигурява удобен достъп към арматурата им,

ГЛАВА ШЕСТА

БЕЗОПАСНОСТ НА ТРУДА ПРИ ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА КОРАБНОТО ЕЛЕКТРОБОРУДВАНЕ

A. Общи изисквания

750. Техническата експлоатация на корабното електроборудване да става в пълно съответствие с «Правилата за техническа експлоатация на корабното електроборудване».

751. До обслужване на корабните электроуредби се допускат личници, притежаващи правоспособност от Държавна Инспекция по корабоборудване за: електромеханици I и II степен, механици I, II, III степен и електротехники I и III степен (вж. приложение III), като: ел. механици I и II ст., ел. технически I и II ст., и механици I ст. се привличат и отговарят на изискванията на V квалификационна група (съгласно изискванията на Правилника по безопасността на труда при експлоатацията на електрическите уредби и съоръжения), а механиците II и III ст. се изравняват и отговарят на изискванията на IV квалификационна група.

Горепосочените лица полагат съответен изпит за определение на ква-лификационна група на всеки 2 години.
На корабите, където по щат има предвидени електромеханици или електротехники, функциите им да се изпълняват от член от машинния екипаж, назначени със заповед на главния механик, като предварително се проверяват знанията му по техническа безопасност при работа с корабното електроборудване.

Горепоказаните лица на три месеца да се подлагат на проверка изпит върху изискванията на «Правилата за техническа експлоатация на корабно електроборудване».

Назначените правоспособни лица за обслужване на корабно електроборудване трябва да бъдат медицински здрави, годни да изпълняват съответните обязанности.

Медицинската годност се удостоверява от преминат Медицински преглед в здравното заведение, обслужващо съответното параходство.

Личната работещи по обслужване на корабните електроуредби следва да бъдат медицински преосвештеници на всеки 2 години.

752. На работа по ремонта на корабното електроборудване освен корабния електротехнически персонал, да се допускат и работници от кораборемонтните предприятия, по нареддане на директора по техни-

ческата част. Последните посят отговорност за несъответствието на тяхната квалификация на харектера на престоящата работа и за неизползването на правилата за техника на безопасноста.

753. Защитните средства, използвани при експлоатация и ремонт на корабното електрообзавеждане, да се експлоатират в съответствие с изискванията приложени в таблицата за срокове на контролните изпитания на защитните средства (приложение II от настоящия Правилник).

754. На всички разделители и комутационни апаратури да има четливи надписи за захранвания от тях консуматор. Превключвателите га щемерителните пръбори също да имат четливи надписи на замервания токопръемник.

755. Електронамервателните прибори, монтирани на разпределителните табла и други места, да бъдат освидетелствувани съгласно изискванията на действуващи правилници и разпореджания, да имат на склагата червена черта, за максимално допустимата стойност на измервателната величина за машината и съоръжението и пломбирани от квалифицираните органи.

756. Уредите, повредени по време на експлоатация, да бъдат незабавно подменявани.

757. Захранена е експлоатация на разпределителни устройства, на които са снети изолиращите ръкохватки.

758. Задранена е ремонтна работа по електрообзавеждането, когато същото е в експлоатация и е под напрежение.

759. Електротехническият персонал на корабите отговаря за изправността на задранената на систрообзавеждането.

760. Задранено е монтирането на разпределителни табла, предпазители, ключове и контакти във въглищни бункери, товарни и багажни хамбари, акумуляторни помещения и складове с пожар и взрывоопасни материали.

761. Преди разпределителните табла с напрежение над 36 в, да има поставени гумени диелектрични маслоустойчиви килимчета с набраздена повърхност.

В непосредствена близост до гълвите разпределителни табла да има осигурено място за съхранение на защитните средства (боти, ръкавици, указател за напрежение и т. и.), поставени в сандък с талк.

762. Захранена е работа с генератори, електродвигатели и др., на които са снети предизпитните кожухи.

763. Електрическото обзавеждане, използувано на кораба, да бъде конструирано и монтирано по такъв начин, че да не създава заплаха от поразяване с ток на обслужващия персонал, и на лица, намиращи се на кораба.

764. Електрообзавеждането, електроуредите и детайлите на електрическата инсталация да бъдат конструирани, монтирани и проверени така, че да могат да предизвикват възникване на взривове и пожар.

765. Детайлите на електрическите устройства, температурата на които в нормални работни условия превишава 80° С, да бъдат съответно разположени, оградени или изолирани. Това не се отнася за работни повърхности на кухненски печки и кухненски инструменти.

766. Електрическото обзавеждане, създаващо електрическа дъга, да бъде конструирано, монтирано и обградено така, че да не възниква

възможност за случайно въздействие на електр. дъга върху обслужващия персонал. При заваръчните апарати да се ползват защитни щитове.

767. Приносимите ръчни лампи, използвани за ремонтна работа да бъдат за безопасно напрежение. За захранване на такива лампи, и на други консуматори за безопасно напрежение, на кораба да има прокара на мрежа за безопасно напрежение. Когато няма такава мрежа да се използува мрежата за нормално напрежение чрез постоянно установени трансформатори или преобразувателни, оснущуващи получуване на безопасно напрежение на изходните клеми на съединителното гнездо.

Безопасни напрежения са:

- за постоянен ток — до 55 волта;
- за променлив ток (фазово напрежение) до 30 волта;
- за променлив ток (линейно напрежение) до 50 волта;
- за помещение опасни по отношение поразяване от ел. ток — до 24 волта;
- за помещение особено опасни за поразяване от ел. ток — до 12 волта;

Помещения с повишен опасност за поразяване от електрически ток са: влажни, с токопроводни прах, с токопроводни подове, с опасност за едновременно допиране към заземени части на металическата конструкция и метални части от електрообзавеждането.

Помещения особено опасни за поразяване от електрически ток са: тези, при които съществува едно от следните условия: тия, където едновременно има наличие на автеве условия с повишенна опасност и химическа активна среда.

Важният помещението са тия, в които относителната влажност не превишава 75 %. Много влажни са тия, в които относителната влажност е близка към 100 % и т.н. В по-продължително време има риска и че вода по повърхността помесената с химическа активна среда, където има газове, пари или утайки, влияния върху изолацията на електрооборудването и понижават електроопротивлението на електропотребителя.

768. Металлически детайли, неотиснати се към електрическата система и достъпни в екслюзитационни условия за случаен допир, които в случаи на повреда на изолацията на електрическите устройства могат да бъдат под напрежение, да бъдат заземени.

769. Задранването не е необходимо когато: Използванието за захранване напрежение не е по-високо от безопасносто, нормено за съответните условия.

Потребителите се с двойна изолация и имат знак за двойна изолация. Не се изисква също заземяване:

за телата на специално електрически изолирани: лагери, фасунги, закрепвани детайли на луминисцентни лампи, капаци за лампи, отражатели, лампи закрепени пряко във фасунги от изолационен материал или скрити в него, детайли за здържане на кабели от изолационен материал.

770. Корпусите на електропотребителят да бъдат заземени с помощта на външен заземителен проводник или чрез заземително жило на захранващия кабел. Може да не се прави специално заземяване, ако изчинят на монтиране създава сигурен електрически контакт между тях.

Г. Оперативни превключвания, прегледи и ремонтни работи. изпълнявани от корабните електромеханици и електротехнички

лото на електрообвяздането и корпуса на кораба при всички експлоатационни условия.

Заземяването трябва да се извърши с меден проводник или проводник от друг корозионно устойчив метал при условие, че свиротволнението му не превишава съпротивлението на необходимия меден проводник (вж. 2. 1. 5. 3. БКР част X).

771. Преносимите електроконсуматори да се заземяват чрез отедини жила на захранващия кабел с помощта на клеми, устройени така, че да не се разслабват в експлоатационни условия и осигуряват сигурана и здрава контактираща връзка.

772. В места, където е възможно поразяване на човек с електрически ток, трябва да има ясно видими предизвикатели предупредителни надписи и забранителни знаци. (Главно разпр. табло АРТ, СРТ).

Б. Щепселни гнезда, щепсели и фасуги

773. Щепселните гнезда и щепселите за напрежение по-високо от безопасното, на които трябва да заземяваша клема.

774. Щепсели гнезда с поминален ток, равен или по-голям от 16 A, трябва да бъдат снабдени с изключватели.

775. Щепселните гнезда и щепселите да имат такава конструкция, при която:

а) да има възможност за включване в гнездото само на един тип щепселе лез палец;

б) да се изключва възможността за съединение между токопроводната клема на гнездото и заземявящия палец на щепсела;

в) при включване на щепсела в гнездото, заземващия палец на щепсела и заземлящата клема на гнездото да се съединяват преди съединяването на токопроводните палци и клеми. При изключване, това да се извърши в обратен ред.

774. Контактните гнезда и щепсели да бъдат конструирани така, че погрешното включване на щепсели от токопроемник с искра работно напрежение до 36 V в контрактно гнездо с напрежение до 220/380 V. да бъде невъзможно.

Щепсели гнезда за напрежение по-високо от безопасното — 36 V. заземняващи токоприемник с двойна изолация или чрез разделително устройство, да имат съответни надписи за стойността на напрежението.

775. Преносим електрически инструмент, с двойна изолация и неизисквано заземяване, да бъде снабден с щепсели, които не могат да се включват в гнездо със заземяща клема.

776. В битови, обществени и домакински помещения телата на щепселните гнезда да бъдат от изолационен материал.

777. Забранено е да се използват фасуги с вградени прекъсвачи.

В. Изолационни килимчета

778. В места за обслужване на главни и аварийни разпределителни табла при напрежение над 36 V. — отзад на таблата да бъдат поставени решетки ел. изолационни диелектрични килимчета или пътеки от изолационен маслюстоучив материал.

779. Устни и телефонни разпореждания за извършване на превключвания и ремонтни работи по електрообвяздането на кораба имат право да дават само главният механик и електромеханикът на кораба и/и лицата, които ги заместват.

Заповедите от горните лица за извършване на операциите да се запечат предварително в корабния електротехнически дневник от лицето, получило заповедта (да се записват трите имена на отделяния заповедта и работата, която трябва да се изпълни).

Извършените работи при ежедневната експлоатация от електротехническите и електротехниките да се записват в дневника, като се указва времето, мястото и съдържанието на извършената работа. Журналът ежедневно да се проверява и подписва от главния механик на кораба.

780. Лицата, които дават устни и телефонни разпореждания, посят отговорност за необходимостта от изпълнение на разпоредените работи, за безопасността при изпълнението им и за съответната квалификация на лицата, които ще я извършват.

781. На електротехническите машини и съоръжения под напрежение до 1000 V. се извършва преглед от едно лице от изпълнителски или командния електротехнически състав. При преглед на разпределителните устройства е забранено да бъдат снемани предупредителните табелни устройства, да се допират и чистят тоководящите части и да се отстраняват в момента забелязани неизправности по същите.

782. При ежедневната експлоатация на корабите, електротехническият персонал може да извърши следните работи;

а) без изключване от напрежение (при неизвестност да се изключи) — почистване и забързване на кожусите и корпусите на електрообвязждащето, опитване, преглед на пръстените и колекторите на електрическите машини, подмяна на лампи и изгорели предизвикатели със сила на противачия ток до 15 A, и напрежение до 380 V.;

б) при напълно изключено напрежение — ремонт на магнитнипускатели, бутони, пускови реостати, автомати и прекъсвачи извън таблата и монтажите, смяна на стопиени вложки на предизвикатели над 15 A, измерване изолацията с преосцим мегомомер.

Изброените по-горе работи да се вписват в електротехническия дневник.

При отствие на вахтен електротехнически персонал, необходимите работи да се изпълняват от натоварените за това вахтени механизми съответствие с «Правилата за техническа експлоатация на корабното електрообвяздане» и когато това е неогледно.

783. При констатиране по време на оглед неизправности, които не могат да бъдат отстранени по реда, посочен в т. 782, независимо да се уважат домаша електромеханика и главния механик, или лицата, които ги заместват.

При обстоятелствата, които не търсят отлагания (нешастни случаи с лица, или ако забелязаните неизправности носят заплаха за пожар, взрив и други), включването или изключването да се извърши от вах-

тения електротехник или от механик без предварително да е взето решение от главния механик или електромеханика, по незабавно същите да се уведомят.

784. Включването и изключването на разпределителните табла, на вътрешните и палубни съйски и осветителни електромекани и пускането на електродвигател може да се изпълнява и от един лине (електротехник вахтен механик, електромеханик).

785. За включването и изключването на отделни механизми и агрегати (товарни и швартови лебедки, брашни, електродвигатели и други) с помощта на пускова апаратура да се допускат само лицата, работещи на тези механизми и агрегати. От горните включвания и изключвания на корабните разпределителни табла и по корабната електрическа мрежа да се изпълняват по устно или телефонно разпореждане от корабния команден състав.

Получените разпореждания неизменно да се записват във вахтения дневник.

786. След автоматично изключване на с.л. линия (изгоряли предизолитни елементи, сработяне на други видове запинти и т.н.) повторно единократно включване да става без проверка и предварително уведомяване, когато включването се изпълнява с прекъсвач или изключвател, създаден чрез командване. В противен случай, преди повторното включване да се провери състоянието на изключвателя участък.

Смяната на изгорели или изпирани предизолитни при наличие на превключвател, да се изпълнява, при изключено напрежение.

При невъзможност да се изключи напрежението, смяната на предизолитните в безгласна конструкция (пробкови, тръбни) при сила на тока до 15 A да се изпълнява под напрежение, но при задължително изключване на натоварването с помошта на изолирани клещи.

Смяната на тръбни предизолити под напрежение да се изпълнява с предизолитни очила, диселектрични ръкавици и озовляването на изолирани клещи, като се стои на изолирана основа или в диселектрични ботии.

Смяната на предизолити може да се извърши и от едно лице, имащо IV квал. група.

787. Преди започване на работа при частично или пълно изключено напрежение на електрообзавеждането, да се извърши следното:

а) изпълнение на необходимите изключвания и вземане допълнителни мерки, възпрепятстващи грешки при подаване на напрежение към места за работа (гледай т. 788—791).

б) поставяне на предупредителни табелки и ограждания (гледай т. 792—793).

в) проверяване на отсъствието на напрежение на част от установката, по която ще се работи (гл. т. 794).

г) непосредствено след проверката за отсъствие на напрежение, да се поставя преноносно заземяване и табелка «Тук се работи» или »Не включвай, работят хора» (гл. т. 795—796).

788. На мястата където, ще се работи, да бъдат изключвани:

а) тоководящите части, по които се налага да се работи;

б) тоководящите части, достъпни за случайно допирание от работещия (течни части могат да не се изключват, ако бъдат оградени по начин обезпечаващ безопасност).

Изключването да се изпълнява така, че устройството или неговите части от всички страни да бъде изключено от частите, намалящи се под напрежение от изключвателите, автоматите превключвателите и др. 789. За избиване случаено подаване на напрежение към мястото за работа, апаратурата за дистанционно управление, изключвателите, разединителят, автоматите, контакторите и др. да бъдат изключени. За това да се снемат предизолитите, да се разединят краишата, да се съединят късо и заземят.

790. Когато работата ще се изпълнява без поставяне на прелосни изолации, да се вземат допълнителни мерки, възпрепятстващи пречищаване на напрежение към мястото на работа, като: механическа блокировка на привода на прекъсвачия изключвател, прекъсвач и разединител, поставяне изолирани подложки в прекъсвачите, автоматите и други. Когато е невъзможно да се вземат посочените мерки, да се разединят краишата на захранващите линии.

791. Отстраняването на възможността за обратно трансформиране на напрежението през трансформаторите, свързани с изключченото оборудване (светлови, осветителни, измерителни), да се извършва като се изключват не само от първичното, но и от вторичното напрежение, да се дадат на късо и се заземят.

792. На ръкохватките на прекъсвачите и приводите към изключвателите и разединителите, па пусковите бутони на електроконсуматорите, с които може да се подаде напрежение към електрическите инсталации и съоръжения, изключени за извършване на работа, от лицето, когото изключва линията, да се поставят табелки с надпис: »Не включвай — работят хора».

Гаделките трябва да бъдат направени от електроизолационен материал. Те да се снемат след завършване на работа само от лицето, което ги е поставило, (или от неговия заместник).

793. При работа с частично изключване на напрежението на електросъръженето, оставащите под напрежение тоководещи части, достъпни за случаен допирания от работещите да бъдат оградени с подходящи временно ограждания от изолирани материали.

По време на работа е забранено снемането на табелките, както и преместването и премахването на временните ограждания и преносими заземления.

794. След поставяне на предупредителните табелки и временните ограждания, да се проверява за отсъствие на напрежени на електроизолирането, по които предстои да се работи.

Отсъствието на напрежението на изолатори до 220 V, с преносим волтметър или УКАЗАТЕЛИ за напрежение, удовлетворяващи изискванията и правилата за ползване и изпитване на защитните електросредства.

Проверката за отсъствие на напрежение да се извърши само с изпълнен указател за напрежение.

Отсъствието на напрежение да се проверява между фазите и на всяка фаза по отношение към заземените части на електроизолирането.

Стационарните прибори (волтметри, сигнализации лампи и др.), сигнализиращи за изключченото състояние на електроизолирането са само съпомагащи.

гателни средства, и въз основа техните показания да не се правят заключения за отсъствие на напрежение.

795. Поставането на преносими заземявания е мярка за защита на работещите от случайно появяване на напрежение, поради която да се прилагат при работа по разпределителните табла и силови монтажи, при пълно снемане на напрежението, на магистралните линии и в случаи, когато мястото на работата е свързано с разклонена мрежа.

796. Преносимите заземления да се поставят от всички страни, от където е възможно да бъде подадено напрежение. На ръкохватките на комутационната апаратура, чрез които може да се подаде напрежение към мястото на заземяването, да бъдат поставени табелки с надпис «Заземен», в брой, равен на броя на поставените заземления.

Поставянето на преносимо заземление да се извършва от корабния електротехник еднолично, след проверка за отсъствие на напрежение. Преносимото заземление предварително да бъде свързано към «земята», т. е. към болта, имаш знака на заземяването и заварен към кораба или към специален метален лист (на корабите с неметален корпус). След това да се извърши проверка за отсъствие на напрежение на частите, подлежащи за заземяване, като кранцата на заземляващите проводници се поставят и здраво притягат към тоководещите части, като се ползват специални изолирани кълчици или диелектрични ръкавици.

Заземленето се снема в обратен ред, т. с. първо се снемат заземителните проводници от тоководещите части, а след това и от «земята». Задранен е за заземяване да се използува проводник, предназначечен специално за тази цел, и да се употребява за заземяване проводници свързани помежду си чрез завързване.

797. При невъзможност да се изключи напрежението, извършването на аварийна работа под напрежение не по-високо от 380 в. да става като се поставят прехватки (свръзки), на шунтиращи апарати (разделини), намирещи се в аварийно състояние, прекъсвачи и изключвателни, и при притягане на гайки от разпределителни устройства, при спазване на изискванията по техническата безопасност т. 798 от този правилник включително и задължителното използване от работещите на съответните лични предизвикателни средства и само с разрешение на електромеханика на кораба или на главния механик.

Работа без изключено напрежение в условия, изключващи възможността за случаен допирания до тоководещите части, да се извършва от корабни електротехники, електромеханици и др. под непосредствено наблюдение на друго лице, което има съответна квалификация и документ за това (гл. прил. III).

798. При аварийни работи по нензклучени тоководещи части е необходимо:

- да се работи с диелектрични боти или да се стои на диелектрична поставка (килимче);
- да се използват инструменти с изолирани дръжки и диелектрични ръкавици;
- работещият по тоководещите части на една фаза да не се допира до тоководещите части на други фази. За тази цел тоководещите части да бъдат оградени със съответен изолационен материал. При допирane

до тоководещи части да не се допира до заобикалящите предмети (бордове, претралци, детайли от корабния избор и др. под.), да не се допира до лица, стоящи на неизолирана палуба;

г) да се работи с комбинезон, с ръкави стегнати около китките на ръцете и с шапка.

Задранената работата с пили, ножовки, и подобни металически предмети по тоководещите части, намирящи се под напрежение.

799. При извършване на ремонт изискващ употреба на предизвикателни средства, същите всеки път преди употреба да се отлеждат за външни повреди, да се почистват и обира праха по тях. Задранено е да се работи с неизправни предизвикателни средства или с изтекъл срок за преглед (проверка).

При ползуване на предизвикателни средства (кълчици, указантели за напрежението, диелектрични ръкавици и боти) по клеймсто (печатата на лабораторията) да се проверява за допустимото напрежение за което могат да се ползват, а и за срока за периодичните изпитания (гледай прил. II).

800. Електроработите по мащите да се извършват при изключено напрежение и свалени предизвикателни. В основата на мащата или на мостика да бъде поставен изблодаваш. Освен това, да бъдат изблънни и други мероприятия, осигуряващи безопасно изпълнение на работата (вжж т. т. 254—264).

Д. Ремонтни електротехнически работи, изпълнявани от електропреподаватели некорабен персонал

801. Лица, които нямат пряко задължение към обслужването и ремонта на дадено електроустройжение (инспектори, настройчици и други) за преглед да се допускат само след разрешение на главния механик на кораба или неговия заместник, в присъствието и под отговорното на блюдиение на корабния електромеханик или електротехник.

802. На работа по ремонта на корабного електрообзавеждане освен корабния електротехнически персонал, да се допускат и работници от кораборемонтните предприятия по нареддane на н-к електромонтажния цех. Той носи отговорност за съответствието между тяхната квалификация с характера на предстоящата работа и познаването на правилата по техника на безопасност от тяхна страна.

803. Преди да се допусне бригадата от кораборемонтното предприятие за ремонт на корабното електрооборудване и електрическите инсталации, намирящи се под напрежение или при частично изключено напрежение, ел. механик, главният механик, или неговият заместник е длъжен:

- да проведе необходимите технически мероприятия, осигуряващи безопасност при работа (изключване, заземяване, ограждане и др. под.);
- да подготви работното място и го покаже на бригадата;
- да потвърди отсъствието на напрежение в изключението тоководещи краища с указанел на напрежение и с пипане на изолираните работни места;

г) да покаже на бригадата разположените наблизо части от оборудването, намирящи се под напрежение;

- при изпълнение на огнеопасни работи да провери бригадата да има разрешение от органите на противопожарната охрана и да покаже на бригадата мястото на разположение на противопожарния инвентар;

е) да проведе кратък инструктаж за особеностите на устройството на съответната електронисталация;

ж) да запише във вахтия електротехнически дневник паряд за допускане на бригадата до извършване на ремонтните работи;

з) да осигури строго спазване от бригадата и членовете на екипажа, придадени в нейна помощ, на необходимите мерки, които осигуряват противопожарната безопасност на кораба по време на подготовката и извършването на ремонта.

804. Във вахтия електротехнически дневник за допускане на бригадата на работа да се изброяват: изключватели, електропрекъсвачи, и др. устройства, които са изключени по време на ремонта, в това число и тези, които в момента на подготовката на мястото за работа вече се намират в изключено ъвъстияние, заземлението с показаване на мястото на поставянето им, и поставените ограждения и предупредителни надписи.

805. От момента на допускане бригадата на работа надзорът за безопасността и предизвикането от неправилни действия на ремонтния персонал да се възлага на ръководителя на заводската бригада (майстора, бригадира), който е дължен през цялото време да се памира на мястото на извършване на работата.

806. Електромеханикът на кораба или вахтенният електротехник в случай на нарушение на правилата по техниката на безопасност от работещите или при откриване на опасност за тях е длъжен да снеме бригадата и да отстрани от мястото на работа, като отрази това във вахтия електротехнически дневник. Бригадата да бъде допусната отново на работното място само след разрешение на електромеханика или на заместника го.

807. Включването на електросяръженията да се извършива от електромеханика след получаване на съобщение от ръководителя на заводската бригада за завършване на работата. Електромеханикът в присъствието на ръководителя на ремонтната бригада внимателно да преглежда електросяръженията, да снема временните предупредителни надписи и ограждания, да поставя на място постоянните ограждания и да включва напрежението.

Е. Правила за извършване на отделни видове работи.

Обслужване на генератори, електродвигатели, трансформатори, мрежи и осветителни инсталации и въртящи се преобразуватели

808. Корабните електрически машини и електросяръжения да се поддържат в обредна чистота. Наблизо до работещите електрически машини и уреди, генератори, електродвигатели и др. електросяръжения под напрежение да не се поставят чужди предмети или отпадъци.

809. Забранено е в близост до работещи електрически машини да се извършват работи, свързани с прахообразуване, разпръскаване на течности и възможно пръскане на метални частици, без да се вземат необходимите предизвикани мерки.

Неработещите машини да се покриват с калъфи.

810. Забранена е смяната на четки през време на работа на електрическите машини.

811. Преди да се пуснат електрическите машини в ход, да се проверява състоянието на глеждат всеки път най-внимателно, и да се проверява състоянието на

изолационното им съпротивление, съгласно изискванията на нормативните документи.

812. При пускане в ход, и при спиране на електрическите машини, пусковите реостати и прекъсвачи да се довеждат до свояте крайни положения. Крайните положения да бъдат четливо отбелязани върху кутията (кожуха) на реостата, контролера или прекъсвача.

813. При пускане на електрическите машини в ход, да не се напускат същите от обслужванция до тогава, докато не се установи нормален работен режим на электроуредбата и на свързаните с нея механизми, (особено при първото пускане след извършен ремонт, или извършен профилактичен преняд).

При появяване на ненормални шумове в работещите машини, веднага да се установява и отстранява причината. За тази цел първо се синхронизира електромашината, а след това се отстраняват причините за шумовете.

814. На работещите електрически машини през време на работа да се почиства само външната повърхност като се вземат предизвикани мерки за избягване захващането на дрехите били конците, с които се почистват съоръженията.

Забранено е почистването на движещите се части и лагерите на електрическите машини през време на работа.

815. Проверяването на лагерите чрез опиване да става с голяма внимателност, да се завързват ръкавите на работното облекло, а ръцете да не бъдат заети с кърпи, конин (плакли) или др. предмети.

816. Електромеханикът, който не се ползва за по-дълъг период от време (като напр. електрически товарни винтове и други при пътуването на кораба), скрипторомантите за смазване с масло и тези за охлаждане с вода на главните двигатели при престой на кораба, да бъдат изключени от корабната електромрежа за времето, когато те не работят.

817. Вахтенният механик или вахтенният електромеханик (електротехник), обслужващ работещите електрически машини (генератори, електродвигатели и др. под.) е задължен да следи за тяхната нормална и безупречна работа.

818. Забранено е изтриването на страничните (челни) части и корпуша на лагерите през време на работа.

819. Почкистването (штайфелето) на колектори (контактни палици) на работещите машини да се извършива само с диселектрични ръкавини, като се стои на диселектрични килимче и се ползва пригодени за целта чешоти от изолиращ материал.

820. Струго е забранено забързване на колектора и други части на електрическите уредби с бензин или други лесно запалителни течности и материал, когато са под напрежение.

821. Използването на въглероден тетрахлорид (CCl_4) за промиване на електрическите уредби да става при точно изпълнение на изискванията за тази цел, дадели в специална инструкция.

822. Преди включване в действие на електродвигатели и други електрически машини да се вземат мерки против погрешно подаване на напрежение към изключено оборудване и провеждане на ремонтираните машини в движение от страна на първичния двигател, помпа и т. н., чрез електрически ток или флуид.

823. Изключението от електродвигателите краини на кабела да бъдат свързани на къс и заземени.

824. Включването на електрохранение от брега на корабна мрежа да се извършива по реда, казан в правилата за електробезопасност при електроизнадяване на стоящи се и ремонтиращи се кораби от брега, както и в специалните инструкции, действуващи в параходствата или пристанищата.

825. Измерването на изолацията с мегометър да се извършива че по-рядко от един път в месеца съгласно изискванията на «Правилата за техническа експлоатация на корабното електрооборудване».

Причините за появялите се утечки на ток независимо да се отстраният. Данните от направените замервания да се напасят в електротехническия дневник.

826. Забранено е:

- да се сменят осветителни тела с отлепени цокли, когато са под напрежение и да се използват такива тела за осветление;
- да се снемат предпазните плафони и мрежи от арматурата на осветителните тела, когато са под напрежение;
- да се правят отклонения (временни) от осветителната арматура в служебните помещения, преходи и коридори.

827. Блокировките и крайните изключватели да бъдат проверявани системно за изправното им състояние.

828. Помещението да бъде оборудвано със захвати за съдовете с

на акумулаторните батерии

електролит и дестилирана вода.

829. Помещението да разполага с шкафче за обекло и предпазни галони, като очила, гумени ръкавици, престилки и предизвикателни вещества, като и с неутрализирани вещества.

830. Акумулаторните елементи да се съхраняват в сандъци, теглото на които не следва да надвишава допустимите норми.

831. Забранено е поставянето на акумулаторни батерии, за които зарядните устройства имат мощност повече от 0,5 квт (по номинален ток и напрежение) в помещения, непосредствено граничещи с жилищни и обществени такива.

832. Отвън на вратата на акумулаторното помещение да има надпис, който забранява пушненето и влизането в помещението с открит огън. Вътрешното помещение да бъде поставена инструкция за безопасна работа при експлоатация в акумулаторните уредби.

833. В акумулаторното помещение е забранено да се снемат капаките от взривоизоласените арматури и те да се експлоатират без гумени уплътнители. Забранено е използването на преносимо електрическо осветление с изключение на взривоизоласени преносими осветителни тела.

834. Вратите на акумулаторното помещение да се затварят със замковаващи се клочалки, свободно отварящи се от вътрешната страна без ключ. Помещението на акумулаторните батерии, да бъде постоянно

затворено. В инструкцията да е определен и редът за предаване на ключа от обслужващия персонал.

835. Акумулаторните батерии да се обслужват от електротехника, или електромеханика на кораба, имащ специална подготовка за надзор на акумулаторите в съответствие с инструкцията за експлоатация на корабните акумулаторни батерии.

836. В помещението на акумулаторни батерии да има: съдове (канчета) за доливане на електролит, дестилирана вода и разтвор от сода или борна киселина (за алкални акумулатори) с ясни надписи на бутилката. Преди да започне зареждането на акумулаторните батерии да бъдат проверявани пълността и изправността на електрическите контакти и съединения, а 15 минути преди включване на уредбата да бъде включена вентилационната уредба.

838. Съхраняването и работа със сиарна киселина, доливането на електролит в акумулаторните батерии и други да става съгласно изискванията и указанията за безопасност при работа с киселини.

839. Електролитът на акумулаторните батерии да се приготвя особено внимателно, като сиарната киселина се наливва на тыка струя в дестилираната вода от канче с обем 1—2 л. Забранено е наливането на вода в киселина.

При подготовката на електролит да се ползуват гумени ръкавици, специално вълнено облекло и предпазни очила, а в близост да се памира кран със силен папор на прясна вода.

Когато върху лицето или ръцете попаднат капки киселина, поради зените места могат да бъдат промити с 5%—ов разтвор от сода бикарбонат и вода. От този разтвор да има винаги в достатъчно количество при извършване на горещопоменатите работи. При работа с алкални съединения за неутрализация да се използва разтвор на борна киселина.

840. При зареждане на акумулаторни батерии е забранено в акумулаторните помещения да се извършват работи, свързани с искробразуващи съдове.

841. Отговарящият за акумулаторните уредби (електротехник или електромеханик) е длъжен да следи постоянно за състоянието на контактните клеми на акумулаторните батерии, тъй като от корабните вибрации е възможно те да се разхлабят и поради слабия контакт да образува взривоизоласна смес — гърмящ газ. Помещението да има ефективна изсмукваща вентилационна система.

Сиарната киселина да се съхранява в отделно помещение (освен нея там може да се съхранява само дестилирана вода), в пълно затворено бутилки с надписи, поставени в плетени кошове, снабдени с ръчки за повдигане. Кошовете да бъдат здраво завързани.

Приемащето на бутилките да става от двама души на специални носилки, които изключват възможността от падане.

3. Работа с преносими електрически инструменти и лампи

842. За работа с преносими електрически инструменти и лампи да се допускат лица, обучени за безопасните методи на работа и на предпазните мерки.

843. Преносимите електрически инструменти на плавателни съдове да бъдат за напрежение, не по-високо от 36 в. при честота на тока не по-вече от 50 герца.

Когато се ползуват електротехнически преносими инструменти до 110 в. постоянен ток, то да става само на места, където няма електроопасност и е сигурена солидна защита от електрически ток.

844. Конструкцията на преносимите електрически инструменти да осигурява винаги безопасност и удобства при тяхното ползване. Тоководещите им части да бъдат недостъпни за случайно допирание, а контактните им части — пълно прилепнати и затегнати.

845. Щепселните съединители, предназначени за включване на преносими инструменти (токоприемници), да бъдат с недостъпни тоководещи части и да имат заземяща (зануяваш) контакт.

Щепселните съединители (розетки и вилки), употребявани за напрежение 12, 24 и 36 в. да се отличават по своята конструкция от обикновените щепселини съединители, предназначени за напрежение 110, 150 и 220 в. Тяхната конструкция да не дава възможност за погрешно включване на 12, 24 или 36 в. в щепселини розетки за 110, 150 и 220 в.

846. Съединяване към мрежата на преносими токоприемници, раз蓬勃чи с напрежение повече от 24 в. да се извърши посредством шлангови проводници — три или четирижилни кабели, третото жило от трижилния, респективно четвъртото жило от четирижилния кабел да са предназначени за заземяване на корпуслите на токоприемниците и да се отличават от останалите жила по цвет.

847. Забранено е захранването на преносими електролампи с втоично безопасно напрежение 12—24 в. от трансформатори, нестоварящи на изискванията, предвидени в стандарта за намалено без опасност напрежение и «Правилника за устройство на електрическите уредби».

Забранено е ползването на автотрансформатори и на допълнително съпротивление за безопасно понижено напрежение.

848. Включващето на преносими електропотребители за напрежение по-високо от 36 в. (трансформатори, преобразуватели) да се извършва от корабния електромеханик (електромеханик).

Ръчни

осветителни тела (лампи) за напрежение 12 в. съформатора с помощта на щепсел, като при този инвертор от страната на 12 в. да има предна розетка (контакт).

Лни тела да имат корпус и фасуни от изолационно стъкло и устройство (салниково) предзахранвания проводник; яката на фасунгата пата.

осветителна мрежа е за напрежение 110 в. да употребата на преносими лампи с рефлектибни. Преместването на преносимите лампи изключено напрежение.

850. На корабите да се води отчет на ръчните електроинструменти и преносимите осветителни лампи, юти, котлони, прахосмукачки и др. потребители на електрически ток. На всеки инструмент и осветителна лампа да бъде означен пореден инвентарен номер. Контролът за съхраняване и изправяване им се възлага на корабния електромеханик, или заместник му. В специалния дневник да се отбележват сроковете за проведени проверки и ремонт на посочените прибори.

При даване за ползване на преносими електропотребители (осветителни лампи) — но не по-рядко от един път месечно, да се проверява за късо съединение на тоководещи части към корпусите, сигуристи на заземление (зануяване), изправяваната изолация на захранвания кабел, линията на оголени тоководящи части и съответствието на работните условия. При преносими трансформатори да се измерва съпротивлението между първичната и вторичната намотка и между тях и земята с помощта на мегаомметър. Изправиността на преносимите лампи да се проверява при даването им за ползване, че по-рядко от веднъж седмично.

851. Забранено е внасянето на преносими трансформатори за насточни електрически инструменти и лампи, да ги преотстъпват (предават) за ползване на други лица.

Това може да стане само чрез електротехника. Забранено е разглеждането на ръчен електроинструмент и ремонтиране на проводника и щепсолните розетки от работещия с инструмента.

853. Проводниците към ръчния електроинструмент или лампа да се окачват. Освен това, да бъде изключено непосредственото съприкосвяване на проводниците с метални предмети с горещи, влажни и покрити с масло повърхности.

854. При експлоатация на корабите за безопасно напрежение по отношение ползването от електрически ток е прието 24 волта, а за особено опасни помещения и работни сгради 12 волта (вж. т. 767).

859. При пожар, при значителни пропуски на хладилен агент, или друга авария, да се извърши следното:

- а) да се затварят съответните регистри на въздухопровода — при наличност на въздушно охлаждане на хамбарите;
- б) да се спира електродвигателят на компресора с помощта на аварийния изключвател (монтажран вън от хладилното машинно отделение) и да се пуска в действие оросяването;
- в) да се отваря спирателният клапан за аварийно изпушдане. Отварянето на клапана да става в съответствие с корабните разписания за тревога.

860. На кораб, оборудуван с хладилна уредба, да има противогази по броя на екипажа застъп в помещението на хамбилината уредба (но не по-малко от два), и запас от филтриращи патрони (дихатели) към противогаза.

Работниците на амонийните уредби да са снабдени със специални филтриращи промишлени противогази и газонепроницаеми костюми, а тези на фреоновите уредби — със шлангове изолирани противогази с принудително подаване на въздух.

При разположението на фреоновите хладилни уредби в общо машинно-котелното отделение, да има изолиращи противогази и за лицата, носещи вахта в машинно-котелното отделение.

861. Противогазите и костюмите, да се намират в специални застъклени шкафове разположени:

- а) за изолирани хладилни машинни отделения — при входа им;
- б) за фреонови уредби, разположени в общо машинно-котелно отделение — при входа му и в непосредствена близост до компресорите.

В тези шкафове трябва да се намират гумени и тошли ръбацици, защитни очила, съответно на броя на работещите.

862. Защитните слепици за дрехи и инвентар да бъдат в изправено състояние и да се проверяват едни пъти в шест месеца за газонепроницаемост.

863. За предизвикване на охлаждащите батерии (эмисици) на хамбарите от повреждане да се спазва следното:

- а) да се поддържат в изправност огражданията на охлажданите батерии;
- б) да се пазят търбите от удари и да не се стъпва или държи за тях.

864. При работа в охладени помещения, да се обличат топли дрехи за предпазване от простудни заболявания.

865. Влизането в хладилни камери и хамбари да се разрешава само по двойки лица: едно лице да остава навън и да наблюдава за намиращите се вътре.

866. За инсталации при колто и, в циркулация се намират от 10 до 300 кг хладилен агент, да бъдат изпълнени изискванията, които се предявяват за инсталации с вместимост повече от 300 кг, и към същите да се отнасят въпросите на охрана на труда и техника на безопасността.

867. В корабните хладилни системи, хладилни агенти от III група е забранено да се използват: етилов хлорид (C_2H_5Cl), метилов хлорид (CH_3Cl), двуметилов хлорид ($C_2H_4Cl_2$), серен двуокис (SO_2) и други.

868. В хладилни системи, в които циркулираят до 300 кг хладилен агент, да не се ползва такъв от II група амонияк (NH_3) и други.

ГЛАВА СЕДМА

БЕЗОПАСНОСТ НА ТРУДА ПРИ ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА КОРАБНИТЕ ХЛАДИЛНИ УРЕДБИ

A. Общи положения

855. Хладилните уредби на корабите да отговарят на «Санитарните изисквания при експлоатация на корабите». Хладилните уредби на корабите, превозящи бързораз为民ящи се товари, да имат класификационно свидетелство за съответната класификационна организация (БКР).

856. Помещението на хладилните уредби, да имат сигнала и вентилационна уредба в съответствие с действуващите правила и норми.

857. Когато хладилните уредби са в изолирани помещения, пусково-регулиращата апаратура на вентилаторите и осветлението на хладилните машинни отделения да се разполага извън тези помещения.

858. При експлоатация на амонийна хладилна уредба и при наливане на доловими по миризмата концентрации на хладилния ализън от помещението и да се затварят вратите му;

чвъртава аварийната пъзмукваша вентилационна уредба и вентилация механик.

859. Влиза в помещението, като се оставя вратата на помещението да се затварят вратите му;

чвъртава на хладилния агент от кон-

чила посредством

на парни да се предпrie-
чего на хладилния
“
и, наличието на
хладилното машинно
открит огън, и пред-
а условия фреонът при
гровен).

869. Хладилните агенти от II група, отровни дразнещи хладилни агенти с въздуха в определена концентрация образуващи взривоопасни спеси (към тази група се отнася амонякът (NH_3), да не се използват за пряко охлаждане на хладилни и прозивционни камери, на питейна вода и въздух в системите за кондициониране.

870. Търбата за отделяне на въздуха от амонийната система да се извежда на открита палуба, в място, лезастрешаващо с опасност екипажа.

871. Търбопроводите за отделяне на маслото от апаратите и компресорите към резервоара за масло и отделителя (ректификатора) в амонийните хладилни системи, да образуват затворена маслена система.

872. Когато в системата с амонийна циркулация са предвидени изпускателни клапани за плаване на използваното масло, то такива клапани да бъдат от самозатварящ се тип.

873. Конструкцията и разположението на спирателните клапани на амонийната уредба да осигуряват в максимална степен подмяна на ултепения, без отстраняване на хладилния агент от инсталацията.

874. Отворите в апаратите на амонийната уредба за съединяване с тръбопроводите, и останалите отвори, да бъдат слабдени със спирателни клапани, монтирани непосредствено върху щучер или върху корпуса на апаратата.

875. Всяко ръчно или автоматично включване или изключване на механичните на амонийната уредба, и всички случаи на възникване на ненормални условия за работа на хладилната уредба да се съпровождат със светлинен, а предварийните случаи — със звуков сигнал.

876. Задранено е тръбопроводи с амоний и други хладилни агенти да се прокарват през жилини помешани, входни шахти и помещения без изкуствена изсмукваща вентилация.

877. Съединенията по продължение на амонийните тръбопроводи да бъдат заварени. При фланцовите съединения, фланците да имат конструкция, предотвратяваща изместяването на ултунчният газ.

878. Търбопроводи, по които циркулират студен пари на хладилния агент и студен хладилен агент, да бъдат термозолирани.

879. За запълване на хладилната уредба с голяма вместимост, към помещението, в което се съхраняват резервните бутилки с хладилен агент, да бъде подведен тръбопровод с арматура.

880. В хладилното машинно отделение, в помещението за съхраняване на хладилен агент, в помещението на охлаждащите батерии и други да има закачени инструкции за обслужването на инсталацията.

881. Изолираните врати да бъдат снабдени с брави, които позволяват отваряне от двете страни, или охлажданите помещения да разполагат със сигнализационно устройство «Лице в камерата». Изключвателят на сигнализираното устройство винаги да бъде обозначен със светещ надпис. Светлинният и звуков известител към това устройство да бъдат изнесени в щандора на жилищните помещения.

882. Конструкцията на въздуходохладителите (батерните) да дава възможност за систематическо и бързо почистване на събралия се скреж и леда.

883. Хладилните агенти към това устройство да са в резултат на изгаряне на водата от пода, образуваща се в резултат на изгаряне на въздух с възводопасни.

884. Да се определят места на пропуските на газ по «миризмата»;

885. Да се използва серен шнур за определяне места на пропуск на амонийни пари. (Парите на амония при 16—27% съдържание във въздуха са взривоопасни).

886. Преди запълване на хладилната система с хладилен агент, всичка бутилка да се проверява по цвета на боядисване, падлиси, марка и други признаки за изясняване на вода на намиращото се в нея вещество.

Б. Обслужване на корабните хладилни уредби

887. Корабните хладилни уредби да се експлоатират в съответствие с инструкциите на завода-строител и с «Правилата за техническа експлоатация на хладилните уредби».

888. Преди влизане в хладилното машинно отделение, да се прове-рява за натрупване там на опасно количество газове и в случай на нали-чие, да се извършват операциите в съответствие с т. т. 778—780.

889. При регулировъчни и ремонтни работи, при преглед на хла-дилни, салици, бутални пръгове, цилиндри и други работи, личният състав е длъжен да ползва защитни очила и гумени ръкавици, а в слу-чай на изтичане на хладилен агент — противогази.

Затягането на болтове на фланцевите съединения, заменянето час-тично или изцяло на салниковите набивки по арматурата, тръбопрово-дите и апаратите да става внимателно, като предварително се изключва хладилният агент от повредения участък в съответствие с инструкцията на завода-строител, и кога се изключва повреденият участък на остана-ла система. При тия работи, да не се прилагат излишно големи усил-вия, да не се използват гаечни ключове с удължени рамена и други под-ходи.

890. При търсение на пропуски и други работи, да не се приближава лицето към местата за възможен пропуск, тъй като струята на излиза-щия газ може да попадне в очите.

При вътрешно отглеждане на цилиндрически, картера, маслоотделители и др. части на машините и апаратите на хладилната уредба, за осветле-ние да се разрешава преносима лампа с напрежение не повече от 12 в. или електродвигателна фенерета.

Ползванието на открит пламък по време на вътрешните прегледи е забранено.

891. При изкачване на компресора, нагнетателният вентил да се затваря и на неговото ръчно колело да се окача табелка: «Клапанът е затворен» (ако няма електрическа блокировка на клапана с пускането на електродвигателя на компресора).

892. Хладилните уредби да се поддържат постоянно в изправност.

Забранено е:

а) да се определят места на пропуските на газ по «миризмата»;

б) да се използва серен шнур за определяне места на пропуск на амонийни пари. (Парите на амония при 16—27% съдържание във въздуха са взривоопасни).

ство (бутилки с различни вещества трябва да се съхраняват на кораба в различни помещения).

Бутилка да се присъединява към хладилната система, само след като бъде установено, че в същата се съдържа необходимото за дадената система вещество. Особено да се пази от погрешно присъединяване към хладилната система на бутилка с кислород, кое може да доведе до взрив.

Вземането на проби амоняк от бутилки, запълването на системата с защитни агент и преливането му да се извърши с гумени ръкавини и

категорично е забранено подгряването на бутилки с използването на открит огън или други писточини на топлина с висока температура за ускоряване прехвърлянето на хладилния агент от бутилка в бутилка или в системата. Когато е необходимо нагряване на бутилките, то да става само с гореща вода.

892. При извършване на работа със солови разтвори, които разядват ръцете, да се работи с гумени ръкавини, и с гума на или брезентова престилика.

893. Бутилки с работно вещество или с остатъци от работно вещество да се съхраняват в особени огнеустойчиви складове, изолирани от другите помещения и здраво закрепени в специални гнезда. Вратите на складовете да се отварят на вън.

Температурата в складовете да не бъде по-висока от 35° С. Помешението да бъдат сънадени с ефективна вентилационна уредба.

894. Забранено е претърпването на хладилната система с хладилен агент и допускането на работа на «влажен ход», признаки на който са: студена нагнетателна тръба на компресора, «млякащ» звук на смукателните клапани, заскрежаване на компресора отън, а понякога и глухи удари на течността. Когато има такива признания, които довеждат до аварии, незабавно да се притворят спирателните смукателни вентили и регулаторният вентил, а ако ударите не прекратят — да се спира компресорът.

895. При зареждане на хладилната уредба с хладилен агент от бутилки, щучерът на бутилката да е насочен в противоположната страна на лицето на работещия, който зарежда компресора.

896. Забранено е снемането по механичен начин (с помощта на огрибки и други) на заскрежаването от фреоновите батерии с непосредствено изпарение.

Освобождаване на батерии от заскрежаване да става:

а) с естествено топене (чрез изключване на агрегатите) при температура на охлаждаемата среда над 0° C;

б) топене с помощта на фреонови пари, нагнетявани от компресора или по друг начин при температура на охлаждаемата среда по-ниска от 0° C;

897. При поражение от хладилен агент (амоняк, фреон), незабавно да се повика корабният лекар, а в случай че няма — да се вземат следните предварителни мерки:

а) незабавно да се изнася пострадалият на чист въздух;
б) при паличието на кораба на кислород, да се даде да дишат от него (само от кислородна възглавница) до намаляване на задушаването и по-

в) да дишат над пара, като в горещата вода се прибавят няколко кристалчета лимонена киселина;

г) да се поставя топло на врата (грейки, горец, компрес и други) да се пие топло мляко с вода (на чаша мляко четвърт чаена лъжичка сода за пие — бикарбонат);

д) при спиране на дишането, да се прави изкуствено дишане.
898. При попадане на амоняк в очите, необходимо е веднага да се промият с чиста вода, а след това да се промият със слаб разтвор на борова киселина (една чаена лъжичка борова киселина на чаша вода). При тежко поражение на очите е необходимо веднага да се потърси лекарска помощ.

899. Когато попадне амоняк върху кожата, местата да се измиват обидлио с чиста вода, а след това да се промиват със слаба оитетна или лимонена киселина (две чаени лъжички на чаша вода).

при работа над 60° С, да бъдат оградени. Съпротивлението да се монтираат на добър тоилонзолиращ материал (азбест, вулканфибр и др.).

909. Прводниците за телефонните, и сигнализационните и слабогововите инсталации да са отделени и да са изолирани добре от корабната електротехническа мрежа.

910. Краишата на проводниците, които се включват в радиоуредбата, да бъдат снабдени с кабелни обувки, осигурявани добър контакт.

911. Ремонт или преглед на мотор-генераторите групи да се провежда само след изключване на тока и след пълното съхранение на агрегата.

912. Радиокабината да бъде слабдена с аварийно осветление.

913. При входа на помещението за високоволтовите агрегати и на други места, където има високо напрежение, да се поставят надписи и знаци, които да предупреждават, че допиранието до тоководящите части е опасно за живота.

914. При експлоатация на радиотехнически устройства, електронни и радионавигационни прибори, отголените тоководещи части, с които при нормално обслужване, съмъжко донирате да бъдат снабдени със защитни кожухи или други подходящи ограждания, когато напрежението превишива:

а) помешения без повищена опасност — 65 волта;

б) в помешения с повищена опасност — 35 волта;

в) в особено опасни помешения — 12 волта;

915. За избягване на електрически удар при нарушаване изолациите на тоководещите елементи от схемата да се следят кортусти на мястото на апаратура да бъдат сигурно заземени.

Б. Обслужване на корабните радиоуредби

916. Радио- и електронавигационните прибори и устройства да се експлоатират в съответствие с «Правилника за техническата експлоатация на средствата за радиосвързки и радиотрансляции», и издадените към него инструкции и ръководства.

917. Отговарен за безопасността при обслужване на корабната радиостанция е начинат начинник.

918. Радиотехническите устройства, електро- и радионавигационните прибори да се ремонтират при снето (изключено) напрежение.

919. При необходимост (за настройка, регулировка на апаратурата) от включване на високо напрежение работата трябва да се изпълнява с помощта на специални приспособления и в присъствието на второ лице (имащо право за това). При частично изключване или неизключване на напрежението, когато това изисква характерът на работата, да се работи с комбинезон или рубашка със затягачи, като се използват същевременно и средствата за индивидуална защита на поражение от електрически ток.

920. Забранено е допиранието до кондензаторните филтри, когато те не са изразлени от зарядя си. При работа с вътрешни елементи на предавателя, кондензаторите да бъдат изправзани от зарядя си след всяко пускане на високоволтовите агрегати.

921. Изправзането на високоволтовите кондензатори филтри от зарядя им да се извършива с помощта на заменен проводник, закачен със свободния си край на гетинаксов или ебонитов прът.

ГЛАВА ОСМА

БЕЗОПАСНОСТ НА ТРУДА ПРИ ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА СРЕДСТВАТА ЗА КОРАБОВОДЕНИЕ И СВРЪЗКА

A. Изисквания към корабните радиоуредби

900. Съоръженията и електрическите устройства на корабните радио- и електронавигационни прибори да отговарят на изискванията на Български корабен регистър (респ. наблюдващия Регистър).

901. Корабните радиопредавателни уредби, захранвани чрез ток с висока честота (500—1000 герца), да са снабдени с устройства за блокиране на пръвичните намотки на трансформатора. При радиопредавателните уредби, където чияма такава блокировка, да се изключва прекъсвачът на променливия ток, когато се извършива преглед или ремонт на уредбите.

902. Частите на корабните радиостанции, които се памират под високо напрежение, да са защищени с подходящи кожухи (ограждания) и заземени.

903. Категорично е забранено експлоатация на табла с открыти клеми за високо напрежение, и на апаратури в открыто състояние. При нормална работа на електронавигационните прибори и радиотехническите устройства, блоковете да бъдат поставени в своите кожухи, а страничните капаки — поставени на мястото им и захванати с винтове.

Забранено е експлоатация на разпределителни табла и електрически машини със снети кожухи.

904. Радиоапаратурите и таблатата към тях да се монтират по такъв начин, че проверките и ремонтите да се извършват лесно.

905. Работното място наadioоператора да бъде устроено така, че през време на работа, лицето му да бъде обрънато или към носа, или към кърмата на кораба, а колената му да се опират в масата или бюрото. Върху масата на оператора да има през деня достатъчно дневна светлина. Креслото на оператора да бъде закрепено неподвижно към пода, а седалището да бъде въртящо се.

906. Генераторите за захранване на радиостанцията и електродвигателите, когато се намират в общо машинно помещение, да бъдат отделени с ограда.

907. Рестатите и предпазителите да бъдат покрити със специални предзазици кутии и да се намират на удобни за манипулиране и ремонт места.

908. Кутините на реостатите и съпротивленията, които се нагряват

922. През време на ремонтирането на предавателя, обслужващият радиостанцията техник или радист да вземе предвидини мерки при неговата настройка, поправка, и при смяна на лампите.

923. Радиотехническите устройства, електро и радионавигационните прибори да се поддържат чисти.

Близо до оборудването е забранено извършването на работа свързана с образуване и свръзки, изискващи квалифицирано изпълнение, да се извършват от специалисти на електронни ремонти и други работи по радиостанцията да бъде съпроводено с проверка на радиоапаратурите в действие при спазване правилата на БК Регистър, монтажните технически предписания и коригираната електрическа схема.

925. Работите по ремонта на корабните технически средства за корабоводене и свръзки, изискващи квалифицирано изпълнение, да се извършват от специалисти на електроннавигационна служба.

926. Приемането на извършени ремонти и други работи по радиостанцията да бъде съпроводено с проверка на радиоапаратурите в действие при спазване правилата на БК Регистър, монтажните технически предписания и коригираната електрическа схема.

927. При ремонт на радиоапаратурите и при настройка на предавателя, работното място да бъде добре осветено.

928. По време на работа на радиотехническите устройства, електро и радионавигационните прибори, сменянето на предизвикателите е строго забранено. Приборите, чито предизвикатели следва да бъдат сменени, да се изключват от мрежата.

Забранено е поставянето на предизвикатели за по-голяма сила на тока, отколкото е предвидено в монтажните предписания и схеми.

929. Пусковите реостати да бъдат снабдени с автомат, които при неочаквано прекъсване на тока в линията да изключват агрегата от действие.

930. При констатиране на токово изтичане (утечка), веднага да се намери мястото на повредата и да се отстранява неизправността.

931. Забранено е до, или върху генераторите и моторите да се поставят предмети.

932. Забранено е сменяне на чеки на електрическите машини и почистване на колекторите им по време на работа.

933. Когато роторът (котвата) на високовoltовия агрегат е в движение, да се избягва допир до клемите и проводниците на високото напрежение, особено при прекъснатата блокирана линия.

934. Забранено е затягането на гайки върху болтовете на електрическите машини през време на тяхното действие. Когато тази работа се извършва, електрическата машина да се спре.

935. Повишаващите трансформатори към предавателите да бъдат преглеждани само при спиране на машините и при изключване линията на първичната намотка.

936. При работа по настройката на предизвикателя, при която нагласяването се извършила чрез превключватели (при преминаването от вълна на вълна), високото напрежение да се изключва.

937. При настройката на предавател от стара конструкция, отсъствието на високото напрежение да се проверява по волтметъра.

938. Пускането на радиолокаторните антени в действие да става

само след като се провери, че около антените и в близост до тях не работят лица и няма пречещи предмети.

939. При работа с телеграфен ключ, ръчката да се държи тъка, че ръката да не докосва металната част. Ръчката на ключа да бъде от добър изолационен материал. В уредите, където контакти на ключа се измият под високо напрежение, те да бъдат покрити със зазимен кожух, като при това напрежението, подавано от контакти на ключа, да не превишава 110 в. Забранено е включване на предавател и провеждането на манипулации при снет кожух.

940. На радиостанции, където предавателите имат допълнителни приспособления (средства) за настройка във вид на уძължителни бобини, манипуляциите за преминаване от една фиксирана вълна на друга да се извършват от квалифициран оператор, на който е забранено допирнането до бобината. Ключът да се държи за изолираната му част, като предварително се изключва блокировката.

941. Изprobването на предавателя на радиолокатора да се извърши с глин-лампа поставена на ебонитов пръг, с дължина не по-малка от 1 м. 942. Антенните изходи да се ограждат с метални мрежи, предпазващи от възможен допир на лица до тях.

943. Измерителните уреди към радиоапаратурите да бъдат винаги в изправно състояние и да са плюмбирани.

Забранено е отварянето и ремонтирането на измервателния уред с наличните на кораба средства. За ремонт уредите да се изпращат в работниците по свръзките.

Допустимото най-голямо наговарване на мрежата да бъде отбелзано с червена четка върху измервателните уреди на радиоуредбата.

944. Забранено е чукане по сътъклото на измервателния уред, когато има напрежение на клемите си, но не дава показания.

Забранено е долиране до високоволтовите съоръжения на предавателя, чиято схема предвижда измерване на високото напрежение от страната «плюс» на уредбата.

945. Настройките и регулировките на корабнитеadioапаратури да се извършват само от тези радиооператори, които имат специално разрешение за това от началника на радиосървизната служба. Само в аварийен случай, това да се извърши и без разрешение.

946. Да се следи монтираните в радиопредавателната кабина организителни приспособления (решетки, кожуси и капаци) да бъдат винаги по мястата си и добре укрепени.

947. При профилактични и ремонтни работи в агрегатното помещение и по уреди с високо напрежение да се спазват предизвикателите мерки съгласно «Правилник за безопасност на труда при експлоатацията на електрическите уредби и съоръжения — Д 01-008-1971 г.

948. Забранено е стоещето пред рефлектора на радарната антена, когато радарът работи.

949. При профилактични и ремонтни работи по радарите да се изключва унформерът и отоплителното напрежение.

950. Техническият персонал на корабната радиостанция да бъде периодично инструктиран върху опасностите от електрически ток, да се използват на първа помощ и да бъде обучаван по освобождаването от електрически ток и по прилагането на изкуствено дишане.

951. Ежегодно, при превеждане на учебни водни тревоги на корабите, да се правят упражнения и с лодъчната аварийна радиостанция в спасителна лодка, спусната на вода, заедно с целия екипаж на лодката.

952. Корабните радиостанции да бъдат снабдени с алтетки, които по всяко време да бъдат напълно заредени, съгласно синсъка с мекарства и превързочни материали и готови за употреба.

953. Вахтеният радиист на всяка радиостанция да има на разположение настоящия Правилник. Освен това в помещението (кабината) на радиопредставителя да бъдат окачени:

- принципна схема на действуващата радиоуредба на която с червено да са нанесени линиите, които се измират под високо напрежение;
- инструкция за техническо обслужване;
- инструкция за противопожарна охрана;
- ръководство за оказване първа помощ;
- предиздани и пакети и падини.

954. Помещението, където са поставени радиотехнически устройства, електро- и навигационни прибори, да се почистват само от добре инструтирани персонал с разрешение и под наблюдение на дежурния в съответното помещение. Почистването зад ограждането на устройствата с високо напрежение да се извърши само от обслужващия уредбата персонал в то след изключване на напрежението.

955. Радиостанцията на всеки кораб да бъде снабдена с комплект изпитани лични предазии средства, състоящи се от диеелектрични поставки 750/750 мм, ръкавици и боти. Изпитанието на предазиите предства да се извърши в строго съответствие с определените изисквания (прил. II).

956. При превеждане (не по-малко от два пъти в годината) на плаващо-предупредителни прегледи на радиотехническите устройства, електро- и радионавигационните прибори на кораба, и при заводски ремонт, да се проверява:

- съпротивлението на изолацията на всяка кабелна линия, съединяваща прибори и устройства;
- състоянието и величината на съпротивлението на заземяването при всички прибори;

в) безотказното действие на системата за управление, блокировка и сигнализация на радиотехническите устройства;

г) изпитанието на предазиите средства;

д) отсъствието на водни текове в дълните устройства.

Резултатите от проверката да се вписват в работния формуляр на съответния прибор, като се отбелзват датата и името на лицето, изпълняващо (превеждащо) тази работа.

957. На кораби, превозящи наливни нефтопродукти и др. лесно взрываемащи се течности, предавателните антени да бъдат снабдени с устройства за автоматично изключване от предавателя при прекъсване (скъсане) и падане на палубата.

958. За обслужване на радиотехнически устройства, електро- и радионавигационни прибори да се допускат квалифицирани работници, имащи специално образование и навици за самостоятелно обслужване на апаратурата.

959. Групата квалифицирана за лицата, обслужващи радиотехни-

чески устройства, електро и радионавигационни прибори с напрежение 1000 в и повече, да се извърждава с удостоверение по установения образец. Срокът на удостоверението да се възстановява след ежегодна проверка на знанието. Всеки работник, обслужващ уредба с напрежение 1000 и повече волта е длъжен да има съответно удостоверение, без което електронавигационната служба да не дава право за самостоятелно обслужване на апаратурата.

960. Провеждането на всички видове работи с антени устройства на радиолокаторите, радиопеленгаторите и средствата за свръзка, разположени нависоко (мачти, димоотводни тръби), през време наход да става само в аварийни случаи, с разрешение на капитана.

961. При престой на кораб в пристанище, фидерите за захранване на радиотехническите устройства (електро- и радиоплавателните) да бъдат изключени. Изключение да се прави само в случаите, когато е необходимо включването на жирокомпаса, зареждането на акумулятори или провеждане на някои работи, свързани с необходимостта за включване на приборите към захранващата мрежа.

962. Преди докосване токоведещите части на приборите, които могат да се окажат под напрежение, да се проверяват. Проверката за отсъствие на напрежение да се провежда съобразно установения ред.

963. В помещението, където са поместени радиотехнически устройства, електро- и навигационни прибори, съответните ограждания да бъдат винаги на място и сигурно закрепени.

964. Забранено е поставянето на неоригинални предазители, и на предазители, превишаващи силата на тока, предвидена в монтажните нормативи.

965. При замяна на електронно-лъчева тръба на радиолокаторна станция, първо да се изключва захранването на станицата, а след това да се пристъпва към замяната.

Смяната на тръбата да се извърши от две лица — единото да я държи за покълка около оста, а другото — за коническата част (забранено е държането за гърловината). Работещите да ползват предизвани очила.

966. При експлоатация на радиотехнически устройства, електро- и радионавигационни прибори е забранено съвръзането на мрежата на кораба с изкуствено съръжение.

967. При проверка или замяна на магнетронна в предавателното устройство на радиолокационната станция, да се проверява за задействането на механическата блокировка.

968. Когато е необходимо да се извади известно количество течност от резервоара на жирокомпаса, забранено е да се използва течност с уста, с помошта на сифонна тръба, а да се използува гумена помпа.

969. Интензивността на облызване на плавсъстстава от радиолокационните уредби на кораба да не превиши:

- при облызване в течение на цялата вахта до $10 \text{ мквт}/\text{см}^2$;
- при облызване в течение на два часа за работен ден $100 \text{ мквт}/\text{см}^2$;
- при облызване в течение на не повече от $15-20$ мин, за работен ден (при условия, че задължително се ползуват защитни очила) — $1000 \text{ мквт}/\text{см}^2$.

Тези норми да се прилагат само при условие, че се ползуват при работата защитни средства против радиолокационно излъзване.

970. Предпазване от неблагоприятното действие на сантиметровите вълни да бъде осигурено по пътя на:

- а) погълщащата енергията на сантиметровия диапазон непосредствено при основния източник на излъчване, което се постига с използване на погълщащото патоварвание, еквивалентно на антената, погълщатели на мощност от типа 52 И-К-1; ЭАВ-1-250; ЭАК-1-250 и т. н.
- б) екриниране източниците на излъчване с погълчани с помощта на металлическите камери или цитове, покрити с погълчани материали от типа: ХВ-2; ХВ-3; ХВ-10; В2Ф2; НАК; ТЕНТ-1; ТЕНТ-2; и други.

971. Заменяне на течност, съдържаща живак с електронавигационни прибори да се извърши от специалисти на електронавигационната служба на параходството и по изключение от лицето, обслужващо дадения прибор, в случаите на авария по време на преход.

972. В помещение, в които са поставени електронавигационни прибори, съдържащи живак, да няма места, пукнатини и други дефекти, на които би могъл да се задържи живак. Преградите, палубата настилка и палубата да бъдат боядисани с бляжна или друга подходяща боя, която да дава възможност да се поддържа образцова чистота и позволява да се мие с гореща вода и сапун.

973. При падане на живак върху палубата да се вземат бързи мерки за неговото отстраняване. Излепият живак да се събира с помощта на медна лентичка, след което местата, на които е паднал, да се измиват с топла вода и сапун. След това за обезвреждане на «залежалия» живак периодически палубата да се полива с 20%-ов разтвор на железен дву-хлорид, като се оставя всеки път да изстине, а после няколко пъти винаги да се измива с мека кожа или четка.

974. Забранено е ремонт или регулировка на блоковете на ехолота без специални приспособления, осигуряващи безопасност при работа. При работа с блокове на ехолота да се изключват първичните токови връзки, като се свалят предизпителите, а на изключвателя да се поставя табелка «Не включвай».

975. При експлоатация и ремонт на хидравлическите лагове, приборите, влизащи в комплекта на лага, имат напрежение 110—220 в., поради което да се спазват изискванията на техническата безопасност при експлоатация на електро- и радионавигационните прибори.

Забранена е работа в шахтата на лага без осветление. Капакът на шахтния люк да бъде винаги херметически задраен.

976. Когато се снема приемната тръба на лага от постоянното ѝ място (за ремонт, проверка и други), да се проверява сигурността за закрепване в ограничителното устройство за повдигане на тръбата, да се закрепва клинкета, да се отвият на два, три оборота гайките на салника и се проверява за поставяне на вода.

Когато салникът пропуска вода, веднага да се затяга, да се отваря във да се затваря клинкета, да се отстранява причината за задърстване и след това да се повтори гореуказанията операция.

Чи ремонт и проверка на отделни блокове от апаратурата, това подадено напрежение, да се ползват следните правила:
—), за да се осигури лек достъп до елементите на електрониката на вклопвашото устройство да се поставя надпис: «Не включвай. Извършва се ремонт.»

978. При работа с магнитни компаси е забранено ползуване на работната мрежа за осветление на скалата. Захранване на мрежата за осветление на компаса да се разрешава само от специални никсово-волтови източници за съответното безопасно напрежение.

на вклопвашото устройство да се поставя надпис: «Не включвай. Извършва се ремонт.»

978. При работа с магнитни компаси е забранено ползуване на работната мрежа за осветление на скалата. Захранване на мрежата за осветление на компаса да се разрешава само от специални никсово-волтови източници за съответното безопасно напрежение.

ното предприятие да се прикрепя към ремонтиращия се кораб отговорен ръководител-организатор на производството, който е задължен да инструктира работещите и периодически да проверява спазването от тях на мерките за безопасност.

Работите на кораб, изпълнявани от Правицника по безопасност на труда да се извършват в съответствие с «Правилника по безопасност на корабостроене и корабремонт».

985. Преди започване на работа, оборудването да бъде изкачено от източниците на електрическа енергия, пара, вода, сгъстен въздух и др. Командният състав е длъжен да проверява за отсъствие на напрежение в подлежащото за разглобяване оборудване, за налягане на пара, въздух, вода, вредни газове и други и да вземе мерки против случайно отваряне на затварящите устройства и за закачане на предупредителни надписи.

986. Опасните места за провеждане на ремонтните работи да бъдат оградени и осветени. След завършване на работата, работните места да бъдат в нормален ред от изпълнителите. При неработно време места, където са се провеждали ремонтни работи, да бъдат приведени в безопасно състояние (ограждане, закрития, осветление, поставяне на стълби и пр.), дежурният механик и помощник-капитан да проверяват изпълнението.

987. Намаслените материали за почистване (накли, парчили и други) да се пазят в железни сандъци с пълно затварящи се капаци. Същите след завършване на работата веднага да се отстраняват от кораба.

988. Забранено е:

а) да се слагат инструменти и дистайли на място, откъдето могат да паднат върху намащите се под тях линии;

б) да се работи без предизнани очила при чистене на ръжда и стара боя от корпуса на кораба и цистерните (танковете), събаряне на цимент и други работи свързани с възможности за замърсяване на сечите.

Осветленето в боядисаните помещения да се извърши с взриво-безопасни лампи.

Забранена е работа в прясно боядисани затворени помещения до тяхното пълно изсъхване и проветряване.

Б. Организация на работното място

989. Местата, където ще се извършват ремонтни работи на кораба да се освобождават от предметите, които пречат на работата.

Ширината на прохода при провеждане на ремонтни работи да бъде не по-малка от $0,7-0,8$ м. 990. По време на провеждане на ремонтни работи люковете, гърловините, и другите отвори по палубите, да бъдат пътно затваряни (задрасни).

Отворените гърловини, люкове и други да бъдат оградени и добре осветени. На такива места да се окачат предупредителни надписи. «Превинаването опасност».

Същите при ремонт периода на стълби да се заменят с допълнителни леери или подхола към такива стълби (трапове) да се затварят. След завършване на работите, огражданията и перилата веднага да се монтират по мястата си, като се закрепят.

ГЛАВА ДЕВЕТА

БЕЗОПАСНОСТ НА ТРУДА ПРИ ИЗВЪРШВАНЕ НА РЕМОНТИ РАБОТИ ПО ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ

A. Общи изисквания

979. Ремонтните работи на кораба да бъдат организирани в съответствие с Правилника за техническа експлоатация на флота, настояща охрана и противопожарните мерки в обектите на водния транспорт на НРБ «Инструкцията за противопожарните мерки при извършване на огневи работи в промишлените предприятия и др. обекти на народното същество на НР България» (Държавен вестник бр. 90 от 17 ноември 1967 год.), както и противопожарните правила на кораборемонтния завод — Варна.

980. Отговорност за спазване на техниката на безопасността при ремонтни работи със силите и средствата на кораба се възлага на старшия помоzőник-капитан на главния механик в зависимост от характера на ремонтните работи.

981. Преди започване на ремонтните работи на кораба, старшият помоzőник-капитан (или главният механик в зависимост от характера на работата) е длъжен:

а) да приведе кораба или отделен негов конструктивен възел! или 6) да осигури спазването на членовете на екипажа, заети с ремонтните работи, правилата по техника на безопасността;

в) лично да инструктира лицата, натоварени с изпълнението на данните работи.

982. При изпълнение на ремонта от корабната команда старшият помоzőник-капитан (или главният механик) е длъжен:

а) да запознае лицата, непринадлежащи към екипажа, по работещи на кораба с правилата по техниката на безопасност;

б) да провери квалификацията на лицата, назначени за отговорни изпълнители на работите;

в) периодически да проверява за спазване мерките за безопасност от работещите и да им осигурява необходимите защитни средства.

983. По време на престой на кораба в кораборемонтен завод, капитанът е задължен да запознае екипажа на кораба с вътрешния ред на завода.

984. При ремонт в НРБ, за ръководене на работите от кораборемонт-

Забранено е да се вадят снемащи ограждания без разрешение на дежурния помощики-капитан или механик (по принадлежност).

991. Входните люкове в машинно-котелното отделение или други помещения, в които се провеждат ремонтни работи при снети стълби, след извършване на работата стълбите независимо да бъдат монтирани на място.

992. Снетите за ремонт решетки и плитове от настила в машинното отделение да се заменяват със здрави, сигурно закрепени капаци. След завършване на работата, сметите решетки или плитове веднага да се слагат на място и да се закрепват.

Забранено е ходенето по откритите плитове да се подпират «на ребро», без да са сигурно закрепени в това положение.

993. За снемането и поставянето на капациите на гърловините от въглищните бункери и ями, и на плитовете от настила в машинно-котелните отделения, да се ползуват специални ключове и други пристособления, изключващи падането им при ваденето и пренасянето.

994. Забранено е ходенето по откритите флури, бимси, стрингери и отделни дъски.

995. Работните места около ремонтиращия се обект, разположени на високо и несъоръжени с решетъчна платформа, да бъдат снабдени с удобни и надеждно монтирани скелети и площачки с паралети, високи най-малко 1 м., които да осигуряват безопасността на работата и преминаване на работещия персонал.

Скелетите и настийката им да бъдат устойчиви, да са добре закрепени и премествнати, да издръжат теглото на площаците, и максималното временно натоварване с необходимия якостен запас.

Забранено е натоварването на скелете и площаците над разчетното.

Забранено е да се извършват работи на скели едновременно на две нива в една вертикална при липса на достатъчна плътна преграда помежду им или без вземане на други специални мерки за предпазване.

996. При направа на дървени конструкции, предмети и дървесни пристособления, стърчащите гвоздеи да бъдат отстранени или подгънати.

В. Работа с ръчни инструменти

997. Дръжките на ръчните и бойни чукове и другите ударни инструменти да бъдат направени от здраво и жилаво дърво (дрян, бук и др.), да имат гладка повърхност и ovalно сечение с постепенно удебеление от чука към края на дръжката. Чукът да бъде здраво закрепен с набити клинове.

998. При групово чукане с чукове върху инструмент е забранено държането му с ръце. Да се използува ковашки клещи или други приспособления с дължина не по-малка от 20 см.

999. Остриетата на обикновените и кръстати секачи да са заточени правилно, а ударната им част — да има леко изпъкнала форма. Секачите и приборите да имат дължина най-малко 15 см.

1000. Пилите да са със здраво закрепени дръжки, гаечните ключове да са с неизносени челости, без покутини, подбитости и чепаци.

1001. Стиските да са здраво закрепени към шлосерската маса, да имат изправни челости и неизносени винтове и гайки.

1002. Забранено е използването на неизправни инструменти в тогава число:

- а) чукове — ръчни и бойни, които имат чепаци, подбитости и неизправни дръжки;
- б) обикновени и кръстати секачи с чепаци, подбитости и други;
- в) и други инструменти без здраво закрепени дръжки;
- г) винторезни дълски със слабо набити дръжки;
- д) гаечни ключове с износени (отворени) челости или с несъответствуващи размери (разширена).

Забранено е употребата на гаечни ключове като удължители на разменята на други ключове.

Г. Работа с електрически и пневматични инструменти

1003. Забранено е:

- а) поправянето или регулирането на инструмента по време на работа с него (във включено положение);
- б) оставянето на инструмента върху обработваната част в неустойчиво положение;
- в) хващането с ръка за работната част (свредло, секач и др.) или да се приближава към тялото работната част на инструмента, който е включен в мрежата.

Извикванието на безопасността при работа с електроинструменти са дадени в глава VI на настоящия Правилник.

1004. При спиране в процеса на работата на захранвател с електрически ток и/или въздух, и по време на почивките и при кратковременни отсустви, работният инструмент да бъдат изкачени.

1005. Съединявалето на шланговете на пневматичните инструменти да става само преди включване подаването на въздуха. Преди присъединяването му към инструмента, шлангът да бъде внимателно продухан. При продухването на шланговете със състен въздух те да се държат така, че да са насочени вътрешн, където има работещи лица. Забранено е насочването към извършващия работа или към близкостоящи предмети и за издухването на прах от дрехите на работещите.

Категорично е забранено оставянето на шланговете отворени.

1006. При работа с пневматически чук да се натиска спуска само след като инструментът е опрял на обработвания предмет. Да се следи, че то направление на възможното изхвъргане на инструмента (не по-близко от 5 м.) да няма лица.

1007. При пренасяне на пневматични машинки и чукове, работният инструмент да се изважда от тялото.

1008. Забранено е снемането на свредла, когато ръката е в ръкавица.

1009. При работа с пневматични инструменти, работещите да ползват защитни очила.

Д. Работа с бензинови лампи за запояване

1010. При работа с бензинови лампи да се спазва следното:

- а) Забранено е работа с лампи имащи пропуски и замърсени фаросуки;
- б) Забранено е в керосинени лампи да се наливава бензин или друго леко гориво;

- в) Забранено е наливането на гориво в неизстината лампа;
 г) Разпълваната лампа да се поставя върху избестоста подложка;
 д) Забранено е преряване телата на лампите: керосинените — над 60°C , бензоловите — над 40°C ;
- е) Предпазните шипки по тялото на лампата да се запояват с леко разтапящ се припой; подникът при това да не бъде много горещ (за избегване изгарянето на компонентните на припоя).

Е. Работа с металорежещи машини в корабните работилници

1011. Работа с металорежещи машини, монтирали на кораб и обслужването им да се разрешава само на лица обучени и инструктирани за целта. Да се спасват и следните изисквания:

а) Металорежещите машини да бъдат снабдени с нисковoltово място по осветление, осигуряващо добра осветеност на работната зона;

б) Приспособленнята за пущане и спиране на машините да бъдат разположени така, че да е левъзможно случайното им включване. Бутонат «Stop» трябва да е с червен цвят;

в) Струговете и фреземашините да са снабдени с екрани, предпазващи от изхвърлянето на стружки. При липса на екрани, работещият с държел да работи със защитни очила;

г) Гайубната обивка около машината да бъде равна и с непълзяща се повърхност (рифелна ламарина, специално покрити и други), и да има дървена скара;

д) По време на работа системно да се почистват работните места от стружки, пилки, маслинни парчали, канали и други отпадъци от производството, като се събират в предназначени за тази цел металлически сандъци. Обирането на стружките от металорежещите машини или от частите да става само със специална четка или кука;

е) Работникът на металорежеща машина е длъжен да я спира при смяна на работния инструмент, поставяне или снемане на обработваеми детайли, измервания, прекъсване на захранването с електроенергия и други;

ж) Поставяне части за обработка на машината и снемането им да става при напълно спряна машина. Снемането и поставянето на частите, замерването им и други работи на машината по време на движението на инструмента и обработвания предмет е забранено;

з) Забранено е за по-брзо спиране на машината да се помага с ръка.

1012. В случаите когато при обработка на струг на пръти, тръби и други дълги предмети с малък диаметър частта излиза от шиндела на неподвижното седло повече от 250 мм да се поставят стойки и други приспособления изпълняващи ролята на люнети и позволяващи на частта свободно да се изкривява.

1013. Да се работи с ръкавици на металорежещите машини е забранено. Ръкавите на работното облекло на работещите на металорежещите машини да имат пълно притягане се около китките маншети.

1014. При работа със свредла, отстраняването на стружките от производството отверстие да става само след спирането на машината и отвеждане на свредлата в страни.

1015. Частите, подлежащи на обработка, да бъдат задраво закрепени на машината.

При работа на бормашина за закрепване на обработваната част да се употребяват специални притягачи приспособления или машинни стиски. Държането на частите с ръце през време на пробиването им е забранено.

1016. За охлаждането на средната или фрезите чрез периодично мазане да се употребяват четки с дълги дръжки. Употребата за тази цел на пакан, парцали и други е забранено.

1017. Шмиделите да са снабдени с ограждане (коужух) и подръчник. Конструкцията на подръчника да позволява регулирането на придвижването му към шмиделовия диск. Разстоянието между подръчника и диска да бъде не по-малко от половин дебелина на обработваното изделие, но не по-голямо от 3 mm. Подръчникът да се поставя така, че горната му повърхност да преминава през центъра на диска или по-малко по-високо от него.

Разстоянието между диска и вътрешната цилиндрическа повърхност на коужуха да бъде в граничите на 3—5% от диаметъра на диска; за дискове с не по-голям диаметър от 100 mm разстоянието да бъде не по-голямо от 3 mm, а с диаметър над 500 mm — не по-голямо от 25 mm. Разстоянието между крига и странничната стена на коужуха да бъде в граничите на 10—15 mm.

1018. Забранено е работа със странничната плоска стена на диска-ца за извършваща работа когато последният е предназначен специално за такъв вид работа (чрез странничната плоска стена).

1019. Абразивните дискове да съответствуват на БДС 5455-65 и да са изпитани преди поставянето им на кораба.

1020. Съхраняването на дисковете, транспортирането и поставянето им на корабните машини да се извърши съгласно указанията на БДС-5315-64; 5317-64; БДС-53-18-64.

1021. При поставянето на диска за работа, да се проверява за пукнатини, (за целта дисковете свободно се надяват върху прът и се очукват с дървено чукче по странничната повърхност. Диск без повреди трябва да издава чист звук. Ако звукът е дрезгав, с диска да не се работи).

1022. Абразивният диск да се поставя така, че неговата плоскост да бъде строго перпендикулярен към оста на валът. Хлабината между отвора на диска и валът да бъде разпределена равномерно, като се осигури центричност на диска.

Забранено е работа с дискове, които имат дефекти (пукнатини, бине, ексцентричност при монтажа и др.).

1023. Забранено е да се работи на металорежещи машини при силио клатене на кораба с крен повече от 10° .

Ж. Работа с повдигатели механизми

1024. Работите по преместването на части от механизми, материали и други с помощта на товароподемни устройства да се извършват в съответствие с глава II.

1025. Забранено е поставянето на части върху решетките в машинното отделение и дървесните скели, когато те не са разчетени на това до пълнително натоварване.

1026. Частите имащи големи размери в дължина (валове на главни и спомагателни механизми, от валоинията и други) да се вдигат в нужното положение само след правилно сапаниране. Правилното сапаниране да се проверява с предварително повдигане на частите на минимална височина 0,5 м.

Задбранено е вдигането па валове с един сапал.

1027. Задбранено е закачването на талии или скрипци за тръбопроводи и/или различни корабни устройства, освен за местата, направени специално за това, или за здрави елементи от корпуса на кораба.

1028. При повдигане на най-тежките части (цилиндрови блокове, валове и други) в зависимост от повдигането под тях да се подлагат клемки от греди (такоси), така че разстоянието от тежките детайли до дървена подложка да не надвишава 150—200 мм, в процеса на повдигане.

1029. Машинните талии за вдигане на тежки части да се изпитват не по-рядко от един път в годината, и всеки път след ремонта при конто имсе прави смяна на основни части (вериги, червяци, верижни звезди и др.).

Изпитанията да се извършват на статическо паговарване в продължение на 10 м.м. При първото изпитание теглото на статическото паговарване да превишава разчетност с 25% а при повторните (ежегодните) — със 10%.

За включване на изпитанията на талиите при извършване на ремонтно-профилактичните работи отговаря втория механик на кораба.

1030. Над главния двигател да бъде предвидено устройство предна-запъчено за вдигане на тежки части по време на ремонт. Товароподемността на устройството да отговаря на теглото на вдиганите части. При вдигането и преместването на тежки части с тегло над 1 т., товароподемното устройство да бъде с механизирано задвижване.

1031. Конструкцията на подемното устройство да осигурява безопасна работа при крен на кораба до 10° и диферент до 3°.

1032. Механизмите за придвижване на подемните устройства да бъдат снабдени с приспособления, осигуряващи задържането на място на подемното устройство с товар и без товар при допустимите юли на крен и диферента, посочени по-горе.

1033. На всяко от подемните устройства да има на забележимо място четлив неизтритваем надпис, определящи допустимото работно паговарване. Това изискване да се разпростира също върху ушите (римовете) и други захватки в местата за закрепване на неподвижни подемници (телефери).

1034. За извършване на преглед, ремонт и поддържане на подемните устройства да бъдат предвидени защитни плошки, проходи, стълби и други.

1035. Светлинят отвор между най-високата точка па подемното устройство и долната точка на набора на тавана на помещението, в което то се намира, да бъде не по-малък от 50 м.м.

1036. Разстоянието между издаващите се части на придвижващото се подемно устройство (заедно с всички хлябини) и преградите или гредите на машинното отделение да бъде не по-малко от 50 м.м.

1037. В машинното отделение да бъде предвидено място за извършване на преглед, ремонт и поддържане на подемните устройства. До-

стъпът към това място да бъде удобен, а на самото място да бъде осигурена височина от пастила на моста на устройството до най-широката точка на тавана не по-малка от 1900 м.м.

1038. Да бъде осигурено добро навиване на въже на върху барабана при всички възможни положения на куката и бъги на допустим крен и диферент.

1039. Блоковете на въжетата и веригите да бъдат снабдени с устройство, предизваждящо излизането на въжето или веригата от канала при блока.

1040. Всеки повдигателен механизъм да бъде снабден със спирчак, отговаряща на следните изисквания:

- да бъде в състояние да спира и надеждо да задържа товар, който превишава допустимото работно натоварване поне 1,5 пъти;
- да се включва автоматически в случаи на спиране действието на задвижващата сила върху механизма или изчезването на напрежението във веригата за захранване на електроиздвижвател;
- когато в повдигателния механизъм с механично задвижване се ползуват като спирчака един от дисковете на съединителя, който сързва вала на двигателя с този механизъм, то спирчаката да се намира върху вала на повдигателя механизъм.

1041. Механизмите с ръчно задвижване да бъдат устройени така, че при работно натоварване, максималното усилие, прилагано се към задвижващото въже или верига, да не надвишава 16 кг за един човек.

1042. Вилтовките, шпонъчните и клиновите съединения, използвани в подемните устройства, да бъдат предизваждани от саморазхлабване. 1043. На краншата на подемните релси да бъдат устройени гъбкови или твърди буфери с еластични накрайници.

1044. Рамите на придвижващите се подемни устройства да бъдат устройства така, че да се изключва възможността за излизане от релсите.

1045. Механизмите за придвижване да бъдат снабдени със стопорни средства предизваждани подемното устройство закрепено в походно положение от самопридвижване при клатене на кораба.

1046. Контролерите и командно-контролерите, които се командуват от въже или верига, след снемане на усилието да се връщат в изходно положение.

1047. Командните бутони след снемане на натиска от тях да се връщат в изходно положение.

1048. Дистанционните преносими системи за управление на подемните устройства, захранвани с електрически ток, да работят с безопасно напрежение. Теглото на преносими уреди на дистанционното управление да не надхвърля 2 кг.

Подемните устройства с електрическо задвижване да бъдат устройства, че да не се получава самовключване при подаване на захранване към устройството.

1049. Подемните устройства с електрическо задвижване да бъдат снабдени с крайни изключватели в механизма за придвижване, и в механизма за вдигане (в горното положение).

1050. Подемните механизми с електрическо задвижване да са снабдени с предпазен изключвател (изключвател на безопасността), които да изключва захранването на всички силови вериги. Този изключвател да

се намира на леснодостъпно за оператора място. Изключвателят да бъде боядисан в червен цвят и да има обяснителен надпис.

1051. Телата на електролдвигателите да бъдат електрически свързани с конструкцията на подемното устройство, а самата конструкция — заземена.

1052. За захранване с електроенергия с забранено използването на тролейни кабели.

1053. Кабелът за захранване с електроенергия на подемното устройство да бъде снабден с изключвател, който да се намира в място, достъпно за обслужващия персонал.

3. Корабни работилници

1054. Входовете за работилниците да осигуряват удобно транспортиране и внасяне на ремонтирани възли и детайли, пренесимото обрудване и материали.

1055. Вратите от помещението на станицата за изпитание на горните клапани (дози) и дърводелската работилница да се отварят навън.

1056. Когато е необходим ремонт на части и възли с тегло над 50 кг да се предвиждат подемно-транспортни устройства с радиус на действие от входа към работилницата до работното място.

1057. За поставяне и сваляне от металорежещи машини на части с тегло над 20 кг да бъдат предвиджани учи (рингове) за прикачване на подемници (гейфери).

1058. Закрепването към фундамента на металорежещите машини, шкафове, рафтове, сандъци и др. предмети от постоянното обзавеждане, да изключва преместването и вибрацията им през време на работа.

1059. Разположението на металорежещите машини да осигурява лесно обслужване, удобен достъп при поставяне на обработваемите части и удобни манипулации през време на ремонт на машината.

1060. Шмиделите, дърводелските машини, дисковите тронни и др., да бъдат поставени и оградени така, че в случаи на авария на дисковете, парчетата да не нараяват човек.

1061. Да бъдат предвидени места за съхраняване на предпазни очила, леснодостъпни от мястото за обслужване на машината.

1062. Във всяка работилница да се предвиждат отделни затварящи се мегални сандъци за пазене на чисти и мръсни пакли, маслоноки и течности, а в механическата работилница — също за стружки от черни, цветни метали и неметални отпадъци.

1063. За съхранение на приспособления, резервни части, уреди и инструменти да бъдат предвидени затварящи се шкафове и сандъци, съответно закрепени и обозначени. Сандъците да бъдат предпазени от излизане от гнездата им.

1064. Върху монтърските и цилосерски маси да бъдат предвидени ограничения с прагчета — места за слагане през време на работата на инструменти и дребни предмети.

1065. Работилниците да бъдат обзаведени така, че на работните места да има място осветление. При това, ако се използува лампа с гъвкав подвижен кабел, то напрежението на тока в него да бъде безопасно или да бъдат взети и други мерки, осигуряващи ефективна безопасност от поразяване с ток.

1066. Изключвателите на металорежещи машини да се намират на леснодостъпни места. Устройството на изключвателите да бъде такова, че да анулира възможността за случайното им вклучване.

1067. В работилници със запалителни материали да има надписи строго забраняващи пушенето.

1068. Във всяка работилница да има места отредени за предпазни надписи и инструкции.

За реда и спазване на мерките по техническата безопасност в корабната работилница отговоря вторият механик.

1069. Местата за електророзаваръчни парагали и табелки с предпазни надписи.

1070. Агрегатът за електророзаваръчно преместване и закрепване да бъде приспособен за удобно разполагане върху палубата, агрегатът да разполага с достатъчно дълги кабели.

1071. Да има постоянно пост за газово заваряване върху палубата, работилницата или друго отделно помещение. Постът да се намира на безопасно разстояние от балоните и бутилките с технически газове. Постът за заваряване да разполага с изкуствена изсмукваща вентилационна уредба връхтите на помещението, в което се намира постияния заварочен пръст да водят към отвора на палуба. Постът да е оборудван с воден предпазител.

1072. В състава на оборудването на постияния пост за газово заваряване да има захвати за две бутилки със стъкляване и металическа маса, иззидала със шамотни тухли.

1073. Бутилките с ацетилен и кислород да се съхраняват на отделни места и при тях да не се допускат странични лица.

Задранено с закрепването на бутилки на преградите на жилищните помещения.

Когато бутилките се предвиждат да се поставят в специални затворени помещения, последните да се проектират с отчитане на съответните изисквания.

Ацетиленовите бутилки да се боядисват с бял цвят и надписана по дължина «Ацетилен» с червен цвят.

Кислородните бутилки да се боядисват в небесносин цвят и надписана по дължина «Кислород» в червен цвят.

Бутилките да се съхраняват в отделни помещения, добре укрепени против падане, комплектувани с два гумени пръстена и металически ка-

пак.

1074. За транспортиране на бутилките да бъдат предвидени поснатки със захвати за закрепване на бутилките.

Заварките при ремонт и поддръжане на корабите да се извършват при спазване на условията и изискванията за правоспособност и отговорност, съгласно правилника за газозаваряване.

И. Резервни части

1075. За всяка резервна част с големи размери, влизаша в състава на постияния комплект на кораба, да има място, където да бъде сигурно закрепена и обозначена с надпис.

1076. Запасните части да се съхраняват близо до мястото на използването им и по възможност в радиуса на действието на подемните ус-

трайства, да не задържат проходите и не затрудняват достъпа към ме-
ханизмите, устройствата и корабните системи.

1077. За възможното транспортиране на тежки части и възли, съ-
щите да са снабдени със специални рамки (рами), захвачи или други
устройства. При способленията, облечени въврамки транспортирането, да бъ-
дат разположени до съответната резервна част.

1078. За съхраняване на дребни резервни части, арматура и мате-
риали, да има рафтове, шкафове, сандъци и др. Същите да бъдат обозна-
чени с надписи за допустимо натоварване. Сандъците, рафтът, вете и извеж-
дащите се чекмеджета да се предизвикат от самовземействие. Отговорен за
безопасното съхранение е машинният болман.

K. Ковашко, електрическо и оксидично оборудуване

1079. До отделението за топла обработка на металите е забранено
да се разполагат помещения, предизвикани за изгаряне на лесновзплам-
енеми вещества.

1080. В отделението за топла обработка на металите да не се пред-
вижда поставянето на газови бутилки и пазене на шлангове за оксижен.
В същото е разрешено поставянето на електроожен.

1081. От ковашкото огнище да бъде предвидено ефективно изсмук-
ване на газовете.

1082. Местата за съхраняване бутилките на открита палуба да се
избират с такъв разчет, че да се изключва възможността за случаенство
механическо повреждане на бутилките. Да се поставят бутилките в за-
щитни мрежи. За предизвикване на бутилките от приялото попадение на
сълнчевите лъчи върху тях, да се поставят козирки (спинци), боядисани
в бял цвят.

L. Ремонт на цистерните

1083. При подготовката на цистерните за ремонт да се почистват на-
пълно от намиращите се в тях остатъци от нефтопродукти.

1084. За отделянето на остатъците от нефтопродукти и вредни га-
зове да се използват химически миеници средства по установена за тях
технология за работа. В случай че такива липсват, да се извършват по-
следователно следните операции:

а) да се прикриват люковете и гърловините, да се затварят клапа-
ните и крановете монтирани на самите цистерни и на тръбопроводите
към тях;

б) по специална парна тръба или шланг да се подава пара с наля-
гане около 5 атм. Пронарването да трае не по-малко от 6 часа. При из-
ползуване на шланг той да се пропуска през отверстието за отлеждане
на капака на люка, добре да се увива в това място с парусина (брезент)
за предизвикване от излизане на парата на външн. Краят на шланга да се
слуша по-близо до дъното;

в) след пропарването на цистерната, като се отвие парусината от
шланга да се създада условие за излизане на парата в продължение на
1 час;

г) да се спуска по възможност ио-шиско парусинен ръкав (вил-
дей) за отединие на парата и газовете;

д) да се почиства цистерната от настъралите се на дъното концен-
трат и нефтопродукти;

е) да се промиват бордовете с вода от шланг (миенца струя да се дви-
жи от горе на долу). Работещият, който ще влезе в цистерната за проми-
ване, да поставя шлангов противогаз с принудително подаване на въз-
дух. Когато размерите на цистерната не позволяват да се промият по
такъв начин, това да се направи чрез запълване с гореща вода;

ж) да се източва водата от цистерните, а след това да се събира и
изхвърля настъралата се на дъното ръжда;

з) отново да се затварят отворите на цистерната и да се пропорва
в течение на един час;

и) да се отваря и изпусне парата в продължение на един час през
отвора за наблюдение;

к) да се зачиства цистерната от остатъците на кондензата;

л) втори път да се промива с вода, както е указано в т. т. «б» и «с»;

м) да се подсушава цистерната;

н) да се отварят капациите и гърловините, да се спуска парусинният
ръкав (виндзей) и вентилация цистерната в продължение на не по-малко
от едно денонощие.

1085. При наличие на остатъци от нефтопродукти след почистването
за пълното им отделяне от вътрешните повърхности допълнително да се
изхвърши следното:

а) с помошта на неметални четки и 10% разтвор от сода каустик
пържолко пъти да се изтриват вътрешните повърхности и особено по про-
дължение на шевовете, като се цели постигане на пълно отделяне на ас-
фалто-смолистите кори (под когото обикновено се задържат нефтопродук-
ти). При проприване на стените с четки да се използва чимент на прах,
който много добре полива остатъците от нефтопродукти. След завърши-
ванието на работа, чиментът да бъде напълно почистен и изхвърлен от цистер-
ната;

б) да се промива цистерната с вода и да се подсушава;

в) чистата вътрешна повърхност щателно да се изтрива с парциали;
г) при подготовката на цистерната за ремонт, да се създават съответ-
ните изисквания в глава IV.

1086. След почистване на цистерната от остатъците на нефтопродук-
тите и отстраняване на газовете, да се пращи лабораторен анализ на въз-
духа в нея и да се дава сертификат «Свободно от газ».

Сертификатът се издава от органите на транспортна хигиенно-епи-
демиологична инспекция.

Без пълното почистване на цистерната от утайки и ръжда и без бла-
гоприятни резултати от анализа на въздуха е забранено да се дава га-
ранция за безопасна работа.

1087. Наблюдение и контрол за правилната подготовка на цистер-
ните преди заваръчни работи и безопасността на тяхното провеждане
да се осъществява от органите на противопожарната охрана.

1088. При подготовката за ремонт е необходимо след изхвърляне
на водата, внимателно да се проверява цистерната и да се подсушава.

За усекоряване отделянето на газобразните вещества, чистерната да се изпълва с вода до горе и след това да се опразни.

1089. За осигуряване на безопасност при провеждане на ремонтни работи вътре в чистерните да се спазва следното:

- а) гърловините и люковете да бъдат отворени пепрекъснато в течение на цялото време през което се работи в тях. При това да работи неправна изсмуквача вентилационна уредба;
- б) в чистерните за аерогенератори за отсъствие да се употребяват фенери с въздушноиздължение;

в) всеки, който се слука в чистерна, да е снабден с пояс и сигнализатор въже, което да се държи от наблюдаващия замърци се при гърловината,

г) престоят в чистерната да не превишава 15 мин., след което да се прави 15 мин. почивка във формата на чистерната;

д) преди започване на работата в събствество да има чистерна с нефтопродукти или натрупване в същите на въздушни газове, които могат да наручат без опасността при изпълняваните работи;

е) при появяване на признаки за опасност (виече на свят и подвръзкане), работещият в чистерната величага да прекратява работата, да подава тревожен сигнал и при възможност да излезе оавън. Възобновяване на работата да се допуска само следясните причината за отпадналаността и вземане на съответните мерки.

С ТЪКЛНДНАТА БИБИЦА

ПРИЛОЖЕНИЕ I

За създаването на изолативните съдии с значи предизвани и запитни средства за работа при ердини и тонаси за здравство условия

№	Вид и тонаж на плаващите съдове	НЕОБХОДИМИ ЗАЩИТНИ СРЕДСТВА И АПАРАТИ						
		изпук- ни ма- си- под-	апарат с бу- тили със- под- на-	газот- експло- зивен стъклени въздух	газот- крил- кови- дретер	апарат за заку- стично длане	апарат за изк- диние тип ру- зуста- тор	набор инди- тори- чески
1.	Крайбрежни, морски и речни кораби	—	—	—	—	—	—	1 1 1 1
2.	Пътически кораби нализащи на вън от Черно море	—	2	—	1.	—	1 1 1	1 1 1
3.	Сухоголовани морски кораби до 5000 БРТ	1	2	—	1	—	1 1 1	1 1 1
4.	Сухоголовани морски кораби до 10000 БРТ	2	2	—	1	—	1 1 1	1 1 1
5.	Сухоголовани морски кораби над 10000 БРТ	3	—	—	—	1	1 1 1	1 1 1
6.	Танкери до 3000 БРТ	2	2	—	1	1	1 1 1	1 1 1
7.	Танкери до 10000 БРТ	3	2	1	1	1	1 1 1	1 1 1
8.	Танкери над 10000 БРТ	3	3	1	1	1	1 1 1	1 1 1

№	Вид и тонаж на плаващите съдове	НЕОБХОДИМИ ЗАЩИТНИ СРЕДСТВА И АПАРАТИ						
		изпук- ни ма- си- под-	апарат с бу- тили със- под- на-	газот- експло- зивен стъклени въздух	газот- крил- кови- дретер	апарат за заку- стично длане	апарат за изк- диние тип ру- зуста- тор	набор инди- тори- чески
1.	Крайбрежни, морски и речни кораби	—	—	—	—	—	—	1 1 1 1
2.	Пътически кораби нализащи на вън от Черно море	—	2	—	1.	—	1 1 1	1 1 1
3.	Сухоголовани морски кораби до 5000 БРТ	1	2	—	1	—	1 1 1	1 1 1
4.	Сухоголовани морски кораби до 10000 БРТ	2	2	—	1	—	1 1 1	1 1 1
5.	Сухоголовани морски кораби над 10000 БРТ	3	—	—	—	1	1 1 1	1 1 1
6.	Танкери до 3000 БРТ	2	2	—	1	1	1 1 1	1 1 1
7.	Танкери до 10000 БРТ	3	2	1	1	1	1 1 1	1 1 1
8.	Танкери над 10000 БРТ	3	3	1	1	1	1 1 1	1 1 1

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ПРОГРАМА

За преведка на знанията на членовете от корабните скапажи по техника на безопасността при обслужване на корабните електрооборъжения

Бази- док- ниона рупа	Дължност	Период за преведка зинията	Одем на знанията
II	Цистари, камерери, биорганици, стажанти	I ият годинно	На път ясна представа за опасността от електрически ток и предвидените мер- ки при работа с електроуредите.

III	Машинни и плавубий солови, мотористи, машинисти, огњари, корабни, морски, домакини, горначи, хлебари	I ият годинно	a) елементарни технически познания и а- б) достатъчна ясна представа за опас- ностите от сън ток, както представа за опас- ността за правилна и безопасността на труда г) практически познания за даване на първа помощ
-----	------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

IV	Корабни механици II и III ст., кантари, комонник-канатчи	I ият годинно	a) знания по електротехника в обема на техни минимум б) ясна представа за опасностите при работа с сън ток в) да назначават правилника по безопас- ността на труда и г) даване на първа медицинска помощ
V	Електромеханици I и II ст., механици I ст. електротехники I и II ст.	I ият годинно	a) основни познания по Правилника по безопасността на труда при скенетога- ния на място, съдове при скенетога- б) способност за организирано провеж- дане на работа и изпълняване същата в) да назначават оборудването ел. на ко- раба г) солидни знания за даване на първа помощ

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ОКАЗВАНЕ НА ПЪРВА МЕДИЦИНСКА ПОМОГЧ ПРИ НАРАНЯВАНЕ, ЗЛЮПОЛУКИ И НЕОГЛОЖЧИ СЪСТОЯНИЯ

НА БОРДА НА КОРАБА

ОКАЗВАНЕ НА ПЪРВА МЕДИЦИНСКА ПОМОЧ ПРИ ЗЛОПОЛУКИ

Под злополуки се разбираят внесъзно станали действия със или без волята на пострадалия, при което има паруриене на телесни органи и системи или на делия човешки органиزم. Знанието за оказване на първа медицинска помощ имат важно значение за пострадалия, като често животът му зависи от това дали се знае как да му се скаже първа медицинска помощ. Това е особено важно за корабите и за корабните екипажи, тъй като те се памират далече от бряг, от медицински учреждения, където много често самопомощта и взаимопомощта респакват низхода от засилка.

ОСНОВНИ ПРАВИЛА ПРИ ОКАЗВАНЕ НА ПЪРВА МЕДИЦИНСКА ПОМОЧ

Обект на първа медицинска помощ са всички внесъзно настъпили инциденти, които застрашават живота на отдален член или на група хора от обществото, във връзка с транспортни и битови травми, отравяния, задушавания, остири заболявания на сърдечно-съдовата система или други вътрешни органи, стъпчев и топлинен удар от електрически ток, остра психическа травма и др., при които на прелеп план измъкват острашащия на дишането и кръвообращението, които пряко застрашават нарушения на дишането и кръвотока.

Първа помощ, като първично, трябва да започне още на мястото на инцидента, или на място непосредствено до него. Най-напред се осигурява правилното дишане и кръвообращение, които могат да се окажат фатални при неправилни действия и машинничадии.

Даващият първа помощ трябва да бъде много внимателен, да проявява съобразителност, да работи спокойно, да не създадава паника.

Първата помощ има за цел да се извършват мероприятия, които ще спасят живота на пострадалния — спиране на кръвотечения, отстраняване или прекъсване на болката, предпазване от усложнения. Това може да се постигне успешно само тогава, когато първа помощ се оказва от лица, запознати с основните правила, обучени в курсове за оказване на първа медицинска помощ по линията на Българския Червен кръст или формированата на Гражданската отбрана. Правилото «ПОМОГНИ НА ДРУТАЯ СИ БЕЗ ДА МУ УВРЕДИШ» е основно при всички действия за оказване на първа медицинска помощ.

Оказващите първа медицинска помощ трябва да знаят и съзват следните общи правила:

1. Да се извади пострадалият от огнището на поражение, да се вдигнат всички притискащи го предмети, ако има газове, да се изважда на чист въздух, ако има горящи дрехи да се изгасят. Веднага след това да се извъртива пълен оглед на тялото на пострадалия като се обирне особено внимание на дишането, на пулса, цвета на лицето, положението на крайниците, гръденния кош и корема, има ли счупвания на кости, има ли външно кръвотечение от разкъсаната кожа, мускули и кръвоносни съдове, има ли данни за вътрешен кръвоизлив, пострадалият сънлив ли е или възбуден и други.

2. При липса на дишане веднага да се освобождават дихателните пътища и да се пристъпва към изкуствено дишане. При липса на сърдечна дейност и пулс, да се пристъпва към сърдечен масаж. При наличие на кръвотечение да се пристъпва незабавно към спирането му. Ако има счупени крайници, да се имобилизират.

3. Гървата помош трябва да щади пострадалия, да не му причинява допълнителни болки или допълнително увреждане на състоянието. Пострадалият да се пренеса на ръде или с носилка. Ако е в състояние сам да се придвижи, внимателно с него трябва да има придвижител. Да не се разрапчатите простиранства от допълнително замърсяване.

4. Положението, в което се поставя пострадалият да е удобно, да се освобождава от всички притисъци го дрехи, колани, връзки и други.

5. Дрехите на пострадалия да се снемат, като най-напред се снемат от здравия крайник, след това от пострадалия и накрая от главата. При трудна манипулация, която усилва болките, да се снемат дрехите, като се разрязват по ръбовете. Веднага след това пострадалия трябва да се завива.

6. Дъг не се забравя, че най-честото и тежко усложнение при нараняване е шокът. Трябва да се вземат всички мерки за предпазване от настъпване на шок, а при частният вече шок — от задълбочаването му.

7. Ако пострадалият е в безсъзнание, да се оглежда устната кухина, да се изтегля и фиксира езика за брадата, да се снемат протезите, да се възстановява проводимостта на дихателните пътища. Главата да се обръща настрани.

8. Транспортирането на пострадалия да се извършива след извеждането му от шок, или през време на транспорта да се вземат всички мерки на борба със шока.

9. Оказването на помощ трябва да продължава дотогава, докато по-беспорен начин се уверим, че е настъпила смърт.

Най-ранните при знаци на настъпилата смърт са:

- спирane на сърдечната дейност за повече от 15 минути;
- спирane на дишането;
- спирane на кръвообращението — пристъпate на палеща в основата му не дава поснняване;
- кожата е бледа, зениците са разширени, мускулите са отпуснати (повдигнат крайник нада безжизнен).

10. Късни при знаци за смъртта са:

- спадане на телесната температура до тази на околната среда;
- полесмъртни легна по нискоразположените части на тялото;
- влочепяснатие на тялото — започва след 3—4 часа от смъртта;

ШОК И ШОКОВИ СЪСТОЯНИЯ

Понятието ШОК добива гражданскоеност към средата на 16-ия век, като произлиза от английската дума — шок, която означава удар, а за пръв път се явява в литературата при превода на книгата на Хенри Ле Дран — «За сънестрелите нараяванія» на английски език. Много автори са се занимавали с този проблем, но всички са единодушни, че «шокът е състояние на рязка депресия на всички процеси на организма».

Шоковите състояния са шокоподобни, без да се стига до пълна депресия на процесите на организма. Доскоро под «шок» се разбираше рязка депресия на жизнените функции на организма под влиянието на травматични и се говореше за «Травматичен шок». Последните изследвания и публикации на много автори говорят че има различни видове шок: травматичен, термичен от изгаряне, сърден — при сърдечна слабост и заболявания, кардиоваскуларен — при остръ спазъм на кръвоносната система на съдове, психогенен — при остра кръвогубка от вътрешен орган и други.

ТРАВМАТИЧЕН ШОК

«Травматичният шок е състояние на рязка депресия на всички жизнени процеси на организма, предизвикани от травма» — Н. Н. Алапски. Клиничната картина на травматичния шок е описана още преди около 100 години от великият руски хирург Н. И. Пирогов: «Такъв възможен е човек, с откъсната ръка или крак, леки неподвижно в превързочния пункт: той не вика, не стеис, леки неподвижно, не се оплаква, не взема участие в нищо, не иска нищо. Гъллото му е студено, лицето е бледо като на труп, погледът е неподвижен и обрънат в дълбоочината. Пускат е като инчика, едва се успеа над пръстите, често се прекъсва. На въпроси не отговаря, илъжко отговори това е много вяло. Раниите са почти нечувствителни, показва признак на болка само с мимика. Понякога това състояние продължава до самата смърт.» От описаните на Н. И. Пирогов много малко е прибавено към описането на клиничната картина, само са конкретизирани детайлите на шока.

Прието е шокът да се делти на степени: според тежестта на развитието му противчането.

Перва степен — лек шок, бързо преминаващ.

Втора степен — среден шок, по-често се задълбочава, а по-рядко минава в обратно развитие, към първа степен.

Трета степен — тежък шок, при който цялата клинична картина е добре представена.

Четвърта степен — преагонально състояние.

Тези четири степени са нещо статично и постоянно, а в процеса на лечението преминават една в друга и имат динамично развитие.

Най-голямо значение за развитието на шока има нервноболевият фактор, който от окончанието на периферните перви от повредения участък на тялото, през централната нервна система вънле депресивно върху всички жизнени функции.

Вторият фактор, но не въторо място, е едновременно с първия фактор, е кръвозатубата и лимфозатубата. Въззапито изтичане на големии

количества кръв и телесни течности от организма води до тежък шок, при когото клетките са особено чувствителни към липсата на кислород и хранителни продукти, които се пренасят от кръвта до последната клетка на организма. От друга страна при внезапната кръвогазуба се нарушават очистителните процеси в организма от метаболизма на клетките и отпадъците продукти се задържат в организма. Настига свояго рода автотравяне, което задълбочава шоковото състояние.

Третият фактор, който има значение за шока, е токсичния или инфекционната. Но това може да е първият по значение фактор за получаване на шок — например при анфилаксията — непоносимост към медикаменти и препарати. Обикновено този фактор се проявява по-късно, след травмата — непосредствено, или до три четири дни след това. Този фактор също играе неблагоприятна роля за протичането на шока и лечението му. Следователно, трябва да се приеме, че шокът е резултат от съчетането на трите фактора: нервно-болевия; кръво- и плазмозагубата и инфекцията.

Лечението на травматичния шок е много трудно, затова трябва да се използва и отчита това състояние. От голямо значение е да не се допусне «задълбочаване» на шока. Тактиката и лечението при оказване на първа медицинска помощ трябва да се съобразява с трите фактори, които определят шока и мероприятията трябва да са в зависимост от това кой фактор е водещ. Пострадалият, за който имаме съмнения, че е в шоково състояние, или го заплашва шок, трябва да се поставя в подходящо положение — фиг. № 1 и 11. Всичката сладка тръба да се пренесе състоянието на дишатично-съдовата система, пуле, сърдечна дейност, състоянието на дишането: вдишвания в минута, дълбочина на дишането, състоянието на дишателните пътища, състоянието на краиниците и коремните органи, състоянието на главата и черепните кости. След като се установи общото състояние на пострадалите и пострадалите органи се започват мероприятия за борба с шока. На първо място се прави временно кръвоспиране, фиг. № 2, 3; единовременно с това се прави изкуствено дишане, фиг. № 4, 5, 6, 7 и 8. Прави се индиректен сърден масаж. Дават се на пострадалия болкоупсокояващи средства, дават се лекарства за подкрепление на сърдечната дейност. Прави се добра имобилизация на съчленения крайник или друга част от тялото, фиг. № 15, 21, 22, 23, 24, 25, 27. Прави се превръзка, запоива се вливане на кръвозаместителни течности и солеви разтвори. Вземат се мерки за борба с инфекцията чрез почистване и правилно третиране на контузията рана. Синтезирано всички мероприятия могат да се сведат до следните принципни мероприятия:

- а) отстраняване на первично-болевия фактор: правилно имобилизиране, даване на болкоупсокояващи, превързване на раните.
- б) отстраняване последствията на кръвогазубата; временно кръвоспиране, вливане на течности, даване на течности през устата (при възможност), поддържане на сърдечната дейност, изкуствено дишане, сърдечен масаж и други.
- в) отстраняване на възможностите и действието на инфекцията чрез правилно превързване, употреба на подходящи лекарствени смеси, правилно манипулиране, даване на антибиотици и други.

Травматичният шок е тежко състояние, което изисква много грижи и много внимание при оказване на първа помощ, която има съществено значение и свое определено място при спасяване живота на пострадалите и изпаднали в шок. Първата помощ трябва да започне веднага след травмата, да пръвълкава през време на транспортирането и до избягнато излизане на пострадалия от шоковото състояние.

ВИДОВЕ РАНИ

Под рана се разбира всяко нарушение на цялостта на кожата, лигавиците, мускулите, костите и други органи от човешкото тяло. За раните има различни класификации, но тук ще се разгледа класификацията по начина на получаването и според агента причинил раната.

По начина на получаване: рана се получава когато върху тялото действува даден физически агент — сналя, горещина, студ, химически радиоактивни и други.

Според агента, причинил раната, има следните видове рани:

а) ПОРЕЗНИ РАНИ — причиняват се от остри речещи предмети: пожълте, бръсначи, стъклло, ламарина, брадва, тънък тел, конец, метални струци и много други. Ръбовете на раната са равни, гладки, добре се прибират един към друг, кървят, лесно заразяват и остава тънък лигавицент;

б) ПРОБОДНИ РАНИ — причиняват се от остри тънки предмети: тел, гъзалей, тънки ножове — камъни, стружки и други. Те са малки по повърхност, колко е дебелината на прободящия агент, но са с различна дълбочина, като засягат различни тъкани от тялото — кожа, подкожие, мускули, съдове и нерви, даже и кости. Могат да проникнат и в телесните кухини — коремна, гръден, череп, стави и да причинят значителни увреждания на вътрешни органи. В зависимост от това през каква тъкан са минали и какъв орган са прободили, има по-голямо или по-малко кръвотечение. По-опасни са от перените рани, защото могат да се викарат вълночина различни предмети, парчета от дрешки, пръст, разкъсан и замърсена кожа, които предизвикват пагнояване и редица усложнения;

в) КОНТУЗИИ РАНИ — причиняват се от по-голям нараняващ предмет, които действува с по-голяма сила — камъни, дърва, циментови парчета, разкървени жлези и други, които разкъсват кожата и подлежащата тъкан. Ръбовете на раната са неправилни, с необичило кървене, тъй като краищата на разкъсаните капиллярни кръвоносни съдове са премахнати. Много често в тях се намират пръст, стърготини, дълги масаж и други.

г) РАЗКЪСАНИ РАНИ — причиняват се от по-голяма сила — камъни, дърва, циментови парчета, разкървени жлези и други, които разкъсват кожата и подлежащата тъкан. Ръбовете на раната са неправилни, с необичило кървене, тъй като краищата на разкъсаните капиллярни кръвоносни съдове са премахнати. При неправилно третиране те загнояват, трупно оздравяват и оставят неправилни и грозни белези, които понякога предизвикват и оставят неправилни и грозни белези,

Правилни е всички членове на плавателните състави да съдят по мундирата

чат на правилната функция на даден орган — ръка, крак; **Д) РАНИ ОТ УХАПВАНЕ** — Причиняват се от животни и насекоми и биват контузно-разкъсвани, когато са причинени от животни и насекоми като коне, крави,олове, кучета, котки, птици и други и проблемни, когато са причинени от насекоми, змии, паразити и други. Тези рани, поради проприкване в тях на различни сокове и хранни били в устата на животното, не оздравяват бързо и много често дават усложнения; **З) ОТЧЕСТВЕ ПЪЛНЯЩИ СЪДОВИ** — съдът ограничава

e) УІДЕОПАРАГРАФИЧНА ІНФОРМАЦІЯ

стрелю оръжие и от попаднал проектъл върху тялото. Големината на раната, както и вида на ръбовете зависят от проектъла — например куршум или парче от мина. Обикновено има входно отверстие — по-малко и изходно отверстие — по-голямо, по-разкъсано. Особено опасни са пъраняванията от корушум и проектилни система „дун-дум“. Много често в раните се намират парчета от дрехите на пострадалия през които е минал проектилът. В мирно време тези наралявания са рядки, но през време на война, демонстрации и др. са чести, особено в страни, където много от социалните различия се решават с демонстрации;

ж) РАНИ ОТ ИЗГАРЯНЕ — причиняват се от пряк донир с предмети с по-висока температура от телесната, като може да се засече както мялото на мяло, така и различни по площ повърхности. Повредата в дължината е също различна. Изходът от изгарянето зависи от площта, която е обгоряла, дълбочината ѝ, както и от начина на лечение на пострадалия;

3) РАНИ ОТ ИЗМРЪЗВАНЕ — обикновено се получават върху откритите части на тялото — ръцете или краката. Причиняват се на голо и студ, действуваат краткотрайно, или от продължително действие на влагал при сравнително студено време;

и) РАНИ ОТ ХИМИЧЕСКИ И РАДИОАКТИВНИ ВЕЩЕСТВА — причиняват се от различни химически или радиоактивни агенти и имат различен вид, големина, дълбочина, като на пръв поглед са близки до паните от изгаряния

може да се изброят и други видове раки, но тези са най-често срещаните, които представляват практически интерес.

Раните освен че нарузват цялостта на тялото, служат и като входна врата на инфекция, опасна за целия организъм. Като най-тежки усложнения се приемат ТЕТАНИУСА И ГАЗОВАТА ГАНТРЕНА.

ТЕГАНУС — причина се от бацил на тетанус, който се намира в почвата, заразен предмети, изпражнения на хора и добитък, в праха на помешенията и др. Инкубационният период на заболяване е от един до 36 дни, в който период започва проявата на заболяването. Постран-далият започва да се оплаква, че не може да «командва» дадена мускулна група. Мускулатурата започва да прави гърчове, които най-добре са изразени на лицевата мускулатура, тази на гръденя, кос и корема. Започва да има чувство, че се задушава, поради скърещение на шийната мускулатура и други. Лечението на болния при започната инфекция е трудно. Ето защо за предизвикване от това тежко заболяване се провежда с профилактична цел имунизирането против тетанус, като при по-големите наралявания и разъзвсвания, независимо, че пострадалият е имунизиран, се прави допълнително ваксина веднага след нараняването.

профилактично против тетапус.
ГАЗОВА ГАНГРЕНА — приципия се от микроби, които се развиват при отсъствието на въздух. Тъканинте се подуват, запона са отделяне на сълно миризимва гной, а в нея често се виждат меухурчета. Температурата на пострадалите започва да се качва и достига високи граници. Пострадалият е в много тежко септично състояние. Лечението на това заболяване на море е почти невъзможно, тъй като при развито заболяване е единственият животоспасяващ начин на лечение е ампутацията на

За предпазване от усложнения при нараяване след всяко парапитие тойбя пашата щателно да се починства и превързва.

ПЪРВА ПОМОЩ

имобилизира всеки крайник — фиг. № 1, 21, 22, 23, 24 и 27.

Всяки контузни ранни, преди превързането им, трябва правилни да се обработят, като от тях се извадят всички чужди тела, съсирици разкъсана кожа и други. Околността на раната се измива с топла вода йодベンзин, а около раната се намазва с йод. Върху раната се поставя дезинфекционни лекарства: разтвор на риванол, калиев перманганат суплфатицоид на прах, антибиотици на прах или разтвор. Поставя с марля, памук и с закрепва с бинт или триъгълна кърпа. При превързане на пътници се употребяват мазеви смеси, стандарти или приготвени.

За имобилизация на счупени кости се употребяват стапални или пригодени, импровизирани шини. За шина може да се употребява всяка материя, която може да добие вид на мястото, където ще поставят предварително е твърда и устойчива. Всички ръбове на шините трябва предварително да се обиват в бинтове. Поставената шина не трябва да причинява болка. За превързване на нос, брада, очи, се използват специални превъзаки, които много лесно се приготвят (фиг. № 18, 25).

УДЪВОТЕЧЕНИЕ И КРЪВОСПРИРАНЕ

При нараняване освен опасността от инфекция, по-голяма е опасността от кръвотечение. При всяко нараняване има повреда и на кръвонасещи съдове. Според вида на повредения кръвонасен съд има следните критични състояния.

а) АРТЕРИАЛНО — това кръвотечение е най-опасно. Обикновено артерията се напира подълбоко, а освен това артерията е активен орган, който поема пулсациите на сърцето. По това се различава артериалното кръвотечение, че кръвта излиза от тласъци, съхронно с ударите на сърцето. Колкото е по-голям повреденият кръвоносен съд, толкова и кръвотечението е по-опасно. При нараняване на големи магистрали — аорта, артерия-феморална, артерия-каротис и други се стига до бърз съмртен изход.

б) ВЕНОЗНО — veinите са разположени по-повърхностно и са в най-прекия смисъл пасивен орган. При тях кръвотечението е по-бавно и не прекъсната струя. И тук има значение големината на повредения венозен съд. Кръвта, поради наличието на свързан хемоглобин, е по-тъмна от артериалната,

в) КАПИЛЯРНО — това кръвотечение е от разъскани малки кръвоносни съдове — артериали и венули. Кървсчето е малко, капковидно, на ситни капилици, явно текащи. Нормалното време за спирале на капиллярното кръвотечение е до три минути. Освен това има и друг вид кръвотечение — при засягане на гемите паренхиматозни органи — черен дроб и далак, които в резултат на травма могат да се разкъсат и да дадат големи кръвотечения, често със съмртен изход.

В какво се състои даването на първа помощ при кръвотечение.

При малки капиляри кръвотечения, обикновено кръвта сама спира, благодарение на способността ѝ да се съсирва. При по-големи кръвотечения се притиска над мястото на нараняването разкъсаният кръвносен съд върху търдата подложка — кост, с пръст или тампон, след което се прави пристягаша превръзка. Кръвослияне се извършива, като се използва еластичният есмархов бинт или турникет — фиг. № 2, като турникетът се налага над мястото на нараняването. Задължително на пристягашата превръзка се поставя бележка с час на пристягането, като на всеки два часа задължително се отпуска пристягашата превръзка, до появя на кръв в раната, след което се пристяга па друго място. Това се прави с цел да се «нахранят» тъканите и нервите с кръв, тъй като от липса на кръв в органите и тъканите, повече от два часа, се получават невъзвратими усложнения. Като турникет могат да се използват различни други предмети и вещи — колани, бинтове, презрамки и други, които се поставят по показани на фиг. № 2, 3 начин.

При големи и застрашаващи живота кръвотечения, особено от паренхиматозните органи — черен дроб и далак, веднага трябва да се започва кръвозаместваща терапия (лечението). Вливат се венозно стапарти кръвозаместващите разтвори, серуми, гликоза 5—10%, дават се течности на пострадалия, ако състоянието на храносмилателната система позволява това.

С цел да се съхрани кръвта, която е останала в тялото, правят се пристягачи превръзки на крайниците, те се повдигнат високо, за да има винаги кръв в мозъка, който е особено чувствител към липсата на кръв с разтворения в нея кислород.

Корабът се насочва към най-близкото пристанище, за търсение на квалифицирана медицинска помощ, за което по радиото предварително се уведомяват пристанищните власти за поемане на пострадалия.

КОНГУЗИИ, НАРЕХВАНИЯ И ИЗКЪЛЧВАНИЯ

Конгузията представлява нараняване на дадена част от тялото, при което цялостта на покривната кожа и лигавици не се нарушила. Но всички меки тъкани, попаднали между два твърди предмета — нараняванието — агент и подлежащата кост, получават натъртвания, което се изразява с премахване на тъкани и излизане на по-големи или по-малки количества кръв, „пимфа“ и тъканина течност на мястото на контузията.

Първата помощ при контузията се състои в оставяне в покой на повредения участък, поставяне на студено върху контузеното място, с цел свиване на кръвоносните и лимфни съдове, с последващ съгреваш компрес. Уместно е повдигането на повредения крайник пависоко, за облекчаване отишкането на съборданите на мястото на контузията положението

НАРЕХВАНЕ — получава се при внезапно променяне положението на крайник в някои от ставите — гривнена, коляна, глезена, раменна, при което има разтягане на ставните връзки, без да се стигне до скъсването им и до повреда на ставната капсула. Кости, които образуват ставата, запазват топографското си отношение. При павехване, в резултат на разтягане на ставните връзки и капсулатата, има по-големи или по-малки микрокръвоизливни изливане в тъканите на кръв и лимфа. От това както и от разтягането на периферните нерви се получава оток и болка, с известна неподвижност на ставата.

Първата помощ е идентична с първата помощ при контузията — в първия момент се правят студени компреси за кратко време с покой в ставата. Повреденият участък се повдига по-нависоко с последващ съгреваш компрес. След нормализиране на общия вид на ставата дългосрочно се носи пристягачко превързане със стандартни превръзки-глезнки, наколенки и други, или с еластичен бинт.

ИЗКЪЛЧВАНЕ — получава се по съдия нацин, както и навехващето, но тук силите са довели до промяна на топографското положение на костите образуващи ставата, при което винаги има разкъсане на сухожилни връзки и ставна капсула с разкъсане на кръвноси и лимфни съдове. Признаките са: оток на ставата, силна болка, ограничение на движението в ставата, промяна на нормалната форма и вид на ставата. Първата помощ се състои в опит да се поставят костите образуващи ставата в нормално топографски физиологично положение, т. е. костите да се наместят. Ставата се оставя в покой, прави се студен компрес за кратко време с последващ съгреваш компрес и обездвижване на крайника. Обездвижването се постига с поставяне на крайника в щина. За болките се дават обезболняващи лекарства. Дълго време след това се поставя превръзка, тъй като са възможни рецидиви.

СЧУПВАНЕ НА КОСТИ И ОБЕЗДВИЖВАНЕ (имобилизация)

Счупвания на кости са често срещани злополуки. Най-често се чупят дългите тръбести кости на крайниците, след това плоските кости на таза, черепа и ребрата. Не са защитени и костите на гръбначния стълб — прешлените, както и малките кости на пръстите на ръцете и краката. Дългите кости се чупят обикновено по начин «Зелена пръчка» — първо вънчна страна от мястото на патнска, а след това

вътрешната страна. Малките и къси кости — прешлени и кости на преските се чуят от директно прилагане на усилве.

Счупването биват два вида: закрити (прости) счупвания и открити (узлокленни) счупвания — фиг. № 20. При закритите счупвания е разкъсаната покривна кожа е запазена, а при откритите счупвания на костите има и разкъсаната кожа от вътре на вън. Задедо със счупванята на костите има и разкъсане на мускули, кръвносни съдове, перви, придружен с кръвоточение от разкъсаните мускули и кръвносни съдове. Последието за различните кости и места на счупвания е различно, но по-често е достатъчно само кръвоточението, за да се стигне до тежък шок, поради настъпила остра кръвоточба в останалите органи на тялото, на първо място на мозъка.

Характерни признаки на счупването са: болка и оток на мястото на счупването, промяна на нормалната форма и положение на крайника, ненормална подвижност на крайника или на мястото на счупването, при счупени ребра — затруднено и повърхностно дишане, при счупване на чепрепни кости — кръвотечение от поса или ушите, при счупване на прешлени — застой в газовите резервоари — никочен мехур, черва и други. При счупване на таза със затягане на органите в тази — кървава урина или липса на урина и други.

Първата помощ при счупване се състои в постъпвания на супенция крайник или част на тялото в неподвижност. Неподвижността се постига с имобилизация — ширинране на крайника. За ширинране могат да се използват освен **грападарти**та дървени и метални шини и най-различни подръчни материали: дъски, левви, пушки, дебели мукави, твърди пластмасови парчета и други. На фиг. № 21, 22, 23 и 24 е показано как при ширинрането задължително се имобилизират две съседни стави, например: лакетна и гравицна, лекетна и гравицна, колянна и газобедренна, колянна и глезненна и т. н.

При обездвижване на гръден кон се прави или еластична левкопластина превръзка, фиг. № 15 или циркулярия превръзка (фиг. № 24) с триъгълни кърпи или чаршафи.

При съмление за счупване на гръбначния стълб, трябва да се направи импровизирана носилка фиг. № 26 и да се имобилизира с триъгълни кърпи или чаршафи.

При съмление за счупен таз се прави носилка тип «ХАМАК». В нея се поставя пострадалият с прибрани към тялото крака, или се имобилизира с извити навътре колене (фиг. № 27). Тук задължително се следи за състоянието на тазовите резервоари — никочен мехур, уриниране, кървава урина, липса на уриниране, дебели черва — за дефекация, кървави изпражнения, липса на изпражнения и други. Следи се и състоянието на корема — дали има подуване, има ли движение на червата и други.

При всички счупвания се следи състоянието на пулса, както и писичното състояние на пострадалия. Търси се радиоконсултация, а при всички по-тежки счупвания корабът се насочва към най-близкото пристанище за оказване на специализирана помощ.

НАРАНЯВАНЕ НА ОКОТО, ЧУЖДО ТЯЛО В ОКОТО

Чуждо тяло в окото се наблюдава чай-често по време на работа, когато различни малки частици, от най-различен вид и състав, могат да попаднат върху конюнктивата, под клепача или роговия слой на окото. В зависимост от състава, формата, големината и скоростта на движение частичката, същата може да остане на повърхността на окото или да се внедри в него. В зависимост от това има чуждо тяло на лигавицата на окото, чуждо тяло на роговицата на окото, чуждо тяло вътре в окото. Признаките на попадане на чуждо тяло в окото са: влезална паренца болка в окото, съзатечение, светлобоязън. При оглед на окото се вижда, че конюнктивата е зачервена, оточна, по вътрешния ръб на окото има секреция. Понякога веднага се вижда чуждото тяло или нараняване на роговия слой при проникване в дълбочина.

Първата помощ се състои в следното:
а. Пострадалият се поставя да седне на стол, като лицето трябва да е обрънато към светлината.

б. с чисти ръце, се вземат два чисти марлеви тампони, които намокрени ще се използват за вадене на чуждото тяло.
в. даващият първа помощ застава зад пострадалия, опира главата му на гърдите си, разтваря с пръстите на лявата ръка клепачите на окото и оглежда вътрешната повърхност на долния клепач, очната ябълка и под горния клепач. Ако чуждото тяло е на посочените места с марлеви тампон с леки забърсвания движение го отделя от окото. Ако чуждото тяло е по-навътре под горния клепач, то клепачът се обръща и се поставя по същия начин.

г. обръщането на горния клепач става с дървена или стъклена клеща — фиг. № 13. При затворенооко се поставя стъклена пръчка над горния клепач, към основата, хващащ се миглите на същия клепач и се обръща клепача върху пръчката.

д. при подълбоко проникване на чуждото тяло, не се правят опити с грубост да се изведи, а се правят промивки на окото със специална за целта чашка. Ако се установи, че чуждото тяло е метално, може да се направи опит за изваждане с магнит, какъвто има на всеки кораб.

Ако при всички опити не се отстрани чуждото тяло, окото се превръзва, оставя се на покой и опитът се повтаря след слагане упойка, или от специалисти.

Чуждо тяло може да се вади със специална игла, но това е рискувана манипулация и е необходим опит.

е. след изваждане на чуждото тяло, в окото се поставят капки от супфатицол (отваря се ампула) и се превръзва за 24 часа.

ж. никога да не се прави опит да се вади чуждо тяло внедрено дълбоко в роговицата или зеницата на окото. Това особено се отнася ако чуждото тяло е от стъкло. При наличие на такъв случай се поставят капки в окото и се чака помощта на специалист.

ИЗГАРЯНЕ

Изгарянето е тежка злополука, която настъпва внезапно, и се причинява от горяци и горещи предмети с по-висока температура от телесната. Горят и причиняват изгаряне най-различни вещества: дърво, деревати на земното масло, смоли, мазини и много други. Някои други се нагряват от горящи вещества и след това причиняват изгаряне — топла вода, олио, пара, нагорещени метални предмети и други. Агентът кото тояло, както по повърхността, така и в дълбочина. Нарушенията по различни класификации се делят на различни степени, по у нас е прието да се делят на четири степени.

а) ГЪРВА СТЕПЕН — характеризира се със зачervяване на кожата, местна температура, болка и оток на изгорялата повърхност;

б) ВТОРА СТЕПЕН — получава се от висока температура, но според професор Ашов, достатъчна е и 52° влажна тоцлина, за да се получи изгаряне. Характеризира се с разширение на капиларите, мехури по кожата, изтичане на тъканна течност, болките са по-силни, нарушенено е общото състояние на пострадалия;

в) ТРЕТА СТЕПЕН — характеризира се с наличие на некрози на кожата и меките тъкани под нея. Налице са силно раздразнени нервни окончания и затвора болките са по-силни. Болката се увеличава при допир, както и от дразнене от дрехи и други предмети. Общото състояние на пострадалия е нарушенено;

г) ЧЕТВЪРТА СТЕПЕН — характеризира се с овъгливане на мяките тъкани и с изгаряне от различна степен на костите. Болката е много силна и общото състояние на пострадалия е силно нарушенено.

Нарушаването на общото състояние зависи от площа на изгарянето. Колкото по-голяма повърхност от кожата е изгорена, толкова повече е нарушенено общото състояние. Много начини са предложени за отчитане площа на изгарянето, но най-приемливо е изчисляването на кожния дефект с проценти, като различните части на тялото са сведени до кратност на 9% — фиг. № 30. Освен по големина на площа, тежестта се определя и по локализацията и дълбочината. За тежко се смята изгаряне, което е повече от 20—50%. Но изгаряне на площ от главата и лицето с 10% повърхност също се смята за тежко, понеже е в близост с дихателните пътища.

Изгарянето е тежко състояние, тай като от изгорялата повърхност изтича тъканна течност, раздразнени са много кожни нервни окончания, кожата е много сила, което може да доведе до шоково състояние. С тъканните течности изтичат минерали, соли, витамини, които особено в тропическа обстановка на плаване са поначало нарушенi. С това се нарушава метаболитния обмен, нарушава се правилното хранене на клетките, водносолевия баланс, а това води до нарушение на защитните сили на организма, с тежки последствия за пострадалия.

При първа степен изгаряне, няма проблеми. Това изгаряне обикновено не се нуждае от лечение. Достатъчно е да се намаже изгорялата повърхност с вазелин или друга индиферентна мазнина, олио, лепило масло и други. Но най-добро средство е намазването на изгорялата повърх-

ност със смес от олио и варова вода, т. н. линиментум калкария, от която смес трябва да има на всеки кораб.

При втора степен изгаряне, първата помощ се състои в изгасяне на горящите дрехи, след което се вземат мерки за борба с болката, за която се използват всякакви обезболяваци медиamenti. След това се прави обработка на раната с палагане на първична превръзка, пай-добре със стандартните мазеви превръзки, от които трябва да има на всеки кораб. При липса на стандартни превръзки се прави мазева стерилна превръзка и се бинтова. Целта на превързването е да се намали до минимум изтичането на тъканни течности от изгорялата повърхност. От друга страна изтичаша тъканна течност действува стимулиращо върху гранулатите на изгорялата повърхност. Превръзките се снемат рядко, на 3—5 до 7—10 дни. Пострадалият се оставя на покой. При пуржда пострадалият крайник се имобилизира в шина.

При трета и четвърта степен на изгаряне лечението в първия момент е същото, но грижите за пострадалия, за успокояване на болките, за обнущащите са състояние са много по-сложни.

Всички изгаряния от втора степен, по-големи от 10%, както и тези от трета и четвърта степен изискват болнично лечение.

Тъй като при всички изгаряния опасността от инфекция е голяма, даването на антибиотици на пострадалия трябва да започне от самото начало. Превръзките трябва да са стерилни, да се работи с чисти ръце. На пострадалия трябва да се дават много течности, най-добре минерализирани, и много витамини. Храненето трябва да е леко, но много калорично.

При изгаряне с киселини или основи, първата помощ се състои в неутрализиране на агента причинил изгаряне; при киселини се прилагат основи или медикаменти със свободен йонитриев бикарбонат или разредена натриева основа, а при изгаряне с основи се използват разтвори от най-слаби киселини, като борова киселина, борова вода, разтвори на оцетна киселина или на обикновен оцет. След това изгорялата повърхност се измива обилно с преварена вода и се превръзва с мазева превръзка. Това се отпася и за другите изгаряния, получени от горящи или горещи предмети.

ИЗМРЪЗВАНИЯ

Най-често от измръзване са застрашени откритите части на тялото, лице, уши, пръсти на ръцете. Пръстите на краката не са защищени, освен че при тесни и неудобни обувки. Като предразполагащ момент е влажното време, дълго състояние на работа при студена и влажна обстановка, влажни обувки, дрехи, ръкавици и други.

Измръзванията делят на четири степени.

а) ПЪРВА СТЕПЕН — зачervяване на откритата кожа, загуба на чувствителност, лека или по-значителна оточност на откритите части, неприятни болкови усещания, болкане, щипане и други. Понякога се наблюдава и затвърдяване, или като че ли задебеляване на кожата. Лечението на първа степен измръзване се състои в поставяне измръзнатите части на тялото на топло, нахранване с топла храна или течности, намазване на кожата с мазила — помади, кремове и други. Дълго време

Лечението се състои в превръзки, които трябва много често да се сменят, тъй като със сменените превръзки се намалява резорбцията на веществата, както и продуктите на разпадане и интоксикацията. Болните имат много силни болки, не могат да спят, когото ги изгощава и влошава състоянието им. Затова даването на успокоятелни и приспивателни средства е наложително. Много добър ефект се получава от краткотрайно изстудяване на повредените повърхности с хлоретиъл. Но тази манипулация трябва да се извършива много внимателно, тъй като ако се предизвика, студът действува още по-лошо и усилва болките. Студът не лекува, а действува успокоятелно, когато е приложен за кратко време.

ИЗКУСТВЕНО ДИШАНЕ

Изкуственото дишане намалява приложението при всички случаи на разрушено дишане, но при здрав и неповреден бял дроб. Най-честия причини за спирание на дишането на борда на кораба са, сълнчев и топлинен удар, удар от електрически ток, отравяне с газове, притискане на гръденния косц, при злонука, при колапс и други. Изкуствено дишане се прилага и при безძънчие при удавяне, замързване, когато дишането е рефлексно спряло. Изкуственото дишане да започне там, където е станала злонука, или там, където е спряло дишането, като се изключва обстановката с отровни газове. В такива случаи пострадалният трябва да се изнесе на чист въздух. Изкуственото дишане може да спаси живота на пострадалия само при условие, че се проведе упорито и продължително. Чрез изкуственото дишане се осигурява кислород на тъканите и главното мозък.

Преди започване на изкуствено дишане е необходимо да се разхлабят всички пристигащи дрехи, особено около шията и кръста. След това се освобождават дихателните пътища от попаднали в тях предмети и материали — пръст, водорасли, тиня, изкуствени зъби, костишки, стомашно съдържимо и други. Почистване на устата става, като се обръше главата на една страна, устата се отвори и се оставят чуждите тела да изтекат сами навън, след което устата се забърска с кърпа, марля, лигин и други. Дренирането на водата се постига, като се постави пострадалият по корем, с глава върху ръцете му и обрната на една страна, най-добре наляво. Повдига се пострадалия за кръстната област за 40—50 секунди, отпуска се и се повтаря. Най-честата причина за запушване на дихателните пътища е падането на езика назад. За да се предпазим от това усложнение, трябва да се наклони главата максимално назад и след изваждане на езика устата да се затвори. Може езикът да се хване с езикодържател или щипка и да се закрепи върху брадата с бинт. Може да се закрепи езикът за брадата и с безопасна игла, като се пробожда напречно.

Много са начините за изкуствено дишане.

МЕТОД «УСТА В УСТА» ФИГ. № 4

Това е метода, който се оказал най-ефективен и който се препоръчва от всички автори. Пострадалият се поставя на гръб. Прроверява се устната кухина за чужди предмети. При наличие на зъбни протези същите се

отстригват. Главата се извърти максимално назад, при открита уста, с придръжане на брадата с лясната ръка и не се позволява на долната челюст и езика да се наместят назад. Даващият първа помощ застава на колене от едната страна на пострадалия, посма дълбоко въздух, като след това захапващи устата на пострадалия го вдъхва със сила в дыхателните му пътища, докато усети, че гръденят кос на пострадалия започва да се повдига, като в това време се усеща и съпротивата на белия дроб. Носът на пострадалия трябва да е затворен или чрез притискане с пръсти или с бузата на даващия първа медицинска помощ. С повдигане на главата се дава възможност на въздухът свободно да излезе от белия дроб. Вдухването на въздух в белите дробове и пострадал се извършива с честота 15—18 пъти в минута, с продължителност 3—4 секунди. Прилагането на метода може да стане през кърпа, марля, парче от риза или направо. Напоследък се въвеждат в употреба специални тръбички за вкарване на въздух направо в гръденния кос — белия дроб, за избягване прекия контакт «уста в уста» (фиг. 5).

МЕТОД «УСТА В НОС»

Този метод е също много ефикасен. При него разликата се състои в това, че след почистване на устата и носа, първо се затваря с ръка устата на пострадалия и чрез пътно захапване на носа му се вдухва въздуха в белия дроб. Ако има съпротива, която е от страна на положението на главата, трябва да се поправи положението ѝ, по ако причината е вдъхването на носа, то трябва да се премине на метода «уста в уста». Издишването става по същия начин с изпразняване на главата, като се подпомогне и с прегътане на гръденния кос.

Комбиниран метод, особено при оказване на първа помощ на малки деца или на хора с малко лице е методът «уста в нос» и «уста в кърдeto». Когато се извежда пострадалият със запушвана устата, то съществува опасност, че дишаването на хората с малко лице ще се извърши чрез устата на носа. Даващият първа помощ може да получи краткотрайно главоболие като бързо преминава при кратка почивка.

МЕТОД «ХОЛГЕР — НИЛСЕН» (ФИГ. № 6)

Намира приложение при невъзможност да се приложат първите три метода. Пострадалият се поставя по корем със свити ръце под главата и лице извън настрана. Оказващият помощ застава на едно коляно до главата на пострадалия. Вдишването се осъществява, като се хващат двете ръце на пострадалия над лактите и се повдигнат нагоре, така, че да се получи добро извиване на гръденака назад и отделяне на гръдения кос от пода. Вдишването се осъществява, като се отпуснат ръцете на пода и проръжително се притиска гръдения кос със силно отзад върху плешиките. Необходимо е да се спазва постоянно ритъм на тези процедури — 10—12 пъти в минута.

Този метод не се прилага при спряла сърдечна дейност.

МЕТОД НА «СИЛВЕСТЪР» (Фиг. № 7)

Пострадалият се поставя по гръб, главата му се обръща настрана, синкът се изпърва и прикрепя с парче бинт за браната. Застава се на колене до главата на пострадалия, хващат се ръцете му под лактите и бавно се изтеглят назад. При това движение гръбният кос се разширява и белите дробове поемат въздух — вдишване. Издишване се извършва, като ръцете се връщат обратно, свиват се и се притискат към гръдения кос, с което въздухът от белите дробове се изтласква извън. Тези движения се повтарят ритмично 15—18 пъти в минута.

МЕТОД НА «ШЕФЕР» (Фиг. № 8)

Пострадалият лежи по очи, главата му е обръната настрана, като е поставена върху стънатите му ръце. Даващият помощ застава на колена, обръща бедрата на пострадалия. С отворени длани на ръцете се натиска гръденния кос под плешиките, като се задържа 2—3 секунди, за да се получи вдишване. Натиска се прекратява внесапано, като дланита се повдигнат, за да се получи издъшване. След 3—4 секунди се повтаря (15—18 пъти в минута). Последните два метода се противопоказани при суплени ребра, гръбначен стълб и ръце.

СЪРДЕЧЕН МАСАЖ

СЪРДЕЧНИЯ МАСАЖ НАМИРА ПРИЛОЖЕНИЕ в случаите на спирание на сърдечната дейност, което се установява по липсата на пулсации на големите съдове — артериите и липса на сърдечна дейност (липса на сърдечни тонове). Той бива пряк — след отваряне на гърдите (по оперативен начин и започване директен масаж на сърдцето с ръка и вепряк или външен — чрез притискане на гръдената стена. Чрез сърдечния масаж се осигурява за известен период от време, изкуствено кръвообращение.

Пострадалият се поставя на гръб на палубата или на пода. Даващият първа помощ поставя лявата си ръка върху долната част на гръдената кост така, че да се ползува само дланта, а пръстите остават повдигнати и сочат междуребрията. Дясната ръка се поставя върху лявата и с прави ръце, използвайки тежестта на тялото, оказващият помощ се опуска и натиска гръдената кост на пострадалия надолу към гръбначния стълб. При това движение се получава хътване на гръдената кост и стена с около 3—4 см те притискат сърдцето. Дясната ръка води до изтласкване на кръвта от сърдцето към големите артерии. След това налягането се прекратява, сърдцето се освобождава от притискането и се напълва отново с кръв. Тези процеси се извършват с ритъм 60—80 в минута. При правилно провеждане на непряк сърдечен масаж се осигурува задоволително пулсации на артериите на шията и бедрата. Силното притискане крие опасност от счупване на ребра, нараняване на белия дроб, далака, черния дроб, а недостатъчното притискане е неефикасно.

При установяване или съмнение за спирание на сърдечната дейност, правилно е да се започне с изкуствено дишане 10—12 бързи вдишвания

по един от познатите ни начини (най-добре «уста в уста») след което отново се проверява сърдечната дейност. Ако последната се е възстановила, продължава се изкуствено дишане до възстановяване на самостоятелно дишане. Ако дейността на сърцето не е възстановена и оказващият помощ е сам, той продължава с непрекъснато редуване на непряк масаж на сърдцето — 7—10 пъти с 2—3 бързи вдишвания на въздух в устата. Ако помощта се оказва от двама души, то единият извършва непряк масаж на сърдцето 60—30 пъти в минута, а другият изкуственото дишане с въздух 12—16 пъти в минута.

Изкуственото дишане и кръвообращението се продължават до възстановяване на самостоятелно дишане и кръвообращение или пък до настоящване на пострадалия в болнично заведение, където може да се приеме на апаратно команда дишане и други методи за съживяване, или до пастьване на сигури признания на смърт.

През време на транспортиране съживителните манипулации продължават непрекъснато и упорито.

ПРЕНАСЯНЕ НА РАНЕНИ И ПОСТРАДАЛИ

Правилното транспортиране на пострадалия от мястото на злонапада на амбулаторията на кораба, от кораба до брега и от брега до лечебното заведение има важно значение за правилното оказване на първомедицинска помощ. От това как е пренесен пострадалният зависи от мястото на злонапада, машинна, палуба, текил отсеки, коридори на хамбари, коридори в кораба, хамбари, складове, лежен, мостник, мащаба, радиорубка, и други, зависи и изборът на начин на изнасяне. Различните начини на изнасяне и пренасяне на пострадал са дадени на фиг. № 26, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 40 и 41.

За изнасяне на пострадал от кораба на лодка, от лодка на браг или направо на брега най-подходящ са посоките тип Нил-Роберсон, фиг. № 42, с каквато трябва да са снабдени всички кораби.

За сваляне на пострадал от мятач на-подходящ е начина показан на фиг. № 9.

С корабната посоки тип Нил-Роберсон най-удобно може да се извади пострадал от хамбар, от машинно отделение и други под, тъй като дава възможност за пълно привързване и закрепване на пострадалия към носилката. Употребяват се и други видове носилки — тип «военен» — фиг. № 43, както и дървени, фиг. № 42.

При всички пренасяния на пострадал, с носилка, на ръце от един, двама или трима души, трябва да се вземат всички мерки, за да не се причинят допълнителни наранявания или да не се причинят допълнителни болки на пострадалия. Само тогава може да кажем, че сме оказали първа помощ по правилата и сме допринесли за спасяване на живота на другаря си.

ЗАДУШАВАНЕ

Това понятие обхваща удавяне, обесване, удушаване, затрупване, попадане на чуждо тяло в дихателните пътища, задушаване с газове и други. При обесването и удушаването има прекъсване на дишането чрез притискане на горните дихателни пътища, отвън навътре в областта на шията. При удавянето, задушаването, затрупването, има спирдане на дихателната газовъдна обмяна вследствие запуливане на дихателните пътища със съдържимо — вода при удавяне, меки или по-твърди предмети при задушаване, притискане на гръденния кос при затрупване и други. Удавянето е една от най-честите злополуки при работа на море, при корабокрушение, при къпане в морето. При потъването във водата удавникът спира за кратко време дишането си, след което идва дълбоко и голимо количество вода прониква в дихателните пътища до последните разклонения на бронхиите в белите дробове. В сладка вода удавянето настъпва по-бързо, тъй като сладката вода за 3—4 минути прониква в кръвообращението и разлага червените телица с косто се ускорява настъпването на смъртта. При удавяне с солена вода представлява повече възможности за благоприятен изход.

Удавянето протича в четири стадия:

Първи стадий — има силни движения при вдигване и слаби при издигване, косто се припукава от цапалза.

Втори стадий — има силини движения на гръдената мускулатура за издишване, гърчове, набъбване на шийните вени, изпъзване на очните ябълки. Удавникът е в безсъзнание.

Трети стадий — липсват дихателни движения, но има слаба сърдечна дейност и никовиден пулс на прекъсване.

Четвърти стадий — агонилен стадий.

Наскоро изваденият от водата удавник има бледа, набръкана кожа, около носа и устата остатъци от пяна, смес от вода и въздух и слуз. Понякога в и около носа и устата има пясък и други. Удавникът обикновено е в безсъзнание, липсва дишане. Наблюдават се огноални гърчове, погрешерване на мускулите, леки пулсации в шийните вени. Смъртта настъпва за около 3—5 минути.

Оказването на първата помощ се състои в:

а. бързо изваждане и обръщане надолу с главата, за да може да изтече постегата вода.

б. освобождаване на устата от всички чужди предмети: пясък, пяна, водорасли, тиня, челясти и други.

в. започване енергично изкуствено дишане.

г. правене на индиректен сърдечен масаж.

д. поставяне на лекарства за възбудяване на сърдечната дейност и дишане: кардиозол, кофеин, вазотон, цитотон, лобедин и други. Мероприятията по спасяването траят дълго време, до появя на самостоятелна сърдечна дейност и дишане или докато се установи по безспорен начин, че смъртта е настъпила.

При обесване и удушаване лицето е тъмносиньо, поради застоя на кръвта в главата, очните ябълки са силно изпъкнали. Лицето и шията са подути.

Първата помощ се състои в прерязване на въжето и разхлабяване на пръмката около шията. При спирдане на дишането се прави изкуствено дишане, при спирдане на сърдечната дейност — непряк сърдечен масаж. Ако пострадалият се върне в съзнание не се оставя без наблюдение, тъй като може да повтори опита за самоубийство.

При задушаване с чуждо тяло и при затрупване трябва независимо да се отстрани причината водеща до задушаване, както и да се почистят горните дихателни пътища. Чуждото тяло може да се отдели, като се постави пострадалият наклонен напред и с удар върху гърба между лопадките се предизвика сътресение за разместване на запушващото тяло. Втория начин е да се проникне с два пръста — палец и показалец в устата и гърлото и се направи опит за изваждане на тялото. При неуспешен се търси лекарска помощ за инструментално изваждане на чуждото тяло.

За яснота при спасяване на удавени ще се даде примерна схема за провеждане на първа медицинска помощ.

A. Първа помощ, докато удавникът е във водата:

- а. изпразване на горните дихателни пътища чрез отваряне на устата и обръщане на главата настрана.
- б. почистване на устата и носогълътката от пясък и други.
- в. изкуствено дишане по метода „уста в уста“
- г. изкуствено дишане чрез вдухване през уста през широкел по време на извличането (изваждането) на удавника.

B. Първа помощ след извлечане на удавника от водата

- а. изпразване на дихателните пътища чрез поставяне на пострадалния по очи и ноздрите на таза до пътно изправление.
- б. почистване на устата и носогълътката от пясък, водорасли, тиня, пяна и други, включително изкуствени челости.
- в. освобождаване и поддържане свободни дихателни пътища чрез дишане на главата максимално назад и затваряне на устата.
- г. при възможност да дишат самостоятелно пострадалият се оставя като се подпомага с даване на кислород.

- д. при липса на самостоятелно дишане се провежда изкуствено дишане при липса на сърдечна дейност се предприема изкуствено дишане и непряк сърдечен масаж.

ОТРАВЯНИЕ

Отравянето с цел за самоубийство или случайно, се среща много рядко на корабите. Понякога могат да се срещат отравяния в процеса на работа и при превозване на товари, затова правилата за оказване на медицинска помощ трябва да се знаят и да се прилагат правилно, за да се спаси пострадалият.

Като първо основно правило е, че огровните вещества не се държат в близост и в съседство с хранителни продукти, питиета, лекарства или

в еднакво опакован с хранни, питиета и медикаменти. Върху опаковката на отровните вещества, от какъвто и вид да са, трябва да има надпис «**ОТРОВНО**». Всички същно действуващи вещества и лекарства трябва да се държат заключени от натовареното за целта лице. Всяко отровно вещество трябва да се пригражда от инструкция, на която да е написано съставът в какво се изразава действието и какви са средствата за борба при отравяне и противотровите.

Заболяването настъпва като резултат на реакция на организма — отделни органи са повредени в резултат на разрушителното или друго действие на отровния агент. Проявата на заболяването може да бъде остра — в резултат на бързо нарушение в организма, или хронично — като резултат на продължително действие на токсичния агент. Отровните вещества могат да проникнат по различни пътища в организма, затова различаваме:

- отравяне през уста;
- отравяне през дихателните пътища;
- отравяне през кожата и лигавиците.

ОКАЗВАНЕ НА ПЪРВА ПОМОЩ ПРИ ОТРАВЯНИЕ — ОБЩИ МЕРОПРИЯТИЯ

Първото нещо, което трябва да се направи при съмнение за отравяне е да се разбере с какво се е отровил. Ако е в съзнание разпитва се пак-подробно с какво вещество се е отровил, в какво количество, за какво време, какви огледвания има. Ако е в безсъзнание се прави подобрен оглед на обстановката, проверяват се дрехите на пострадалния, които също могат да ни насочат към агента. Разпитват се хората които иреди това са били с пострадалния, за психическото му състояние, за разговорите които е водил и други. След ориентиране за евентуални причинители на отравянието се пристъпва към оказване на първа помощ със специфичната за отровния агент противотровова.

1. При отравяне предизвикано от разядчива основа или киселина, болните се оплакват от силни болки и парене в устата и корема. По устните и в устната личат петна от изгаряне с различен извив.

Първата помощ се състои в опит бързо да се неутрализира отровата чрез даване на специфична или универсална противотрова. Устата, очите, кожата се измиват обично и с вода или неутрализиращ разтвор. Не се дават средства за повръщане, поради опасност от пребиваване в провода; по същата причина не се прави промивка на стомаха. Проверяват се мероприятия за отстраняване на болката и недолупущане развитието на шок. При опасност от спиране на дишането прави се изкуствено дишане.

2. При отравяне с перазядчиви вещества се прави следното:

- опит за отстраняване на отровата от стомаха — ако пострадалният е в съзнание, прензивиква се повръщане чрез дразнене на гърлото с пръсти, дават се лекарства за повръщане, промива се стомахът със сонда;
- дава се специфична отрова, ако има такава;
- дава се универсална противотрова;
- при явления на шок се провеждат противодействия мериоприятия,

д) при липса на дишане се прави изкуствено дишане;

3. При отравяне с отровни газове се прави следното:

а) незабавно се изласка пострадалият на чист въздух;

б) провежда се изкуствено дишане;

в) вземат се мерки за недолупущане на шок.

Ако отровният е в затворено помещение, на дългото на хамбара, в цистерна, в беластен или горивен танк и други, спасителят трябва да вземе всички мерки за собствената си безопасност: да е снабден с апарат за кислородно дишане, да е подсигурен със сигнално въже, да носи със себе си второ въже за евентуално издържане на пострадалния. Да не се забравя, че газове, като въглеродния окис и други, са по-тежки от въздуха и се намират често в помещениета, а газове като фреон и други, нямат миризми и обикновения проптигогаз не е защищена спрямо тях. Сигурио и надеждно средство е кислородният апарат — но също или с подаван чрез шланг въздух.

4. Обезвреждането на отровите в организма се извършва чрез извършване на спешни или универсални противотрови, когато е трудно в първия момент да се ориентирате за какво се касае. Но симптоми като гадене, повръщане, необичайни диарии, смущение в съзианието, хълчици смущения — страх, халюцинации, възбуди, смущение в дишането, кожни промени, зачревявания, посивяне, кръвоизливи, изменения на зениците, мускулни гърчове и много други, трябва да ни навеждат на мисълта, че може да се касае за отравяне — остро или хронично, в резултат на превишена доза, напр. на лекарства, опияти, никотин, алкохол и мн. други.

Средства за повръщане

Прилага се, ако пострадалният е в съзнание. Дават се: готварска сол — две супени лъжини на чаша вода; морска вода — затоплена, дразнчи се гърлото с пръсти.

Промивка на стомаха

Извършва се със специална за целта стомашна сonda в първите четири часа след отравянето. След вкарване на сондата в стомаха прави се проверка да не е попадала в белая дроб, (ако при натиска на гръдения кон излиза въздух, тя трябва да се извади), след което се наливат 6—8 лита хладка вода с разтворени в нея 4—6 супени лъжини медицински въглища. Може да се използват и други средства — разтвори на танинова или боровка киселина, калиев перманганат, нишесте на прах, яичен белтък, след което се навежда пострадалният напред за да изтече през сондата стомашното съдържание. Промивката може да се повтори, като се следи какво да съдържа в повърхната материя.

Слабителни средства

Очиствателните (слабителните) средства намират широко приложение за отстраняване на попадналата в червата отрова. Най-подходящо се явява даването на магнезиум сулфурикум (английска сол) в доза 30—40 грама разтворена в 150—200 грама вода, изпит наведътък.

Противотрови

устата и гърлото се употребяват разтвори на натриум бикарбоникум (хлебна сода) 3—4%.

2. Отравяне с основи — наблюдава се при поемане през устата на натриев, калиев или амониев основа, при което се получават некрози на тъкните на хранопровода и стомаха. Признатите на отравяне са: болки в устата и гърлата, зад гръдената кост, в стомашната област, гадене и повръщане, смущение в гълтването. Болният се оплаква от силна жажка, често има шоково състояние. Съществува опасност от пробив на стомаха.

Първа помощ. На пострадалния се дава да изне 100 грама оцет на

литър вода, лимонов сок — 100 грама лимонов сок на 400 гр. вода, прясно мляко, два беляца от яйце в 400 грама вода, прави се промивка на стомаха — само в първите 15 минути след отравянето, даване на вода с разтворен в нея медицински въглен и др., след което трябва да се предизвиква повръщане.

При изгаряне на кожата с основи: обилно измиване с вода, поставяне на марля, напоена с разтвор на лимонена, винена или оцетна киселина в концентрация 10—25%.

3. Отравяне с амония. Предизвиква се от попадане на амониев пари в дихателните пътища, затова и измененията, които настъпват, са от страна на дихателната система. Концентрация на амониев лийтер въздух е съртоносна. Наблюдават се често подостронаци отравяния при производство на торове, химикали, бои, при работа с хладилни установки, амониевият действа като основа и то противично със следните признаки: парене, болки в устата, зачерьяване на лингвините, болки в корема, гадене, повръщане, примесено често с кръв (съртната доза е 30 грама амониев). При тежки отравяния има главоболие, световъртеж, гърчове и безсъзнание. По кожата се предизвиква зачеряване и болка, а понякога и мехуре.

Първа помощ

Противотровите предизвикват обезвреждане на отрововата по три начина: чрез поемане на отровното вещество, чрез химическо неутралнизиране и чрез противоположна форма — компенсиращо действие. Биват специфични и универсални.

1. Универсалните противотрови имат за цел да преустановят разрушаващото действие на отровата върху стомашната лигавица и да неутрализират отровата. Такива са: а) медицински въглени (карбо-медицин), адсорган и други. Употребяват се 3—4—5 супени лъжици за стомаха промивка или разтворени във води се изпиват, след което се предизвиква повръщане.

2. Специфичните противотрови имат за цел да неутрализират действието само на определена отрова. Такива са:
а) течен парафин — прилага се при отравяне с мастило разтворими отрови, органични фосфорни препарати, течни въглеводороди. Употребяват се в доза 100—200 гр. след стомашна промивка.

б) каплив хипермагланат — използва се воден разтвор 1 : 2000 в количество 200—300 гр. като се втича в солната слепа промивка и се изпива след повръщането. Намира приложение при отравяне с фосфор и цианови препарати.
в) медин сулфид — прилага се при отравяне с фосфорни съединения, като се дава по една супена лъжица от 2% разтвор през 5 минути некогато.

г) антидотум металорум — напира приложението при отравяне с тежки метали, арсен, антимон.

НЯКОИ СПЕЦИФИЧНИ ОТРАВЯНИЯ И ПЪРВА ПОМОЩ ПРИ ТЯХ

1. Отравяне с разядливи киселини — настъпва след погълдане на сярна, солна или азотна киселина, които причиняват разряждане на храносмилателната система. Отравянието се характеризира с болки и парене в устата, хранопровода, зад гръдената кост, в корема. Има гадене и повръщане много често с примеси на кръв. Наблюдават се белезници и некрози в устата при изгаряне със солна киселина, сиво-черни при изгаряне със сярна киселина и жълто-кафяви при изгаряне със азотна киселина. В тежки случаи е налице колапс и загуба на съзнание.

Първа помощ. Дава се да се изпие смес от 600—1000 грама прясно мляко и беляца от две яйца, разбити в мякото, или беляца на две яйца, разбити в 500 гр. вода и десет грама магнезиум. Прави се стомашна промивка, като се дава големо количество вода (4—5) литра, с разтворен в нея медицински въглен да се изпие и се предизвиква повръщане. Не се дава храна. За борба с колапса пострадалият се затопля. При вдишване на пари от киселини, пострадалият се изнася на чист въздух, промиват се гърлото и устата, промиват се очите.

За промивка на

а) при отравяне от пари чрез дихателните пътища изнася се пострадалият на чист въздух, прави му се гаргара и промивка на очите, носа и гърлото с 2% разтвор на сода бикарбонат, последвано от обилно измиване с гаргара от чиста вода. При силен задух — даване на кислород и правене на изкуствено дишане.

б) При попадане върху кожата — измиване с обилна студена вода и поставяне на марля, напоена с 2% разтвор на слаба киселина, или оцет. в) При отравяне през устата: бързо опразване на стомаха, стомашни промивки с подкиселена вода — на лийтер вода 2—4 лъжици винен оцет, или сока на 1—2 лимона. Даване на очистително и провеждане на всички мероприятия като при отравяне с основи.

4. Отравяне с фреон. Фреонът намира приложение при хладилните инсталации на корабите. Той е газ без мирис, и констатиране на наличието му в помещение може да стане само със специална лампа. В хладилните помещения може да се наструва в големи количества и да предизвика отравяне подобно на амония. При изгаряне фреонът се предизвиква

връща във фосген, който е силно токсичен и поразява дихателните пътища и бслите дробове. Признати на отравяне са общо: слабост, стягане в гърдите, каплица и задушаване.

Първа помощ:

а) При попадане на фреона през дихателните пътища:
1) Изпясяне на пострадалния неизбавно на чист въздух, даване на кислород и правене на изкуствено дишане.

2. Затопляне на пострадалния, грейки на краката, осигуряване на пълен покой.

3. При непрекъсната кашлица — даване на таблетки кодени 3 пъти дневно на равен интервал от време.

б) При попадане на фреон в очите обилио промиване на очите с чиста вода и поставяне на капки или мекилем в тях.

в) При попадане на течен фреон върху кожата — разтриване на премързналата участък с тампон от вата до зачертяване и възстановяване на цветта на кожата. След това с чист спир се изтрива премързналият участък и се прави стерилина превръзка.

5. **Отравяне с алкохол (чист спирт).** Алкохолът е бесцветна течност, получавана при поемане на големи количества концентриран спиртни напитки. Различават се: стадии на въздуха, характеризира се с бъбривост, несигурност в походдата, зачревно лице; разпуснатост и други; стадии на потисната дейност на централната нервна система и стадии на пълно безсъзнание до агоналност. Във втория стадий пострадалият е бледен, кожата е студена, покрита с лепкава пот. Дишането е бавно, дълбоко, шумно. По устата често има пяна. Още в началото има повръщане и по-върната материя има силен миризма на алкохол.

Първа помощ: а) поставяне на пострадалия в полуустраинично положение на чист въздух в добре затоплено помещение;
б) за отстраняване на отровата се прави опит да се предизвика по-връщане. При неуспех се прави стоманна промивка с тонала вода и месдински въглен,

в) затопляне на тялото на отровения чрез завиване, грейки, шинита с топла вода и други;

г) след излизането на пострадалия от състоянието на безсъзнание се дава големо количество вода или силен кафе и чай;

д) при буйстване пострадалият трябва да се върже и постоянно на-блодава.

8. **Отравяне с метилов спирт.** Метиловият спирт намира приложение в промишлеността и домакинството, като спирт за горене, за полиране, за почистване, а на корабите — за жирокомпаса и като разтворител. Може да бъде изпит по погрешка, а и като продукт на контрабандна търговия със спиртни напитки. Отровната му доза е 5—15 грама, а смъртносна от 30 до 100 грама. Метиловият алкохол е первично-съдова отрова и признатите на отравяне много наподобяват отравяното с алкохол, особено в началото. Признатите на отравяне настъпват от 3 часа до 4 дни след приемането на отровата. Болният се оплаква от главоболие, болки в корема, задух и смущение в дишането и зренето. Походдата е

несигурна; при тежки случаи бързо настъпва помрачение на съзнанието до пълна кома. Зрителните смущения могат да достигнат до пълна слепота.

Първата помощ: а) при промивките трябва да се прибави и натриум бикарбониум (хлебна сода): в първия час след отравянето 5—10 грама и след това на всеки 3 часа по 5—8 грама до 50 грама в денонощето.

7. **Отравяне с въглероден окис.** Това е газ без цвет и мирис, по-лек от въздуха и при натрупване на големи количества е взривоопасен. Предельно допустимата граница на концентрация във въздуха е 20,0 мг./м³. При концентрация във въздуха на 200—300 мг./м³ въздух при престояване повече от 1/2 час настъпва смърт. Отравянието от въглероден окис се наблюдават при престой или работа в помещение с големи количества въглероден окис, образуван от недонизориля въглища, газове от работата на двигатели с вътрешно горене, непълна ферментация и други.

Въглеродният двуокис спада към общоотровните газове, потиска первната система и блокира хемоглобина на кръвта. Признатите на отравяне са: виене на свят, слабост, смущение в говора, затруднено дишане, главоболие, гадене, повръщане, мускулни гърчове. Бързо пастьва безсъзнание с повърхностно дишане. Лицето е зачервено — до малиновочервен цвят. Венозната кръв е залено червена. В зависимост от количеството вдъшан газ и времето прекарано в помещение с въглероден окис наблюдаваме леки, средни и тежки състояния на отравяне.

Първа помощ: а) изнасяне пострадалия на чист въздух;

б) провеждане на изкуствено дишане;

в) даване на кислород с 3—6% въглероден окис.

8. **Отравяне с нефт и нефтопродукти (бензин,ベンゼン, бензол, керосин и др.).** Отравянието с нефт и нефтопродукти се наблюдава в индустрията и танкерите при превозване на нефтопродукти и вдишване на пари с високата концентрация, както и при изливане случаини или с цел за самоубийство. При вдишване на висококонцентрирани пари в нефтопродукти бързо може да се стигне до коматозно състояние, стърводено със смущение в дишането и кръвообращението. Тези отрови поразяват предимно централната нервна система. При леките случаи болните се оплакват от виене на свят, главоболие, гадене и повръщане. При погълдане на тежко отравяне: парене в стомаха, повръщане на стадия настъпват явления на тежко отравяне: парене в стомаха, повръщане на материи, конто силно миришат на поетата отрова, диарии, чернота в дробни смущения, сърдечно съдови и бъбречни смущения, смущения в дишането. Смъртта настъпва обикновено от белодробни усложнения. Смъртната доза е 5—10 грама.

Първа помощ.

1. При отравяне през устата — стоманна промивка с вода и медицински въглен, очистително — 30 грама английска сол и 100 грама течен парафин. Да не се дава рибиново масло, алкохол и мляко.

2. При отравяне през дихателните пътища — отстраняване на пострадалия от отровната атмосфера, изкуствено дишане, даване на кислород, даден на лекарства за поддържане на сърдечно-съдовата система.

ЗАБОЛЯВАНИЯ, ПРИЧИННИ ОТ ТОПЛИНА, СЛЪНЧЕВ И ТОПЛИЧЕН УДАР

За правилната дейност на организма големо значение има температурата на човешкото тяло. Нормалната граница на температурата на здрав човек е от 36 до 37° С., като всички отклонения от нея създават болестно състояние. Кожата е която регулира телесната температура. Регулацията се постига чрез изпотяването, поради различие на кожните калийни на кръвноносните съдове. Но при високи външни температури, особено при влажен въздух, какъвто периодично се среща на море и при работа в различни помеждународни центрове и в терморегулацията на организма. Предразполагащи моменти са усилена физическа работа на открито под прякото действие на слънчевите лъчи, тъмни дрехи, затъсяване, измършаване, сърдечно-съдов зъболявания.

Това води до едно или друго болестно състояние.

1. Топлинни мускулни гърчове (крампи)

Заболяването представлява болезнени спазми на някои скелетни мускули. Причината се крие в загуба на соли, на първо място на готварска сол (натриев хлорид) от организма, които се изхвърлят от него вследствие на обилното изпотяване. Странният започва внезапно със спазмични съмучния на мускулатите, които траят около една минута и се повтарят през различни интервали от време.

Първа помощ. Болният да се постави на хладно място, правят се леки масажи на мускулите на крайниците, дава се веднага по една лъжичка готварска сол в чаша вода за попълзване на загубите, прави се студен душ (вана). Болният се поставя на легло за един до три дни, като се храни при увеличено съдържание на сол и се дават плодови и минерални течности.

2. Топлинно изтощение.

Настъпва в резултат на недостиг на вода и натриев хлорид (готварска сол), поради недостатъчно поемане на вода и соли при работа, при дружена с обилно изпотяване в горещи и горещо-влажни помеждународни. Болният се оплаква от силна жаждка, отпадналост, замайване, главоболие, но няма спазично свиване на мускулите. Температурата е нормална. При тежки случаи настъпва колапс, психични смущения, а понякога и мускулни спазми.

Първа помощ. На болния се дава обилно да пие вода обогатена на сол, дават се минерални води, храната трябва да е по-солена. Болният се поставя на хладно, правят се хладни душове. След токова състояние не бива да се излага за два-три дни на топлина.

3. Топлинен и слънчев удар.

Топлинният удар настъпва при висока температура на околния въздух, същата с висока влажност и липса на движение на въздуха. При тези условия се затруднява отделянето на топлина през кожата и се получава прегряване на организма. Температурата граница за по-

носимост при престой в затворени помещения е големия влажност е 32° С, при извърванието на работата – 30° С при добре вентилация и на открито – 7° С. Усилената мускулна работа, употребата на алкохол, дебелото и затворено облекло, работа в горещи влажни помеждународни без вентилация, или с лоша вентилация, са предразполагащи моменти за получаване на топлинен удар.

Сълънчевият удар (слънчевалето) се дължи на пряко обльзване на главата от слънчевите лъчи, при което поради големия прилив на кръв по механичен начин, (разширение на кръвопоснатите съдове), се получава разстройство на мозъчните центрове и в терморегулацията на организма. Предразполагащи моменти са усилена физическа работа на открито под прякото действие на слънчевите лъчи, тъмни дрехи, затъсяване, измършаване, сърдечно-съдов зъболявания.

Тези две заболявания са тежки. При тях първата помощ трябва да се дава веднага, тъй като заболяването е остро и противчането му е тежко. Болният имат главоболие, виене на съят, гадене, общо отпадналост, болки в мускулите, телесната температура е повишена до 40—41° С. При по-тежки случаи болният е в колапс, със суха кожа, бледо лице, цианоза около устните. Дишането е ускорено, наблюдават се психогенни разстройства, халюцинации, коматозни състояния.

Първа помощ. Болният се поставя на сенчесто, хладно място, добре проветриво, при пълен покой. Събличат се дрехите му и тялото се обвива с влажни чаршифи, или се потапя във вана с вода, пъмща температура на помещението, с постепенно охлаждане. На главата на болният се поставя лед или влажни кърпи, дава се да пие подсолена вода, с по една грам на всеки час. Ако болният е в безсъзнание, се дава кислород, прави се изкуствено дишане, сърдечни лекарства. При тежки състояния се налага болнично лечение. Осигурява се непрекъснат контрол на болният до излизане от състоянието. Храната трябва да бъде с увеличено количеството сол, леко лесно приемливо.

За предпазване от тези заболявания се препоръчват следните мерки:

- а. корабните екипажи плаващи в тропически и горещи райони да се обличат леко, да прекарват повече време на открито, да не се работи тежка физическа работа през най-горещите часове, да се прави разумна промяна на графика за работа на открито, като се използуват по-хладките сутрешни и следобедни часове.

- б. да се осигуряват на палубите душове с морска вода.
- в. да се осигури достатъчно време за отлих, особено в горещите обедини часове.

г. при тежки условия да се преминава на намалени вахти в машинно-котелните помещения и мостица (не две по четири часа, а три или четири вахти за осем часа).

- д. да не се излагат членовете на екипажа на слънчевите лъчи без защитни каски и да се пазят от изгаряне на кожата.
- е. да не се пренсяда, да се поемат достатъчно соли, да се ограничи употребата на месо, а се увеличи консумацията на плодове и зеленчуци.

ОСТРА СЪРДЕЧНА СЛАБОСТ

б. освобождаване от пристегнати дрехи, връзки, колани и други.
в. осигуряване на приток от свеж въздух, понякога се налага изкуствено дишане и даване на кислород.

Г. да не се дава храна, а само течности на гълтка.
д. при силен сърдечна болка може да се направи една ампула морфин с един ампула атронин подложно. Заедно с това се дава и нитроглицерин под езика, по една таблетка на 2—3 часа.

е. на краката се поставя грека.
ж. всички разпореждания, дадени от лекар чрез радиоконсултация, трябва много стриктно да се изпълняват.

ОСТРА СЪДОВА НЕДОСТАТЪЧНОСТ — СИНКОП, КОЛАПС, ШОК

Острата съдова недостатъчност протича в три степени: синкоп или обликовен припадък, колапс и шок.

1. **Синкоп**, или обликовен припадък с безсъзнание е най-леката степен на острата съдова слабост, при която пасътвала краткотрайно нарушение на мозъчното кръвообращение, съпроводено с прилошаване, виене на свят, шум в ушите и бърза загуба на съзнание. Обективно се наблюдава бледност при кожата, изпотяване на крайниците. Дишането е забавено, дълбоко. Безсъзнанието е кратко, от николко секунди до няколко минути и преминава с поставяне на болнина в хоризонтално положение. Причините за припадъка могат да бъдат преуморя, сънно възнесение, силен страх, уплаха, глад, нараняване със сълна болка, недостиг на въздух в затворено помещение и др.

Първата помощ се състои в поставяне на болния в легнало положение с глава по-ниско от тялото, освобождаване на шията и гърдите от пристягачи дрехи, напръскване на лицето със студена вода, леки масажи — сципливания на кожата, фрикции с одеколон, даване да се диша амоняк и др. Обликовено болният след — 2 минути идва в съзнание, като се подобрява и сърдечната дейност.

2. **Колапс** — наблюдава се при остри инфекционни заболявания, на гърден отравяния, наранявания и контузии, при кръвоизливи от източници на сърдечния мускул и при задушаване от наркотики. Венозен оток, придружен с посняване и от белодробния оток.

Ако при остра сърдечна слабост посияното лице започне да избледнява, ако пулсът започне да се подобрява и се увеличи количеството на отделяната урина, това говори, че има подобряване на състоянието и може да се очаква благоприятен изход.

При хронични сърдечно-съдови заболявания също могат да настъпят явления на остра сърдечна слабост, което изисква неотложна помощ. При тези заболявания могат да се наблюдават остра сърдечна слабост, хипертонична болест и сърдечен инфаркт.

Рязка, остра силна болка в гърдите или сърдечната област се наблюдава при сърдечен инфаркт и при сърдечна «гръден жаба» (стенокардия). Болката настъпва внезапно, изльча се към лявата шийна област и лявата ръка. Болният не смее да се движи, чувства недостиг на въздух, лицето му е покрито с пот, пулсът е учестен или забавен. През време на пристъпа болният чувствува смъртен страх. Продължителността на пристъпа е от няколко минути до половин час. Стенокардията преминава внезапно както се и появява, но остава известна слабост и разбитост на болния. Дълготраенцят пристъп трябва да наведе мисъл за инфаркт. Ако болката в сърдечната област не се повлиява от нитроглицерин, приемлимин и други под., това говори за сърден инфаркт.

Първа помощ се състои във вземане на следните мерки:

а. абсолютен покой на болния в седнало положение.

и.

из-

мож-
дро-
скар
от и-
ни и-
ни, при-
стоя-

А БЕЗСЪЗНАНИЕ (КОМА)

е рязко понижение на всички жизнени функции на мозъка, което се характеризира със загуба на съзнанието, движението, в продължение на по-дълъг или на по-къс период, при което се засяга сърдечно-съдовата система. При кома никога не се наблюдава прекратяване на дишането и паруциеление в кръвообращението. Угат да доведат до коматозно състояние, са много да се определят в първия момент. Затова различават състояния при мозъчен кръвоизлив, бъбречна недостатъчност, хистерия, епилепсия, отравяния и други.

Бледо лице може да има при бъбречна кома, и диабетна кома. Плюсняване и полутост на лицето диагнозата може да се допълни и от наличието на тахикардия, оттушане, гадене, повъръщане, главоболие, отпадналост, безапетитие. Кожата е бледа, покрита е с хладна пот. Болите се оплакват от виене на свят. Понякога се наблюдават и признаки от страна на сърдечно-съдовата система — забавена или ускорена сърдечна дейност, повищено или намалено кръвно наплягане, сърцеви болести.

При тежките форми настъпва обща отпадналост поради обилно повъръщане и загуба на течности. Първата помощ се състои в покой на легло, освобождаване от всички неподходящи предмети и дразнителни. При упорити повъръщания се дава храна, а само парченце лед или лимон. След това се дават плодови сокове, топли бульони, сухар, бисквити и захарни изделия за възстановяване силите на болния.

Лечението с лекарства е в зависимост от типа нервна система. Дават се следните медикаменти: Алерон по 1—2 таблетки през 9—14 часа, фенамин по една таблетка, хлоразин — таблетки до 3 на ден, тинктура бедадона по 15 капки, белеграмин таблетки 3—4 на денонощие, торакан, калициум-броматум по 1/2 лъжица в чаша вода и др.

При тежки случаи се търси помощта на лекар.

Профилактика: Правилен подход и запознаване с обстановката на кораба, осигуряване като по средата на кораба, създаване на приятна и весела обстановка по време на пътуването, участие в игри, слушане на забавна музика, отвлечение на вниманието на предразположените от мисълта за морска болест, поемане на малко храна и алкохол, прекарване на открито по палубата на чист въздух.

ОКАЗВАНЕ НА ПЪРВА ПОМОЩ НА КОРАБОКРУШЕНЦИ

затова при загряване на тялото да се внимава и да не се причини изгаряне на кожата. При липса на уриниране повече от 12 часа, болният трябва да се категоризира от лекар. При епилепсия болните се пренасят на безопасно място, под главата им се поставя възглавница, през време на гърчовете е необходимо в устата, между зъбите, да се постави държача на лъжница, завита в кърпа или бинт или парче дърво, за да не си прехапае болният езика. След завършване на пристъпа болният се оставя пак спокойствие да се настпи, като се наблюдава през време на съня, до събуддането му и влизане в контакт.

МОРСКА БОЛЕСТ

Задоблияването се наблюдава при пътуване с плавателни съдове и се дължи на дразнене на лабиринта на вътрешното ухо, контролиращ равновесието и чрез ушиния нерв води до рефлекторно разстройство на централната нервна система и до проявяване на болестта.

За пътници с лабилна нервна система е достатъчен само един поглед към кораб на вода, за да получат пристъп и неприятни усещания. Различават се две форми на болестта — лека и тежка. Признатите на морската болест са: прилоциране, гадене, повъръщане, главоболие, отпадналост, безапетитие. Кожата е бледа, покрита е с хладна пот. Болите се оплакват от виене на свят. Понякога се наблюдават и признаки от страна на сърдечно-съдовата система — забавена или ускорена сърдечна дейност, повищено или намалено кръвно наплягане, сърцеви болести и загуба на течности.

Първата помощ се състои в покой на легло, освобождаване от всички неподходящи предмети и дразнителни. При упорити повъръщания се дава храна, а само парченце лед или лимон. След това се дават плодови сокове, топли бульони, сухар, бисквити и захарни изделия за възстановяване силите на болния.

Лечението с лекарства е в зависимост от типа нервна система. Дават се следните медикаменти: Алерон по 1—2 таблетки през 9—14 часа, фенамин по една таблетка, хлоразин — таблетки до 3 на ден, тинктура бедадона по 15 капки, белеграмин таблетки 3—4 на денонощие, торакан, калициум-броматум по 1/2 лъжица в чаша вода и др.

При тежки случаи се търси помощта на лекар.

Профилактика: Правилен подход и запознаване с обстановката на кораба, осигуряване като по средата на кораба, създаване на приятна и весела обстановка по време на пътуването, участие в игри, слушане на забавна музика, отвлечение на вниманието на предразположените от мисълта за морска болест, поемане на малко храна и алкохол, прекарване на открито по палубата на чист въздух.

и.

из-

мож-
дро-
скар
от и-
ни и-
ни, при-
стоя-

тър-
блод
огори или
заду-
че бо-
ст-
диш-
ару-
може-
време-
блю-
нокт-
оток, 1 на-
кръв 10.10-
могат въл-
глухи-
е пон

и
гнозате от
източ-
ден от мас-
зен от диша-
бледни то се
бледни
на отдания,
може от
При та-
явлен
При та-
хипер-
Растено,
Болка при-
вата ро-
лицето по-
пристъ-
стъла дават
внезапно покা-
блония или
Ако бол. кис-
нилами, то на
Първъ-

еозика за брадата или чрез пробождане с безо-
лоният се завива и му се дава първа помощ на
а съзнателното или до ниване на лекар. Докато
нищо не трябва да му се дава през устата. Не
изпадналит в безсъзнание не чувства болка и

157

156

и.
из-
мож-
дро-
скар
от и-
ни и-
ни, при-
стоя-

е, което се характеризира със загуба на съзнанието, движението, в продължение на по-дълъг или на по-къс период, при което се засяга сърдечно-съдовата система. При кома никога не се наблюдава прекратяване на дишането и паруциеление в кръвообращението.

Угат да доведат до коматозно състояние, са много да се определят в първия момент. Затова различават състояния при мозъчен кръвоизлив, бъбречна недостатъчност, хистерия, епилепсия, отравяния и други.

Бледо лице може да има при бъбречна кома, и диабетна кома. Плюсняване и полутост на лицето диагнозата може да се допълни и от наличието на тахикардия, оттушане, гадене, повъръщане, главоболие, отпадналост, безапетитие. Кожата е бледа, покрита е с хладна пот. Болите се оплакват от виене на свят. Понякога се наблюдават и признаки от страна на сърдечно-съдовата система — забавена или ускорена сърдечна дейност, повищено или намалено кръвно наплягане, сърцеви болести и загуба на течности.

Първата помощ се състои в покой на легло, освобождаване от всички неподходящи предмети и дразнителни. При упорити повъръщания се дава храна, а само парченце лед или лимон. След това се дават плодови сокове, топли бульони, сухар, бисквити и захарни изделия за възстановяване силите на болния.

Лечението с лекарства е в зависимост от типа нервна система. Дават се следните медикаменти: Алерон по 1—2 таблетки през 9—14 часа, фенамин по една таблетка, хлоразин — таблетки до 3 на ден, тинктура бедадона по 15 капки, белеграмин таблетки 3—4 на денонощие, торакан, калициум-броматум по 1/2 лъжица в чаша вода и др.

При тежки случаи се търси помощта на лекар.

Профилактика: Правилен подход и запознаване с обстановката на кораба, осигуряване като по средата на кораба, създаване на приятна и весела обстановка по време на пътуването, участие в игри, слушане на забавна музика, отвлечение на вниманието на предразположените от мисълта за морска болест, поемане на малко храна и алкохол, прекарване на открито по палубата на чист въздух.

и.
из-
мож-
дро-
скар
от и-
ни и-
ни, при-
стоя-

еозика за брадата или чрез пробождане с безо-
лоният се завива и му се дава първа помощ на
а съзнателното или до ниване на лекар. Докато
нищо не трябва да му се дава през устата. Не
изпадналит в безсъзнание не чувства болка и

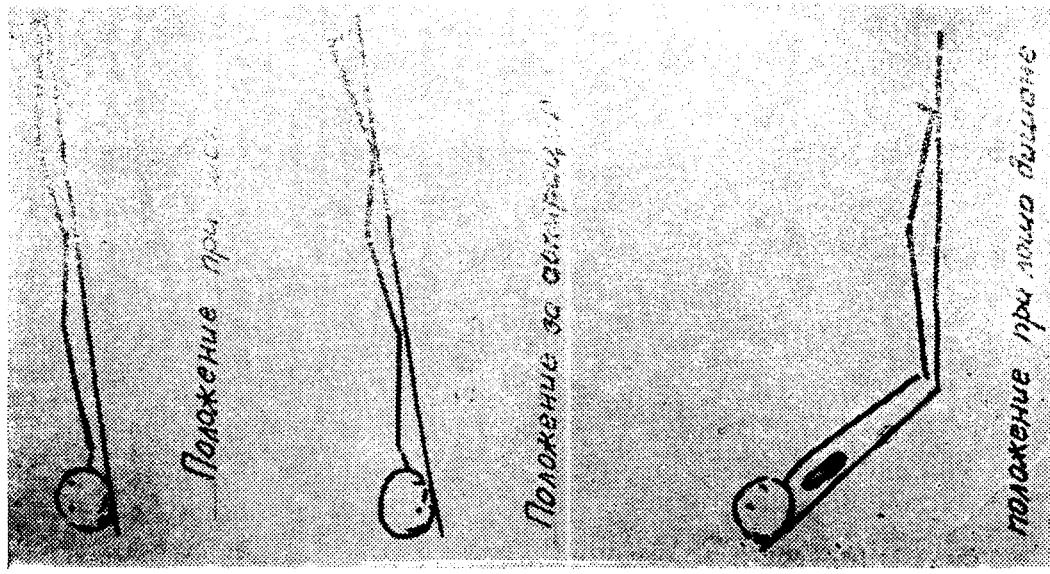
159

ТАБЛИЦА ЗА ДОПУСТИМОТО ВРЕМЕ ЗА ПРЕБИВАВАНЕ
НА ЧОВЕК ВЪВ ВОДА

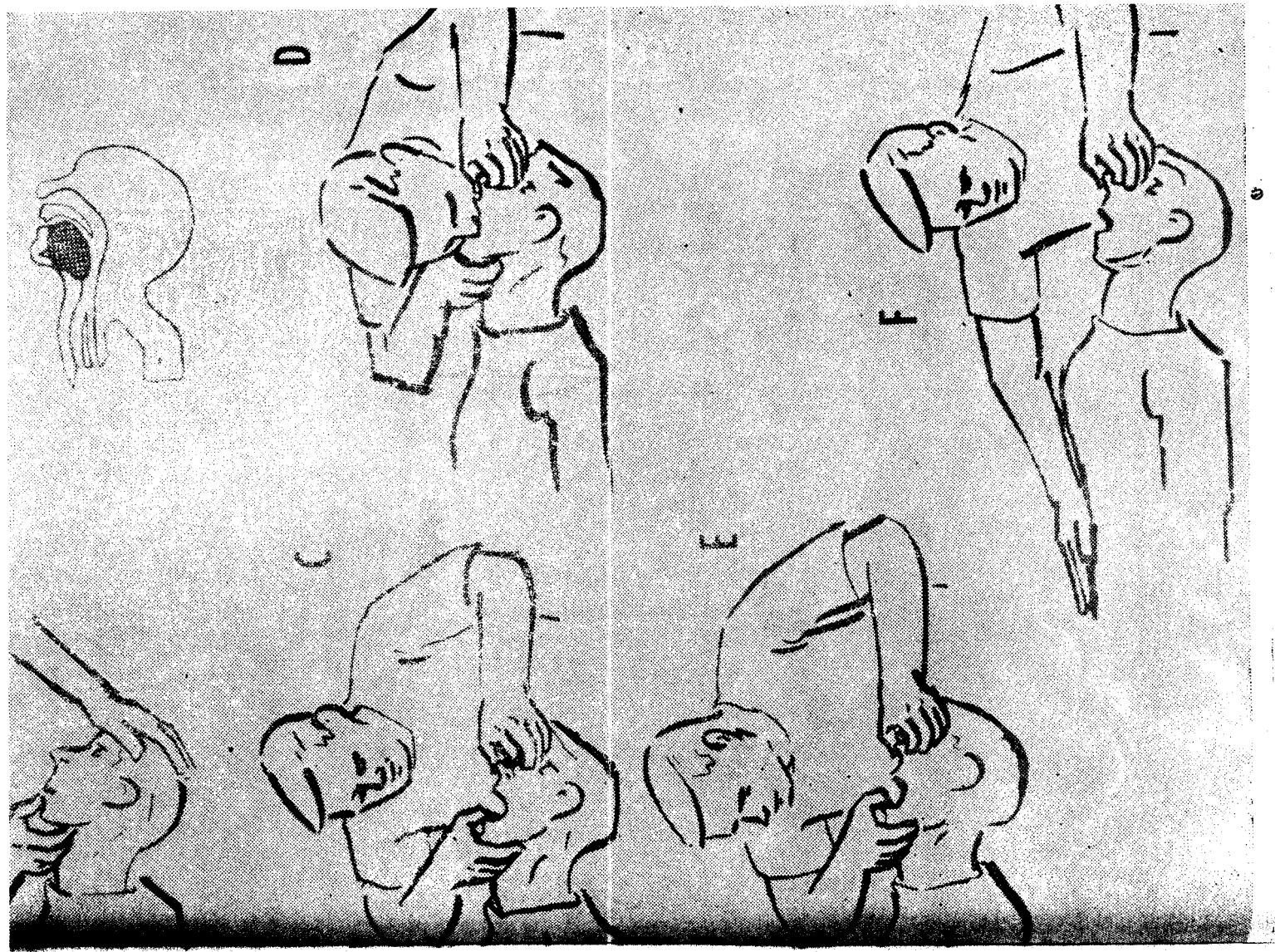
Темпера- тура на вода °C	Време на пребиваване във вода			Задолжка
	без опасно	допустимо	опасно	
0 до 3 мин.	от 3 до 25 мин.	повече от 25 мин.	при прекарване във водата по- вече от краткото време е въз- можна високата на смърт	
10 до 10 мин.	от 10 до 45 мин.	повече от 45 мин.		
15 до 15 мин.	от 50 мин.	повече от 3 часа		
20 до 2 часа	до 3 часа от 2 часа	3 часа повече от 7 часа		

Първата помощ след прибиране на корабокрушенци на борда на кораба се състои в подмяна на мокрите дрехи, изкътенаване, затопляне, обличане в сухи дрехи, даване на горещи течности, чай, кафе, коняк, захранване. Най-добре е първото хранене да е течно — супа, бульони и други. Осигурява им се възможност за отдих. Всички корабокрушенци се преглеждат за нараняване, за попадане в очите на чужди тела, за попадане в стомаха на мазут или други нефтопродукти, за подвижност на крайниците, за правилно дишане и състояние на сърдечно-съдовата система, за изгаряне, за измръзване и други.

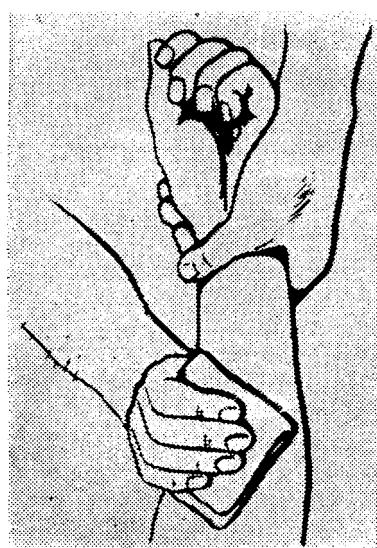
След огледа се постъпва с всеки отделен случай отделно, съобразено повредата, която е получил е и обемът на медицинската търба по ш. Да не се забравя, че всички корабокрушенци са с малко или повече височатления от злополуката, която са претърпели. Ето защо тактиката поведението към тях трябва да е много внимателно и щадящо первината им система.



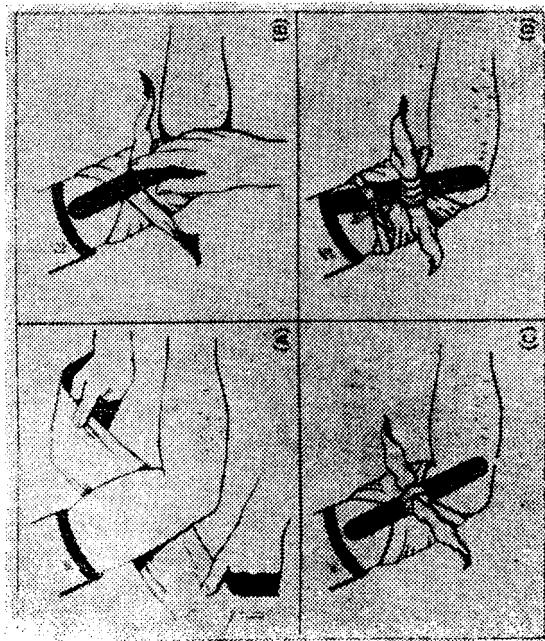
Фиг. 1. Положение на пострадали при различни злонуки.



Фиг. 4. Изкуствено дишане — уста в уста.

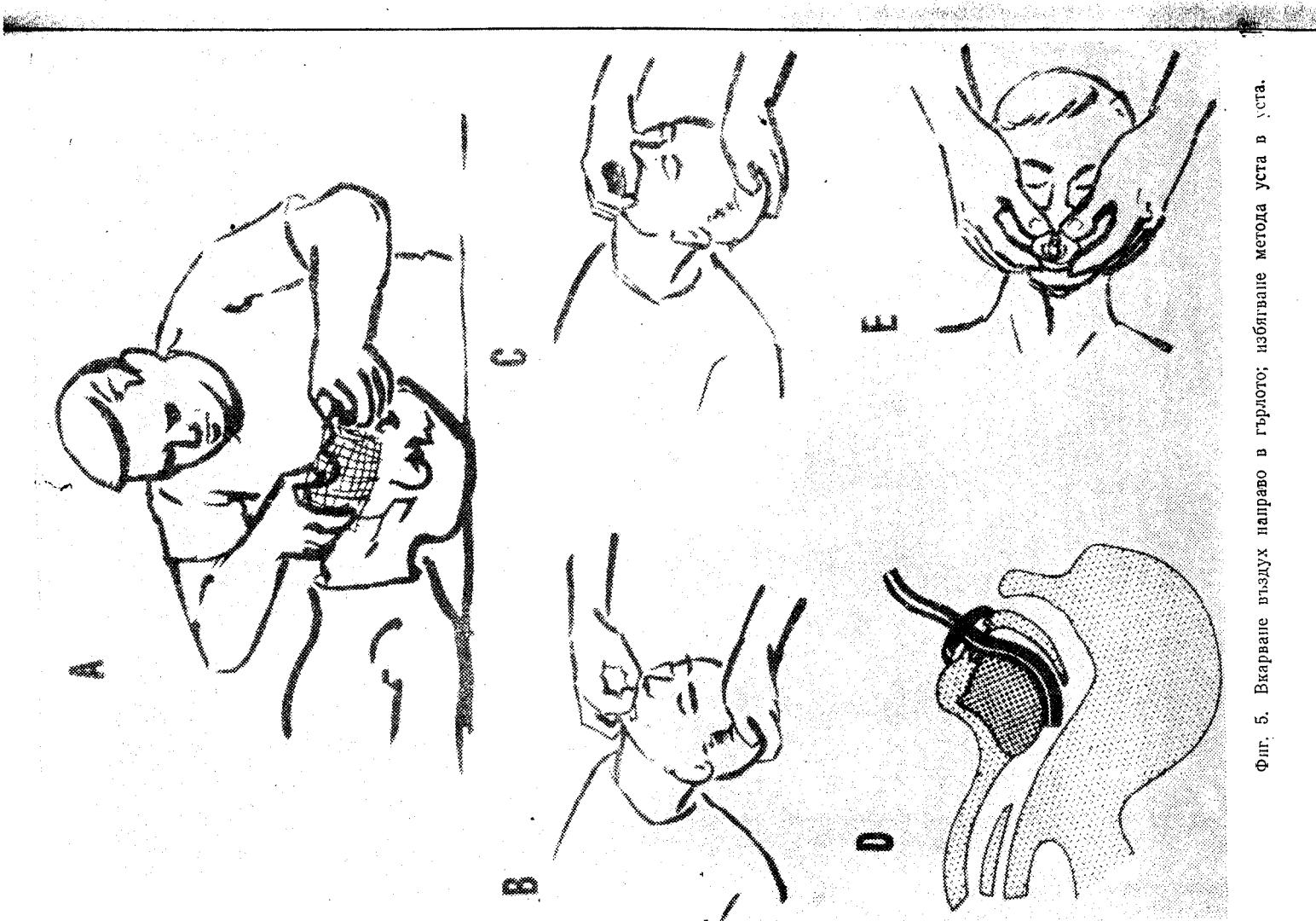
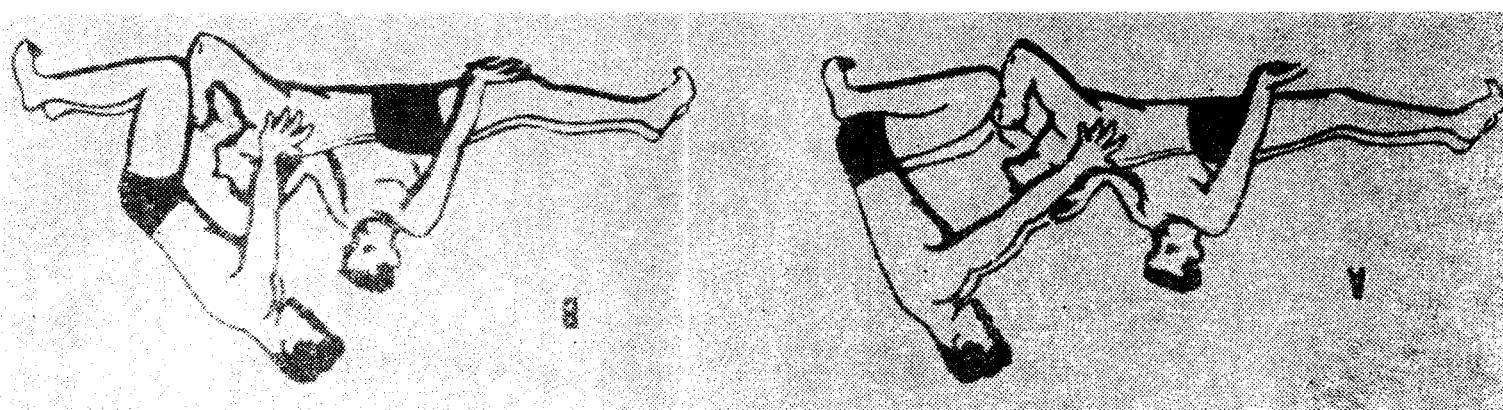
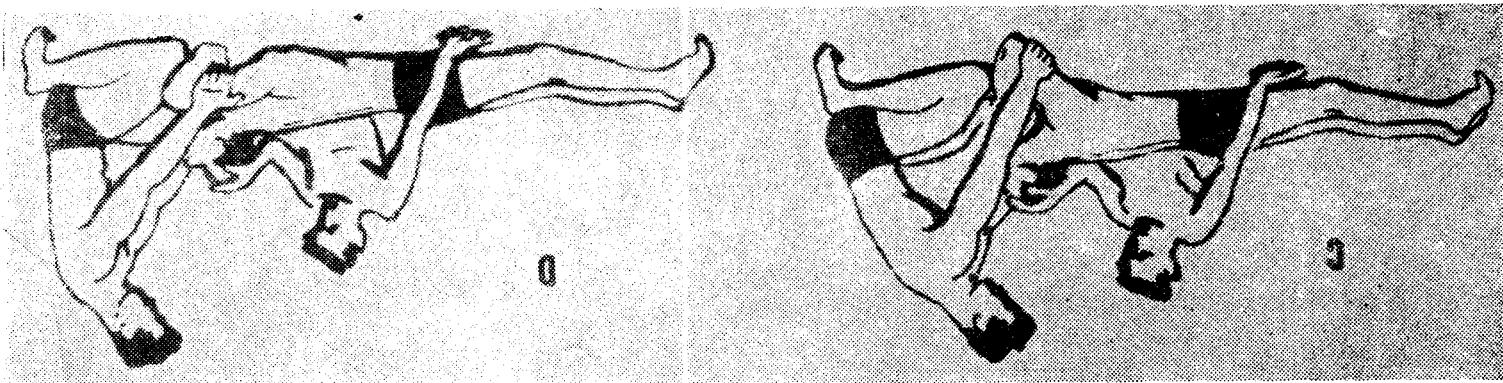


Фиг. 2. Стиране на кървото през прям патник

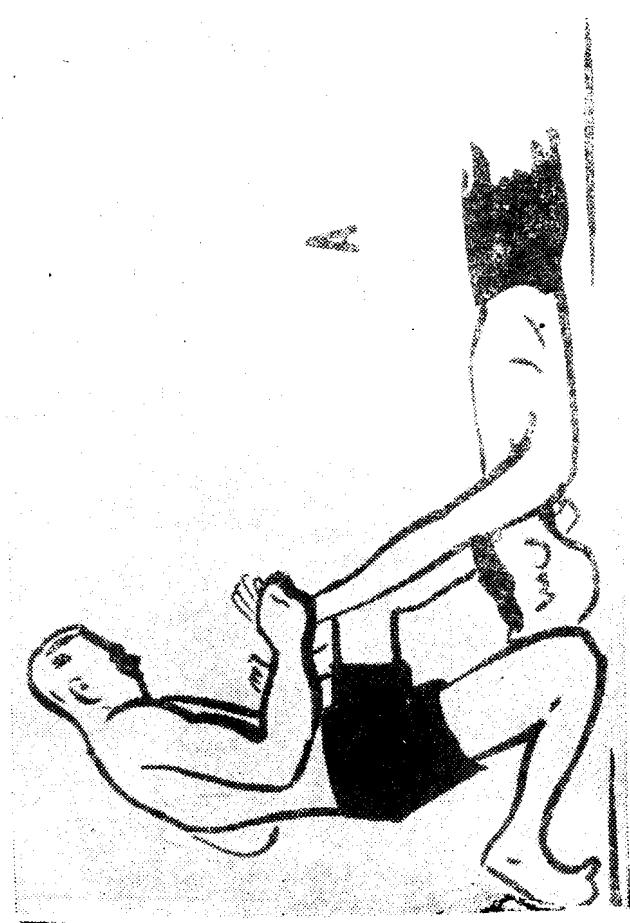
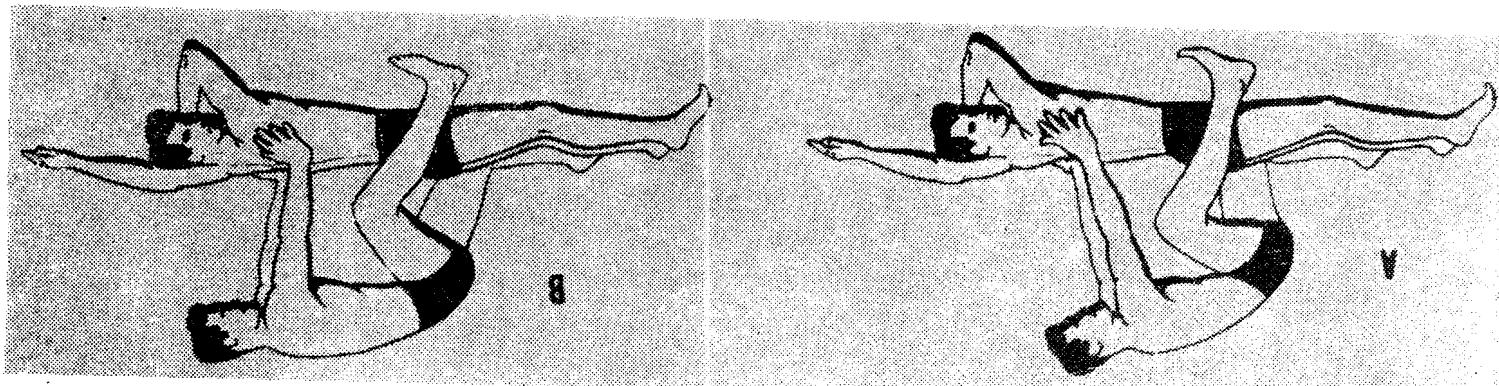
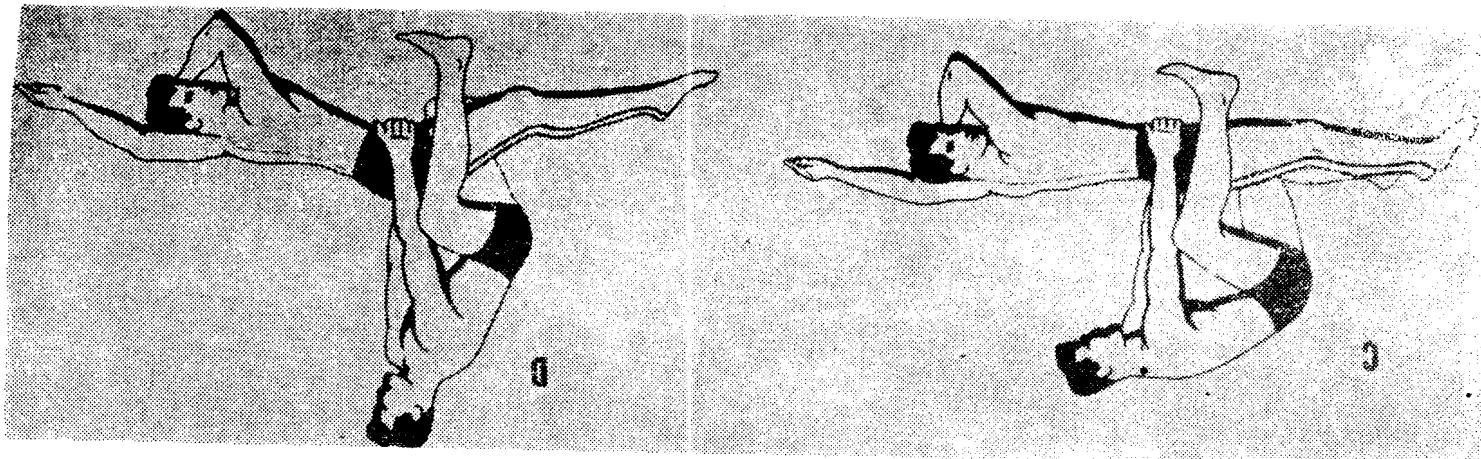


Фиг. 3. Надигане на туризм.

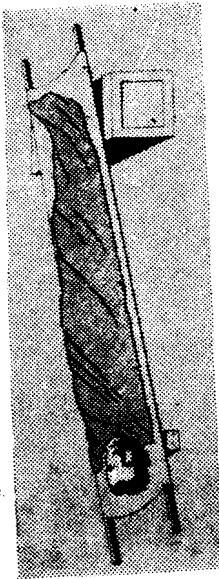
Фиг. 6. Накачване на ушите при същата ханка.



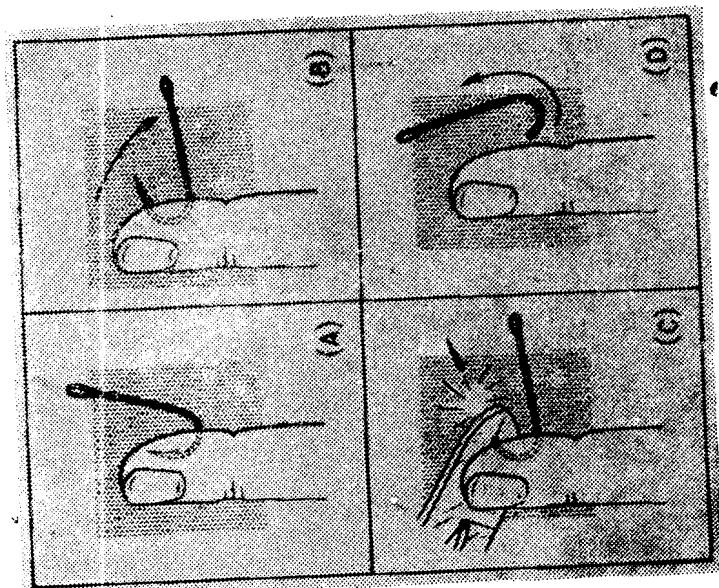
Фиг. 5. Вкарване в издух направо в гърлото; избиване метода уста в уста.



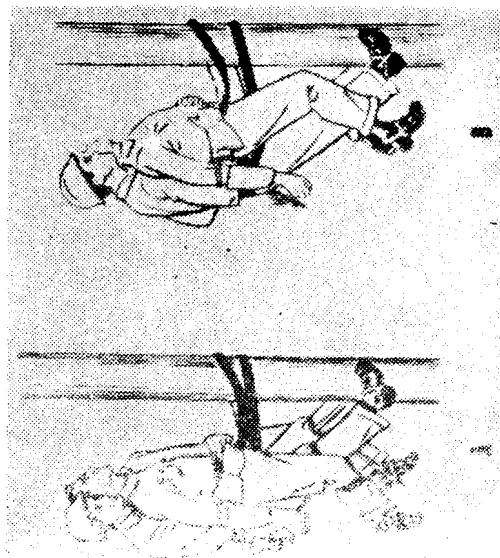
Фиг. 7. Изкуствено дишане чрез панток върху гърдите коя.



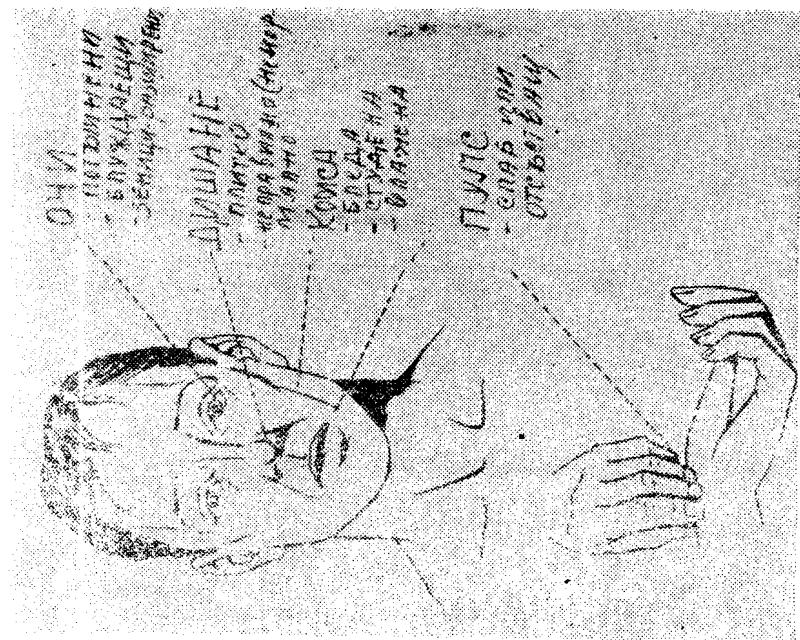
Фиг. 11. Голожение на пострадалния при шок.



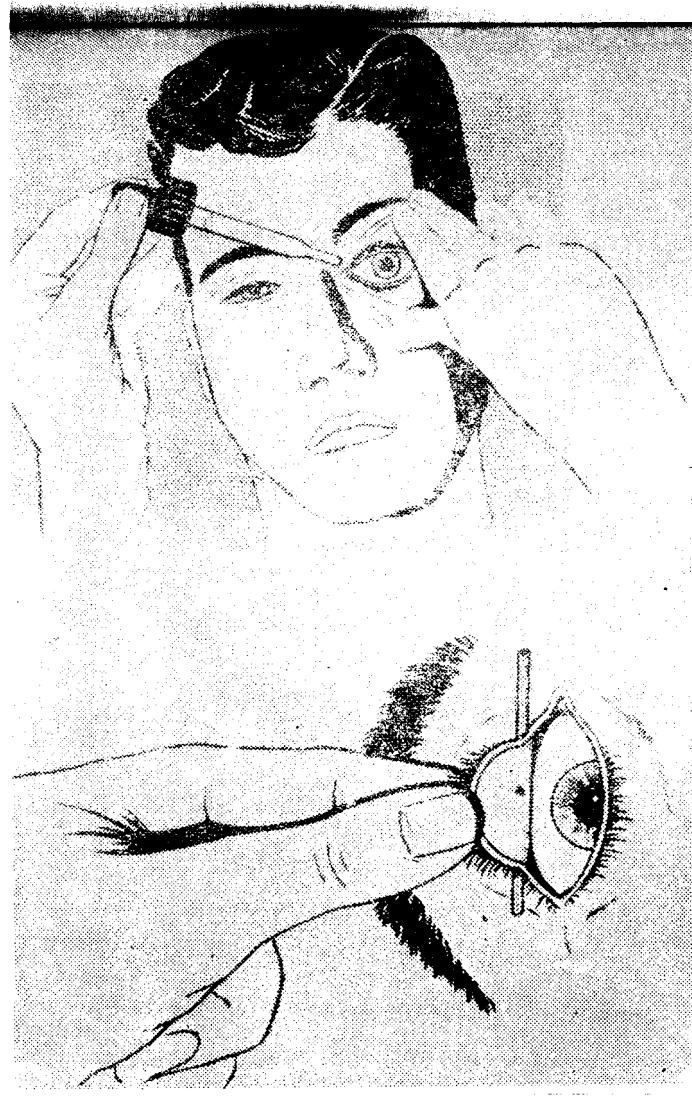
Фиг. 12. Изваждане на въдица.



Фиг. 9. Упражнение от гриб (мата).

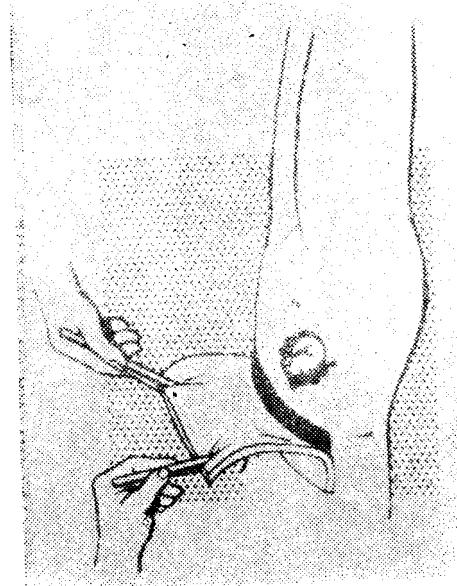


Фиг. 10. Симптоми при шок

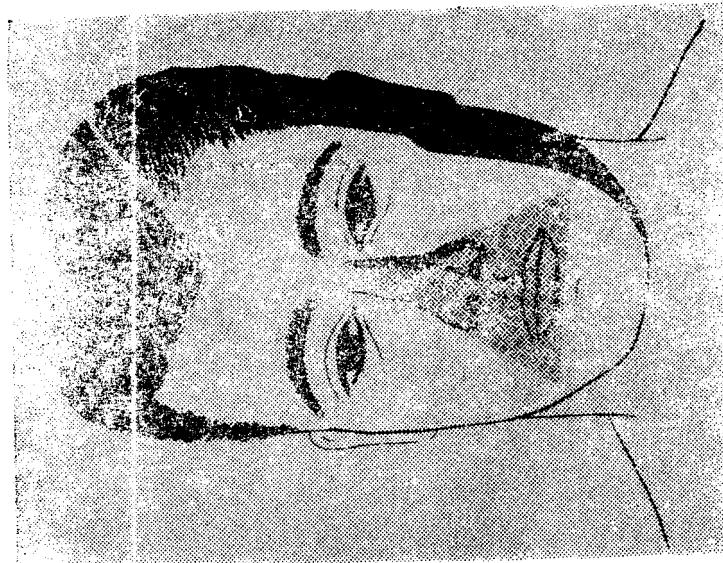


ИГ. 13. Обръщане на горния клепач върху дървена клещка.

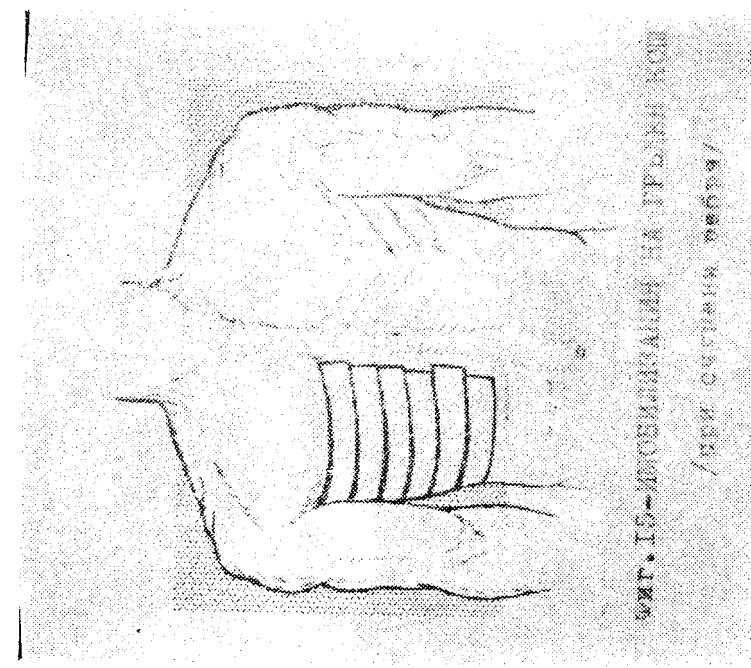
Фиг. 14. Промиване на очо.



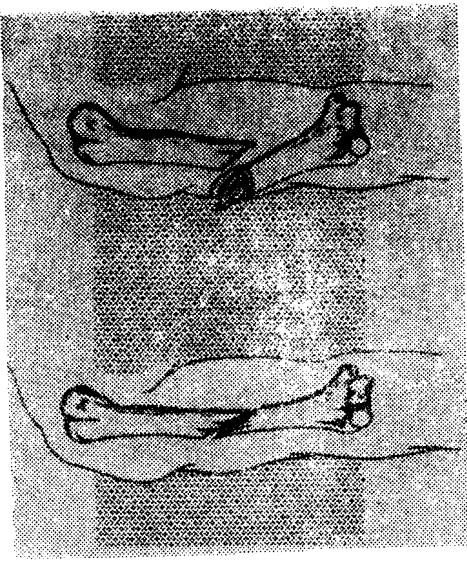
Фиг. 16. Коремна рана с изтязло черво.



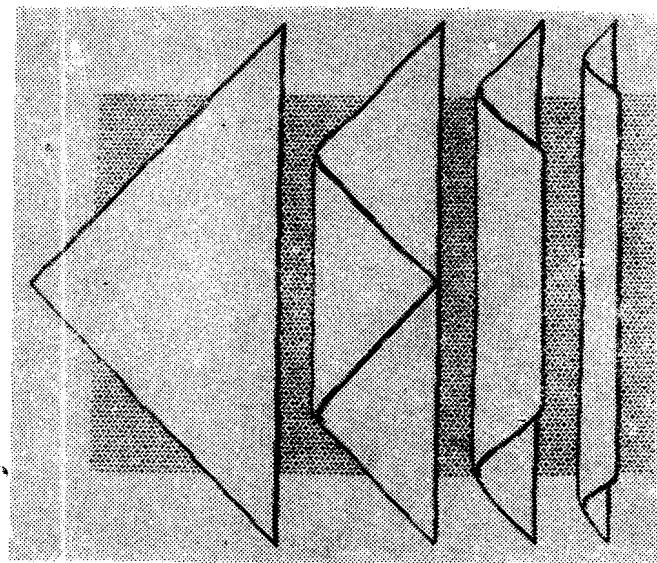
Фиг. 17. Зона опасна за инфекция.



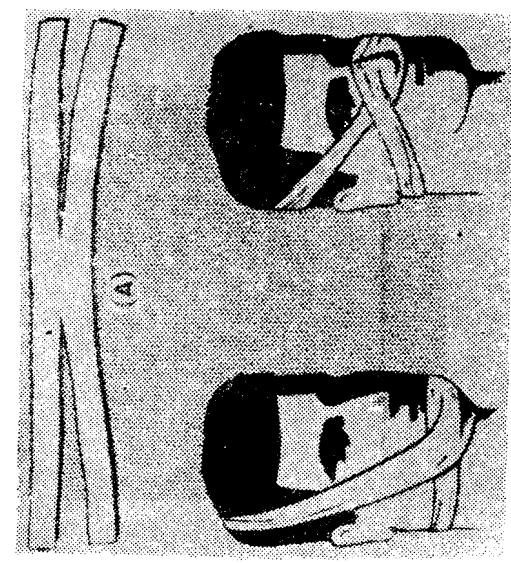
Фиг. 15. Изделия за промиване на очи.



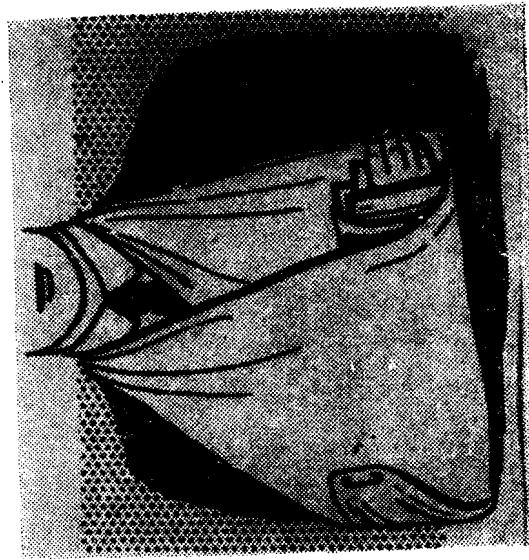
Фиг. 18. (A) Пресреща с чисти края.
(B) за брадата. (C) за пост.



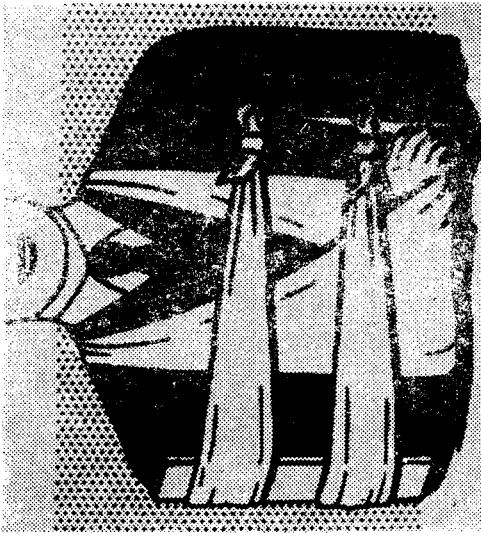
Фиг. 19. Триъгълна кърна.



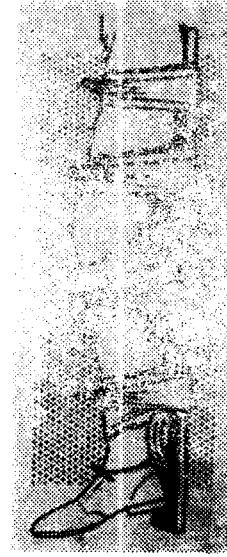
Фиг. 20. Видове фрактури. А — обикновена фрактура.
В — сложна (комплицирана) фрактура.



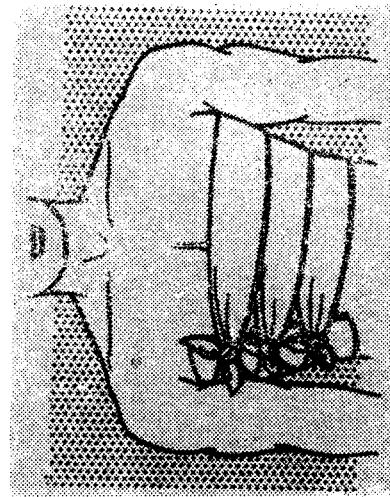
Фиг. 21. Раменна превръзка при счупена горна част на ръката.



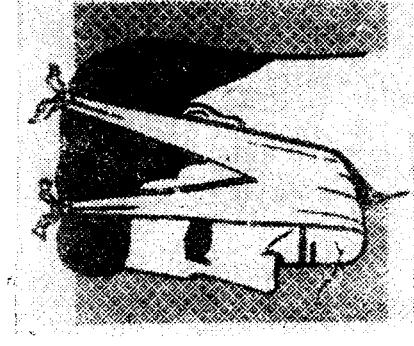
Фиг. 22. Раменна превръзка за поддръжане на супена ръка от тактически вид.



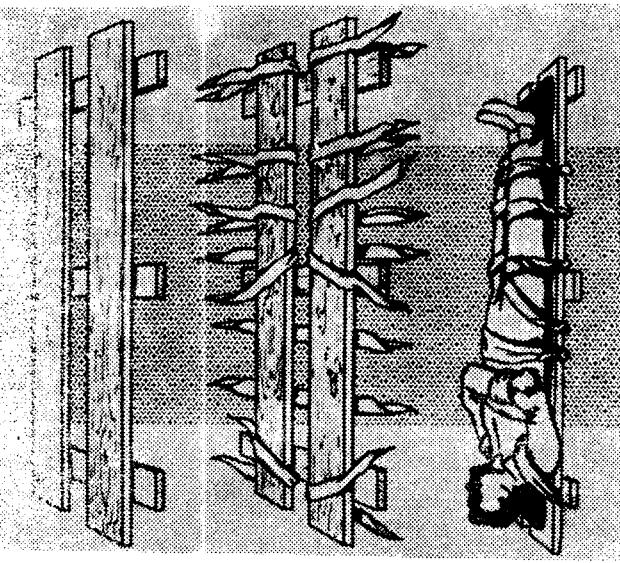
Фиг. 23. Имобилизация при супено кашане на коляного.



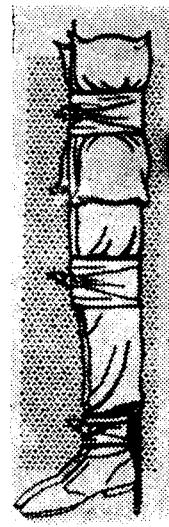
Фиг. 24. Превръзка при супени ребра с тригъльна кърпа.



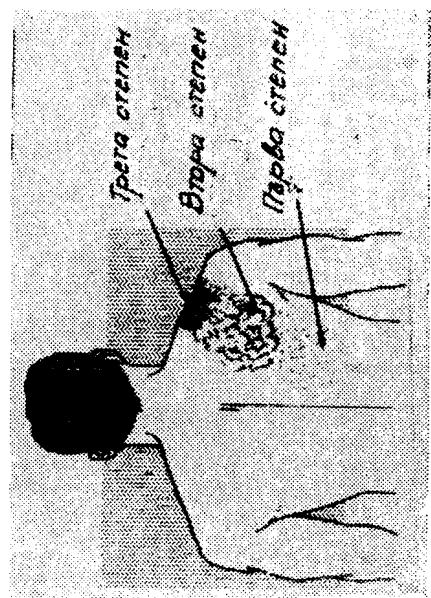
Фиг. 25. Превръзка с четири края при супена челост.



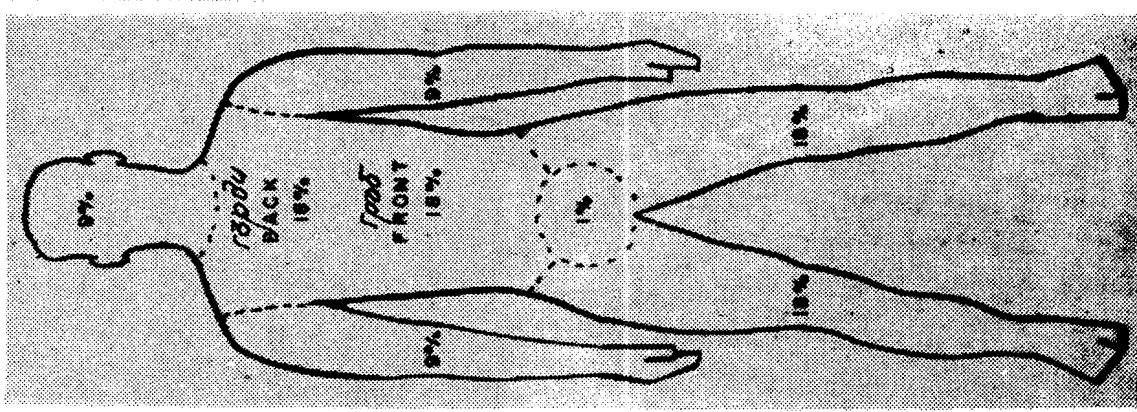
Фиг. 26. Импронизирана носилка за грепасяне на пострадал със супен гръбнак.



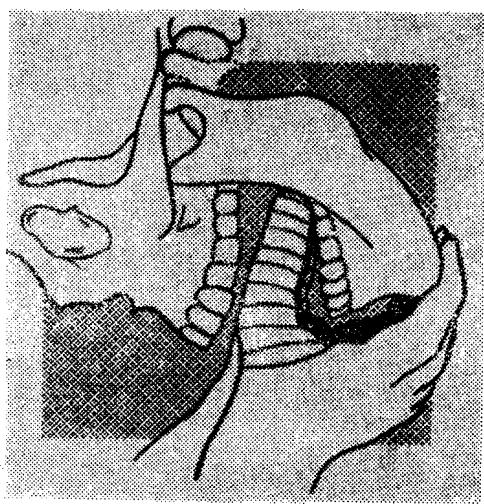
Фиг. 27. Начин за имобилизация при супен таз — (краката могат да бъдат прави или извити в колената).



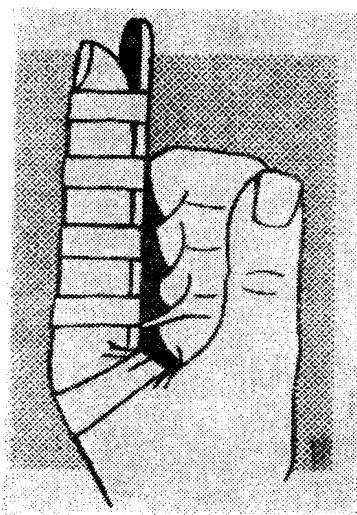
Фиг. 31. Първа, втора и трета степен на изгаряне.



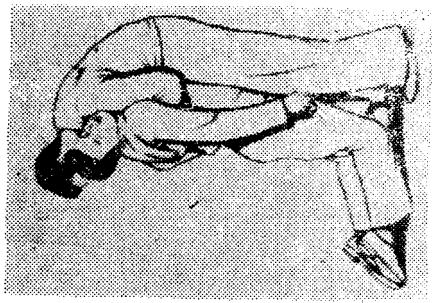
Фиг. Пролежно изпазване на отдалечте части на тялото при изгаряне и измръзване.



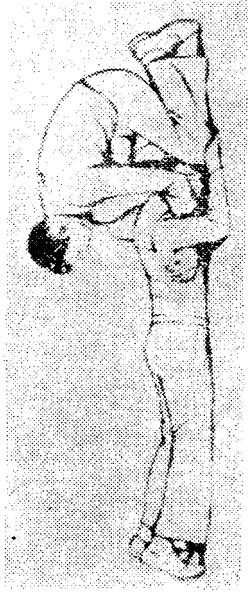
Фиг. 28. Положение при наместване на изместена (изкънчана) челюст.



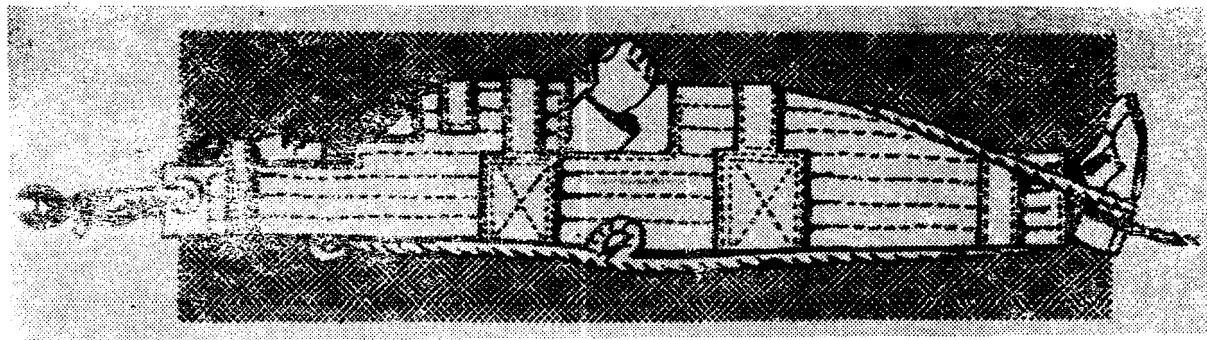
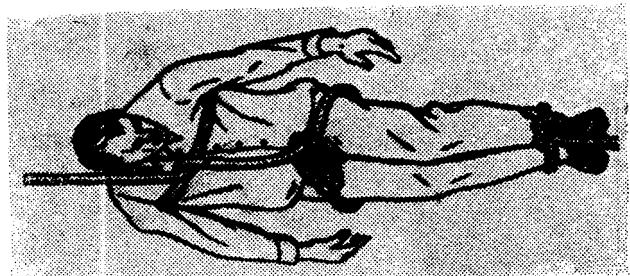
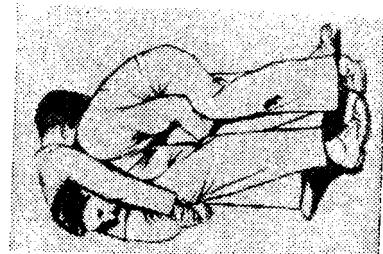
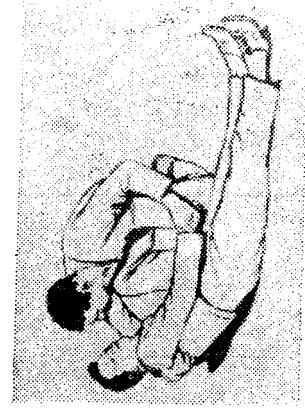
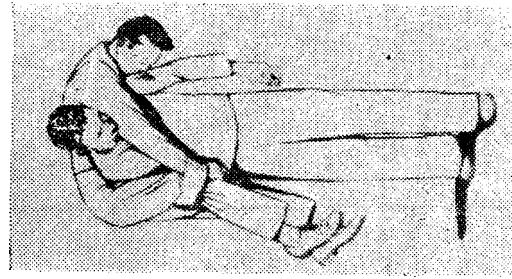
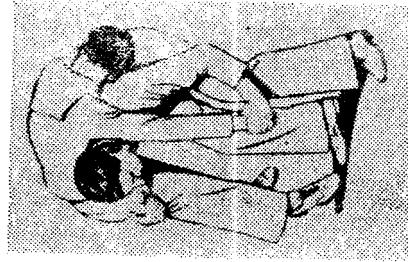
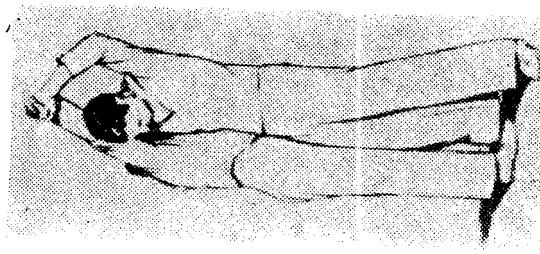
Фиг. 29. Имобилизация на счупен пръст.



Фиг. 32. Носилка тип Роберсон.



Фиг. 33. Начин за спасава
ние чрез прилагане на дви-
жещ се морски възел и
половин корабен възел.

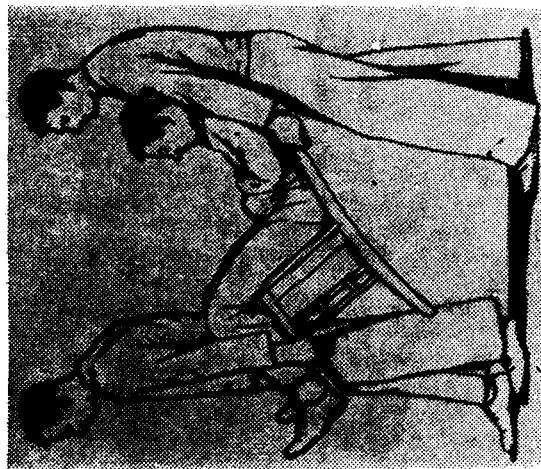


178

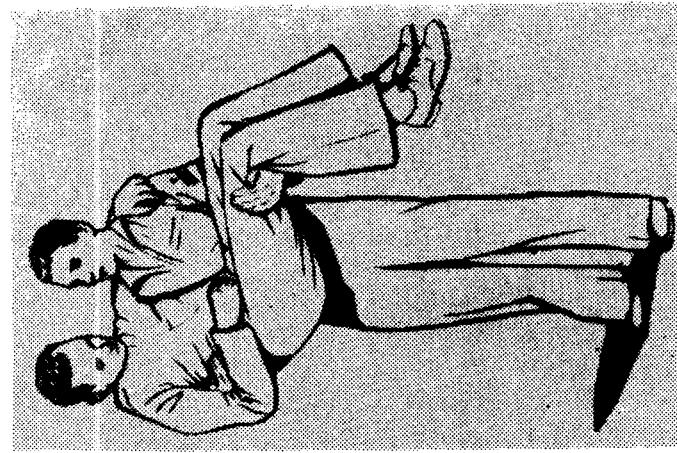
Фиг. 34. Пожарникарско носене.



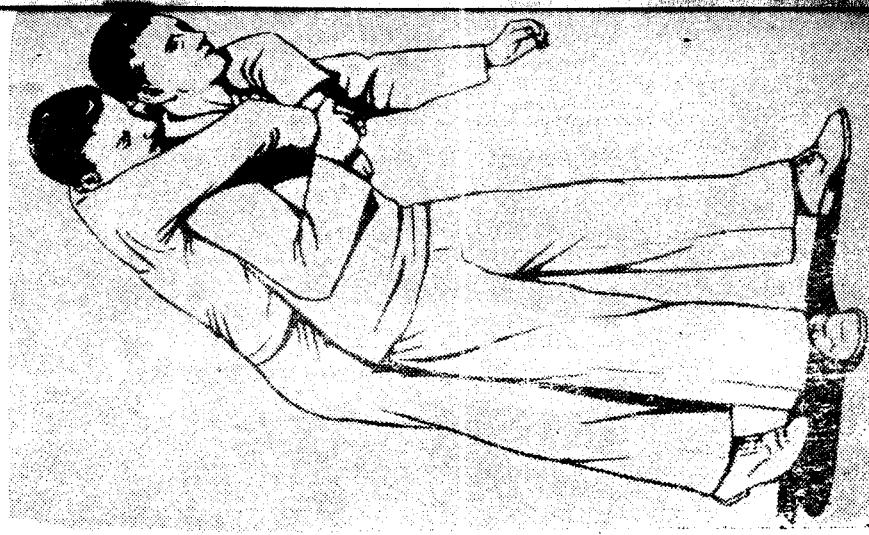
Фиг. 40. Носене за ръцете и крака от двама души.



Фиг. 38. Носене на стол.



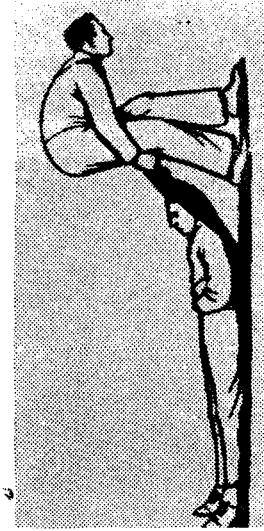
Фиг. 39. Носене на ръце.



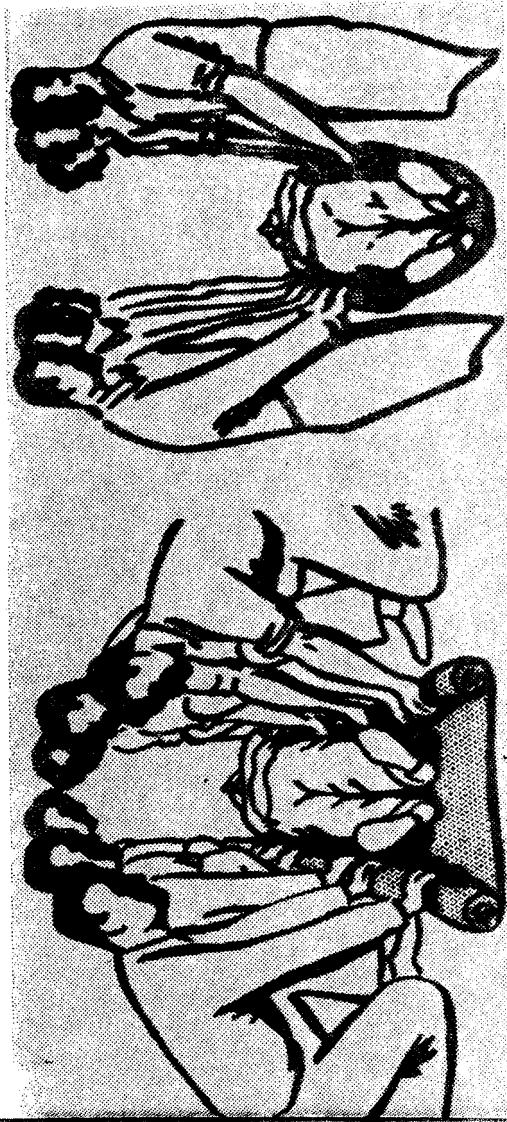
Фиг. 37. Носене на гръб като товар.



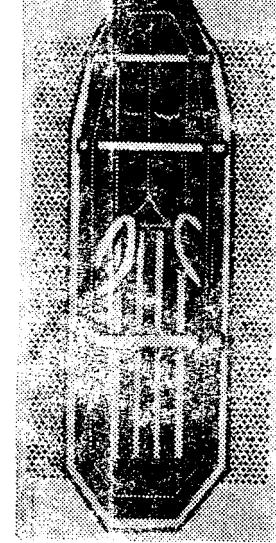
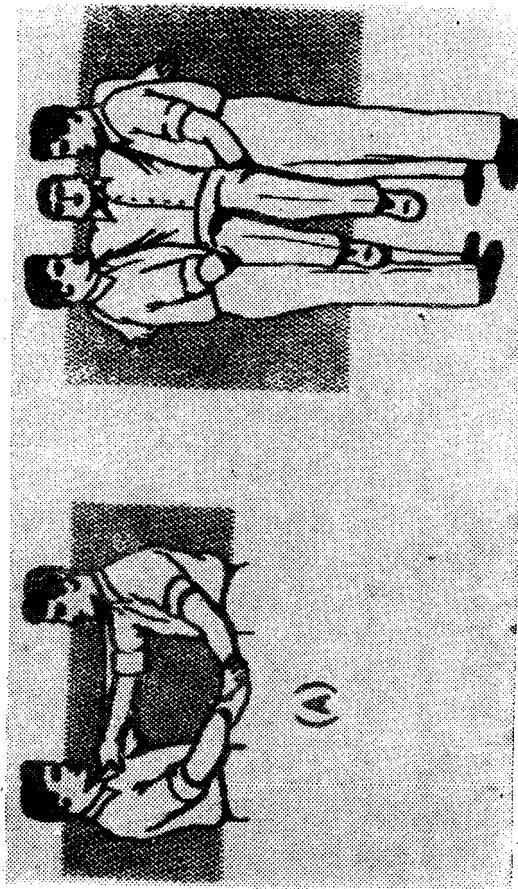
Фиг. 35. Пълзене (влачене) с вързани ръце.



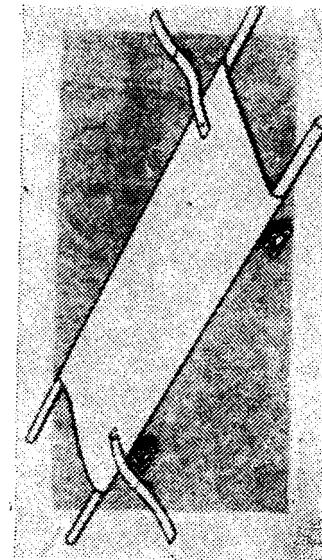
Фиг. 36. Влачене с одсанло.



Фиг. 41. Носилка направена от ръкте на двама души.

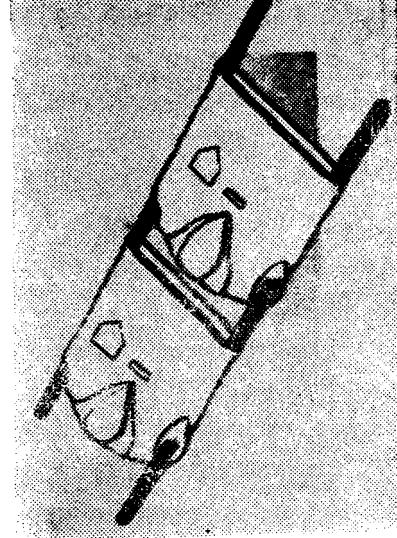


Фиг. 42. Дървена носилка.



Фиг. 43. Военна носилка.

Фиг. 44. Огледало употребено като импровизирана носилка.



Фиг. 45. Носилка направена от пръти и морашк
рубашки (пялта).

ГЛАВА ТРЕТА

БЕЗОПАСНОСТ НА ТРУДА ПРИ РАБОТА НА ПЛАВАТЕЛНИТЕ СЪДОВЕ ПРИ ЛОШИ ХИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧНИ И АВАРИЙНИ УСЛОВИЯ

54

СЪДЪРЖАНИЕ

ГЛАВА ПЪРВА

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Ред и обег на приложението на правилника
Правен и задължение на екипажа на кораба 3

ГЛАВА ВТОРА

БЕЗОПАСНОСТ НА ТРУДА ПРИ ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ПЛАВАТЕЛНИТЕ СЪДОВЕ

Общи положения 6
Съобщителни пътници и използвател им, общи изисквания 8
Задбородни стълби, стъльбищи площици и сходни 10
Наклонни стълби и площици към тях 11
Вертикални стълби и площици към тях 12
Изисквания на техническата безопасност при експлоатация на стълби и сходни 13
Извършване на палубни работи 15
Буксирни устройства и работа с тях 16
Работа с пилотски кораб 17
Работа с кораб-влечач 18
Швартовни операции и работа с котвените устройства 19
Работа с рулевите устройства 20
Работа с лъжечно-спасителните устройства 23
А. Общи изисквания 24
Б. Понготвока за спускане на лодките 24
В. Спускане на лодките 25
Г. Прибиране на лодките 26
Задбородни работи и работа на височина 28
Работа с люкови закрития 29
А. Общи изисквания 30
Б. Немеханизирани люкови закрития 31
В. Механизирани люкови закрития 32
Г. Външни люкове 33
Товарни устройства и обслужването им: 33
А. Общи изисквания 33
Б. Такелаж 34
В. Съчленами детайли 34
Г. Товарни работи на кораба 36
Д. Извършване на операции на рейд 38
Е. Товарене и разгответване на тежки колести 39
Ж. Нареждане и закрепване товари на палубата 41
Други изисквания към екипажа на плават съд 42
Превоз на пътници: 43
А. Общи изисквания 43
Б. Гълтъчески операции на рейда 44
Превоз на други възпълнаващи се честности на сухоговарните кораби 47
Бояджийски работи 49
Ремонт на корабите при докуване 51

ГЛАВА ЧЕТВЪРТА

БЕЗОПАСНОСТ НА ТРУДА ПРИ РАБОТА НА ТАНКЕРИТЕ:

A. Общи изисквания	59
Б. Товарни операции	60
В. Почистване на танките	61
Г. Работа в танковете и цистерните	62

ГЛАВА ПЕТА

БЕЗОПАСНОСТ НА ТРУДА ПРИ ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА МАШИННО-КОТЕЛНИТЕ ОТДЕЛЕНИЯ:

A. Общи положения	64
Б. Машинно-котелно отделение (МКО)	70
В. Когелни отделия	72
Г. Румелни помещения	72
Д. Контролни уреди и централни пост за управление (ЦПУ)	73
Е. Надписи и обозначения	74
Ж. Кожуши и ограждания	74
З. Обслужване на корабните двигатели съществено горене	75
И. Обслужване на корабните парни турбии	77
К. Обслужване на корабните парни бутални машини	77
Л. Обслужване на корабните парни котли	78
М. Обслужване на корабните сломагателни механизми	80

ГЛАВА ШЕСТА

ТЕХНИЧЕСКА БЕЗОПАСНОСТ НА ТРУДА ПРИ ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА КОРАБНОТО ЕЛЕКТРООБОРУДВАНЕ:

A. Общи положения	81
Б. Штекери гнезда, щепси и фасути	84
В. Изолационни килемчица	84
Г. Оперативни превключувания, прегледи и ремонтни работи, изпълнявани от корабните електромеханици и електротехничци	85
Д. Ремонтни електротехнически работи, изпълнявани от ел. специалисти не-корабен персонал	89
Е. Правила за извършване на отдельни видове работи:	90
Обслужване на генератори за ток, електродвигатели, трансформатори, мрежи и осветителни инсталации, въртящи се преобразуватели	90
Ж. Изисквания за безопасността в акумуляторните помещения и при обслуж- ване на акумуляторните батерии	92
З. Работа с преносими електрически инструменти и лампи	94

ГЛАВА СЕДМА

ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА КОРАБНИТЕ ХЛАДИЛИНИ УРЕДБИ

А. Общи положения	96
Б. Обслужване на корабните хладилни уредби	99

ГЛАВА ОСМА

ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА СРЕДСТВАТА ЗА КОРАБОВОДЕНЕ И СВРЪЗКА

TRANSACTIONS

ПРИЧЕМ ПОДСЧИТАНО, ЧТО ВСЕГО ПРИБЛИЖАЮЩИЕ НАВЫКИ ПОДДЕРЖИВАЮТСЯ ПОДДЕРЖИВАЮЩИМИ СВЯТОВИ