

**ROZPORZĄDZENIE MINISTRA
PRZEMYSŁU I HANDLU**

z dnia 27 marca 1939 r.

**o urządzeniach przeładunkowych na morskich
statkach handlowych.**



**ZARZĄDZENIE
DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO**

z dnia 25 kwietnia 1939 r.

**o przepisach technicznych dla urządzeń
przeładunkowych i dźwigów osobowych
na morskich statkach handlowych.**



**ZARZĄDZENIE
DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO**

z dnia 28 kwietnia 1939 r.

**w sprawie przepisów technicznych dotyczących
wykresów ramion stateczności statków
handlowych morskich.**





**ROZPORZĄDZENIE MINISTRA
PRZEMYSŁU I HANDLU**

z dnia 27 marca 1959 r.

**o urządzeniach przeładunkowych na morskich
statkach handlowych.**

●

**ZARZĄDZENIE
DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO**

z dnia 25 kwietnia 1959 r.

**o przepisach technicznych dla urządzeń
przeładunkowych i dźwigów osobowych
na morskich statkach handlowych.**

●

**ZARZĄDZENIE
DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO**

z dnia 28 kwietnia 1959 r.

**w sprawie przepisów technicznych dotyczących
wykresów ramion stateczności statków
handlowych morskich.**

I 14.372



ROZPORZĄDZENIE MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU

z dnia 27 marca 1959 r.

*o urządzeniach przeladunkowych na morskich
statkach handlowych.*

Na podstawie art. 6 pkt. 4) i art. 7 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1950 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz. U. R. P. z 1958 r. Nr 46. poz. 576) zarządzam co następuje:

§ 1. (1) Wszystkie urządzenia przeladunkowe na morskich statkach handlowych łącznie z windami i dźwigami osobowymi muszą być poddawane szczegółowym badaniom i próbom oraz wycechowaniu przez władze inspekcyjne albo wskazane przez nie instytucje lub osoby.

(2) Żadna część urządzenia przeladunkowego nie może być używana przed uprzednim wypróbowaniem i wycechowaniem.

§ 2. *Badania i próby dzieli się na:

- a) wstępne,
- b) okresowe.

§ 3. Dla przeprowadzenia badań i prób wstępnych należy dostarczyć władzy inspekcyjnej na jej żądanie w dwóch egzemplarzach szczegółowe rysunki zestawieniowe urządzeń przeładunkowych, zawierających wymiary i zaznaczony rozkład sił.

§ 4. Po przeprowadzeniu badań i prób wstępnych władza inspekcyjna ustala największe dopuszczalne obciążenie robocze odnośnego urządzenia przeładunkowego, wycechowując wszystkie jego części składowe.

§ 5. Wszystkie części urządzeń przeładunkowych podlegają szczegółowym badaniom okresowym co najmniej raz do roku z wyjątkiem bumów (żórawi przymasztowych) i części przymocowanych na stałe do masztu, bumów i pokładu, które podlegają oględzinom raz na rok, a badaniom szczegółowym raz na 4 lata.

§ 6. W razie dokonania remontu urządzeń przeładunkowych, w czasie którego zmieniono zasadnicze ich części np. windy, bumy itp. należy wykonać próby obciążenia tych części.

§ 7. Na dowód przeprowadzonych badań i prób wstępnych właściwa władza inspekcyjna wydaje świadectwo, które powinno zawierać: nazwę statku dla którego zostało

wydane, wyszczególnienie urządzeń, wysokość obciążenia próbnego, dopuszczalne obciążenie robocze, datę wystawienia świadectwa oraz uwagi.

§ 8. Wyniki badań i oględzin periodycznych powinny być zapisywane przez władze inspekcyjne, albo wskazane przez nie instytucje lub osoby w książce inspekcji urządzeń przeladunkowych, zatwierdzonej przez władzę inspekcyjną.

§ 9. Świadectwa próby urządzeń przeladunkowych jako całości, jak również świadectwa poszczególnych ich części oraz książki inspekcji urządzeń przeladunkowych powinny się znajdować stale na statku, a po upływie ich ważności powinny być przechowywane przez okres co najmniej 4 lat, licząc od daty upływu ważności lub ostatniego zapisu w książce inspekcji.

§ 10. Przepisy techniczne dotyczące badań, prób i oględzin urządzeń przeladunkowych, ich cechowania, określania kresu używalności jako też wzory świadectw oraz sposób prowadzenia zapisów w książce inspekcji — wydaje Urząd Morski.

§ 11. Koszty prób urządzeń przeladunkowych ponosi właściciel lub armator statku.

§ 12. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Przemysłu i Handlu: *Antoni Roman*.

ZARZĄDZENIE DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO

z dnia 25 kwietnia 1959 r.

o przepisach technicznych dla urządzeń przeładunkowych i dźwigów osobowych na morskich statkach handlowych.

Na podstawie art. 6 pkt. 4 i art. 7 ust. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1950 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz. U. R. P. z 1958 r. Nr 46, poz. 576) oraz § 10 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 27 marca 1959 r. o urządzeniach przeładunkowych na morskich statkach handlowych (Dz. U. R. P. Nr 51, poz. 208) zarządzam co następuje:

Postanowienia ogólne.

§ 1.

Wypróbowaniu i zbadaniu podlegają wszystkie windy, bumy (żórawie przymaszto-we), ucha, pierścienie, łańcuchy, liny, bloki itp. inne części, zamocowane do bumów, masztów i pokładu, a używane przy podnoszeniu względnie opuszczaniu ciężarów na morskich statkach handlowych.

II. Próby i badania.

§ 2.

a) Każde urządzenie przeładunkowe jako całość winno być wypróbowane obciążeniem

próbnym, przekraczającym obciążenie robocze w sposób następujący:

obciążenie robocze	obciążenie próbne
do 20 ton	z dodatkiem 25%
od 20 ton do 50 ton	z dodatkiem 5 ton
powyżej 50 ton	z dodatkiem 10%

Obciążenie próbne winno polegać na podnoszeniu ruchomych ciężarów lub winno być przeprowadzone za pomocą wagi sprężynowej lub hydraulicznej, przy czym bumy winny być ustawione pod kątem 15° do poziomu, a dla ciężarów 10 ton i wyżej pod kątem 25° , co należy stwierdzić w świadectwie z próby. Podczas próby należy bumy wychylić na obieburty możliwie daleko.

b) Każdą poszczególną część osprzętu przeładunkowego należy wypróbować obciążeniem próbnym, równym co najmniej obciążeniu podanemu w poniższej tabeli:

część osprzętu	obciążenie próbne
łańcuch	
pierścień	
hak	dwukrotne obciążenie robocze
szakła (klamra)	
krętnik	
bloki taliowe	
blok jednokrążkowy	— poczwórne obciążenie robocze,
blok wielokrążkowy o obciążeniu roboczym do 20 ton włącznie	— dwukrotne obciążenie robocze,

blok wielokrążkowy o obciążeniu⁷ roboczym powyżej 20 ton do 40 ton włącznie — z dodatkiem 20 ton do obciążenia roboczego,
blok wielokrążkowy o obciążeniu roboczym powyżej 40 ton — półtorakrotne obciążenie robocze.

§ 5.

Jeżeli lina stalowa nie posiada certyfikatu fabrycznego, należy przeprowadzić próbę rozrywania dla poszczególnych drutów.

Obciążenie robocze nie powinno przekraczać jednej piątej obciążenia w chwili rozrywania — dla lin, używanych przy windach i jednej ósmej — dla lin, używanych przy dźwigach osobowych.

§ 4.

Gniazdo bumu powinno być dostatecznie zabezpieczone przed wyskoczeniem. Wszystkie części gwintowane osprzętu winny posiadać zabezpieczenie przeciw odkręcaniu.

§ 5.

Po przeprowadzeniu wymienionych w § 2 prób należy zbadać całe urządzenie przeladunkowe wraz z przynależnym osprzętem i oddzielnymi częściami, przy czym należy wyjąć krążki i ośki bloków celem sprawdzenia czy żadna część nie została uszkodzona lub trwale odkształcona podczas próby.

§ 6.

Badanie periodyczne polega na badaniu szczegółowym, dokonanym jak najsumienniejszym celem przekonania się o bezpieczeństwie części badanej. Badanie szczegółowe w razie potrzeby należy uzupełnić próbą młotem.

Ogłędziny obejmuje zewnętrzne zbadanie wszystkich części urządzeń przeladunkowych na ich bezpieczeństwo i sprawne działanie. W wypadkach uzasadnionych władza inspekcyjna może zażądać powtórzenia prób obciążenia.

III. Znakowanie.

§ 7.

Po przeprowadzeniu prób i badań z wynikiem dodatnim władza inspekcyjna wybija na bumach znak U M oraz największe dopuszczalne obciążenie robocze, które prócz tego winno być wymalowane farbą w łatwoczytelny sposób i następująco: np. D O R 5 T, co oznacza „dopuszczalne obciążenie robocze 5 ton“.

Wszystkie inne części osprzętu przeladunkowego jak haki, szakle, bloki itp. winny posiadać wybitą cechę jakoteż największe dopuszczalne obciążenie robocze, a to w sposób następujący: np. B 5082 — D O R 5 T.

IV. Wyżarzanie.

§ 8.

Wszystkie będące stale w użyciu łańcuchy, haki, szakle, krętliki itp., stanowiące o-

sprzęt urządzeń przeladunkowych o napędzie mechanicznym a o średnicy do 15 mm, winny być wyżarzane co pół roku, o średnicy zaś większej niż 15 mm — co rok. Powyższe części należy również wyżarzyć po każdej naprawie zapomocą spawania. Ważarzanie winno się odbywać przy temperaturze 600—700° C w przeciągu 50—60 minut.

§ 9.

Wyżarzaniu nie podlegają:

- a) łańcuchy, haki, szakle, pierścienie i krętliki ze stali,
- b) haki i krętliki, mające części gwintowane, hartowane lub łożyska kulkowe,
- c) takie części, które władza inspekcyjna zwolni od wyżarzenia.

§ 10.

V. Kres używalności.

Łańcuchy i części pojedyncze urządzeń przeladunkowych należy zastąpić nowymi, jeżeli ich przekrój został na tyle zmniejszony, że zagraża bezpieczeństwu ruchu. W szczególności należy wymienić lub nadspawać te części, których zużycie osiągnęło 10% pierwotnej średnicy.

Liny stalowe należy wymienić, o ile na długość równą ośmiokrotnej średnicy liny ilość widzialnych pękniętych drutów przekra-

cza 10⁰/₀ całkowitej ilości drutów lub, jeśli lina wykazuje oznaki silnego zużycia, przedzwienia lub inne uszkodzenia.

VI. Wystawianie świadectw i zapisy.

§ 11.

Na dowód przeprowadzenia prób i badań wstępnych z wynikiem dodatnim wydaje się świadectwo próby urządzeń przeladunkowych i dźwigów osobowych według wzoru, zatwierdzonego przez Urząd Morski.

§ 12.

Wyniki badań periodycznych i oględzin zapisują władza inspekcyjna albo wskazane przez nią instytucje lub osoby w książce inspekcji urządzeń przeladunkowych, zatwierdzonej przez Urząd Morski.

§ 15.

Dokonane wyżarzenie zapisuje w książce inspekcji urządzeń przeladunkowych firma, która wyżarzenie dokonała.

VII. Postanowienia końcowe.

§ 14.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr Pr 23/4.

Dyrektor Urzędu Morskiego:

(—) Inż. Śl. Łęgowski.

ZARZĄDZENIE DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO

z dnia 28 kwietnia 1959 r.

w sprawie przepisów technicznych dotyczących wykresów ramion stateczności statków handlowych morskich.

Na podstawie art. 6 pkt. 8 i 17 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1950 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz. U. R. P. z 1958 r. Nr 46, poz. 376) oraz § 1 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 25 października 1957 r. o upoważnieniu Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni do wydawania szczegółowych przepisów technicznych w zakresie bezpieczeństwa statków morskich (Dz. U. R. P. Nr 77, poz. 357) zarządzam co następuje:

§ 1.

Wszystkie nowobudujące się statki o pojemności 100 ton r. b. i wyżej, winny przed rozpoczęciem żeglugi posiadać wykresy ramion stateczności (co najmniej statycznej) dla głównych wypadków załadowania.

§ 2.

Dla statków, powyżej 100 t. r. b., których budowę ukończono przed 1 czerwca 1959 r.,

a nie posiadających dotychczas wykresów ramion stateczności, brak ten winien być w zasadzie uzupełniony w okresie, jednego miesiąca po najbliższym dokowaniu, licząc od daty ogłoszenia niniejszego zarządzenia, z tym, że termin ten na wniosek armatora może być w drodze wyjątku przez Urząd Morski przedłużony, jednak w żadnym wypadku nie dłużej niż do 1 stycznia 1940 r.

Urząd Morski w wypadkach należycie uzasadnionych może zwolnić poszczególne statki częściowo lub całkowicie od obowiązku posiadania danych o stateczności.

§ 3.

Na wszystkich statkach winny się znajdować skale wyporności z podziałką zanurzenia w metrach i stopach angielskich.

§ 4.

Kapitanowie statków, zabierających ładunek pokładowy lub nie normalnie załadowanych, winni przed wyjściem w morze sprawdzić, czy statek posiada wystarczającą stateczność.

Sprawdzenie to może polegać na:

- a) zawieszeniu na żurawiu przymaszto-
wym (wychylonym za burtę) chwytu
odpowiedniej wagi i obserwowaniu
kąta przechyłu statku, albo na

- b) stwierdzeniu drogą rachunkową wysokości metacentrycznej (sposobem momentów), albo na
- c) ocenie kapitana, wynikającej z zachowania się statku w podobnych warunkach załadowania w dotychczasowej służbie tego statku.

W wypadkach wątpliwych próba przechyłu przewidziana w pkt. a) niniejszego paragrafu winna być uzupełniona wyliczeniem wysokości metacentrycznej.

Wyniki prób względnie oceny winny być każdorazowo zapisane przez kapitana statku w dzienniku okrętowym.

§ 5.

Kapitan i oficerowie, prowadzący załadowanie powierzonego im statku, winni być należycie obznajomieni z wykresami jego ramion stateczności i właściwościami balastowania danego statku.

§ 6.

Jako główne wypadki załadowania uważa się następujące:

- a) statek pusty,
- b) statek nie załadowany, z pełnym balastem i zapasem paliwa i wody.

- c) statek normalnie załadowany, bez balastu, t. j. mający pełne załadowanie ładunkiem jednolitym oraz zapas paliwa i wody,
- d) jak c) bez zapasu paliwa i wody,
- e) statek załadowany drzewem przy pełnych ładowniach i ładunku na pokładzie z zapasem paliwa i wody.
- f) jak e) bez paliwa i wody,
- g) statek z maksymalnym ładunkiem na pokładzie, ładunkiem w ładowniach, zapasem paliwa i wody i ewent. z odpowiednim balastem.
- h) jak g) bez zapasu paliwa i wody.

W celu uniknięcia przelewania się mas wody z burty na burtę zbiorniki balastowe, z wyjątkiem skrajnikowych, winny być albo pełne albo puste. Dla statków z paliwem płynnym i zapasem wody oblicza się stateczność, uwzględniając ruchomą powierzchnię zbiornika nie zapełnionego.

W zależności od typu statku dopuszczalne są odchylenia od wymienionych punktów.

Tablica przedstawiająca wyżej wymienione wypadki załadowania winna być typu normalnie stosowanego, t. j. winna zawierać szkice ilustrujące przede wszystkim stan za-

ładowania statku, jego zanurzenie, wysokość metacentryczną oraz wykres ramion stateczności.

§ 7.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr Pr. 23/5

Dyrektor Urzędu Morskiego:
(—) Inż. St. Łęgowski.



BIBLIOTEKA

Centralnego

Muzeum

Morskiego

w Gdańsku

I 14.372