REGLUR

11
20. jan.

um eftirlit með skipum og öryggi þeirra.

Efnisyfirlit.

		Bls.
Inngangur,	1.—5. gr.	17
I. kafli.	A. Smíði skipa, almenn ákvæði, 6.—10. gr.	21
	B. Um fyrirkomulag á og undir þilfari o. fl., 11.—46. gr.	26
II. kafli.	A. Vélar, almenn ákvæði, 47.—49. gr.	37
	B. Katlar, eimleiðslur og annar búnaður, 50.—67. gr.	39
	C. Sérstök ákvæði um olíukynta katla, 68.—79. gr.	44
	D. Túrbínukerfi, 80.—86. gr.	47
	E. Mótorkerfi, 87.—102. gr.	48
III. kafli.	Rafmagn, 103.—127. gr.	54
IV. kafli.	Fjarskiptitæki, 128. gr.	63
V. kafli.	A. Siglingatæki o. fl., 129.—140. gr.	63
	B. Bjargtæki, 141.—143. gr.	66
VI. kafli.	Opnir bátar, 144. gr.	71
VII. kafli.	A. Björgunarbátar, 145.—150. gr.	72
	B. Bjargbelti o. fl., 151.—159. gr.	77
VIII. kafli.	Eldvarnir í skipum, sem alþjóðareglur ná ekki til, 160.—166. gr.	80
IX. kafli.	A. Vistarverur skipshafnar, 167.—198. gr.	84
	B. Vistarverur farþega, 199.—200. gr.	93
	C. Heilbrigðismál, 201.—204. gr.	94
X. kafli.	Skoðun skipa og skipsskjöl, 205.—235. gr.	96
XI. kafli.	Varahlutar, 236. gr.	105
XII. kafli.	Refsingar, 237. gr.	107

Inngangur.

1. gr.

Skoðunarskyld eru öll íslenzk, skrásetningarskyld skip, svo og önnur skip eða fleytur, sem ráðherra kann að ákveða í reglugerð, að skoðunarskyld séu.

Orðaskýringar.

Aðalvélar eru þær vélar, sem knýja skipið.

Aukavélar eru allar aðrar vélar skipsins, sem knúnar eru vélaafli.

Breidd skips (breadth of ship) er mesta breidd þess á miðri lengd.

Evrópskt farsvið, til þess teljast einnig strendur þeirra landa, við Miðjarðarhaf og Svartahaf, sem ekki teljast til Evrópu.

Farþegarúm (passenger space) er rúm, sem ætlað er fyrir farþega, að frádregnum farangurs-, geymslu-, matvæla- og póstklefum.

Farþegaskip er hvert það skip, sem flytja má fleiri en 12 farþega.

Fiskiskip er hvert það skip, sem hefur fiskveiðaskírteini.

Fleytitæki (bouyant apparatus) eru tæki, sem fleytt geta ákveðinni tölu fólks í vatni og þannig gerð, að ekki breytist við það lögun þeirra né kostir.

Flokkað skip er skip, sem hefur gilt flokkunarskírteini frá einhverju þeirra flokkunarfélaga, sem íslenzka ríkið hefur viðurkennt.

Gerðartalan (the criterion numeral) er tala, sem notuð er til að ákveða hólflengdartölu skips.

11 20. jan.

Sýnd hestöfl (indiceruð) (S. H.), eins og þau eru eða síðar verða ákveðin af skipaeftirliti ríkisins.

Hemluhestöfl (H. H. Ö.), eins og þau eru eða síðar verða ákveðin af skipaeftirliti ríkisins.

Hleðslumerkjaþilfar er það þilfar, sem hleðsluborðið er miðað við.

Hólfunarhleðslulína (subdivision loadline) er sjólína sú, sem lögð er til grundvallar, þegar ákveða skal vatnshelda hólfun skips.

Járn; með orðinu járn er einnig átt við stál.

Katlar með háþrýstingi eru katlar, þar sem vinnuþrýstingur má vera 10,5 kg/cm^2 eða meira.

Látún er sambland af eir og zinki.

Lengd skips (length of ship) er sú lengd, sem tilgreind er í skrásetningarskírteini þess.

Stærð skips (lestatal — tonnage) er mæld í brúttó rúmlestum.

Mótorskip með hjálparseglum er skip, sem knúið er bæði með vél og hjálparseglum.

Mótorfiskiskip er hvert það mótorskip, sem hefur fiskveiðaskírteini.

Opið skip er skip, sem ekki er varið með aðalþilfari gegn ágangi sjávar.

Rista (draught) er dýptin frá efri brún kjalar, miðskipa, að yfirborði sjávar.

Rúmlestir; með orðinu rúmlestir er átt við brúttórúmlestir, nema annað sé tekið fram.

Takmarkalína (the margin line) er lína á skipshlið, samhliða skiljuþilfari, og að minnsta kosti 76 mm (3″) neðan við efri brún þess.

Vélarúm (machinery space) er rúm frá efri brún kjalar að takmarkalínu og milli hinna yztu vatnsheldu skilja, sem takmarka þau rúm, sem ætluð eru fyrir aðalvélar og aukavélar þær, sem knýja skipið, katla, ef þeir eru, og allar kolageymslur, sem sambyggðar eru skipinu.

Skiljuþilfar (bulkhead deck) er efsta þilfar, sem efri brún hinna vatnsheldu skilja nær að.

Skip, sem ætluð eru til sérstakra nota, eru dýpkunarskip, fljótandi lyftikranar, sandsugur o. fl.

Strandferðir eru ferðir meðfram ströndum Íslands.

Aðalviðgerð er:

a. Meiri háttar viðgerð, sem gerð er eingöngu vegna aldurs skipsins, fram yfir venjulegt viðhald og sem miðar að því að lengja aldur skipsins, en er ekki viðgerð á tjóni, sem skipið hefur orðið fyrir.

b. Meiri háttar breyting eða viðgerð, þannig að tilkostnaðurinn nemi miklum hluta af verði skipsins.

c. Séu aðalvélar eða katlar settir í skipið, eða fari fram meiri háttar viðgerð á aðalkatli, t. d. að samtímis sé endurnýjað glóðarhol og bálhol.

Siglingar innanfjarða eru þær, er hér segir:

Faxaflói: Fyrir innan línu „Akranes—Grótta".

Breiðifjörður: Fyrir innan línu „Stykkishólmur—Flatey—Lambanes á Barðaströnd".

Vestfirðir: Allir Vestfirðir, hver fyrir sig, út að annesjum þeirra.

Strandir: Allir firðir á Ströndum, hver fyrir sig, út að annesjum þeirra.

Húnaflói: Fyrir innan línu „Grímsey—Illugastaðir á Vatnsnesi".

Skagafjörður: Fyrir innan línu „Selvík—Þórðarhöfði".

Eyjafjörður: Fyrir innan línu „Gjögurtá—Torfavogur".

Austfirðir: Allir Austfirðir, hver fyrir sig, út að annesjum þeirra.

2. gr.

Framkvæmd eftirlitsins.

Þar sem ákvæði reglna þessara taka til skipa, sem alþjóðasamþykktin um öryggi mannslífa á hafinu, frá 10. júní 1948, nær einnig til, skal beita þeim reglunum, sem lengra ganga.

Skoðunarskyld eru öll íslenzk skip og bátar, sem eru 6 metrar eða lengri, mæld milli stafna, og gerðir eru út hér á landi, hvort heldur er til farþegaflutninga, vöruflutninga eða fiskveiða, svo og önnur skip eða fljótandi för, eftir því sem ráðherra kann að ákveða.

Hvert skip skal vera nægilega sterkt til þeirra nota, sem það er ætlað.

Nýsmíði skipa og viðgerðir eru háðar eftirliti skipaeftirlits ríkisins.

Nú er skip smíðað erlendis fyrir íslenzkan aðila, er hér má láta skrá skip sitt, eða íslenzkur aðili verður með öðrum hætti eigandi erlends skips, og skal hann þá áður en byrjað er á smíðinni eða áður en hann verður eigandi að erlendu skipi, hafa fullnægt ákvæðum D-liðs 38. gr. laga nr. 68 5. júní 1947, um eftirlit með skipum.

Svo skal líta á sem skip og bátar, sem flokkuð eru í flokkunarfélögum, viðurkenndum af ráðherra, hafi, meðan þau halda flokki, fullnægt kröfum þessarar reglugerðar, um styrkleika bols og véla, styrkleika og heldni skiljanna, varahluti og verkfæri, sem heyra til bol skipsins, með því, sem honum fylgir.

Skipaskoðunarstjóri getur falið viðurkenndu flokkunarfélagi, stofnun eða öðrum, sem hann telur til þess hæfa, eftirlit með smíði á óflokkuðu skipi erlendis.

Eftirlit með smíði eða viðgerðum á flokkuðu skipi annast flokkunarfélag það, sem skipið er í, enda sé það viðurkennt af íslenzku ríkisstjórninni.

Þegar skipasmíðastöð eða vélsmiðja hefur tekið óflokkað skip til viðgerðar og fengið fyrirmæli eiganda eða skipstjóra um, hvað gera skuli við skipið, skulu verktakar þegar tilkynna skipaskoðunarstjóra — eða umboðsmanni hans, sé skipið utan Reykjavíkur, — ef um er að ræða viðgerð, sem komið getur til mála, að varði öryggi skipsins. Er þá skipaskoðunarstjóra eða umboðsmanni hans skylt að hlýða því kalli og hafa eftirlit með, að verkið verði þannig af hendi leyst, að öruggt sé, hvort sem þar er um að ræða skipið sjálft, búnað þess eða vél. Ef einstaklingar, sem hafa ekki sérstaka skipasmíðastöð, taka að sér smíði eða viðgerð á skipi, búnaði þess eða vél, hvíla á þeim sömu skyldur og skipasmíðastöðvum samkvæmt framansögðu.

3. gr.

Gildi reglnanna um ný og gömul skip.

Reglur þessar ná til allra íslenzkra skipa, sem smíðuð eru eftir að þær öðlast gildi.

Um skip, sem smíðuð eru áður en reglur þessar taka gildi, skal ekki gera strangari kröfur, að því er lýtur að smíði, en gert var fyrir gildistöku reglna þessara.

Einnig má gera vægari kröfur en gert hefur verið um styrkleika bolsins í gömlum skipum, sem notuð eru til síldveiða hér við land, á tímabilinu 1. júní — 1. október.

4. gr.

Jafngildi.

Þegar í reglum þessum er ákveðið, að einhver nánar tiltekin skipan skuli höfð, búnaður eða tæki hvers konar sett í skipið eða vera um borð, enn fremur að gripið skuli til einhverra sérstakra ráðstafana, getur skipaeftirlitið í stað þess fallizt á aðra skipan, búnað eða tæki hvers konar, þá og aðrar ráðstafanir, hafi hún að vel rannsökuðu máli komizt að raun um, að hin nýja skipan, búnaður,

11 tæki hvers konar eða ráðstöfun séu engu síður hagkvæm en þau, sem kveðið er á
20. jan. um í reglum þessum.

Viðurkenning á bol, vélum og búnaði.

5. gr.

1. Farþegaskip.

Farþegaskip í smíðum eða endursmíðum skal hljóta viðurkenningu skipaeftirlits ríkisins, að því er snertir þá hluta bols, véla og búnaðar, er varða öryggi mannslífa í þeim ferðum, sem skipinu er ætlaðar. Á sama hátt skulu farþegaskip, sem keypt eru frá öðrum löndum, hljóta viðurkenningu, áður en taka megi þau í notkun.

Þegar þörf gerist viðurkenningar skipaeftirlits ríkisins á bol skipsins, vélum þess og búnaði, skal senda því, svo fljótt sem auðið er, nauðsynlegar upplýsingar, teikningar, lýsingar og útreikninga.

Kröfur um upplýsingar eru sem hér greinir:

Almennar upplýsingar.

1. Útgerðarfélag.
2. Flokkur og flokksmerki.
3. Hið fyrirhugaða farsvið.
4. Hin fyrirhugaða tala farþega.

Bolur með búnaði.

5. Smíðastaður og smíðaár.
6. Smíðanúmer.
7. Fyrirkomulagsteikning, sjá einnig 198. gr.
8. Miðbandsteikning.
9. Línuteikning.
10. Útreikningsbogar, stöðugleika- og flothæfnisreikningar.
11. Slökkvifyrirkomulag.

Vélakerfið.

12. Smíðastaður og smíðaár.
13. Tegund véla.
14. Tala aðalvéla.
15. Tala strokka.
16. Þvermál strokka.
17. Slaglengd.
18. Tala snúninga á mínútu.
19. Tegund gangskiptitækis.
20. Lágþrýsti-eimtúrbína.
21. Hin einstöku austurtæki, afköst þeirra og fyrirkomulag.

Ketilkerfið.

22. Smíðastaður og smíðaár.
23. Tegund og tala katla og til hvers notaðir.
24. Kynding.
25. Ketilþrýstingur.
26. Samanlagður hitaflötur aðalkatlanna við vanalega vatnshæð.
27. Upplýsingar um, hvort aðalkatlar eru með yfirhiturum, svo og hvort þeir eru útbúnir fyrir vélsúg.

Slökkviútbúnaður.

28. Lýsing á fyrirkomulagi og útbúnaði til að slökkva eld.

Fjarskiptitæki.

29. Tegund aðal- og neyðarsendistöðvar og inngangsafl (primare effekt).
30. Staðsetning neyðarorkugjafans, notkun og álag.

Sérstakar upplýsingar um túrbínukerfi.

1. Áfram-túrbínur, tala og tegund.
   — snúningstala hverrar skrúfu á mínútu.
   — hestöfl (HHÖ).
2. Afturá-túrbínur, tala og tegund.
   — hestöfl (HHÖ).
3. Tilhögun á stjórn vélar.

Sérstakar upplýsingar um mótorkerfið.

1. Tegund.
2. Tala strokka.
3. Þvermál strokka.
4. Slaglengd.
5. Tala snúninga á mínútu.
6. Tegund eldsneytis.
7. Ráðstafanir til að auka meðalvinnuþrýsting (vatni spýtt inn, brennslulofti hleypt á með þrýstingi eða á annan hátt).
8. Með hvaða hætti skrúfunni er stjórnað til að taka aftur á eða áfram.
9. Raflagnir.

2. Önnur skip og för.

Skipaeftirlit ríkisins getur, að því er lýtur að bol, vélum o. fl. í skipum, sem eigi eru farþegaskip og hvort sem þau eru knúin vél eða ekki, krafizt hliðstæðra upplýsinga við ákvæði þau, er að framan greinir, þyki þær eftir atvikum og ástæðum nauðsynlegar. Á þetta einnig við um efni bolsins, gerð og notkun vélakerfisins, hlutverk skipsins o. fl.

I. KAFLI

A. Smíði skipa.

Almenn ákvæði.

6. gr.

Farþegaskip.

I. 1. Þar sem annað er ekki tekið fram, á þessi kafli við um ný skip.

2. Á hverju því farþega- og flutningaskipi, sem til er og eigi fullnægir þeim kröfum, sem gerðar eru í kafla þessum til nýrra skipa, skal skipaeftirlit ríkisins athuga allt fyrirkomulag og hvað gera megi til aukins öryggis, eftir því sem hægt er og sanngjarnt.

3. Farþegaskip telst nýtt, ef kjölur þess hefur verið lagður 19. nóvember 1952 eða síðar.

Flutningaskip, sem breytt er í farþegaskip 19. nóvember 1952 eða síðar, telst og nýtt. Öll önnur farþegaskip kallast gömul.

Vöruflutningaskip telst nýtt, ef kjölur þess hefur verið lagður 19. nóvember 1952 eða síðar.

11 20. jan.

II. Nú telur skipaskoðunarstjóri einstök ákvæði kafla þessa ónauðsynleg eða ósanngjörn vegna hagstæðs veðurfars eða ferðaskilyrða, og er honum þá heimilt að leysa undan þessum ákvæðum sérstök íslenzk skip eða flokk skipa, sem á leið sinni sigla ekki lengra en 20 sjómílur frá næsta landi.

III. Farþegaskip þau, sem heimilað er samkvæmt 22. gr. III. kafla alþjóðasamþykktarinnar frá 10. júní 1948, um öryggi mannslífa á hafinu, að flytja fleiri farþega en burðarmagn björgunarbáta leyfir, skulu fullnægja hinum sérstöku ákvæðum um hólfun, sem tilgreind eru í II. kafla 5. gr. e., og þeim nátengdum sérákvæðum um tekt, í 4. gr. d. áðurnefndar alþjóðasamþykktar, nema skipaeftirliti ríkisins þyki sannað, með tilliti til eðlis ferðarinnar og ferðaskilyrða, að öðrum fyrirmælum í greinum þessa kafla sé fullnægt.

IV. Þegar í hlut eiga farþegaskip í förum með mikinn fjölda farþega, er engar hvílur hafa, svo sem títt er t. d. í pílagrímsferðum, getur skipaskoðunarstjóri, ef honum þykir ókleift að beita ákvæðum þessa kafla, veitt skipum þessum, séu þau íslenzk, undanþágu frá fyrrgreindum ákvæðum, með eftirgreindum skilyrðum:

1. Að svo ströng fyrirmæli skuli sett um smíði, sem slíkir flutningar frekast leyfa.

2. Að ráðstafanir séu gerðar til að semja almennar reglur, er átt geti við um aðstæður til þess háttar flutninga. Skal semja þær reglur í samráði við aðrar samningsbundnar ríkisstjórnir, er hafa kynnu hug á slíkum farþegaflutningum.

Þrátt fyrir ákvæði þessarar samþykktar, skulu *Simla Rules* frá 1931 vera áfram í gildi milli þeirra aðila, sem viðurkennt hafa þær reglur, unz reglur þær, sem um getur í 2. tölul. IV. liðar hér að framan, hafa gengið í gildi.

7. gr.

Skut-, stafn- og vélarrúmsskiljur, ásgöng o. fl.

(Greinarnar 7 til 10 gilda eingöngu um farþegaskip.)

I. 1. Í skipi skal vera stafnskilja, vatnsheld upp að skiljuþilfari. Skal skilja þessi vera svo fjarri fremri hornréttu línunni (perpendikulær) að nemi a.m.k. 5% af skipslengdinni og þó ekki fjær en 3.05 m (10 ensk fet) + 5% af skipslengdinni.

2. Nú er löng yfirbygging frammi í skipinu, og skal þá stafnskiljan gerð veðurtrygg að næsta þilfari ofan skiljuþilfarsins. Þessi hækkun stafnskiljunnar þarf ekki að lenda beint upp af hinni, svo framarlega sem hún er a. m. k. 5% af skipslengdinni frá fremri hornréttu línunni og sá hluti skiljuþilfarsins, sem myndar þrepið, er örugglega veðurtryggur.

II. Með sama hætti skal vera skutskilja og skiljur, er skilji vélarrúmið, svo sem það er skýrgreint í 1. grein, frá farm- og farþegarúmum frammi á og aftur á, skulu þær gerðar vatnsheldar upp að skiljuþilfari. Þó þarf skutskilja ekki að ná að skiljuþilfari, ef öryggi skipsins, að því er lýtur að hólfum þess, rýrnar ekki fyrir vikið.

III. Skutpípur skulu alltaf vera í vatnsheldum rúmum, miðlungi stórum. Skal þéttidós komið fyrir í vatnsheldum ásgöngum, eða öðru vatnsheldu rúmi, sem aðskilið er frá rúmi því, sem skutpípan er í, og þeirrar stærðar, að takmarkalínan fari ekki í kaf, þótt það sökum leka í þéttidósinni fyllist af vatni.

8. gr.

Botnhylki.

I. Tvöföldum botni skal komið fyrir, er nái frá stofnskilju að skutskilju, ef við verður komið og samrýmanlegt er gerð og hlutverki skipsins.

1. Skip, sem eru a. m. k. 61 m (200 ensk fet) á lengd, en þó minni en 76 m

(249 ensk fet), skulu búin botnhylki, er nái að minnsta kosti frá vélarrúmi að stafnskilju eða svo nálægt henni, sem framast er unnt. 11 20. jan.

2. Skip, sem eru að minnsta kosti 76 metrar (249 ensk fet) á lengd, en þó minni en 100 metrar (330 ensk fet), skulu að minnsta kosti búin botnhylki utan vélarrúms; skal botnhylki þetta ná til stafn- og skutskilja eða svo nálægt þeim sem frekast er unnt.

3. Skip, sem eru 100 metrar (330 ensk fet) að lengd eða enn lengri, skulu vera með botnhylki um miðbik skips, er nái að stafn- og skutskilju eða svo nálægt þeim sem unnt er.

II. Þar, sem botnhylkja er krafizt, skal innri botninn ná svo langt út til hliðanna, að botninn sé varinn að húfi. Sú vörn er talin nægileg, ef skurðarlínan milli ytri brúna botnhylkisins og húfþynnanna liggur hvergi undir láréttum fleti, sem gengur gegnum þann punkt, þar sem miðbandið í skipinu sker þverskips miðlínu (diagonal line), sem myndar 25° horn við grunnlínuna og sker hana í punkti, sem liggur í hálfrar skipsbreiddar fjarlægð frá miðlínu skipsins.

III. Litlir brunnar, sem gerðir eru í botnhylkjunum, ætlaðir fyrir sogpípu austurdælunnar, mega ekki vera dýpri en nauðsynlegt er, og ekki vera minna en 457 millimetra (18 enska þumlunga) frá ytra botni eða innri brún hliðarplötu botnhylkisins. Heimilir eru þó brunnar í afturenda ásganga á skrúfuskipum, enda þótt þeir nái niður að ytri botni. Aðra brunna (svo sem undir aðalvél til geymslu á smurningsolíu) getur skipaskoðunarstjóri leyft, ef sannað er, að slíkt fyrirkomulag veiti jafnmikið öryggi og krafizt er með tvöföldum botni samkvæmt grein þessari.

IV. Ekki þarf tvöfaldan botn, þar sem um lítil vatnsheld hólf er að ræða, sem eingöngu eru notuð til að flytja fljótandi farm, en þó því aðeins að öryggi skipsins, ef um botn- eða hliðarskemmd er að ræða, sé í engu rýrt að mati skipaskoðunarstjóra.

V. Þegar í hlut eiga skip, er lúta ákvæðum d-liðar í 6. grein þessa kafla og eru í reglubundnum stuttum millilandaferðum, svo sem þær eru skýrgreindar í 2. grein III. kafla alþjóðasamþykktarinnar frá 10. júní 1948, getur skipaskoðunarstjóri leyft að sleppa tvöföldum botni hvarvetna í skipinu, þar sem það er hólfað samkvæmt tölu, sem eigi fer fram úr 0,50, ef sannað er, að tvöfaldur botn samþýðist ekki, í þeim hluta skipsins, gerð þess og eðlilegu hlutverki.

9. gr.

Op í vatnsheldum skiljum.

I. Tala opa í vatnsheldum skiljum skal bundin við lágmark, er samræmst getur allri gerð skipsins og hagkvæmri nýtingu þess. Skulu op þessi vera búin fullkomnum lokunartækjum.

II. 1. Þar sem pípur, fráræsi, raftaugar o. s. frv. eru leiddar gegnum vatnsheldar skiljur, skulu ráðstafanir gerðar til að tryggja að vatnsheldni skiljanna hafi í engu þorrið við það.

2. Lokur og lásar, sem eigi eru hluti af pípukerfi, skulu ekki leyfðir í vatnsheldum skiljum.

III. 1. Engar dyr, mannsmugur eða inngangsop má hafa

a. á stafnskilju neðan takmarkalínu,

b. á vatnsheldum þverskiljum, er skilja eitt farmrúm frá öðru eða frá aðal- eða varakolarúmi, með þeim undantekningum, er um getur í VII. lið þessarar gr.

2. Að undanskildum ákvæðum III. tölul. 3. hér á eftir, má ekki leiða nema eina pípu gegnum stafnskilju neðan takmarkalínu til þess að ausa stafnhylkið, en þó að því tilskildu að þessi pípa sé með loka, sem loka megi frá einhverjum stað

11 ofan skiljuþilfars og skal lokahúsið vera fest á stafnskiljuna í stafnrúminu innan-
20. jan. verðu.

3. Ef stafnhylki er skipt, svo að geyma megi í því tvenns konar vökva, getur skipaskoðunarstjóri leyft að leggja 2 pípur gegn stafnskiljuna neðan takmarkalínu og sé hvorritveggju komið fyrir í samræmi við 2. tölul. III. hér að ofan, enda sé skipaskoðunarstjóri sannfærður um, að annarri pípunni verði ekki öðruvísi haganlega fyrir komið og öryggi skipsins sé tryggt, ef litið er á viðbótarhólfunina í stafnhylkinu.

IV. 1. Vatnsheldar hurðir í skiljum milli aðal- og varakolageymslna skulu alltaf vera aðgengilegar, nema um kolahurðir á milliþilfari sé að ræða, sbr. IX. lið, 1—2.

2. Fullnægjandi ráðstafanir skulu gerðar með hlífum eða öðrum ráðum til þess að varna því, að kolin trufli lokun hinna vatnsheldu hurða.

V. Í vélarúmi er einungis heimilt að hafa einar dyr á hverri aðalþverskilju til að ganga um, og eru þá dyr á kolarúmum og ásgöngum undanteknar. Skulu fyrir þeim vera rennihurðir og þeim svo fyrir komið, að þröskuldurinn verði sem hæstur. Lokunartæki, er með megi stjórna hurðum þessum ofan skiljuþilfars, skal vera utan vélarrúms, ef slíkum útbúnaði verður þar við komið.

VI. 1. Vatnsheldar teljast þær hurðir einar, sem eru á hjörum, eða rennihurðir og aðrar hurðir sambærilegar, en ekki plötuhurðir, festar með boltum einum saman, og hurðir sem látnar eru falla af eigin þunga í falsinn eða knúðar öðrum þunga.

2. Hurð á hjörum skal vera með snerlum, er nota megi beggja vegna skiljunnar.

3. Rennihurðum skal annaðhvort renna lárétt eða lóðrétt. Verði þær aðeins hreyfðar með handafli, skal vera hægt að hreyfa þær með óhindruðum sveifarsnúningi, bæði á staðnum og auk þess á stað ofan skiljuþilfars, þar sem greitt er aðgöngu.

4. Ef ætlazt er til, að hurð sé véllokuð og tækjunum stjórnað frá stjórnstað, skal einnig vera hægt að stjórna hinum vélknúnu tækjum við sjálfa hurðina. Fyrirkomulag skal vera þannig, að hurðin lokist sjálfkrafa, ef hún er opnuð með tækjunum á staðnum, eftir að henni hefur verið lokað frá stjórnstað, og einnig þannig, að hægt sé að halda hurðinni lokaðri með tækjunum á staðnum, svo að ekki sé hægt að opna hana frá stjórnarstað. Handföng við hurðina í sambandi við hin vélknúnu tæki, skulu vera á báðum hliðum skiljunnar og þeim þannig fyrir komið að maður, sem þarf að fara gegnum dyrnar, geti haldið báðum handföngunum í opinni stöðu. Þannig vélknúnar hurðir skulu einnig vera útbúnar með handlokunartækjum, sem stjórna má á staðnum, sem og á aðgengilegum stað ofan skiljuþilfars. Í síðara tilfellinu er miðað við, að handtækin sé hægt að hreyfa með óhindruðum sveifarsnúningi. Ráðstöfun sé gerð til að gefa hljóðmerki, rétt áður en hurðinni er lokað. Skal til öryggis veita nægilegan tima frá því að merkið er gefið og þangað til hurðin er hreyfð.

5. Um allar gerðir hurða gildir, að við stjórnstaði þeirra aðra en við hurðirnar sjálfar, skal komið fyrir vísum, er sýni hvort þær eru opnar eða lokaðar.

VII. 1. Vatnsheldar hurðir á hjörum eru heimilar í þeim hluta skips, sem ætlaður er farþegum eða skipshöfn, svo og í vinnurúmum, að því tilskildu, að þær séu yfir þilfari, þar sem neðri flötur þilfarsins við skipshliðina er, þegar hann er lægstur, a. m. k. 2,13 m (7 ensk fet) fyrir ofan efstu hólfunarhleðslulínuna. Eru slíkar hurðir ekki heimilar í þeim hluta eða stöðum skips, sem fyrir neðan eru slíkt þilfar.

2. Traustlega smíðaðar, vatnsheldar hurðir á hjörum má setja eins ofarlega og hægt er í milliþilfarsskiljur í farmrúmi. Skal fjarlægðin frá ytri brún þessara

hurða að skipshlið vera a. m. k. ⅕ skipsbreiddar, svo sem hún er skýrgreind í 1. gr., og sú fjarlægð mælist hornrétt á miðlínu skipsins jafnhátt efstu hólfunarhleðslulínunni. Hurðum þessum skal loka, áður en för er hafin og skulu þær vera lokaðar, meðan skipið er á ferð. Skal þess getið í skipsdagbók, er skipaeftirlit ríkisins kann að fyrirskipa, hvenær þær voru opnaðar, eftir að komið var í höfn, og hvenær þeim var lokað, áður en lagt var úr höfn. Þar sem fyrirhugað er að setja slíkar hurðir, skal skipaeftirlit ríkisins nákvæmlega rannsaka tölu þeirra og fyrirkomulag. Það skal og krefja útgerðarmanninn yfirlýsingar um það, að þessarar tilbreytni sé brýn þörf. 11 20. jan.

VIII. Allar aðrar vatnsheldar hurðir skulu vera rennihurðir.

IX. 1. Þegar vatnsheldum hurðum, er stundum þarf að opna á hafi úti, öðrum en þeim, er liggja að ásgöngum, er komið fyrir í aðalþverskiljum svo hátt, að þröskuldurinn lendir neðan efstu hólfunarhleðslulínunnar, skal fylgt eftirfarandi reglum:

a. Fari tala þessara hurða ekki fram úr 5, er heimilt að hinum vatnsheldu rennihurðum sé stjórnað með handafli, ef gerðartalan fer ekki fram úr 30.

b. Fari tala slíkra hurða fram úr 5, skal vera hægt að loka þeim öllum samtímis frá stöð, sem fyrir er komið á stjórnpalli.

c. Fari gerðartalan fram úr 30, skulu allar vatnsheldar rennihurðir lúta vélarafli.

d. Í öllum skipum, hver svo sem gerðartalan er, ef þar er aðeins ein vatnsheld hurð, auk hurðar að ásgöngum, og hún í vélarrúmi, getur skipaeftirlitið leyft, að báðum þessum hurðum sé stjórnað með handafli einu.

2. Séu í milli kolarúma á milliþilfari, sem er neðan skiljuþilfars, vatnsheldar hurðir, er stundum verða að vera opnar á hafi úti sökum kolamoksturs, skal þeim hurðum stjórnað með vélarafli. Skal þess getið í dagbók skipsins, sem fyrirskipuð er, hvenær þessar hurðir eru opnaðar og þeim lokað.

3. Stjórna skal með vélarafli hurðum í göngum úr kælirúmum, ef þessi göng liggja í gegnum fleiri en eina vatnshelda aðalþverskilju og þröskuldirnir ná skemur en 2,13 m (7 ensk fet) upp fyrir efstu hólfunarhleðslulínuna.

X. Hreyfanlega járnhlera má hvergi nota, nema í vélarrúmi og skulu slíkir hlerar alltaf vera komnir á sinn stað, áður en skipið leggur úr höfn. Eigi má taka þá frá í hafi, nema brýn nauðsyn beri til. Skal þess vandlega gætt, er þeim er komið á sinn stað, að ekki leki með þeim.

XI. Allar vatnsheldar hurðir skulu lokaðar, meðan á ferð stendur, nema þarfir skipsins krefjist þess, að þær séu opnaðar. Standi svo á, skal alltaf vera hægt að loka þeim tafarlaust.

XII. 1. Ef göng eða smugur frá íbúð skipshafnar að kyndingarstöð, göng fyrir leiðslur eða eitthvað annað, eru lögð gegnum vatnsheldar aðalþverskiljur, skulu þau hafa nægilegan styrkleika og vera vatnsheld. Nú eru þessi göng eða smugur notuð á hafi úti, og skal þá aðgangurinn að þeim eða öðrum enda þeirra a. m. k. liggja um smugu, er sé vatnsheld svo hátt upp, að mynni hennar lendi ofan takmarkalínu. Aðgangur að hinum enda gangsins eða smugunnar skal vera um vatnsheldar dyr, er fullnægi þeim kröfum, er gerðar eru í þessum hluta skipsins.

Engin slík göng eða smugur mega liggja gegnum vatnsheldu skiljuna, er næst tekur við aftan stafnskilju.

2. Þar sem fyrirhugað er að hafa göng eða smugur fyrir vélsúg gegnum vatnsheldar aðalþverskiljur, skal skipaeftirlitið rannsaka það mál sérstaklega.

10. gr.

Op á súð neðan takmarkalínu.

I. Op á súð skulu vera svo fá sem frekast er unnt að komast af með vegna gerðar skipsins og hagkvæmrar nýtingar þess.

11 20. jan.

II. Tæki þau, sem notuð eru til að opna og loka slíkum opum á súðinni, skulu vera fullkomin til sinna nota og henta þeim stað, sem þeim er fenginn, enda fullnægi þau í öllu þeim kröfum, er stjórnin gerir.

III. Öllum ljórum á skipshlið, sem eru undir skiljuþilfari, skal vera hægt að loka fullkomlega með ljóralokum á hjörum, svo vatnsþétt sé.

IV. Frárennsli, skolpræsi og önnur þess háttar op á skipssúð skulu höfð svo fá sem unnt er, t. d. með því að sameina mörg ræsi og leiðslur um eitt op, eða á annan viðunandi hátt.

V. 1. Öll að- og frárennsli í súð skipsins skulu búin öruggum og aðgengilegum útbúnaði til varnar því, að vatn nái af slysni að streyma inn í skipið.

2. a. Að undanskildu því, sem segir í 3. tölul., skal hvert frárennsli út í gegnum skipshliðina, neðan takmarkalínu, búið sjálfvirkum einrásarloka, er loka megi með sérstöku áhaldi ofan skiljuþilfars, eða tveimur sjálfvirkum einrásarlokum án sérstaks lokunaráhalds og sé hinum efra komið fyrir ofan efstu hólfunarhleðslulínunnar, svo að jafnan sé auðvelt að komast að honum í eftirlitsskyni, meðan á ferð stendur, og skal honum lokað á venjulegan hátt.

b. Þegar hafður er loki með sérstöku lokunaráhaldi, skal ætíð vera greiður aðgangur að því ofan skiljuþilfars. Einnig skal þar vísir, sem sýni, hvort lokinn er opinn eða aftur.

3. Aðal- og aukasjórásir til og frá vélakerfinu skulu búnar aðgengilegum lásum eða lokum milli pípnanna og súðarinnar eða pípnanna og tilbúinna kassa, sem festir eru við skipssúðina.

VI. Austurop og ræsiop skulu sett á þann veg, sem nauðsynlegt er, til þess að fljótt sé hægt að losa sjó af efsta þilfari, hvernig sem viðrar.

B. Um fyrirkomulag á og undir þilfari o. fl.

Farþega-, vöruflutninga- og fiskiskip.

11. gr.

Öryggisútgangar, lestarop, skjólborð o. fl. á öllum skipum.

1. a. Frá hverju vatnsheldu rúmi, þar sem innréttaðar eru vistarverur handa farþegum eða skipshöfn, skal vera útgangur á opið þilfar.

b. Ráðstöfun sé gerð til þess, að skipshöfnin geti komizt burt úr hverju vélarrúmi, hverjum ásgöngum, hverjum kyndistað og hverju öðru rúmi, þar sem unnið er, þegar vatnsheldri hurð er lokað eða aðalútgönguleið á annan hátt teppt.

c. Þetta á einnig við um minni skip, hverrar tegundar sem er, þar sem það að mati skipaeftirlits ríkisins er talið nauðsynlegt og framkvæmanlegt.

2. Allar umgerðir um lestarop og önnur op skulu vera vel gerðar. Á efsta þilfari skal auk þess vera hægt að rígbyrgja (skalka) þær á öruggan hátt. Hverju lestaropi, sem hætt er við ágjöfum og útbúið þannig, að byrgja megi það, skulu fylgja a. m. k. 2 sterkar ábreiður, vatnsheldar úr góðum dúk, sem ekki er gerður úr böstungi (jute). Þungi dúksins, áður en hann er gegndreyptur, skal vera að minnsta kosti 540 g pr. m^2. Allar reisnir, loftpípur o. fl., þar sem ágjafa má vænta, skulu vera vel tengdar við skipið og fulltraustar.

3. Skipið skal vera með skjólborði eða handriði af fullnægjandi gerð og að minnsta kosti 90 cm háu yfir efri brún á þilfari. Auk þess skal vera gangbrú, kaðall eða annar fullnægjandi útbúnaður til öryggis fyrir áhöfn skipsins á leið sinni til og frá vistarverum.

12. gr.

Stýri og stýrisbúnaður.

1. Flatarmál stýris skal vera þannig, að skipið láti vel að stjórn.

2. Skip, sem eru 61 m eða lengri, skulu venjulega vera búin vélknúinni stýrisvél. Útsýn framundan skal nægileg þeim, er við stýrið stendur.

3. Á skipum skal vera varastýrisbúnaður, sem þó þarf ekki að vera svo öflugur sem aðalstýrisbúnaðurinn. Ef fullnægjandi útbúnaður er til að hreyfa varastýristæki með handafli, er ekki nauðsynlegt að nota til þess vélaorku. Þegar í skipi eru tvö vélknúin aðalstýristæki, hvort öðru óháð, er ekki þörf á varastýristæki.

Öll skip, sem eru með vökvastýrisvél, skulu hafa varastýristæki.

13. gr.

Möstur og reiði.

Reiði og það, sem honum fylgir, skal vera í fullkomnu lagi. Sigli skip til annarra heimsálfa og séu möstrin úr tré, skulu þau búin hentugum eldingarvara.

14. gr.

Akkeri og festar.

Hvert skip skal búið fullkomnum akkerum og keðjum, og skal það allt prófað í prófstöð, sem skipaskoðunarstjóri hefur viðurkennt.

15. gr.

Sérstök ákvæði um gömul skip.

Ákvæðin hér að framan eru í fullu gildi um ný skip, sbr. 3. gr. Þegar í hlut eiga gömul skip, sem fullnægja eigi fyrir fram kröfum þessum, mun skipaskoðunarstjóri athuga aðstæður hverju sinni, hvað gera megi til úrbóta og aukins öryggis á hagkvæman og sanngjarnan hátt.

16. gr.

Skip í strandsiglingum.

Ákvæði þau, sem tilgreind eru hér að framan, gilda í aðalatriðum einnig um skip í strandsiglingum. Skipaskoðunarstjóri getur, þegar í ljós kemur, að framkvæmd ákvæðanna í einhverju tilfelli reynist ósanngjörn og óhagkvæm, veitt undanþágu frá slíkum ákvæðum, eftir því sem hann telur við eiga.

Vélknúin skip, önnur en farþegaskip.

17. gr.

Skiljur.

1. Í hverju járnskipi skal vera stafnskilja og skiljur, sem afmarka vélar- og ketilrúm.

Í járnskipum yfir 50 rúmlestir skal auk þess vera skutskilja, sem fellur þétt að skutpípunni.

2. Skiljurnar skulu vera nægilega háar, sterkar og vatnsheldar, í samræmi við lag skipsins og stærð.

Skutskiljan og skiljur, sem aðgreina vélarrúm frá farmrúmi framan og aftan, og ekki er hægt án mikilla óþæginda að láta ná upp að efsta þilfari, mega enda við vatnshelt neðra þilfar.

11 20. jan.

3. Í járnskipum yfir 50 rúmlestir, sem fara á milli landa, skulu vera annaðhvort vatnsheld ásgöng milli skutskilju og öftustu vélarrúmsskilju, eða aukaskilja rétt framan við skutskiljuna. Ákvæði þetta á þó ekki við á skipum, þar sem aðalvélarnar eru staðsettar rétt fyrir framan skutskiljuna.

4. Á stafnskilju má ekkert op vera eða lokar eða lásar til að veita vatni úr stafnhylkinu, þó er leyfilegt að koma fyrir pípulögn gegnum stafnskiljuna til að dæla úr stafnhylkinu, en þá skulu leiðslur þessar vera sérstaklega sterkar, vel varðar og búnar lokunartæki á skiljunni innanverðri, er opna megi frá þilfari.

Opum í öðrum en að framan umræddum skiljum skal vera fljótlegt og auðvelt að loka með lásum, lokum eða vatnsheldum hurðum, sem hægt skal vera að stjórna frá þilfari ofan við efstu hleðslulínu á aðgengilegum stað. Á pípulagnir gegnum þessar skiljur er ekki krafizt neinna lokunartækja.

18. gr.

Ákvæði 10. gr., um op á súð, gilda einnig um flutningaskip.

Austurtæki. Almenn atriði.

19. gr.

Dýpilpípur.

Dýpilpípur skulu í sambandi við hvert það farmrúm, sem er undir hleðslulínu skipsins. Undanskilin eru þó þau rúm, þar sem hægt er að nota dælupípu fyrir dýpilpípu, eða þar sem hægt er á annan hátt að rannsaka, hvort eða hve mikið vatn er í farmrúmi. Enn fremur skal vera dýpilpípa í sambandi við hvern botngeymi og hvern brennsluolíugeymi. Þrýstimæli af gerð, viðurkenndri af skipaeftirliti ríkisins, má þó nota í sambandi við háhylki.

Þar sem tvöfaldur botn er og ekki er brunnur, verður að vera dýpilpípa í báðum síðum utan við tvöfalda botninn í austurræsinu.

Ef lestarrúmið er kælirúm, verður dýpilpípan að vera einangruð. Þvermál pípunnar innan skal þá að minnsta kosti vera 63 mm.

Dýpilpípa, sem notuð er á geymi fyrir fljótandi eldsneyti, skal ávallt ná upp í gegnum þilfar, sem er ofan við efstu hleðslulínu og staðsett á aðgengilegum stað. Þó má nota dýpilpípu, sem nær skemmra upp, ef á hana er settur öryggisloki, sem eftirlitið tekur gildan.

20. gr.

Loftpípur.

Á hverjum botngeymi skal vera loftpípa við hlið skipsins á þeim enda, sem áfyllingin er ekki, og ávallt á efsta hluta geymisins. Á öllum eldsneytisgeymum, sem stærri eru en ½ rúmmetri, skulu vera ein eða fleiri loftpípur.

Loftpípur til skuthylkja og hágeyma skulu ná upp fyrir opið þilfar og svo vera frá gengið, að sjór gangi ekki niður um þær.

Nægilegt er, að loftpípur til annarra botnhylkja séu í öruggri hæð yfir hleðslulínu. Þó má þess konar loftpípa ekki vera opin út í farmrúm.

Loftpípur til geyma fyrir fljótandi eldsneyti skulu ná upp fyrir þilfar, þangað sem uppgufun gegnum pípuna getur ekki valdið hættu eða óþægindum. Á efri enda pípunnar skal vera vírsigti, sem auðvelt er að taka af til hreinsunar.

Loftpípur, sem ná upp fyrir opið þilfar, skulu vera svo háar, að þær nái upp undir öldustokk, eða þannig fyrir komið, að ólíklegt sé, að þær verði fyrir hnjaski.

Þverskurðarflatarmál loftpípu á kjölfestugeymi og skuthylki skal að minnsta kosti eins mikið og þverskurðarflatarmál fyllirásarinnar.

Þetta gildir einnig um loftpípur á eldsneytisgeymum, þar sem þenslupípa er ekki á viðkomandi hylki. 11 20. jan.

21. gr.

Austurop.

Á öllum skipum skulu vera nægilega stór og mörg austurop á skjólborði, miðað við það sjómagn, sem innbyrzt getur á skipi, fullu að öldustokkum, svo að sjórinn skolist greiðlega útbyrðis. Fyrir opunum skulu vera járnstengur og ekki lengra milli stanganna en 23 cm. Þar sem hlerar eru notaðir, skal þess gætt, að þeir geti opnazt sjálfkrafa og lamir þeirra séu með látúnsþolinmóðum.

Stærð austuropa fer eftir reglum um smíði tréskipa, nr. 260 11. nóv. 1947, reglum flokkunarfélags þess, sem skipið er flokkað í, eða hleðslulínusamþykktinni frá 5. júlí 1930.

Sjá enn fremur 39. gr. þessara reglna, um útbúnað síldveiðiskipa.

22. gr.

Dælukerfi.

Skip skulu búin öruggu dælukerfi, sem geti hvenær sem er dælt úr eða þurrausið, að svo miklu leyti sem það er hægt, hvert hinna vatnsheldu rúma, hvort sem skipið er kjalrétt eða það hallast. Til þessa er að jafnaði nauðsynlegt að koma fyrir sogpípu við báða húfa, nema í kröppum rúmum til stafna, þar sem ein sogpípa telst nægja. Í rúmum, óvenjulegum að lögun, er heimilt að krefjast aukasogpípu. Gera skal ráðstafanir til þess, að vatnið leiti að sogpípunum. Örugg tæki skulu vera til að þurrausa einangruð farmrúm.

Auk hinnar venjulegu austurdælu, sem knúin er af aðalvél, skal:

a. *Vélskip stærra en 300 rúmlestir* hafa 2 vélknúnar dælur, er dælt geti austri úr öllum stærri rúmum skipsins.

b. *Vélskip 60—300 rúmlestir* skulu hafa eina vélknúna austurdælu, er geti dælt úr öllum stærri rúmum skipsins.

c. *Vélskip 15—60 rúmlestir* skulu hafa vélknúna austurdælu. Dæla þessi má vera knúin með reim frá aðalvél.

d. *Vélskip minni en 15 rúmlestir* skulu aðeins hafa austurdælu, sem knúin er af aðalvél.

Í skipum 1000 rúml. eða stærri skulu afköst austurdælu vera að minnsta kosti:

$$A = 66 \sqrt[3]{R} \div 70.$$

Í skipum 300—1000 rúml.:

$$A = 78 \sqrt[3]{R} \div 185.$$

Í skipum 60—300 rúml.:

$$A = 90 \sqrt[3]{R} \div 50.$$

Í skipum 30—60 rúml.:

$$A = 0{,}7 \times R + 100.$$

Í reglunni er: A = afköst dælunnar í lítrum á mínútu.
R = brúttó rúmlestatala skipsins.

Pípur að og frá austurdælum skulu vera nægilega víðar til að flytja það magn af vatni, sem dælan afkastar, án þess að of mikil mótstaða verði í pípunum. Pípur og beygjur skulu vera úr góðu og þykku efni.

Öllum pípum, sem notaðar eru til þess að ausa vélarrúm og farmrúm, skal halda vel aðgreindum frá þeim pípum, sem notaðar eru til þess að fylla eða tæma rúm, sem höfð eru undir vatn eða olíu.

11 Lokar og kranar á austurleiðslu skulu þannig gerðir, að vatn komist ekki um
20. jan. þá frá sjó eða kjölfestuhylki í lest eða vélarrúm og yfirleitt ekki frá einu rúmi til annars í skipinu.

23. gr.

Handdælur og færanlegar véldælur.

Í hverju skipi skal vera handdæla.

Í járnskipum skal að minnsta kosti vera handdæla fyrir stafn- og skuthylki skipsins.

Í tréskipum og fiskiskipum fer tala dælna og stærð eftir mati skipaskoðunarmanns. Handdælur að íbúðarrúmum undir þilfari þurfa ekki að vera, sé hægt að dæla úr þessum rúmum með vélaafli.

Fyrir skip, stærri en 300 rúmlestir, telst hæfilegt að þvermál bullunnar sé 100 mm, en þvermál sogpípu sé um 50 mm.

Fyrir tré-fiskiskip er hæfilegt að þvermál sogpípunnar sé frá 50—75 mm.

Þess skal gætt við staðsetningu dælunnar, að austurinn geti auðveldlega runnið til sogpípunnar.

Sogpípan skal vera sem næst hálfu þvermáli sínu frá botni skipsins.

Bulla og hjarta dælunnar skulu ávallt tiltæk, þótt farmur sé í skipinu.

Á öllum skipum skulu vera 2—6 skjólur, og fer tala þeirra eftir stærð skipanna.

Æskilegt er, að á fiskiskipum, 50 rúmlestir brúttó og stærri, sé einnig til færanleg véldæla, helzt dieseldæla, tiltæk til notkunar, ef bruna ber að höndum eða mikill leki kemur að skipinu.

24. gr.

Síur.

Á enda sogpípunnar, eins neðarlega og hægt er, skal komið fyrir síu. Þar, sem ekki er ruslakista, mega síugötin ekki vera stærri en 10 mm og samanlagt flatarmál þeirra ekki minna en tvöfalt á við þverskurðarflatarmál sogpípunnar. Síurnar skulu þannig gerðar, að hægt sé að hreinsa þær, án þess að róta þurfi sogpípunni.

Á strandferðaskipum eða skipum í millilandasiglingum, þar sem ekki verður komizt að síunum, skal komið fyrir ruslakistu á sogpípu í vélarrúminu. Lok ruslakistunnar skal þannig útbúið, að auðvelt sé að taka það af og láta það fyrir aftur, þó dælan sé í gangi.

25. gr.

Innsúð. Frekari ákvæði um austurdælu.

Innsúð skal þannig lögð, að hægt sé með lítilli fyrirhöfn að taka upp lausa hlera vegna hreinsunar á kjalarræsum og öðrum austurræsum. Innsúðin skal svo þétt, að rusl komist ekki niður á milli súða. Síuplötum skal komið fyrir, einkum neðst í farmrúmi, svo að vatn safnist ekki á innsúðina, en jafnframt skal séð fyrir aðrennsli að austurdælu.

26. gr.

Öskulosun.

Þar, sem ekki er vinda til að vinda upp ösku, má nota kaðaltaug. Sé hins vegar notuð vinda, skal á vinduásnum vera hamla (pall), er grípur í hömluhjól eða annar álíka góður útbúnaður, og verður hann að vera svo traustur, að engum stafi hætta af honum. Í vindubandinu skal vera vír eða keðja, vel fest við skjóluna. Gera skal öskurennu, þar sem við á, til að auðvelda losun öskunnar, og skal rennuopið haft eins lágt og kostur er, svo að sem lægst þurfi að lyfta skjólunni.

27. gr.

Losunartæki o. fl.

a. Losunarkranar á skipum, siglur, bómur, keðjur, kaðlar, blakkir, lásar, ásamt öðru, sem telst til losunartækja, skulu hafa þann styrkleika, að öryggisstuðullinn sé að minnsta kosti 4,5 við hinn mesta leyfilega þunga, sem lyft er með hægu og jöfnu átaki.

Vírum og keðjum, sem notaðar eru við losunartækin, skulu fylgja vottorð, sem sýni þann þunga, sem notaður var við prófraunina. Vottorð þetta skal fylgja eftirlitsbók skipsins eða annarri bók, sem til þess er ætluð.

b. Á bómur skal greinilega marka hinn mesta leyfilega þunga, sem lyfta má á þeim.

c. Frá öllum skrúfróm og lásboltum á losunartækjum skal svo örugglega gengið, að ekki losni.

d. Lyftikrókurinn skal þannig gerður, að hann geti hvorki krækzt í á uppleið né sleppt á niðurleið.

e. Á keðju- eða vírstroffum, sem heyra skipinu til,skal vera merkispjald, er sýni þann hámarksþunga, sem lyfta má í þeim.

28. gr.

Prófun losunartækja.

a. Hver einstakur hlutur losunartækis skal gaumgæfilega skoðaður fjórða hvert ár, og skal þá um leið einnig fara fram lyftipróf.

Prófþungi skal vera fyrir ný tæki 75% og fyrir síðari prófraunir 50% meiri en hinn leyfilegi hámarksþungi. Sé hámarksþungi meira en 8000 kg, ákveður skipaskoðunarstjóri prófþungann.

Komi fram við prófraun, að einhver hlutur hafi aflagazt, svo að varhugavert virðist að nota hann, skal úr því bætt og ný prófraun fara fram.

b. Skipstjóri skal öðru hverju láta fara fram skoðun á losunartækjum.

Þegar skipstjóri telur, að losunartækin hafi iðulega verið notuð til fermingar eða affermingar á þungum hlutum, er reynt kunni að hafa um of á efni tækjanna, skulu keðjur, hringar, lásar, sigurnaglar, lyftikrókar o. fl., sem tilheyra losunartækjunum, eldborin og því næst skoðuð.

Hafi verið nauðsynlegt að breyta eða gera við með suðu einhverja af áðurnefndum hlutum, skulu þeir eldbornir, gaumgæfilega skoðaðir og síðan prófaðir.

c. Lyftipróf það og skoðun, sem að framan greinir, skulu gerð af yfirmönnum skipsins eða áreiðanlegum manni, sem þekkingu hefur á þessum hlutum.

Árangur skoðana og prófa, sem gerð eru samkvæmt a- og b-lið, skal færður í eftirlitsbókina eða aðra bók, sem skipaeftirlit ríkisins tekur gilda.

Í bókina skal færa þann hámarksþunga, sem leyfður er á hvert lyftitæki, dagsetningu skoðunarinnar, en síðan skal bókin undirrituð af þeim, sem framkvæmt hafa prófunina.

Þegar aðal- eða aukaskoðun á skipi fer fram, skulu skipaskoðunarmenn fullvissa sig um, að hinar fyrirskipuðu skoðanir á losunartækjunum hafi farið fram.

Á fiskiskipum þarf prófun á lyftitækjum ekki að fara fram, nema skipaeftirlitið fyrirskipi hana, að gefnu tilefni.

29. gr.

Virar.

Vírinn skal rétt stímaður (splæstur) í lyftikrók og stímið vafið með „skipmannsgarni“, svo að meiðsli geti alls ekki hlotizt af vírstungum. Lyftikrókurinn skal vera með fjaðurloka eða á annan hátt þannig útbúinn, að hann geti hvorki

11 sleppt né krækzt í á uppleið. Stálvírar, sem notaðir eru til þess að ferma og af-
20. jan. ferma skip, verða að vera þjálir í meðförum, sérstaklega ef keflið (tromlan) á spilinu er mjótt eða um litlar blakkir er að ræða.

Vírefnið skal vera úr zinkuðu seighertu stáli. Skal vírinn talinn nægjanlega sterkur, ef siltraun stálsins er 130 kg/mm² eða meira.

Gerð víranna skal vera 144 þráða: 6 þættir utan um einn hjartaþráð úr hampi, en í hverjum þætti skulu vera 24 þræðir utan um einn hjartaþátt úr hampi.

Ef spilkeflið er óvenjulega mjótt eða litlar blakkir, þarf að hafa 180 þráða vír, sem gerður er úr 6 þáttum utan um einn hjartaþátt úr hampi. Skulu í hverjum þætti 30 þræðir utan um einn hjartaþátt úr hampi.

30. gr.

Ljósatæki.

Vinnusvæði séu búin nægum ljósatækjum undir og á þilfari og við landganga. Ljósmagn er ekki talið nægilegt, nema lesbjart sé á venjulegt dagblað.

31. gr.

Umbúnaður til tryggingar hættulausri umferð.

Svo skal um búið, að fullkomlega hættulaust sé að fara um þilför og milli þeirra og menn séu óhultir á efsta þilfari og undir því, þá skulu og stigar og landbrýr vera fulltraust.

Alla ganga, stiga, landbrýr og því um líkt, sem ætlað er til umferðar, skal lýsa nægilega.

Skipið skal búið skjólborði með öldustokk eða öldustokk á stoðum, eigi lægri en 90 cm yfir þilfari, nema í skipum minni en 100 rúml., skal þá farið eftir reglum um smíði tréskipa, nr. 260 11. nóv. 1947. Milli stoðanna skulu vera járnstengur eða keðjur, með hæfilegu millibili, eða að öðrum kosti traust net.

Stigar og plankar, sem fólki er ætlað að ganga, skulu vera traustir og eigi mjórri en 40 cm; öðrum megin, að minnsta kosti, skal vera handrið eða strengdur kaðall.

Landbrýr séu 60 cm breiðar og örugg handrið báðum megin.

Um öll op á þilfari skal svo búið, að ekki stafi af þeim slysahætta.

Sé háfermi svo mikið, að fast skjólborð eða öldustokkur veiti enga vörn, skal setja öruggt handrið úr tré eða öðru efni.

Nú nær háfermi borða á milli, og er óslétt að ofan, og skulu þá lagðar yfir það lausabrýr eða því um líkt, til umferðar, og vel um búið.

Opum, sem eigi hafa að minnsta kosti 80 cm háa karma og eigi eru ætluð til umferðar, skal loka með hlerum, þegar þau þurfa ekki að standa opin vegna vinnu á skipinu, nema handrið sé kringum þau eða grindur yfir.

Til niðurgöngu í og til uppgöngu úr lestum skipsins skulu vera örugg höft. Þess skal gætt, að hvergi sé óhæfilega langt á milli hafta og fótfesta sé tryggð á höftunum með því, að ytri brúnin sé að minnsta kosti 13 cm frá þili og endamörk haftanna veiti fætinum viðnám.

32. gr.

Þilfarsvindur.

Þilfarsvindur skulu reyndar með því átaki, sem leggja þarf á þær, vegna fyrirskipaðra þolrauna á lyftitækjunum.

Ef notuð er talía til þess að lyfta miklum þunga, verður að gera það á sama hátt, þegar tilraunin er gerð.

Aðstaða vindumanns verður að vera slík, að hann geti án tafar og áhættu stjórnað henni. Kleift skal að skipta um gang með fullu álagi og örugglega skal gengið frá skiptingunni.

33. gr.

Bitar og lúkuhlerar.

Bitar í lúkuopum, undir lög, svo og lúkuhlerar, skulu í samræmi við fyrirmæli flokkunarfélags þess, þar sem skipið er eða hefur verið í flokki. Lúkuábreiður skulu vera sterkar og heilar, og festing þeirra örugg. Enn fremur skulu vera traustar slár yfir hlerunum, festar með skrúfkrókum í báða enda eða á annan öruggan hátt.

34. gr.

Loftpípur.

Að minnsta kosti tvær loftpípur skulu vera á hverju farmrúmi.
Segldúkshettur skulu tiltækar til að setja yfir allar loftpípur og háglugga.

35. gr.

Festartæki.

Kaðlar eða vírar eða hvort tveggja, skulu vera samkvæmt reglum flokkunarfélaganna eða þessum reglum.
Skipið skal búið öruggum festarstólpum og nauðsynlegum festarleiðurum.

36. gr.

Um flutning á eldfimum og hættulegum varningi.

Setja skal sérstakar reglur, samkvæmt ákvæðum 3. gr. VI. kafla alþjóðasamþykktarinnar frá 10. júní 1948, um flutning á eldfimum efnum og hættulegum varningi. Þar til slíkar reglur verða gefnar út, getur skipaskoðunarstjóri leyft, að farið sé eftir erlendum reglum um flutning á eldfimum og hættulegum varningi, telji hann þær reglur fullnægjandi.

37. gr.

Um flutning á benzíni og öðrum eldfimum efnum.

1. Farþegaskipum í utan- og innanlandssiglingum skal óheimilt að flytja benzín eða önnur eldfim efni, sem valdið geta sprengingu.
2. Öðrum skipum skal leyft að flytja benzín eða önnur eldfim efni á þilfari, enda sé svo um farminn búið, að ekki stafi hætta af.
3. Reykingar og umferð með ljós, sem íkveikjuhætta getur stafað af, er stranglega bönnuð á þilfari og annars staðar þar sem benzín eða eldfim efni eru geymd.
4. Ef skip flytur benzín eða önnur eldfim efni á þilfari, skulu eftirtaldar varúðarráðstafanir gerðar:
a. Greinileg auglýsing um eldhættu skal fest upp á þeim stað eða stöðum, þar sem hin eldfimu efni eru geymd.
b. Eldfim efni, sem flutt eru á þilfari, skulu varin með segldúk, sem í er borinn óeldfimur áburður.
c. Þar sem eldfim efni eru geymd, skulu ávallt vera tiltæk tæki til að slökkva með eld.
d. Greiður aðgangur skal vera um þilfar, þar sem eldfim efni eru geymd, að að íbúðum skipverja.

38. gr.

Laus farmur.

Ef skip siglir með varning, sem hætt er við að raskist í skipinu, skulu settar sérstakar skiljur til varnar. Þar til slíkar reglur verða gefnar út, getur skipaskoðunarstjóri leyft, að farið sé eftir erlendum reglum, telji hann þær fullnægjandi.

11 20. jan.

39. gr.

Um útbúnað á síldveiðiskipum.

Skip, sem stunda síldveiðar með herpinót, skulu hafa eftirgreindan útbúnað:

Farmrúmið skal hólfað með skiljum milli traustra stoða, vel festum ofan og neðan. Á milli stoðanna skal vera sem næst einn metri á lengdina og ekki yfir 2 metrar á breiddina. Skiljuborð skulu vera úr 3—5 cm þykkum borðum, eftir stærð skipsins og bilsins milli stoðanna. Borðin skulu falla vel í djúpar raufir í stoðunum. Skiljur farmrúmsins framan og aftan skulu vera fulltraustar.

Lestarop. Á öllum nýjum skipum skulu lestarkarmar smíðaðir samkvæmt 32. gr. reglugerðar um smíði tréskipa, nr. 260 11. nóv. 1947. Sé lestarkörmum á öðrum skipum breytt, skal það gert samkvæmt ákvæðum áðurnefndar greinar.

Gæta skal þess, að lestarhlerar séu hæfilega þykkir (sem næst þilfarsþykktinni) og falli vel, og ávallt skal rígbyrgja lestarop, áður en farmur er látinn á þilfarið.

Ruðningsop. Op, með hjarahlerum, skulu vera tvö á hvorri hlið og þannig frá þeim gengið, að fljótlega sé hægt að opna þau, svo að farmur á þilfari geti runnið út. Opin skulu vera þannig staðsett, að sem fljótlegast sé að létta skipið. Enn fremur skulu vera venjuleg austurop framan við fremstu og aftan við öftustu síldarstíu. Loks skal vera frárás frá þeim rúmum á þilfari, sem síld er látin í.

Bjarglínur og handrið. Á öllum skipum, sem hafa á þilfari farm, sem aftrar greiðri umferð, skulu vera bjarglínur, strengdar meðfram hliðum skipsins fyrir ofan öldustokk, svo og á öllum mótorbátum, þegar þeir eru á ferð, hvort heldur þeir hafa farm á þilfari eða ekki. Bjarglínur þessar skulu ná frá reiða á framsiglu og eins langt aftur og þilfarsfarmurinn, en á mótorbátum hæfilega langt aftur fyrir reiða á aftursiglu, þar sem siglur eru tvær, ella aftur að skúta.

Handrið skulu vera á stýrishúsi og vélarrúmi, þar sem því verður við komið.

Tveir bátar eða fleiri um nót. Ef fleiri síldveiðibátar en einn eru saman um nót, skulu þeir hver um sig hafa með sér skipsbát, þegar þeir fara til lands með afla.

40. gr.

Akkeri og keðjur.

Akkerum og keðjum skal upphaflega fylgja skoðunar- og styrkleikavottorð frá stofnun, sem viðurkennd er af skipaeftirliti ríkisins. Lengd, gildleiki og annað skal vera í samræmi við reglur viðurkennds flokkunarfélags og fyrir minni skip, samkvæmt reglum um smíði tréskipa, nr. 260 11. nóv. 1947.

Legufærin eru samkvæmt eftirfarandi töflu, og mega akkerin vera stokkakkeri eða svo kölluð patentakkeri.

Legufæravísitala er fundin þannig: Lögð er saman breidd og dýpt skipsins og margfaldað með lengdinni: L(B+D). Séu reisnir á þilfari meira en ⅓ af lengd skipsins eða breidd, skal bætt við vísitöluna margfeldi af lengd reisnarinnar og summunni af breidd hennar og hæð yfir öldustokk, þ. e. 1 (b+h), þar sem 1, b og h eru lengd, breidd og hæð reisnarinnar yfir öldustokk, allt talið í metrum.

Ef reisnin er ekki alls staðar jafnlöng, jafnbreið og jafnhá, skal tekið meðaltal af öllum lengdar-, breiddar- og hæðarstærðum.

Þar sem bátaþilfar stendur út fyrir reisnarþakið, skal helmingi þeirrar breiddar bætt við reisnarbreiddina. Sé gangur eða gangar meðfram reisninni lokaðir, skal öll hin innilokaða breidd mæld með.

Tafla. — Legufæri og festar.

Vísitala L (B + D)			Akkeri með stokk eða stokklaus, stokkurinn reiknast með			Keðjur		Vír		Kaðall	
			1	2	3	Lengd	Þvermál	Lengd	Ummál	Lengd	Ummál
			kg	kg	kg	m	mm	m	mm	m	cm
40	og	undir 45	75	„	„	82	13	„	„	37	10
45	—	— 50	75	50	„	110	13	„	„	45	10
50	—	— 60	75	75	„	110	13	„	„	53	11
60	—	— 70	100	75	„	110	13	„	„	60	11
70	—	— 80	100	100	„	110	14	„	„	67	12
80	—	— 90	125	100	„	110	14	„	„	75	12
90	—	— 100	125	125	„	82	14	150	51	45	13
100	—	— 110	150	125	„	82	16	150	51	53	13
110	—	— 120	150	150	„	82	16	150	51	60	14
120	—	— 130	175	150	50	82	16	200	57	67	14
130	—	— 140	175	175	50	82	19	200	57	75	15
140	—	— 150	200	175	50	110	19	200	57	82	15
150	—	— 170	225	200	75	110	19	200	64	90	16
170	—	— 190	250	225	75	110	22	200	64	98	16
190	—	— 210	275	250	75	110	22	200	64	105	18
210	—	— 240	300	275	75	110	22	200	70	113	18
240	—	— 270	325	300	75	110	22	200	70	120	19
270	—	— 300	325	300	100	137	25	218	70	128	19
300	—	— 330	325	325	100	137	25	218	70	135	20
330	—	— 360	350	325	100	137	25	218	76	142	20
360	—	— 390	375	350	100	137	25	218	76	150	21

Sé lengd og gildleiki akkeriskeðja og víra annar en ákveðið er í ofanskráðri töflu, en þó í samræmi við kröfur reglna um smíði tréskipa, nr. 260 11. nóv. 1947, má um þetta fara eftir þeim reglum.

Þar sem taflan nær ekki til vegna stærðar skipsins, skal nota reglur flokkunfélags, sem viðurkennt er af ríkisstjórninni.

Við útreikning vísitölu á gömlum skipum má nota skráningarmál þeirra, lengd (L), breidd (B) og dýpt (D) í regluna L (B+D) í stað smíðamála þeirra.

41. gr.

Slit eða tæring.

Þegar einhver hluti akkeriskeðju er svo slitinn eða tærður, að meðalþvermál, þar sem rýrnunin er mest, er minna en tilgreint er í eftirfarandi töflu, verður að endurnýja þann eða þá liði, er svo hafa rýrnað.

Upprunalegur gildleiki	Meðalþvermál slitins keðjuhlekks
mm	mm
12	11
14	12½
16	14½
19	17
22	20
25	23
28	25

11 Ef um pyttryðgun er að ræða, verður skoðunarmaður að taka tillit til þess
20. jan. við mælingu á þvermáli keðjunnar.

Þar sem taflan nær ekki til vegna stærðar skipsins, skal nota reglur flokkunarfélags, sem viðurkennt er af ríkisstjórninni.

42. gr.

Akkerisvinda.

Á öllum skipum, sem heyra ekki undir ákvæði 43. gr., skal vera vélknúin akkerisvinda. Skulu á aðalöxli vera 2 keðjuhjól, sitt hvoru megin, og skulu þau samsvara keðjunni. Vindan getur verið vélknúin á hvern þann hátt, sem skoðunarmaður tekur gildan. Stærð og orka vindunnar skal vera í samræmi við akkeri og keðjur, og skal hún örugglega fest með skrúfboltum, en í tréskipum gegnum bitana eða gegnum eikarplanka neðan á bitunum.

43. gr.

Undanþága frá ákvæði um akkerisvindu.

Ef til er sterk togvinda eða önnur vinda, sem er að minnsta kosti eins sterk og jafnhagkvæm og akkerisvinda, að öðru leyti en því, að á henni er ekki keðjuhjól, má veita undanþágu frá því að hafa sérstaka akkerisvindu, enda séu þá til taks 2 keðjukrókar, mátulegir á keðjuna, með handhægum vír, sem að minnsta kosti nær tvöfaldur frá vindu og fram að keðjuklemmu.

Ef með þarf má tvöfalda kraftinn með því að taka einskífublökk, festa hana í keðjuna, draga síðan vírinn gegnum blökkina, hafa annan enda vírsins festan í spilið, en hinn endann á spilkoppnum.

Hvernig sem útbúnaðurinn er, ber skoðunarmanni að sjá um, að hann sé öruggur og af honum stafi ekki slysahætta, ef rétt er að farið.

44. gr.

Keðjuklemmur og keðjustólpar.

Á hverju skipi skulu vera tvær keðjuklemmur og tveir keðjustólpar, hvort tveggja nægilega sterkt til að festa keðjuna og hamla henni, þegar akkeri er kastað. Skoðunarmanni ber að gæta þess, að keðjuklemman sé svo víð, þegar hún er opin, að lásarnir á keðjunni gangi liðugt gegnum hana, hvernig sem þeir snúa.

Á skipum undir 15 rúmlestum þurfa ekki að vera keðjuklemmur.

45. gr.

Staðsetning klemmna og stólpa.

Staðsetning skal þannig, að klemman sé beint fyrir aftan keðjuhólkinn (klussið) og skal keðjustólpinn vera til hliðar við keðjuna, þegar hún rennur út. Hvort tveggja skal vel fest með skrúfboltum gegnum þilfarsbitana eða gegnum eikarplanka neðan á bitunum.

46. gr.

Segl.

Skip, minni en 150 rúmlestir, skulu búin stórsegli, fokku og skutsegli (messan). Skipaskoðunarmaður getur leyft, að í stað stórsegls komi eins stór þríhyrna og við verður komið á framsiglu, en þá skulu vélinni fylgja varahlutir samkv. XI. kafla.

Ef seglin eru ekki uppsett, verða þau að vera þannig útbúin, að fljótlegt sé að setja þau upp, og geymd skulu þau þar, sem þau verða ekki fyrir skemmdum, en eru jafnan tiltæk.

II. KAFLI

A. Vélar.

Almenn ákvæði.

47. gr.

Flokkar.

Aðalvélar, aukavélar og það, sem þeim fylgir, skal allt vera nægilega sterkt og því fenginn sá staður og svo fyrir komið, að sá, er gætir vélanna og gengur um með tilhlýðilegri aðgæzlu, eigi ekki á hættu líf- eða heilsutjón.

Að því er lýtur að smíði, styrkleika, efnisstærðum o. fl., enn fremur tilraunum og rannsóknum, skulu, nema annað sé tekið fram, gilda samsvarandi reglur og notaðar eru af einhverju þeirra flokkunarfélaga, er siglingarmálaráðuneytið hefur viðurkennt, sem skilyrði fyrir því, að vélbúnaður skips hljóti upptöku í fyrsta flokk.

48. gr.

Útgöngudyr.

Véla- og ketilrúm skulu alls staðar vel lýst og loftræst. Öllum uppgönguleiðum skal svo fyrir komið, að greiðlega verði eftir þeim komizt. Ef vélarrúm og ketilrúm eru aðskilin eða kyndistaðurinn snýr frá vélarrúmi, skal vera uppgönguleið úr hverju rúmi. Séu kyndistaðir fleiri en einn, skal sérstakur gangur úr hverjum þeirra.

Í mótorskipum, sem hafa stærri vél en 500 HÖ, skulu uppgönguleiðir úr vélarrúmi vera fleiri en ein, ef aðstæður leyfa.

49. gr.

1. Niðursetning katla.

Við smíði og niðursetningu katla skal tekið nauðsynlegt tillit til þess, að hinir ýmsu hlutar geti hreyfzt sem nemur þeirri þenslu, sem efnið verður fyrir við mismunandi hitastig. Sæti og aðrar undirstöður katla skulu traustbyggðar og vandaðar. Katlar skulu þannig skorðaðir, að útilokað sé, að þeir geti hreyfzt.

2. Niðursetning véla.

Aðalvélar og aukavélar skulu vera örugglega og nákvæmlega niðursettar og þeim að öðru leyti svo fyrir komið, að hinir einstöku hlutar þeirra verði ekki við venjulega notkun fyrir óhæfilegri áreynslu. Skal vera auðvelt að komast að vélunum til þess að hirða þær og líta eftir þeim, og búnar skulu þær nauðsynlegum hlífum.

Aðalvél í tréskipi skal fest með gegnreknum skrúfboltum, einnig aukavélar, ef skipaeftirlitinu þykir þurfa sökum stærðar. Þó má ganga frá festingu aðal- og aukavéla á einhvern annan hátt, enda sé hann fullnægjandi að dómi skipaeftirlitsins.

3. Verjur.

Ganghlutir, sem skaga fram, svo sem tengiliðir, boltahausar, fleygar, rær og þess háttar, skulu verjaðir á öruggan hátt.

4. Hlífar.

Hraðgeng drifhjól og ganghlutar á vindum og orkuleiðurum (transmission) og víðar skulu varðir með hlífum eða öðru á öruggan hátt.

11
20. jan.

5. Handrið.

Í vélarrúmi og ásgöngum skulu vera nægar grindur, handrið eða þess háttar, sem vélstjórar og aðrir geti stuðzt við, þegar mikill er veltingur. Einnig skulu vera fótvör, þar sem þurfa þykir.

6. Öskulyfta.

Tæki til að draga upp ösku skulu vera útbúin á öruggan hátt. Á ási dráttarkeflisins skal vera hömluhjól með hömlu eða öðrum útbúnaði, svo að öskufatan geti ekki dottið niður.

7. Smiðja.

Í litlum, innibyrgðum klefum má hvorki hafa smiðjuafl né aðra opna kolaeða kokselda, nema reyknum sé búin hæfileg útrás.

8. Gangskipting.

Gangskipting aflvéla skal vera fljót og örugg.

9. Stjórn.

Aðalvélar skulu hæfar til að knýja skipið aftur á bak og áfram, svo að tryggt sé, að það láti vel að stjórn, hvað sem í skerst.

10. Stöðvun.

Á skipum, sem stærri eru en 50 rúmlestir, skal hægt að stöðva vélina, hvort sem er frá efsta þilfari eða vélarrúmi.

11. Vélsími o. fl.

Þar sem aðalvél er fenginn staður undir þilfari, skal vera öruggt og beint talpípusamband milli stjórnpalls og vélarrúms, en vélsími, þar sem gangskipting aðalvélar er í vélarrúmi, nema hægt sé að stjórna vélinni á öruggan hátt frá stjórnpalli.

12. Sjólokur.

Allar sjólokur í súð skipsins skulu þannig búnar, að loka megi hvenær sem er fyrir aðstreymi sjávar.

13. Lokur.

Handföng eða handhjól sjólokanna skulu ná jafnhátt gólfi eða hægt að komast að þeim um op á því. Öllum lokum sjólokanna skal lokað með hægrihandarsnúningi.

14. Súðarrásir.

Sé pípum þannig skipað, að sjór eða ketilvatn geti runnið í lestina, ef af vangá væri skilið við opið lokunartæki, skulu annaðhvort í pípum þessum vera tvö lokunartæki, hvort öðru óháð, eða eitt lokunartæki í sambandi við sjálfloka, er hér þá undanskilin öskuslökkvipípan.

Pípa gegnum súð undir dýpstu sjólínu skal vera búin aðgengilegum loka rétt við súðina eða á sterkri treystu úr haldgóðu efni. Á tréskipum skal að auki vanda vel til slíkra vatnsrása, að því er snertir pípuna milli súða og festingu alla.

15. Þótt afrás kælivatns og austurs sé ofan við sjólínu eða rétt neðan við bitana á fiskiskipum, skal gera beygju á afrásarpípuna, sem nær a. m. k. ¾ af hæð öldustokksins upp í reisnina, ef ekki er sjálflokandi loki á skipshliðinni.

16. Pípulagnir gegnum kolageymslur og farmrúm skulu varðar hlífum eða á annan hátt gegn skemmdum.

17. Þar sem eimur eða þrýstiloft er notað á hljóðmerkjatæki, skal séð um, eftir föngum, að loftið frjósi ekki í þeim.

B. Katlar, eimleiðslur og annar útbúnaður. 11
20. jan.

50. gr.

1. Hitaflötur ketils og vatnshæð.

Hitaflötur katlanna, þ. e. ketilhylkið, hol eða pípur, sem eldur eða reykur leikur um, skal allur hulinn vatni, og skal hin minnsta leyfilega vatnshæð vera eigi neðar en 10 cm yfir efsta hluta hitaflatarins, ef ketillinn er 2 metrar í þvermál eða stærri, og það þó skipið hallist 6°; en minnst 7½ cm, ef þvermál ketilsins er minna en 2 metrar, einnig miðað við 6° halla á skipinu.

2. Undantekningar.

Ákvæði 1. liðs ná þó ekki til:

a. yfirhitara, sem er ekki hluti af sjálfum katlinum,

b. þeirra hluta af hitafleti plötukatla, sem aldrei geta glóhitnað, hvernig sem kynt er, vegna smæðar sinnar og legu eða af því, að þeir eru varðir fyrir hita,

c. vatnspípukatla með pípum, allt að 10 cm að innanþvermáli, og svo öflugri vatnshringrás, að þeir hlutar hitaflatar, sem liggja yfir leyfilegri vatnshæð, geta ekki orðið glóandi þrátt fyrir mikla kyndingu.

3. Eigi telst hætta á glóhitun, sé hitaflötur sá, sem hulinn er vatni, 20 sinnum stærri en ristarflöturinn, og dragsúgur hafður, eða 40 sinnum stærri en ristarflöturinn, og vélsúgur hafður.

4. Enginn hluti hitaflatar má vera úr öðru efni en ketilstáli, viðurkenndu af skipaeftirliti ríkisins.

51. gr.

Ákvörðun vanalegrar vatnshæðar.

1. Hin minnsta leyfilega vatnshæð í katli skal táknuð með greinilegu merki á katlinum sjálfum, og skal það vera sýnilegt, þótt ketillinn annars sé varinn. Hin vanalega vatnshæð skal ávallt vera meiri en hin minnsta leyfilega vatnshæð og táknuð með vísi, sem bendir á vatnshæðarglasið.

2. Merki og vísir skulu í samræmi við venjulegan stafnhalla. Ef skoðunarmaður telur ástæðu til, skal hann athuga, hvort staða merkjanna er rétt, með því að fylla ketilinn vatni upp að vanalegri vatnshæð og mæla svo fjarlægðina að efsta hluta hitaflatar. Á skipum, þar sem stafnhalli við venjulega notkun er mjög breytilegur, skal gera sérstakar ráðstafanir til rannsóknar á vatnshæðinni.

52. gr.

Vatnshæðarglös og reynilásar.

1. Eimketill skal að minnsta kosti vera búinn tveimur tækjum, er séu óháð hvort öðru, til rannsóknar á vatnshæðinni í katlinum. Af þessum tækjum skal að minnsta kosti annað vera vatnshæðarglas, en hitt tveir reynilásar eða reynilokar. Plötukatlar með eldhol í báðum endum skulu búnir vatnshæðarmælitækjum í báðum endum ketilsins samkvæmt ofangreindum fyrirmælum.

Fyrirkomulag hæðarglasa.

2. Vatnspípuketill og plötuketill, sem eru 4,9 m í þvermál eða stærri, skulu hafa tvö vatnshæðarglös, sem eru óháð hvort öðru og komið fyrir jafnlangt frá miðju ketilsins.

3. Vatnshæðarglasi á plötukatli skal þannig fyrir komið, að 5 cm vatn a. m. k. sé yfir efsta hluta hitaflatar, þegar vatnið er rétt sýnilegt í glasinu.

11 20. jan.

4. Á kötlum, þar sem ekki er krafizt nema eins vatnshæðarglass, skal því komið fyrir á miðþriðjungi vatnshæðarlínunnar; verði því ekki við komið, skal hafa tvö vatnshæðarglös.

5. Vatnshæðarglösin skulu búin nauðsynlegum stíflu- og blásturslokum, og einnig sterkum hlífum, sé háþrýstingur í katlinum, en þó ekki, ef vatnshæðarglösin eru mjög sterk að gerð.

Sjálflokar.

6. Ef glaslokarnir eru ekki sjálfloka, skulu þeir búnir hraðlokunartækjum, sem stjórna má í kyndistöð og vélarrúmi, án þess að hætta stafi af.

Reynilásar.

7. Í hverri reynilásasamstæðu eru a. m. k. 3 lásar; þó er ekki krafizt fleiri en tveggja lása á kötlum, sem eru minni en 2,3 m í þvermál, eða standandi kötlum, sem eru lægri en 2,15 m. Reynilásar skulu, svo framarlega sem því verður við komið, settir beint á enda ketilsins. Neðsti lásinn skal settur í minnst 7,5 cm hæð yfir efsta hluta hitaflatarins.

Gerð lása.

8. Glös og reynilásar skulu vera þannig gerðir, að reka megi beint í gegnum þá inn í ketilinn.

9. Ef vatnshæðarglösunum er ekki fyrir komið beint á ketilinn, heldur á þar til gerða standpípu, sem annað hvort er fest á sjálfan ketilinn eða tengd pípuleiðslum til vatns- og eimrúms ketilsins, skulu standpípur þessar vera sterkar, vel festar og gerðar úr hentugu efni. Lágmarksþvermál standpípna og aðrennsli þeirra skal vera samkvæmt eftirfarandi töflu.

Þvermál ketils	Þvermál standpípu	Þvermál aðrennslispípu
undir 2,3 metrum	45 mm	25 mm
2,3 m og þar yfir, og undir 3 m	50 —	32 —
3 metrar og þar yfir	63 —	38 —

Leiðslur að þessum standpípum skulu tengdar þar við ketilinn, sem vatnið í honum er kyrrast, og skal þar settur lás eða loki á sjálfan ketilinn. Aðrennslispípunni skal vera þannig fyrir komið, að standpípan sé sem næst enda ketilsins. Lásar og lokahús skulu gerð úr hentugu efni. Loki og þollur (spinnill) skulu sérstaklega vel samtengdir, jafnvel gerðir úr einu stykki, og vandlega skal tryggt, að lokasætin, sem sérstaklega er fyrir komið, losni ekki. Lokunarháttur skal vera slíkur, að fljótlegt sé að sjá greinilega, hve mikið lokarnir eru opnir eða lokaðir. Leiðslur frá eimrúmi skulu vera með þeim hætti, að þéttivatn (þéttaður eimur) geti ekki safnazt fyrir í þeim. Þær mega ekki heldur liggja í gegnum reykgöngin, nema utan um þær sé pípa, sem loft getur auðveldlega streymt í gegnum. Neðst á leiðslum frá vatnsrúmi skulu vera rennilásar eða rennilokar.

10. Tæki þau, sem notuð eru til að rannsaka vatnshæðina, skulu þannig sett og lýst, að gæzlumaður geti auðveldlega litið eftir þeim og hirt þau.

53. gr.

Veititæki.

1. Við hvern eimketil skulu að minnsta kosti vera tengd tvenn veititæki, óháð hvort öðru, og geti hvort þeirra um sig aukið vatnshæðina í katlinum þegar hann vinnur við hinn mesta þrýsting og þá mestu eimnotkun, sem fyrir getur komið. Séu aðalkatlar notaðir sem orkugjafi aukavéla, þegar skipið liggur kyrrt, er veitidæla, sem knúin er af aðalvél, ekki talin sem veititæki.

2. Leyfilegt er að láta fleiri en einn ketil vera saman um veititæki, ef það er þess megnugt að veita öllum kötlunum í einu nægt vatn, þegar þeir framleiða eim af fullum krafti. 11 20. jan.

3. Frá veititækjunum skulu liggja tvær veitipípur, hvor annarri óháðar, í hvern ketil og skulu þær á katlinum sjálfum hafa veitiloka, er lokast af sjálfu sér og afstýra því að vatnið renni úr katlinum gegnum veitipípurnar. Enn fremur skal vera komið fyrir lokunartæki (lás eða loka) á milli sjálfvirka lokans og ketilsins. Bæði þetta og veitilokinn skal vera traustlega gert, úr hentugu efni og aðgengilegt. Á milli veitilokans og lokunartækisins skal vera rennilás eða renniloki til þess að hægt sé að rannsaka, hvort lokunartækið er þétt. Ef annað veititækið er veitidæla, knúin af aðalvél, eða notaðar eru veitidælur af kasthjólsgerð, skal vera hæfilega stór öryggisloki á lokahúsi þeirrar veitidælu, sem knúin er af aðalvél.

4. Eitt af hinum ofangreindu veititækjum skal geta dælt eimvatninu beint úr eimsvalanum inn í ketilinn.

54. gr.

Öryggislokar.

1. Hver eimketill skal að minnsta kosti vera búinn einum öryggisloka og að minnsta kosti 2 öryggislokum, ef hitaflötur ketilsins er meira en 9,3 m^2.

2. Þegar fleiri en einn öryggisloki eru á sama katli, mega þeir vera í sama lokahúsi, en það ekki vera í sambandi við aðra loka, og setja skal það beint á ketilinn, svo að hálsinn milli húss og stéttar verði sem stytztur. Lokahús skulu sett svo ofarlega á eimrúmið sem hægt er. Þau skulu vera búin rásum fyrir eimvatnið og mega í rásum þessum ekki vera lokunartæki.

3. Öryggislokar og fjaðrir þeirra skulu vera varðir og þeim þannig fyrir komið, að eimurinn geti ekki undir neinum kringumstæðum þeytt lokunum af, enda þótt útbúnaðurinn til að halda þeim niðri bili. Hægt skal að snúa lokunum í hring á sæti sínu, þegar þeir eru spenntir. Lögun lokahúsanna skal slík, að eimurinn eigi greiða leið um þau.

4. Álag öryggisloka má ekki vera meira en svo, að lokarnir taki að lyftast, þegar eimþrýstingurinn fer yfir ketilþrýstinginn, og skal séð um það með stilli eða á annan hátt, að óviðkomandi menn geti ekki aukið álagið, meðan ketillinn er í notkun, fram yfir það mark, sem samsvarar réttum ketilþrýstingi.

5. Öryggislokarnir skulu vera búnir léttitæki, er komið skal þannig fyrir, að hægt sé, hvort heldur frá kyndistöð eða vélarrúmi, að lyfta öllum lokum á sama katli. Á skipum, þar sem þilför eru mörg, skal vera hægt að stjórna léttitækjunum frá einu þilfaranna. Léttitækin mega ekki þrýsta ofan á lokana, svo að farg þeirra aukist við. Hægt skal vera að lyfta öryggislokum aukakatlanna frá kyndistöðvum þeirra.

6. Á hverjum katli skal samanlagt flatarmál allra útstreymisopa öryggislokanna í mm^2 vera svo mikið sem útreikningur eftirfarandi reglu leiðir í ljós; þó skal, þar sem tvöfaldur öryggisloki er notaður, þvermál ljósopsins vera að minnsta kosti 38 mm, og þar sem öryggisloki er einfaldur, að minnsta kosti 50 mm.

Samanlagt flatarmál straumops öryggislokanna = samanlagður hitaflötur ketilsins í m^2 $\cdot \frac{k}{P+1}$, þar sem P er ketilþrýstingur í kg/cm^2 og k margfeldi, sem er 610 fyrir kolakynta katla, og 733 fyrir olíukynta katla og alla katla með vélsúg og lokaðri kyndistöð.

Á öllum kötlum skulu straumop öryggislokanna öll til samans vera svo stór, að þrýstingurinn í katlinum fari ekki meira en 10% fram úr ketilþrýstingnum,

11 þó að kynt sé í 15 mínútur við þann súg, sem völ er á, að lokuðum öllum stíflu-
20. jan. lokum og við rétta vatnshæð.

7. Blásturspípa frá öryggislokum út í andrúmsloftið má hvergi hafa minna straumop en samanlagt flatarmál straumopa öryggislokanna að viðbættum 10%.

8. Stilling öryggislokanna skal framkvæmd, þegar eimur er í katlinum.

9. Eimhylki og yfirhitarar og því um líkt, sem hægt er að loka úr sambandi við ketilinn og undirorpnir eru beinni áverkan elds eða reykjar, skulu hafa sérstaka öryggisloka og brunahlífar, þar sem þeirra er þörf.

55. gr.
Þrýstimælar.

1. Á hverjum katli skal að minnsta kosti einum öruggum þrýstimæli vera komið fyrir í kyndistöðinni í augsýn og á vel lýstum stað. Á katli, sem hefur eldhol í báðum endum, skulu að minnsta kosti vera 2 þrýstimælar, sinn á hvorum enda ketilsins. Hægt skal að loka í milli þrýstimælanna og ketilsins með lokum og lásum, sem komið er fyrir í katlinum. Á þrýstimælispípunni skal vera vatnspoki. Ketilþrýstingurinn skal vera merktur á þrýstimælinum með rauðu striki. Skal þrýstimælirinn geta sýnt 25% hærri þrýsting en nemur ketilþrýstingnum.

2. Stíflulokum, sem ætlaðir eru til að loka fyrir eimrásir að aukavélum, skal mælir vera á stjórnstað, svo að þar sé einnig hægt að sjá ketilþrýstinginn. Þrýstimælir þessi getur verið sameiginlegur mörgum kötlum, sem vinna saman, og leiðslan að honum ásamt lokunartækjum má vera tengd við aðaleimpípuna.

56. gr.
Um sæti fyrir mæla skoðunarmanna.

1. Á eimkatli hverjum skal vera lás með lóðréttri málmstétt, 4,75 mm á þykkt og 38 mm að þvermáli. Stéttir af tilgreindri stærð má setja á einhvern af reynilásum ketilsins eða við þrýstimælana.

2. Ofan á ketilhylkinu eða ofan á eimhylkinu, ef til er, skal vera lás með ½ þml. pípuskrúfu á endanum til sambands við þrýstidælu skoðunarmanna.

57. gr.
Mannsmugur.

Katlar, eimhylki og þess háttar skulu búin nauðsynlegum mannsmugum og vera, eftir því sem tök eru á, aðgengilegir til eftirlits utan og innan. Ef lögun katla og stærð er slík, að eigi verði komizt inn í þá, skulu svo mörg ræstiop vera á þeim, að hægt sé að skoða katlana að innan gegnum þau. Lok á mannsmugum og ræstigötum mega ekki vera út steypujárni. Mannsmugur skulu venjulega vera 300 × 400 mm.

58. gr.
Lokunartæki á pípum frá katli.

Í pípu hverri, sem liggur úr katli, skal vera lokunartæki við ketilinn.

59. gr.
Stífluloki.

1. Á hverjum eimkatli skal vera stífluloki til þess að loka fyrir eimsambandið við aðalvélina. Í skipum, sem hafa þilfar, skal vera hægt að loka honum fljótt og örugglega, hvort sem er frá kyndistað, stjórnstað vélar eða frá þilfari. Stíflulokar

á kötlum, sem hafa háan þrýsting, skulu vera hraðlokandi og þannig útbúnir, að hægt sé að stjórna þeim, hvort sem er frá kyndistað, stjórnstað vélar eða frá þilfari. Sjálfvirkir lokar verða því aðeins viðurkenndir, að hægt sé jafnframt að stjórna þeim frá vélarrúmi, ketilrúmi og þilfari. 11 20. jan.

2. Stíflulokum, sem ætlaðar eru til að loka fyrir eimrásir að aukavélum, skal þannig fyrir komið, að eimrás að þeim sé óháð verkun þess stífluloka, sem um getur í 1. lið, nema því aðeins að fljótt og örugglega sé hægt að veita eimnum á annan veg frá aðalkötlunum á aukavélarnar.

3. Ef skip hefur fleiri en einn ketil, skal vera hægt að veita eim frá að minnsta kosti tveimur kötlum á stýrivél, ljósavél og eimblístru.

60. gr.

Botnlásar, fleytilásar og leiðslur þeirra.

1. Hver ketill skal vera búinn botnlási (eða -loka) til að blása út botnvatninu, svo og fleytilási (eða -loka) til þess að fleyta ofan af ketilvatninu niður að hinni minnstu leyfilegu vatnshæð.

2. Pípulagnir frá botnlásum út í sjó skulu vera hæfilega víðar, þó ekki mjórri en 20 mm. Frárennslislásinn í súðinni fyrir útblástursvatni skal hafður á aðgengilegum stað og vera búinn öryggishlíf fyrir lykilinn.

61. gr.

Ketilrúm og ketillokar.

1. Allir þeir lokar, sem verða fyrir ketilþrýstingi og víðari eru en 25 mm í þvermál, skulu vera með loki, sem fest er með boltum eða á líkan hátt, en skrúfuð lok má nota á loka, sem minni eru að vídd. Lokar, sem notaðir eru á ketilinn, mega ekki hafa skrúfuð lok, heldur skulu þeir festir með boltum við lokahúsið, nema um sé að ræða reyniloka og þess háttar. Þeim skal lokað með hægrihandar hreyfingu handhjólsins og móti ketilþrýstingnum, ef hægt er.

2. Botn- og fleytilásar, svo og aðrir lásar á katlinum, sem hafa straumop, sem er minna en 13 mm í þvermál, skulu vera þannig gerðir, að innanþrýstingur ketilsins geti ekki ýtt þollinum út, þótt skrúfnaglar þéttihringsins eða því um líkt bili.

3. Stíflulokar, hús öryggisloka og stutt T-stykki mega vera úr steypujárni, þegar þau eru notuð eingöngu fyrir mettaðan eim. Þar sem eimur, heitari en 218° C, er notaður, skulu lokahúsin og annað, sem fylgir eimleiðslunni, vera úr stáli eða öðru hentugu efni.

62. gr.

Merki á katlinum.

Á hverjum eimkatli skal ketilþrýstingur ásamt verksmiðjumerki og framleiðslumerki eða merki, sem sýnir uppruna ketilsins og smíðaár, vera tilgreint á skýrt markaðan og augljósan hátt, annaðhvort með því að höggva merkin í sjálfan ketilinn eða á látúnsplötu, vel festa á ketilinn.

63. gr.

Aukakatlar.

Aukakötlum skal vel fyrir komið og þeir búnir sem aðalkatlar. Ákvæði 59. gr., um hraðlokandi stífluloka, gilda þó aðeins á kötlum með háum þrýstingi (yfir 10½ kg/cm^2), þar sem vídd eimpípunnar er meiri en 76 mm að innanmáli.

64. gr.

Forvermar, bætivatnstæki og þess háttar.

Forvermar, foreimar, bætivatnstæki og þess háttar, þar sem vatn er hitað upp og eimt við þrýsting, skulu fullnægja settum reglum um styrkleika og öryggisloka, að svo miklu leyti sem þær taka til þeirra.

65. gr.

Eimpípur.

1. Eimpípurnar skulu vera svo gerðar og þeim svo fyrir komið í skipinu, að þær geti óhindrað þanizt og dregizt saman. Á þeim skulu vera sterkar stéttir og stórar bugður eða þensluhólkar með þannig löguðum öryggishöldum, að eimþrýstingurinn geti ekki dregið pípurnar úr þeim.

2. Eimpípur mega ekki vera úr steypujárni; þó er leyfilegt að nota stutt T-stykki fyrir mettaðan eim, enda séu þau mjög sterk að allri gerð.

3. Eigi má nota háþrýsting á eimpípur úr eir, ef innanmál þeirra er meira en 12,5 cm. Í vélar- eða ketilrúmi, þar sem um yfirhitaðan eim er að ræða, má ekki nota eireimpípur.

4. Eimpípur úr eir, sem eru meira en 10 cm að innanmáli og sæta háum þrýstingi í innilokuðu rúmi, skulu vafðar stálþræði eða því um líku.

5. Allar eimpípur, sem orðið hafa fyrir staðbundinni upphitun, meðan á smíði þeirra stóð, skulu glóðaðar áður en þær eru settar upp.

6. Gæta skal þess, að mikið vatn geti eigi safnazt fyrir í eimpípunum og á þeim séu rásir til þess að veita burtu eimvatninu.

7. Reynt skal að búa svo um, að aðaleimpípur liggi ekki yfir uppgöngum. Nú hagar svo til, að ekki verður hjá því komizt, og skulu þá vera utan um þær sterkar verjupípur eða hlífar, og þeim þannig fyrir komið yfir uppgöngunum, að eimurinn geti, þótt pípa rifni, streymt til hliðar, án þess að varna mönnum uppgöngu.

66. gr.

Sambönd katla með mismunandi þrýsting.

Sé ketilþrýstingur ekki sami í aðalkötlum og aukakötlum, en pípum svo skipað, að eimur með hærra þrýstingi geti af vangá leiðzt inn í ketil með lægra þrýstingi, skal til öryggis setja sjálfloka í pípuna, er gengur til ketilsins með lægri þrýstingnum.

67. gr.

Aukavélar o. fl., gerðar fyrir lægri þrýsting en ketilþrýstinginn.

Sé eimur með lægra þrýstingi en ketilþrýstingi leiddur gegnum þrýstilétta eða þess háttar til véla, strokks, ofns, eimstóar eða því um líks, og hylki það, sem við eiminum tekur, eigi nógu traust til að þola fullan ketilþrýsting, skal vera á því öryggisloki, sem hleypir út öllum þeim eimi, sem að streymir, jafnskjótt og hæsta leyfilegum þrýstingi er náð.

C. Sérstök ákvæði um olíukynta katla.

68. gr.

1. Á skipum með olíukynta katla gilda ákvæði þau, sem fram eru sett í 47.—67. gr., að svo miklu leyti sem þau eiga við hverju sinni.

2. Enn fremur gilda ákvæði greinanna 69.—79.

69. gr.

Logamark brennsluolíu.

Ekki má nota brennsluolíu, sem hefur lægra logamark en 65° C. Miðað er við, að raunin sé gerð í lokuðu keri (Abels eða Pensky Martens' logamarksraun).

70. gr.

Dýpilpípur og olíuhæðarvísar.

1. Hver aðalgeymir fyrir brennsluolíu skal vera búinn dýpilpípu eða olíuhæðarvísi, til dæmis flotvísi, þrýstimæli eða olíuhæðarvísi með sterku, flötu gleri og sjálfloka á geyminum.

Op dýpilpípu má ekki vera í klefum farþega né skipshafnar. Ef op pípunnar er í öðru innilokuðu rúmi, skal það vera búið sjálfloka eða læsanlegu skrúfloki.

2. Aðalgeymir skal einnig vera búinn að minnsta kosti einni loftpípu til að hleypa gastegundum úr geyminum út í bert loft. Öryggisnet skal sett fyrir pípuopið. Sjá 20. gr. hér að framan.

71. gr.

Neyzluhylki ásamt útbúnaði.

1. Í þessu kerfi skal að minnsta kosti vera eitt eða fleiri neyzluhylki og þau nægilega stór.

2. Ef botnfall verður af vatni eða óhreinindum við það eitt, að brennsluolían er látin standa í hylkjunum, skulu að minnsta kosti vera 2 neyzluhylki (botnfallshylki), og skal hvort þeirra rúma brennsluolíu, er nægir a. m. k. til 12 tíma gangs með fullu álagi.

3. Á neyzluhylkjum skulu vera þétt lok, flóðpípa og loftpípa með öryggisneti, og séu þau búin reynilásum eða reynilokum, skulu þeir sjálfloka.

4. Auðgengt skal að neyzluhylkjunum til eftirlits, og skulu þau búin olíuhæðarvísi (sbr. 70. gr.) og honum komið fyrir í afþiljað hylki (cofferdam) eða lekabyttu hæfilega háa. Neyzluhylki skal hægt að tæma fljótlega, annaðhvort í sjóinn eða í botngeymi eða með því að dæla innihaldinu fyrir borð. Hægt skal að stjórna tæmingarútbúnaði þessum frá þilfari.

72. gr.

Brennsluolíudæla.

Tvöfaldur útbúnaður skal vera til að spýta inn eldsneytinu, og teljast til hans brennsluolíudælur, sigti og forvermir. Skal hvort kerfið vera nægilega afkastamikið til að fullnægja mestu eimnotkun með fullu álagi. Hægt skal að stöðva dælurnar frá aðgengilegum stað utan ketilrúmsins, og ekki skal vera hægt að nota þær til annars en dæla olíunni í þessum sérstaka tilgangi. Á þrýstileiðslu dælunnar skal vera öryggisloki og leiðsla þaðan aftur til sogpípu dælunnar.

73. gr.

Söfnun lekaolíu.

1. Séð skal um, að hægt sé að leiða lekaolíu frá hylkjum, dælum, forvermum, austurrásum, hinu afþiljaða hylki (cofferdam) og lekabyttum í þrær eða brunna, er síðan sé hægt að dæla úr.

2. Undir olíusíuna og brennarana skal setja lekabyttu.

74. gr.

Olíupípur.

1. Olíuleiðslur skulu traustlega gerðar. Þær skulu vera þéttar við fullan þrýsting, stéttir þeirra vandaðar og þéttaðar sem þynnstu þéttiefni.

2. Olíuleiðslur á þrýstileiðslunni skulu gerðar úr deigu stáli. Pípur, sem leiða heita brennsluolíu, skulu liggja berar ofan á gólfinu. Pípur, sigti og forvermar skulu miðaðir við 14 kg/cm^2 vinnuþrýsting eða við vinnuþrýsting öryggislokans, ef hann er meiri.

3. Allar aðrar olíuleiðslur skulu vera úr járni eða stáli og lagðar þannig, að þær séu ávallt aðgengilegar til eftirlits og viðgerðar.

75. gr.

Lokunartæki á olíuleiðslum.

1. Á öllum sogleiðslum fyrir brennsluolíu frá aðalgeymum og neyzluhylkjum, að undanskildum botngeymum, skal vera lokunarútbúnaður á hylkisopinu þannig útbúinn, að hægt sé að loka honum frá stað, sem er ávallt aðgengilegur, þótt eldur sé í því rúmi, sem lokunarútbúnaðurinn er í. Svo framarlega sem fyllirás neyzluhylkisins liggur ekki í það mjög ofarlega, skal hún einnig búin lokunartæki, sem ætíð er hægt að loka á sama hátt og undir sömu kringumstæðum eða sjálfloka komið fyrir í henni.

2. Í vélar- eða ketilrúmi skulu vera lokunartæki milli dælunnar og sogpípunnar.

3. Allir lokar í brennsluolíukerfinu skulu hafa lok, sem eigi fá losnað við notkun lokanna.

76. gr.

Einangrun katla o. fl.

1. Í nánd við olíugeymana skulu eimkatlar sérstaklega vel einangraðir.

2. Bilið milli katlanna og botn- eða hliðargeyma skal vera svo mikið, að ekki komi til mikillar upphitunar á brennsluolíunni. Hliðargeymar, sem skaga út yfir ketilinn, skulu búnir hlífðarplötum, sem koma í veg fyrir að olía fái dropið á ketilinn. Þar sem vatnspípukatli er komið fyrir yfir botngeymi, sem notaður er fyrir brennsluolíu, skal bilið milli innra botnsins og botnbakka eldholsins ekki vera minna en 75 cm.

3. Sótkassahurðir skulu vera búnar hlífðarplötum og falla vel í sótkassann. Samskeyti sótkassans skulu vera loftþétt.

4. Í skipum, sem útbúin eru eingöngu til olíukyndingar, má ekki vera spjald í reykháfnum. Ef það verður að vera í reykháf eða reykgöngum, má spjaldið ekki loka þétt, og skal það vera svo útbúið, að það geti haldizt örugglega opið.

77. gr.

Fyrirkomulag í ketilrúmi o. fl.

1. Ketilrúm og önnur rúm, þar sem olíukynditæki eru uppsett eða nokkur hluti þeirra, skulu vera sérstaklega vel loftræst. Loftrásir skulu þannig gerðar, að op þeirra séu nálægt gólfi, svo að neðri hluti rúmsins verði sem bezt loftræstur.

2. Ekki má vera trjáverk eða blýpípur í þess háttar rúmum.

78. gr.

Lýsing o. fl.

1. Í innilokuðu rúmi, þar sem olíueimur getur myndazt, má eingöngu nota rafmagnsglóðarlampa eða öryggislampa.

2. Á áberandi stöðum í þess háttar rúmum skal skipaeftirlitið setja upp fyrirmæli um varlega meðferð elds og ljóss.

79. gr.

Teikning af olíukyndingarkerfinu.

Til leiðbeiningar vélgæzlumönnum skal í skipinu vera nákvæmur uppdráttur af olíukyndingarkerfinu með tilsvarandi leiðbeiningum um notkun þess.

D. Túrbínukerfi.

80. gr.

Uppsetning.

1. Með tilliti til uppsetningar og fyrirkomulags á túrbínum og því sem þeim fylgir, gilda fyrirmæli 47. og 48. gr. að svo miklu leyti sem þau eiga við.

2. Á sama hátt gilda og ákvæði 80.—87. gr.

81. gr.

Smurningsfyrirkomulag og útbúnaður til sjálfvirkrar stöðvunar túrbínunnar, ef smurning brestur.

1. Þar sem þrýstismurning er notuð, skal útbúnaður vera þannig, að ekki sé hægt að ræsa fyrr en leg túrbínuássins og annað, sem smyrja þarf, hefur fengið nægilega smurningsolíu. Fyrir hendi skulu vera nauðsynleg olíusigti og olíukælar, svo og varasmurningsolíudæla, tiltæk fyrirvaralaust.

2. Aðaltúrbínan skal vera búin sjálfvirkum tækjum, sem loka fyrir eimrás til túrbínunnar, ef þrýstingur á olíunni, sem smyr slitfletina, lækkar niður fyrir tilskilið takmark, en annars komið fyrir hljóðtæki, sem gefur til kynna, þegar áfátt er að þessu leyti.

82. gr.

Hraðloki.

Túrbínur eiga að vera búnar hraðloka (öryggisgangráð), sem lokar fyrir eimrás að túrbínunni, þegar snúningshraði hennar verður meiri en leyfilegt er eða meiri en sá hraði, sem túrbínan hefur verið reynd við.

83. gr.

Öryggislokar.

1. Þar sem öryggi krefst þess, skulu á túrbínum vera öryggislokar, sem opnast sjálfkrafa við þrýsting, sem er lægri en raunþrýstingur þess hluta túrbínunnar, sem öryggislokinn er tengdur við. Miðað er við þá þrýstiraun, sem túrbínan í smíðislok var látin sæta.

2. Öryggislokar skulu búnir hlífum, sem verji starfsmenn gegn eimstrokunni.

84. gr.

Eimsía.

Á eimpípunni að túrbínunni skal vera eimsía, sem örugglega hreinsar öll óhreinindi úr eimnum.

85. gr.

Um gang, þótt vélar séu í ólagi.

Á einskrúfu skipum með fjölstigstúrbínu, skal séð fyrir því, að hægt sé að nota vélina, þótt hún sé að einhverju leyti í ólagi.

86. gr.

Glateimstúrbínur.

Þegar um er að ræða glateimstúrbínur, sem hægt er að tengja við og slíta úr tengslum við aðalvélina, koma þær reglur einar venjulega til greina, sem fram eru settar með ákvæðum 82. gr. Gangskipting vélarinnar, frá „áfram" til „afturá" og öfugt, skal vera fljótleg og örugg.

E. Mótorkerfi.

87. gr.

Uppsetning.

1. Að því er snertir uppsetningu og fyrirkomulag aðal- og aukavéla og fylgihluta þeirra, gilda ákvæði 47. og 48. gr., að svo miklu leyti sem þau eiga við.
2. Á sama hátt gilda ákvæði 88.—103. gr.

88. gr.

Ræsun og gangskipting.

1. Mótorar skulu vera svo gerðir, að ræsa megi þá hættulaust. Ef sveif er notuð, skal hún vera sjálflosa eða frá henni gengið á annan öruggan hátt.
2. Gangskipting vélarinnar, frá „áfram" til „afturá" og öfugt, skal vera fljótleg og örugg.
3. Ef ekki er hægt að ræsa mótorinn með handafli, skal vera hægt að ræsa hann á annan hátt með öruggum útbúnaði.
4. Þegar aðalmótor er ræstur með þrýstilofti eingöngu (meðtalið þrýstireykloft), skal þrýstiloftinu þjappað saman í þar til gerð lofthylki. Lofthylki þessi skulu í skipum, sem knúin eru vélum eingöngu, rúma til saman svo mikið loft, að hægt sé að ræsa aðalvélina 12 sinnum, án þess að lofti sé bætt á hylkin, og á skipum, sem hafa seglbúnað og aukavél, skal hægt að ræsa 6 sinnum á sama hátt.

Hægt skal að hlaða hylkin að minnsta kosti á tvennan hátt, hvorn með sínu móti og annan að minnsta kosti óháðan orku aðalmótorsins. Ef aðalmótorinn eða aðalmótorar til samans eru stærri en 500 HÖ, skal loftdælan knúin sérstakri vél.

Þrýstiloftsleiðslan frá lofthylkjunum að ræsislokum aðalmótorsins skal vera þannig lögð, að sambandið milli lofthylkis og þessara loka verði ekki rofið með öðru en loka, sem stjórna má frá stjórnstað.

5. Ef skip er einungis knúið vélarafli og þörf er á þrýstilofti til að knýja aðalmótorinn og stjórna honum, skulu vera til svo kraftmiklar þrýstiloftsdælur, að þær geti, þótt ein dælan bili, framleitt nægilegt þrýstiloft, til að ræsa aðalmótorinn, stjórna honum og knýja hann, þó á hægri ferð sé.

6. Þar sem þrýstiloft er notað til að úða eldsneyti, skal vera eitt þrýstiloftshylki (neyzluhylki) á hvern mótor (hvort sem er aðal- eða aukamótor), og skal það tengt a. m. k. einu varalofthylki. Getur varalofthylkið, sem vera skal til taks fyrirvaralaust, þjónað fleiri mótorum, enda sé það að rúmtaki a. m. k. jafnstórt hinu stærsta neyzluhylki. Þrýstiloftsleiðslur til úðunar á eldsneyti skulu búnar sjálflokum. 11 20. jan

7. Svo framarlega sem hinar sérknúnu loftdælur eða aðrar aukavélar, nauðsynlegar vegna notkunar skipsins, eru knúnar vélum, sem nota þrýstiloft til ræsunar, skal vera sérstakt þrýstiloftshylki til ræsunar á vélum þessum. Hylki þetta skal vera hægt að hlaða með varaloftdælu, sem hægt er að ræsa og nota án þrýstilofts.

89. gr.

Kælivatnskerfi.

1. Kælivatnsleiðslur að vatnskápum strokkanna og annarra staða skulu vera búnar lokunartækjum, við inntakið í súð skipsins; auk þess skulu leiðslur og kælivatnsrúm vera þannig útbúin, að hægt sé að tæma þau í frosti, og gildir hið sama um frárennsli kælivatnsins, þar sem útrennslið er neðan við sjólínu. Kælivatnsdælur skulu þannig útbúnar, að fullöruggar séu gegn sprengingu, þótt þær séu ræstar, áður en lokunartækið á afrennslispípunni er opnað.

2. Ef skipið gengur eingöngu fyrir vélarorku og aðalvél er yfir 300 HÖ, skal varadæla vera fyrir kælivatnið og hægt að taka það um tvo sjóloka, sem óháðir eru hvor öðrum. Ef samanlagt afl aðalvélar er meira en 500 HÖ, skal önnur kælivatnsdælan knúin óháð aðalvélum, og skal hitamælir vera á afrennslispípu kælivatnsins frá mótornum.

90. gr.

Strympur.

1. Strympum frá mótornum skal fenginn sá staður og svo fyrir komið, að þær valdi ekki íkveikju í því, sem umhverfis þær er. Ef unnt er, skulu þær ekki settar rétt við eldsneytisgeyma, og alls staðar, þar sem nauðsyn krefur, skulu þær vafðar öruggu einangrunarefni.

2. Samskeyti leiðslnanna skulu þétt og þær lagðar þannig, að sem minnst hætta sé á, að andrúmsloftið eitrist af útblástursgasi frá mótornum.

Á strympum með útblástursopi neðan við sjólínu skal vera lokunarútbúnaður rétt við súðina.

91. gr.

Smurningstæki.

1. Aðal- og aukavélar skulu búnar öruggum smurningstækjum.

2. Ef þrýstismurning er notuð, skal í skipum, sem eingöngu eru knúin vélarorku og afl aðalvélarinnar er meira en 300 HÖ, vera varasmurningsolíudæla, tiltæk hvenær sem er, eða annar öruggur útbúnaður, er fullnægt geti smurningsþörf vélarinnar, ef olíudælan bilar.

92. gr.

Fyrirkomulag o. fl. í lokuðum mótorrúmum.

1. Í lokuðum mótorrúmum skal allt trjávirki, sem er í nánd við aðalvélina eða strympu frá aðalvél, hljóðdeyfa og aðra heita hluti mótorkerfisins, vera klætt járnþynnum, en undir þeim asbestlag eða annað öruggt einangrunarefni í eldsvarnarskyni, að svo miklu leyti sem þurfa þykir.

Allt mótorrúm skal vel málað og yfirmálningin blönduð eldvarnarlakki. Máln-

11 ingu, sem aðallega inniheldur nitrocellulose má ekki nota, nema sannað sé með
20. jan. prófun, að hún ekki sé eldfim.

2. Gólfið í mótorrúminu skal öruggt fyrir eldi og vera gert úr gáróttu járni eða öðru eldtryggu efni.

3. Þegar lekabyttum og þess háttar er komið fyrir, skal séð fyrir því, að lekaolía frá aðal- og aukamótorum geti ekki runnið inn í farmrúmið, og skal austurtækjum þannig fyrir komið, að hægt sé að dæla út lekaolíu, sem safnazt getur undir gólfinu, áður en hún fær runnið inn í önnur rúm skipsins.

Til geymslu á fitugum tvisti skal vera járnfata eða járnkassi með loki.

4. Í lokuðum mótorrúmum má ekki nota kolakyntar eldavélar, ekki heldur smiðjuafl eða aðra opna kola- eða kokselda, nema sérstakar ráðstafanir séu gerðar vegna ösku og reyks.

5. Til lýsingar á mótorrúmi skal annaðhvort nota rafljós eða lokuð olíuljósker með sterkum glerhliðum og lokaðri olíubyðu, annaðhvort úr járni eða látúni, eða sterk handljósker með lokuðum olíubyðum. Lokuð ljósker skulu tryggilega fest og á þann hátt, að þau séu varin gegn áverka og miklum hita. Þar sem rafljós er notað í vélarrúmi, skulu einnig vera til vara nægilega mörg olíuljósker af ofangreindri gerð.

6. Til loftræstingar á mótorrúmi skulu að minnsta kosti vera tvær loftrásir, þannig staðsettar og útbúnar, að þær myndi öfluga lofthringrás einnig í neðri hluta rúmsins. Þar sem staðhættir hindra notkun loftpípna, má loftræsta á annan hátt. Vegna loftræstingar undir vélargólfi, skal séð fyrir hæfilega stórum opum milli vélargólfs og súðar.

7. Op milli mótorrúmsins og vistarvera skipshafnar skulu vera með öruggum lokunarútbúnaði, og það einungis notað sem neyðarútgangur.

93. gr.

Sérstakar varúðarráðstafanir gegn eldi og sprengihættu.

1. Blásturslampar til upphitunar á glóðarhaus eða þess háttar skulu vera festir í hæfilegu sæti.

2. Á lokuðum mótorum, sem hafa ekki beina loftrás frá sveifarhúsunum, skulu vera loftpípur eða annar jafnöryggur útbúnaður.

3. Þar sem hámarksbrunaþrýstingur í strokkum er 35 kg/cm² eða meiri, skulu á strokkunum vera öryggislokar, þannig fergðir, að þeir létti á sér við þrýsting, sem er lægri en sá raunþrýstingur, sem viðkomandi hluti mótorsins er látinn sæta í smíðislok. Afrásum þessara öryggisloka skal þann veg fyrir komið, að vélgæzlumönnum sé eigi hætta búin af þeim.

4. Á áberandi stað í vélarrúmi skal skipaeftirlitið hengja upp fyrirmæli um, hvernig afstýra skuli háska.

94. gr.

Skýli yfir mótorum, sem ekki eru í húsi.

Vélinni skal tryggilega komið fyrir í bátnum, og svo um hana búið, að vatn geti ekki truflað gang hennar. Húsið yfir vélinni skal gert vatnshelt, verði því við komið. Fram- og afturþil vélarhússins skal svo útbúið, að sjór geti ekki komizt til vélarinnar örar en svo, að austurdælan á vélinni hafi við að dæla, svo að austurinn geti ekki valdið gangtruflun. Sé op á framhliðinni vegna gangsetningssveifarinnar, skal því fljót- og auðlokað, t. d. með dragloku.

Undir kasthjóli vélarinnar skal vera kassi, sem varnar austrinum að ná til þess.

95. gr.

Þrýstiloftshylki og þrýstiloftsleiðslur.

1. Þrýstiloftshylki skulu að minnsta kosti vera úr 6 mm þykkum plötum. Sívöl þrýstiloftshylki (lofthylki til ræsunar o. fl., loftflöskur til að blása inn eldsneyti og þess háttar), sem ætluð eru fyrir hærri vinnuþrýsting en 2 kg/cm², skulu gerð úr stáli, dregnum stálpípum eða úr eimketilplötum, sem hnoðaðar eru eða soðnar saman.

2. Hylkin skulu vel fest og þau búin öryggisloka, botnafrennsli og þrýstimæli, sem sjáanlegur er frá stjórnstað vélarinnar. Vinnuþrýstingurinn skal merktur á þrýstimælinum með rauðu striki.

3. Öryggislokinn skal lyftast, þegar tilskildum vinnuþrýstingi er náð. Skal hann vera búinn stilli, sem varnar því, að spenningur öryggislokafjaðrarinnar aukist meira en í mesta lagi 5% fram yfir tilskilda álagningu í fyllirás hylkisins, og vera einn og sami fyrir fleiri hylki með sama þrýstingi. Hvert það þrýstiloftshylki, sem búið er loka milli þess og öryggislokans, skal vegna afhleðslu viðkomandi hylkis hafa bræðivör, sem verka meðan hitastigið er ekki meira en 100° C, eða á annan hátt gerðar öruggar ráðstafanir gegn því, að hylki sæti hærri þrýstingi en nemur hinum ákveðna raunþrýstingi.

4. Botnrás þrýstiloftshylkis skal liggja frá botni hylkisins, eða svo nálægt honum sem mögulegt er, án þess að nota innri afrennslispípu.

5. Þrýstiloftsgeymir, sem er meira en 150 mm að innanþvermáli, skal þannig gerður, að hægt sé að skoða hann og hreinsa að innan.

6. Til þess að koma að og tengja þrýstidælu skipaeftirlitsins skal vera gat með ½ þml. (ensks) pípuskrúfu eða annar útbúnaður sömu stærðar.

7. Þrýstiloftsleiðslur skulu vera gerðar úr dregnum stál- eða koparpípum.

96. gr.

Rennsli olíunnar að mótornum.

1. Olíuleiðslur skulu eftir föngum varðar gegn yfirþrýstingi. Við olíuhylkin skulu olíuleiðslurnar vera búnar lokum og alls staðar á leiðslunum séð fyrir þenslu. Fullkomnar ráðstafanir séu gerðar til þess að hreinsa vatn og óhreinindi úr olíunni, áður en hún fer í olíudælurnar.

2. Í þilskipi, sem hefur stærri aðalvél en 100 HÖ og þar sem aðalolíugeymirinn er staðsettur í rúmi, sem aðskilið er frá mótorrúmi með millirúmi, skal einnig vera loki á olíuleiðslunni, þar sem hún kemur inn í mótorrúmið. Þar sem neyzluhylki er ekki, skal annaðhvort lokinn við sjálfan geyminn eða lokinn í mótorrúminu vera búinn tæki til að loka honum frá þilfari.

3. Þegar svo stendur á, að geymarnir eru á þilfari, má venjulega falla frá kröfunni um sérstakan lokunarútbúnað á leiðslum inn í vélarrúmið.

97. gr.

Innbyggðir aðalgeymar fyrir brennsluolíu, sem hefur 65° kveikimark og þar yfir.

1. Ef brennsluolíugeymar eru sambyggðir skipinu, má ekki geyma í þeim olíu með lægra kveikimarki en 65° C, sbr. 69. gr.

2. Að öðru leyti skulu þessir geymar búnir í samræmi við 19. gr.

98. gr.

Geymsla brennsluolíu, sem hefur 30° kveikimark og þar yfir.

1. Ef mótor notar olíu, sem hefur 30° kveikimark og þar yfir, og sé olíumagnið um borð meira en 100 kg, skal olían venjulega geymd í hylkjum úr saman-

11 soðnum eða hnoðuðum plötum. Hver sá geymir, sem rúmar meira en 100 kg af
20. jan. olíu, skal ávallt vera smíðaður á þennan hátt, sbr. 102. gr.

2. Ef þess konar geymar eru settir í vélarrúm á tréskipi, skal plötuþykkt í þeim vera samkvæmt 2. lið 102. greinar. Ef geymir og mótorrúm eru aðskilin með eldtryggu þili, má viðurkenna þynnri plötur.

3. Geymirinn skal vera vel festur og á honum loftpípa, sbr. 8. lið 102. gr., og skal hún ekki vera minni að innanmáli en fyllirásin.

4. Geymir, sem hafður er undir þilfari, skal vera búinn fyllirás, sem liggur rétt að fyllíopi í eða ofan við þilfarið; skal á því vera skrúflok.

5. Ef settir eru eim- eða hitakatlar í námunda við olíugeyma, skal gera öruggar ráðstafanir til einangrunar milli ketils og geymis. Ef bilið í innilokuðum mótorrúmum milli olíugeymis og hinna heitu staða mótorsins er minna en 75 cm, skal setja plötuhlífar eða á annan hátt fyrirbyggja, að geymirinn verði fyrir geislahitun.

6. Slatta af steinolíu eða annarri olíu með sama kveikimarki má geyma um borð, í traustum brúsum, tunnum eða þess háttar.

99. gr.

Neyzluhylki fyrir brennsluolíu, sem hefur 30° kveikimark og þar yfir.

1. Neyzluhylki fyrir brennsluolíu með kveikimarki eins og um getur í 98. gr. skal ásamt leiðslum og öðru tilheyrandi komið fyrir svo langt frá hitaflötum mótorsins sem unnt er.

2. Undir neyzluhylkjum skal vera lekabytta fyrir olíu.

3. Þar sem aðskil vatns og annarra óhreininda í olíunni koma fram, er hún stendur í neyzluhylkinu, skulu í skipum, sem algerlega eru knúin vélarafli, vera að minnsta kosti tvö neyzluhylki. Ef hylkin hvort um sig taka meira en 12 klukkustunda forða með fullu álagi, skal, svo framarlega sem þau eru staðsett í vélarrúmi, vera hægt að dæla úr þeim út í sjó, í aðalgeymi, eða innihaldi þeirra fyrir borð úr lekabyttum þeirra. Enn fremur skulu þeir búnir botnafrennsli, þéttu loki, flóðpípu, olíuhæðarvísi og loftpípu samkvæmt 102. grein, þó þannig, að neyzluhylki, sem tekur ekki meira en 50 kg af olíu, getur haft olíuhæðarglas, ef það er allt tryggilega varið og hægt að loka milli þess og hylkisins.

4. Í tré-mótorskipum með hjálparseglum mega neyzluhylki, eitt eða fleiri til samans ekki taka meira en um 6 klst. forða af brennsluolíu, miðað við fullt álag.

100. gr.

Geymsla brennsluolíu, sem hefur lægra kveikimark en 30°.

1. Ef mótor notar benzín, gasolíu, mótornafta eða aðra þess háttar brennsluolíu með kveikimarki undir 30° C og magn þess um borð er meira en 50 kg, skal það geymt á opnu svæði í geymi, sem fullnægir þeim kröfum, sem gerðar eru í 98. grein, og er auk þess búinn öryggisloka, í stað venjulegrar loftpípu, með rás út í bert loft og rásarendinn búinn öryggisneti. Geymar þessir mega ekki undir neinum kringumstæðum vera búnir sívölum hæðarglösum.

2. Hnoðaðir geymar skulu einnig vera lóðaðir langs með seimingunni, og stærri geymar skulu vera búnir skvettiplötum. Enn fremur skulu á hliðum geymanna vera styrktarhringir við inntak og afrás olíunnar.

3. Geymar í mótorrúmi mega ekki rúma meira en 15 kg af brennsluolíu til samans, ef aðalvélar eru ekki stærri en 120 HÖ, og ekki meira en 25 kg, þar sem stærri mótorar eru.

4. Rennsli olíunnar að mótornum skal vera um sterkar koparpípur og skulu þær búnar báðum þeim lokum, sem um getur í 96. gr., 1. og 2. lið.

5. Leiðslurnar skulu, svo framalega sem því verður við komið, vera í heilu lagi án tengistykkja. Ef óhjákvæmilegt er að tengja saman fleiri lengdir, skulu þær kveiktar saman eða málmþéttaðar. 11 20. jan.

6. Ef eldsneytisleiðslurnar eru leiddar gegnum vistarverur áhafnar, skulu þær lagðar gegnum pípu, sem opin er í báða enda.

7. Slatta af brennsluolíu þessari má geyma í sterkum brúsum.

8. Benzínknúnir aukamótorar skulu, ef þeir eru undir þiljum, hafðir á köldum og vel loftræstum stað. Gerðar skulu öruggar ráðstafanir til varnar því, að eldsneytið drjúpi eða leki til spillis.

101. gr.

Mótor til annarra nota en að knýja skipið áfram.

Um mótora, sem notaðir eru til annars en að knýja skipið, gilda fyrirmæli þau, sem um getur í 87.—101. gr., með tilliti til fyrirkomulags og þess hlutverks, sem mótorunum er ætlað.

102. gr.

Olíugeymar, sem eru ekki sambyggðir skipinu.

1. Olíugeymar, sem hafa flata framhlið og gafla, en bakhlið lagaða eftir skipshliðinni, skulu örugglega hnoðaðir og rafsoðnir.

2. Plötuþykktin í rafsoðnum geymum skal að minnsta kosti:

3	mm	í	geymum,	sem	rúma		allt	að	500	lítrum.
4	—	-	—		—	500	og	—	1000	—
6	—	-	—		—	1000	—	—	2000	—

Sé um stærri geyma að ræða, verður að leggja uppdrátt fyrir skipaeftirlitið til úrskurðar. Hnoðaðir geymar úr zinkuðu járni mega vera úr 1 mm þynnri plötum.

3. Ef geymir er meira en 1 metri á lengd eða breidd, skal vera í honum skvettiskilja. Hvergi má vera meiri en 1 metri milli skilja, en þó þannig, að hægt sé að hreinsa geyminn.

4. Á hverjum geymi skal vera mannsmuga eða handsmuga, hvort sem betur hentar, og á þeim stað, sem bezt á við til að hreinsa geyminn. Botn geymis skal vera flatur (ekki oddmyndaður) og mynda sæti fyrir hann. Til þess að koma að og tengja þrýstidælu skipaeftirlits ríkisins skal vera gat með ½ þml. (enskt mál) pípuskrúfum eða annar útbúnaður sömu stærðar.

5. Skorðun skal gerð með járn- eða tréstoðum, er helzt skulu festar með skrúfboltum, svo að auðvelt sé að losa þær. Skal skorðunin vera svo traust, að hylkin full raskist ekki, þótt skipið verði fyrir áföllum í sjávargangi og leggist á hliðina. Umgerðir um mannsmugur og handsmugur skulu sterkar, lokin sterk og skrúfuð föst á þéttihring, svo að olían fái ekki lekið með lokinu.

6. Hylki, sem stærri eru en 50 lítra og geyma steinolíu, dieselolíu eða aðra þess háttar olíu, skulu reynd við þrýsting 2 m vatnssúlu, þ. e. 0,2 kg/cm². Á þetta jafnt við um ný hylki, sem gert hefur verið við, og þau, sem skipaeftirlit ríkisins krefst, að reynd séu.

7. Framan við olíugeyma (og fyrir gafl þeirra, ef annað þil er ekki) skal setja þil úr 2 mm þykkum plötum, festum með skrúfum eða snerlum, svo auðvelt sé að taka þær af. Ef tré er undir, skal klæða það með asbesti og járni.

8. Fylltir skulu geymarnir frá opnu þilfari og fylliopið búið vatnsheldu loki. Loftpípa frá hæsta hluta geymisins skal opin út í bert loft. Pípuopið skal vel sjóvarið og búið vírneti. Neðst á geymisbotninum skal vera afrennslislás, en rás til vélar, að minnsta kosti 10 cm frá botni geymisins.

III. KAFLI

Rafmagn.

103. gr.

Reglur um raflagnir.

Um rafmagnsbúnað og frágang raflagna, skulu gilda reglur, sem notaðar eru af flokkunarfélögum þeim, sem siglingamálaráðuneytið hefur viðurkennt, og settar eru sem skilyrði fyrir því, að rafmagnsbúnaðurinn verði viðurkenndur af hlutaðeigandi flokkunarfélagi. Jafnframt gilda ákvæði eftirfarandi greina.

Að því er snertir skip, þar sem rafmagnsbúnaður er ekki að fyrirmælum viðurkennds flokkunarfélags, gilda eftirfarandi reglur í heild.

Áður en hafizt er handa um setningu nýs rafvirkis í skip, skal senda skipaskoðunarstjóra til athugunar og samþykktar allar nauðsynlegar upplýsingar ásamt teikningu (uppdrætti) af raflögninni og lýsingu hennar.

104. gr.

Greinargerð.

1. Eftirfarandi reglur fjalla um raforkuvirki í skipum, þar sem rafmagn er notað til ljósa, véla eða hitunar, en ná ekki til útbúnaðar til að knýja skipið áfram með rafmagni.

2. Annar rafmagnsútbúnaður, svo sem hringingalagnir, merkjalagnir og þess háttar, lýtur því aðeins þessum ákvæðum, að:

a. hann sé í beinu rafmagnssambandi við kerfi, þar sem rafmagnið er notað til einhvers þess, sem um getur í 1. lið,
b. spennan sé hærri en 25 volt — eða
c. orkugjafinn sé svo stór, að hann geti framleitt meira en 100 wött í 10 tíma, að minnsta kosti.

Rafmagnsútbúnaður vegna öryggis skipsins lýtur fyrirmælunum, án tillits til spennu og stærðar orkugjafans.

3. Útbúnaður fyrir loftskeyti, síma og annar þess konar búnaður, sem sérfræðingar einir skulu annazt, lúta ákvæðum þessum einungis að því, er tekur til orkugjafans og rafbúnaðar hans.

4. Raflagnir, sem með tilvísun til 1. liðs, þurfa ekki að fullnægja ákvæðunum, skulu þannig gerðar, að þær séu aðgreindar frá lögnum með hærri spennu, nema því aðeins að notaðir séu blýstrengir.

105. gr.

Straumtegund, reksturspenna og veitukerfi.

1. Að jafnaði skal notaður rakstraumur.

2. Riðstraum má aðeins nota að fengnu leyfi skipaeftirlitsins hverju sinni. Undanskilin er lögn fyrir merkjaljós o. þ. h., þegar spennan fer ekki yfir 55 volt, og enn fremur radíólagnir og annað svipað.

3. Venjuleg reksturspenna má ekki vera hærri en 250 volt.

4. Kerfið skal vera á þann veg, að notað sé tvítauga- eða þrítaugakerfi og allir pólar einangraðir frá skipsbolnum.

5. Við ketilhreinsun og þess háttar vinnu má ekki nota hærri spennu en 32 volta rakspennu og 32 volta riðspennu á lampa og önnur áhöld, og má orkugjafinn ekki vera í beinu sambandi við annað rafmagnskerfi, sem hefur hærri spennu. Ef notaðir eru riðlar, skulu rafmagnsvöfin á þeim vera fullkomlega einangruð hvort frá öðru, og á það einnig við um spennubreyta.

106. gr.

Samband við rafmagnskerfi í landi.

1. Ef veitukerfið á að vera til þess búið að taka raforku frá orkulind utan skipsins, skal vera til tengikassi eða greinispjald með tengiklemmum til að tengja lausastrenginn við greinispjaldið. Frá tengiklemmunum skal lagður strengur að rofa og vari á aðalgreinispjaldinu og þannig, að raflar skipsins og aðfengin orka verði ekki samtímis tengd við kerfi skipsins.

2. Við tengiklemmurnar skal vera spjald og á því greind spenna og tegund straums þess, er nota á, og enn fremur, hvernig tengingin skuli gerð.

3. Ákvæði 1.—3. liðs 105. gr. gilda um straumtegund og rekstursspennu hinnar aðfengnu orku, en nota má hiklaust riðstraum með allt að 130 volta rekstursspennu.

107. gr.

Rafmagnsvélar.

1. Raflar, rafmótorar og riðlar skulu fullnægja fyrirmælum skipaeftirlits ríkisins og vera merktir á áberandi stað með verksmiðjuheiti, spennu, orku og snúningshraða. Þeir skulu svo settir og varðir, að þeir verði ekki fyrir áverka eða skemmdum af völdum vatns, eims eða olíu, svo og, að komizt verði að þeim til eftirlits, viðgerða og upptekningar.

Ekki má koma þeim fyrir nálægt eldfimum efnum, þannig að hiti frá vélunum eða neistaflug frá þeim geti valdið íkveikju.

2. Rafmótor, sem mikill raki eða sjór getur komizt að, skal vera lokaður og vatnsheldur.

3. Allir málmhlutar rafmagnsvéla, sem eru ekki spennuhafa, en geta orðið fyrir snertingu, skulu vera grunntengdir á öruggan hátt við skipsbolinn. Allir þeir hlutar rafmagnsvéla utan vélarúms, sem spenna er á, skulu vera vel varðir gegn snertingu.

108. gr.

Rafgeymar.

1. Rafgeymar skulu eftir föngum vera þannig gerðir og þeim svo fyrir komið, að vökvinn fái ekki runnið úr hólfunum, þegar skipið veltur, og skal í rafgeymaklefunum gera sérstakar ráðstafanir til hindrunar því, að vökvinn nái að snerta bol skipsins.

2. Vökvahylkin skulu vera sterk. Hylki úr celluloid má því aðeins nota, að rekstursspennan frá rafgeyminum sé ekki hærri en 25 volt, enda sé þá hafður sterkur trékassi utan um geymana.

3. Rafgeymum, sem eru svo stórir, að þeir geta látið í té meira en 100 wött í 10 tíma, skal annaðhvort komið fyrir í sérstökum klefum eða sérstökum kössum, sem búnir skulu, séu þeir ekki hafðir á þilfari, rásum til og frá, er liggi út í bert loft. Rafgeymaklefi skal vera vel loftræstur, og búinn loftrásum bæði til og frá, og séu þær óháðar hvorar öðrum.

109. gr.

Aðgreinispjöld.

1. Raflar og rafgeymar, sem veita raforku í rafmagnskerfið, skulu annaðhvort vera tengdir beint við aðalgreinispjaldið eða við sérstakt greinispjald, sem aftur er tengt aðalgreinispjaldinu.

2. Greinispjöld skulu vera úr eldtraustu efni, sem þolir raka, og skulu allir spennuhafa hlutir settir á eldtraust efni, sem einangrar vel.

11 20. jan.

3. Á aðalgreinispjaldi skulu vera, vegna öruggrar notkunar rafla og geyma, rofar og vör, svo og mælar til að mæla spennu og straum orkugjafans. Ef fjarlægðin milli orkugjafa og aðalgreinispjalds er mikil, má setja tæki þessi að nokkru eða öllu leyti á sérstakt greinispjald við orkugjafann.

4. Á aðalgreinispjaldi skulu enn fremur vera rofar og vör fyrir allar þær kvíslar og greinar, sem leiddar eru frá greinispjaldinu, sbr. 110. gr. Tæki þessi skulu vera merkt með áletrun, er sýnir, fyrir hvaða kvísl eða grein þau eru, svo og mestu straumnotkun hlutaðeigandi greinar eða kvíslar. Hnífar hnífrofans skulu ef þeir eru óvarðir, vera spennulausir, þegar hnífrofinn er úr tengslum.

5. Á aðalgreinispjaldi skal vera tæki, er gefur til kynna, ef verulegir einangrunargallar eru á kerfinu.

6. Tæki, sem eru í tengslum við raflana eða aðalteina á greinispjaldi innan við vör þeirra, skulu vera búin sérstökum vörum.

7. Greinispjöld skulu sett upp og varin þannig, að þau verði ekki fyrir áverka eða skemmdum af völdum vatns, eims eða olíu, og eigi má setja þau svo nálægt eldfimum efnum, að hiti frá greinispjaldinu eða neistamyndun geti valdið íkveikju. Ef mögulegt er, skal greinispjaldið vera að minnsta kosti 80 cm frá súð eða skilju. Ef því verður ekki svo fyrir komið, skulu allar tengingar á bakhlið töflunnar vera lóðaðar, hnoðnegldar eða á annan hátt séð um, að þær fái ekki losnað, en að baki töflunnar vera a. m. k. 10 cm breitt bil.

8. Stoðir þær, sem aðalgreinispjald er sett á, skulu grunntengdar á öruggan hátt við bol skipsins, ef viðbúið er, að menn snerti þær óviljandi.

110. gr.

Greining raflagnarinnar.

1. Allir spennuhafa hlutar, hver um sig eða saman, skulu annaðhvort vera tengdir við aðalgreinispjald — eða aukagreinispjald, sem aftur er tengt aðalgreinispjaldi.

2. Hægt skal að rjúfa með rofa bæði straum og spennu á hverri straumgrein, sem lögð er frá greinispjaldi, og skal hún búin vörum á öllum pólum. Í þrítauga kerfi má ekki vera var í núllstrengnum.

3. Hvert það raffang, sem er stærra en 1 kw., skal teljast sérstök straumgrein.

4. Ef orkuflutningur straumgreinar er minni en 1 kw., mega í mesta lagi vera 15 lampar og tenglar í vistarverum og utan þeirra 10 lampar og tenglar. Í grein, þar sem orkuneyzla er eins og að ofan getur, má ekki nota sterkari vör en 6 amper, en þó má nota 10 ampera vör, ef spennan er lægri en 130 volt. Að því er snertir hinar síðasttöldu straumgreinar, skal þess ekki krafizt, að rofi sé settur á greinina, nema því aðeins að spennan sé yfir 130 volt. Í stað rofa og vara má á allar aðrar straumgreinar en hina síðast töldu nota mestastraumsrofa (straumhemil).

111. gr.

Raflagnir að siglingaljósum.

Öll rafmagnssiglingaljós skulu tengd við sérstaka grein frá aðalgreinispjaldinu, og má einnig tengja við grein þessa ljós í stýrishús, stjórnklefa og loftskeytaklefa. Hvert siglingaljós skal vera búið sérstökum rofa og vari og þeim svo fyrir komið, að gæzlumenn eigi greiðan gang að þeim. Í sambandi við hvert siglingaljós og í námunda við rofann skal vera sjálfvirkur útbúnaður, sem gefur til kynna með ljósi eða hljóðmerki, þegar slokknar á einhverju siglingaljósanna.

112. gr.

Raflagnir að áttavitum og sjóúrum.

1. Raflar, rafgeymar, aðalgreinispjöld, rafmótorar og önnur raftæki og raftaugar skulu þannig staðsett og frá þeim gengið, að þau fái ekki valdið truflunum á áttavitum og sjóúrum.

2. Á svæði, sem er innan 5 metra frá áttavita, skulu raftaugar, sem eiga saman, en eru af andstæðu skauti, vera lagðar hvor við aðra eða snúnar saman, og má ekki leggja járnvarðar raftaugar innan tveggja metra fjarlægðar frá slíkum tækjum.

3. Áttavitaljósum skal vera fyrir komið í að minnsta kosti 180 mm fjarlægð frá segulsviði áttavitans, og skal lömpunum þannig fyrir komið, að raftaugar verði sem allra stytztar.

113. gr.

Tegund rafmagnsstrengja og gildleiki.

1. Taugar skulu vera úr tinhúðuðum eirvír og gúmeinangraðar.
2. Taugar fastra lagna mega vera:
   a. *Gúmaðar taugar.* Utan um gúmlagið skal vera gegndreypt flétta, en þar utan yfir gegndreypt vaf úr bómull, hampi eða því um líku.
   b. *Óvarðir blýstrengir.* Strengir þessir eru gerðir úr einum eða fleiri vírum, sem hver um sig er einangraður á sama hátt og gúmaðar taugar eða með vafi. Utan um vírana skal þröngvað saumlausum blýhólki, en utan um hann má vera vaf úr bómull eða hampi, sem gegndreyptur hefur verið í asfalti eða menju.
   c. *Varðir blýstrengir.* Strengir þessir skulu gerðir eins og óvarinn blýstrengur, en auk þess vafðir járnbandi eða zinkuðum járnvír eða vafðir járnvírsfléttu.
3. Lausastrengir:
   a. *Gúmaðar tvítaugar, óvarðar.* Í þessum strengjum skulu 2 þræðir snúnir saman, og skal annað hvort hvor strengur um sig fléttaður bómull, þræði, silki, eða því um líku, eða ein flétta höfð um báða þræðina, en sé svo, verður að fylla holrúmið milli þeirra með bómull eða öðru slíku efni.
   b. *Gúmaðir, varðir lausastrengir.* Í þessum strengjum skal hver þráður vera vafinn gegndreyptu vafi og þræðirnir síðan báðir tvinnaðir saman með gegndreyptum böstungi eða því um líku og varðir gegndreyptu vafi. en það loks klætt utan með gegndreyptri fléttu úr bómull, hampi eða slíku.
   c. *Gúmaðir lausastrengir með sérstakri hlífðarfléttu.* Í þessum strengjum skal undirvaf vera hið sama, sem lýst er í b-lið, en yzta lagið úr haldgóðu efni, svo sem gegndreyptum hampþætti, segldúk eða leðri eða úr sérstaklega sterkum gúmhólk.

4. Að því er snertir gæði eirsins, sem notaður er í strengi, og blöndun gúmsins, sem notað er í einangrunarhylki, gilda þau fyrirmæli, sem rafmagnseftirlit ríkisins setur um lágspennuvirki í landi. Hinar sömu reglur gilda um prófun þá, sem strengirnir eru látnir sæta og að því er varðar ákveðnar kröfur um gildleika eirstrengja, einangraðra blýhylkja og hlífðarvafs.

Reglur rafmagnseftirlits ríkisins gilda enn fremur, þegar um er að ræða álag og öryggi með tilliti til ýmiss konar gildleika strengjanna.

114. gr.

Raflagnir og fyrirkomulag.

1. Raflögnum skal eftir föngum hagað þannig, að auðvelt sé að komast að þeim, mikil væta sæki ekki að þeim né sæti þær áverka eða miklum hita frá kötlum, eimpípum eða því um líku.

2. Ef ekki er hægt að koma lögnum þannig fyrir, skal nota blýstrengi.

Einnig skal nota blýstrengi í vélarrúmi, á kyndistöðum, í kolageymslum, farmrúmum, kælirúmum og á opnu þilfari, svo og í leiðslur milli rafals og aðalgreinispjalds og milli þess og aukagreinispjalds. Þar sem sérstakar ástæður mæla með, má þó í stað blýstrengs nota gúmaðar raftaugar, lagðar í sterkar samanskrúfaðar pípur.

3. Á öllum öðrum stöðum en tilgreint er í 2. lið má nota gúmaðar taugar. Skulu þær lagðar í járnpípur eða aðrar jafngóðar pípur og þeim þannig fyrir komið, að vatn geti ekki safnazt fyrir í þeim.

4. Óvarinn blýstreng má að jafnaði festa beint á bol skipsins og á innréttingar, en þó skal strengurinn, þar sem hann kann að lenda í miklum raka, vera vafinn gegndreyptu efni eða lagður á trélag eða þess háttar. Þar sem hætta er á áverkum skulu strengirnir varðir hlífum eða lagðir í málmpípur, sem komið er svo fyrir að vatn fái eigi safnazt í þeim. Á þurrum stöðum, þar sem hiti er ekki mikill, má nota tréhlífar.

5. Varða blýstrengi má leggja hlífarlaust beint á bol skipsins og innréttingar, en þó skulu þeir, þar sem hætta er á miklum áverka, varðir eða lagðir í málmpípur, sem komið er svo fyrir, að vatn fái eigi safnazt í þeim. Á þurrum stöðum, þar sem hiti er ekki mikill, má nota tréhlífar.

6. Í rúmum, þar sem lagnir geta orðið fyrir efnabreytingum, t. d. í klefum, þar sem rafgeymum er komið fyrir, skal nota blýstreng, sem er varinn gegndreyptu vafi eða málningu, sem stenzt áhrif sýru.

7. Berir eða járnvarðir blýstrengir skulu, þegar þeir ekki eru lagðir í pípu, undir trélista eða þess háttar, festir vel með spennum með hæfilegu millibili, og spennurnar svo gerðar, að þær skemmi ekki lögnina.

8. Í þurrum vistarverum, þar sem lagnir verða ekki fyrir áverka, mega lausastrengir vera úr gúmstreng, án hlífðarfléttu.

Gúmaðan streng með hlífðarvafi má nota utan vistarvera, þar sem ekki er hætta á, að strengurinn verði fyrir áverka. Í vélarrúmi, á kyndistað, í kolageymslum, farmrúmum, á þilfari og annars staðar, þar sem raka og vætu er von eða þar sem búast má við áverka, skal nota gúmaðan streng, sérstaklega vel varinn.

115. gr.

Raflagnir gegnum skiljur og skeyting raftauga.

1. Þegar óvarðar taugar, þar með talinn óvarinn blýstrengur, eru lagðar gegnum skilju, járnbita eða þess háttar, skal verja þær með blýhólk, tréhólk eða öðru, sem fellur þétt að þeim.

Ef lagt er gegnum vatnshelda skilju, verður að setja stétt og þéttihólk, svo að ekki leki með strengnum.

2. Liggi taugarnar gegnum þilfar, skulu þær lagðar í járnpípur eða annars konar málmpípur, er skulu vel festar í þilfarið og ná svo langt upp, að sjór fljóti ekki yfir þær.

Pípuopinu sé lokað að ofan með einangrunarlakki eða það gert vatnshelt á annan hátt.

3. Tengingar í lögnum verður að jafnaði að gera með fastri skrúfutengingu.

Skulu þær annaðhvort gerðar í tengidósum eða með sérstökum klemmum í sjálf- 11
um áhöldunum, sem varðar eru einangrunarefni. 20. jan.

4. Á stöðum, þar sem lögnin getur orðið fyrir raka, skulu tengingar gerðar í þar til gerðum vatnsheldum tengidósum.

116. gr.

Aukagreinispjöld.

1. Greinispjöld skulu gerð úr eldtraustu og einangrandi efni eða góðum harðviði. Sé spjaldið úr tré, skulu allir spennuhafa hlutar tækja, búnaðar og tauga vera vel einangraðir frá því.

2. Aukagreinispjöldum skal komið fyrir á þann hátt, að á milli spjalds og veggjar séu að minnsta kosti 30 mm. Ef óeinangraðir hlutar eru hafðir á bakhlið spjaldsins skal bilið milli þeirra og þilsins vera að minnsta kosti 10 cm. Tréþil að baki greinispjalds skal ávallt klætt eldtryggu efni.

3. Aukagreinispjöld skulu, ef þeim ekki er komið fyrir í sérstökum þar til gerðum klefum í skipinu, höfð í traustum kössum sem í vistarverum og á öðrum þurrum stöðum mega vera úr tré, en að öðrum kosti úr málmi. Þar sem kassarnir geta orðið fyrir vætu eða sjóseltu, verða þeir að vera vatnsheldir.

4. Séu óvarðir rofar eða vör höfð á aukagreinispjaldi, sbr. 2. lið 117. gr., og hlífðarkassi spjaldsins úr tré, skal sú hlið hans, sem veit að búnaði þessum, vera klædd eldtryggu efni.

117. gr.

Vör.

1. Á varhús og bræðivör skal marka haldgóðu letri málstraum þann og mestu spennu, sem þau eru gerð fyrir, og má ekki nota þessa hluti fyrir meiri straum eða hærri spennu en mörkuð er á þau.

2. Allir spennuhafa hlutar vara skulu settir á gott eld- og rakatryggt einangrunarefni og séu þeir ekki búnir einangrunarhlífum, skulu þeir varðir á öruggan hátt gegn snertingu.

Á aðalgreinispjöldum og þeim aukagreinispjöldum, sem einungis sérfróðir menn hafa aðgang að, er ekki krafizt þessara varna.

3. Vör, sem ósérfróðir menn annast, skulu vera tappavör og þau svo gerð, að eigi komi til, að í varið verði settur tappi fyrir meiri straum en varinu er ætlað.

4. Vartappar skulu vera þannig, að ekki stafi slysahætta af.

5. Vör skulu, eftir því sem við verður komið, sameinuð á greinispjaldi á aðgengilegum stað. Um fyrirkomulag vara fyrir siglingaljós vísast til 111. gr.

6. Vör skulu þannig sett og varin, að ekki hljótist eldhætta af. Ef setja skal vör í farmrúm, má ekki ætla þeim að verja aðrar greinar en þær, sem ætlaðar eru til ljósa í því og því farmrúmi, og skulu um þau sterkir hlífðarkassar úr járni eða öðrum málmi. Séu vörin þar, sem saggasamt er eða sjór kemst að þeim, skulu þau höfð í vatnsheldum hlífðarkössum úr járni eða öðrum málmi.

118. gr.

Rofar, snarar og tenglar.

1. Rofar, snarar og tenglar skulu vera fullstyrkir bæði sem þættir í rafmagns- og vélakerfi. Öll raffóng, sem spenna er á, skulu sett á gott eld- og rakatryggt einangrunarefni og séu þau ekki varin einangrunarefni, skulu þau varin gegn snertingu með sterkum hettum úr eldtryggu efni.

Á aðalgreinispjaldi og þeim aukagreinispjöldum, sem sérfróðir menn einir um-

11 gangast, er ekki krafizt neinna hlífa. Lok fyrir hnífsrofa og snara skulu gerð úr
20. jan. einangrunarefni.

2. Rofar og snarar utan við aðalgreinispjald skulu vera snöggrofar, þ. e. rjúfa strauminn í einni svipan. Rofar fyrir greinar og rofar og snarar fyrir mótora og önnur tæki, sem eru yfir 1 kw., skulu slíta sambandi í öllum pólum. Straum til fastra neyzlutækja, skal vera hægt að rjúfa sem næst tækjunum sjálfum.

3. Lausastrengur skal tengdur við kerfið með tengli, og við hvern tengil skal vera rofi, nema því aðeins að í sjálfum tenglinum sé innbyggður snöggrofi. Rofinn skal helzt vera á sjálfum tenglinum. Á tækjum yfir 1 kw. skal fyrirkomulagið ætíð vera með þessum hætti.

4. Rofar, snarar og tenglar skulu þannig settir eða varðir, að eldhætta geti ekki frá þeim stafað. Á þilfari, kyndistað og í farmrúmi skulu þessir hlutir sterklega gerðir.

Á stöðum, þar sem búast má við raka, skulu þeir vera vatnsþéttir, en eigi þeir á hættu að verða fyrir miklu hnjaski, skal þeim fyrir komið í vatnsheldum hlífðarkössum úr járni eða öðrum málmi.

5. Í baðklefa, þvottaklefa og þess háttar má ekki koma fyrir rofum né tenglum; einnig skal ljósaútbúnaður vera vatnsþéttur og honum svo fyrir komið, að ekki sé snertihætta.

119. gr.

Ræsar, viðnám, hitunartæki o. fl.

1. Spennuhafa hlutar á ræsum, viðnámum, föstum hitatækjum o. fl. skulu festir í gott eld- og rakatryggt einangrunarefni og varðir eldtryggu efni gegn snertingu.

2. Þeir skulu vera þannig gerðir, að þeir verði ekki við venjulega notkun heitari utan en 150° C og þeim svo fyrir komið og varðir, að þeir nái ekki að hita svo frá sér umhverfi sitt, að eldhætta stafi af. Ekkert óvarið trjávirki má vera nær tækjunum en 10 cm.

3. Ræsar, viðnám og þess háttar, sem komið er fyrir á þilfari, kyndistöðum og þar, sem raki er mikill eða sjór kemst að, skulu hafðir í vatnsheldum hlífðarkössum úr járni eða öðrum málmi.

120. gr.

Lampar.

1. Þeir hlutar lampa, sem spenna er á, skulu festir á gott eld- og rakatryggt einangrunarefni og þeir varðir gegn snertingu með eldtryggu efni.

2. Lampar, sem eru í nánd við eldfim efni, skulu vera varðir eða þeim komið fyrir á þann hátt, að þeir nái ekki í efnið.

3. Lampar í farmrúmum og í rúmum, sem nota má fyrir farmrúm, skal annaðhvort komið fyrir í lampastæðum með sterkri járngrind eða þannig, að á lampastæðinu sé þétt lok úr járni eða öðrum málmi.

4. Lömpum, sem notaðir eru á þilfari og kyndistað og á stöðum, þar sem þeir geta orðið fyrir vætu eða sjóseltu, skal vera fyrir komið í vatnsheldum tenghólk með vatnsheldri glerkúpu.

5. Á ljóskösturum skulu allir snertanlegir málmhlutar annaðhvort vera grunntengdir eða einangraðir með óbrothættu og eldtryggu einangrunarefni.

121. gr.

Sérstakar reglur um rúm, þar sem eldhætta er.

1. Í olíugeymum, klefum fyrir rafmagnsgeyma og yfirleitt í klefum, þar sem eldfimar og sprengjunæmar lofttegundir geta myndazt, má ekki koma fyrir raf-

magnsvélum og greinispjöldum. Vörum, rofum, tenglum og öðrum rafföngum, sem myndað geta neista, má heldur ekki koma fyrir í klefum þessum. 11 20. jan.

Lampar skulu vera í tengihólk með þéttri glerkúpu. Óheimilt er, sökum sprengihættu, að nota rafföng, sem myndað geta neista, nema þau séu fullkomlega byrgð.

2. Í klefum, þar sem eldfim efni eru geymd, má ekki koma fyrir röflum, riðlum og aðalgreinispjöldum, og mótor verður að vera algerlega byrgður eða honum komið fyrir í þéttum kassa, sem gerður er úr eða fóðraður með eldtryggu efni.

Vör, rofar, tenglar og önnur raftæki, sem valdið geta neistamyndun, skulu höfð lokuð í þéttum kössum úr eldtryggu efni. Tenglar skulu þannig gerðir, að tengikvíslin geti hvorki ýtzt inn né gengið út, nema rofinn sé opinn. Lampar skulu gerðir samkvæmt því, sem að ofan greinir, og rafföng, sem myndað geta neista, skulu annaðhvort vera lokuð eða þeim komið fyrir í þéttum kössum úr eldtryggu efni.

3. Í öllum ofangreindum rúmum skulu fastar leiðslur gerðar úr blýstreng, og samskeytingar- og greinidósir skulu vera vatnsheldar. Lausastrengir skulu hafa sérstakt hlífðarlag, og er óheimilt að tengja slíka strengi, ef tengingin á sér stað í hætturúminu.

122. gr.

Sérstakar reglur um skip, er flytja bensínfarm eða þess háttar.

1. Í skipum, sem flytja bensínfarm, olíu eða þess háttar, er hefur lægra kveikimark en 65° C, skal nota tvítaugakerfi, og séu báðir pólar einangraðir frá bol skipsins. Rekstursspenna til ljósa má ekki vera meiri en 130 volt.

2. Allar þær straumgreinar, sem lagðar eru frá greinispjaldinu, skulu hafa tvípóla rofa, og greinidósir, hlífðarkassar og aukagreinispjöld skulu einvörðungu vera úr járni eða öðrum málmi og þannig búin, að strengirnir verði tengdir í vatnsheldum þéttihringjum, sem komið er fyrir í kössunum.

3. Raftaugar, áhöld, lampar, mótorar og önnur rafföng mega ekki vera í olíufarmrúmi eða milliskiljarúmi. Búnaður lampa í dælirúmum eða í nánd við olíufarmrúm, skal vera algerlega loftþéttur. Rofar þessara lampa skulu vera tvípóla og þeim fyrir komið utan þessara rúma.

4. Lausir rafmagnslampar í dælurúmi og í rúmi, sem eru rétt við olíufarmrúm, verða að vera rafhlöðulampar, gerðir sem námalampar, þar sem allur rafbúnaður og leiðslur eru loftþéttar og sprengihætta engin.

123. gr.

Neyðarlýsing o. fl.

1. Raflar og rafmagnsgeymar, sem sérstaklega eru ætlaðir til notkunar í neyð, skulu hafðir svo hátt yfir skiljuþilfari sem við verður komið og umfram allt á þeim stað, sem öruggastur er, þegar í neyðir rekur.

2. Greinispjöld fyrir rafla og rafgeyma, sem um getur í 1. lið, skulu höfð svo nálægt þeim sem við verður komið og auk þess á þeim stað, sem veitir mest öryggi, þegar í háska er komið. Þau skulu hafa snara, svo að hægt sé að tengja neyðarkerfið við þær greinar, sem það á að veita, jafnframt því sem aðalgreinispjaldið er tekið úr tengslum við þessar greinar.

3. Á farþegaskipum í millilandaferðum, skal gangur úr hverju aðalrúmi, sem ætlaður er farþegar og skipshöfn, ávallt vera lýstur neyðarljósi. Ef aðallýsing bilar, skal orkan tekin frá orkugjafa þeim, sem að ofan getur. Í sambandi við þessi ljós mega ekki vera aðrir rofar en þeir, sem settir eru á greinispjald neyðarorkugjafans.

4. Í vélar- og ketilrúmi skal skipa lömpunum niður á greinar, þannig að ljósið

11 slokkni ekki að fullu, þótt einhver grein verði straumlaus. Í vélarrúmi skal að
20. jan. minnsta kosti vera einn lampi á hverjum rafli og sambandið milli þeirra þannig, að ekki slokkni á lampanum, þegar straumur frá raflinum er rofinn með aðalrofa eða vari.

5. Mótorar stýritækja skulu hafðir á sérstakri grein beint frá aðalgreinispjaldi. Rofi greinarinnar skal búinn sérstöku festitæki eða merktur sérstaklega til að koma í veg fyrir, að hann sé tekinn úr sambandi af vangá.

124. gr.

Handlampar og rafföng.

1. Á handlömpum og stórum færanlegum lömpum eða ljósaáhöldum, sem ætluð eru til að lýsa þilför, farmrúm og víðar, skulu lampahöldurnar annaðhvort vera úr einangrunarefni eða þær varðar gegn snertingu í ógáti með hlífum eða hlífðarnetum, er eigi eru í leiðnu sambandi við höldurnar. Enginn rofi má vera á slíkum lömpum. Í taugar skal nota gúmaðar tvítaugar er hafi sérstakt hlífðarlag.

2. Raftæki, önnur en þau, sem um getur í 1. lið, skulu á augljósum stað merkt verksmiðjuheiti, spennu og orku. Þau skulu fulltraust bæði sem þættir í rafmagns- og vélakerfi, og svo gerð, að þau geti ekki valdið íkveikju eða stofnað gæzlumönnum í voða með neistaflugi eða því um líku. Enn fremur skal svo til hagað, að spennuhafa hlutar þeirra verði ekki snertir í ógáti og málmhlutar þeir, sem eigi eru spennuhafa, séu vandlega einangraðir frá þeim.

125. gr.

Sérstök ákvæði um kerfi, sem hefur meira en 130 volta rekstursspennu.

1. Í tví- og þrítaugakerfi, þar sem allir pólar eru einangraðir frá skipi, skulu, ef spennan milli tveggja póla (ytri pólanna í þrítugakerfi) er hærri en 130 volt, vera 2 raðtengdir glólampar og miðjan milli þeirra tengd við skipið. Glólamparnir skulu vera málmþráðlampar og gerðir fyrir sömu spennu og notuð er á kerfið, en orkuneyzla hvors þeirra nema um 15 wöttum.

Straumur til þessara lampa verður ekki rofinn, nema stutta stund. Í stað lampanna má nota 2 voltamæla með, að minnsta kosti, jafnmiklu viðnámi.

2. Á föstum ljósastæðum utan við vistarverur skulu þeir hlutar, sem viðbúið er, að snertir verði, vera einangraðir eða straumtengdir skipsbolnum.

3. Hlífðarkassar úr járni eða öðrum málmi um aukagreinispjöld, vör, rofa og þess háttar, skulu einnig straumtengdir skipsbolnum.

126. gr.

Prófanir rafmagnskerfisins.

1. Rannsaka skal einangrun og úttekt hvers nýs kerfis. Straumtapið má ekki vera meira en 1 milli-amper.

2. Síðar, þegar skipaeftirlitinu þykir ástæða til, skal fara fram ný rannsókn, sams konar.

127. gr.

Raforkuvirki.

Raforkuvirki, sem þegar eru í skipum, er reglugerð þessi gengur í gildi, mega standa óbreytt, ef gerð þeirra og tilhögun er slík, að dómi skipaskoðunarstjóra, að þau verði hvorki til tjóns né hættu.

Allar breytingar og endurbætur virkja skulu ávallt gerðar samkvæmt ákvæðum þessarar reglugerðar. 11 20. jan.

Skipaskoðunarstjóra er heimilt, þegar sérstaklega stendur á, að gera fullkomnari kröfur um raflagnir og raftæki í öllum skipum, ef þær lúta að öryggi skipsins og skipshafnar.

IV. KAFLI
Fjarskiptitæki.

128. gr.
Loftskeytastöðvar og talstöðvar í íslenzkum skipum og bátum.

Öll íslenzk farþegaskip, án tillits til stærðar, og vöruflutningaskip, 500 rúml. og stærri, sem sigla milli Íslands og annarra landa, skulu varðandi fjarskiptitæki fullnægja ákvæðum alþjóðasamþykktar frá 10. júní 1948, um öryggi mannslífa á hafinu.

Farþegaskip í innanlandssiglingum, 200 rúml. og stærri, og skip, sem hafa minnst 12 manna áhöfn og sigla milli Íslands og annarra landa, skulu hafa loftskeytastöð, starfrækta af manni með full réttindi og sé afi stöðvarinnar eigi minna en 75 wött, í loftneti á 600 metra öldulengd.

Fullnægjandi telst talstöð í stað loftskeytastöðvar í skipum í innanlandssiglingum, ef fyrir liggur skrifleg yfirlýsing frá póst- og símamálastjórninni um það, að siglingaleiðin sé örugglega innan langdrægis strandartalstöðvar, sem hefur sólarhringsvörzlu, enda sé siglingaleiðin og lágmarksafl talstöðvar skipsins á neyðarbylgjulengd tilgreind í yfirlýsingunni.

Hvert annað íslenzkt skip, 15 rúmlestir og stærra, er siglir lengra en 3 sjómílur frá landi, skal hafa radíótalstöð með minnst 5 watta afli í loftneti á neyðarbylgjulengd talstöðva. Einn skipverja, að minnsta kosti, skal hafa starfræksluskírteini fyrir slíka stöð.

Stöð þessi er háð eftirliti póst- og símamálastjórnarinnar og gefur hún út öryggisvottorð fyrir fjarskiptitækið og tilkynnir skipaskoðunarstjóra niðurstöður skoðunar á slíkum tækjum, svo og það annað varðandi þau, er ástæða þykir til.

Talstöðvum í minni skipum og fiskibátum, skal fyrir komið á sem öruggustum stað gegn vætu og raka og þau vandlega varin, svo þau verði ekki fyrir hnjaski. Póst- og símamálastjóri setur menn til eftirlits með fjarskiptitækjum á þeim stöðum, þar sem völ er á hæfum eftirlitsmönnum, og til að koma tækjunum fyrir á sem öruggastan og beztan hátt, einkum í fiskibátum. Geti eftirlitsmaður ekki bætt úr þeim göllum, sem valda ónothæfni tækjanna eða sett upp önnur tæki í staðinn, skal hann tilkynna það póst- og símamálastjórninni, sem tekur ákvörðun um, hvað gera skuli, í samráði við skipaskoðunarstjóra.

Skipstjóra ber skylda til að tilkynna næstu símastöð eða eftirlitsmanni, þegar fjarskiptitæki eru í ólagi.

V. KAFLI
A. Siglingatæki og fleira.

129. gr.
Leiðarreikningstæki.

Leiðarreikningstæki eru öll þau tæki, sem nauðsynleg eru til skipstjórnar. Hvert skip skal vera búið þessum tækjum í samræmi við fyrirmæli þau, sem hér fara á eftir.

Um fjarskiptitæki gilda fyrirmæli þau, sem sett eru með sérstökum reglum.

130. gr.

Þjóðfáni.

Öll skip skulu hafa hæfilega stóran þjóðfána. Þó skulu opnir bátar undanþegnir.

131. gr.

Merkjafánar.

Öll skip, sem fara á milli landa, skulu hafa alþjóðamerkjafána, hafnsögufána og tilheyrandi merkjabók í merktum hólfum á stjórnpalli eða öðrum hentugum stað. Skip í millilandaferðum, sem eru stærri en 150 rúmlestir, skulu hafa öruggan morslampa, til dag- og náttnota. Öll skip skulu hafa svört kúlumerki samkvæmt alþjóðasjóferðareglum.

132. gr.

Áttavitar.

Á öllum skipum, sem stærri eru en 200 rúmlestir, skulu á föstum samastað vera tveir góðir vökvaáttavitar, og sé rósin ekki undir 23 cm í þvermál. Á 50—200 rúmlesta skipum skal á föstum samastað vera góður vökvaáttaviti og annar jafnstór til vara, en rósin ekki undir 20 cm í þvermál.

Á 15—50 rúmlesta skipum skal vera 1 góður vökvaáttaviti, uppsettur, og rósin ekki undir 17 cm í þvermál og bátakompás. Á þiljuðum skipum, minni en 15 rúmlestir, skal vera 1 góður vökvaáttaviti, uppsettur, og rósin ekki undir 15 cm í þvermál.

Á öllum opnum skipum skal vera áttaviti og honum fyrir komið á hentugum stað.

Varaáttaviti skal geymdur á hentugum stað.

Leiðrétting áttavita skal í höndum manns, sem hlotið hefur löggildingu skipaskoðunarstjóra, að fenginni tillögu skólastjóra Stýrimannaskólans. Á öllum þiljuðum skipum skal leiðrétta segulskekkju áttavita að minnsta kosti einu sinni á ári og þegar breyting á járnvirki í umhverfi áttavita hefur farið fram, eða þegar skipstjóri telur af öðrum orsökum (t. d. vegna mikils járnfarms) ástæðu til að ætla, að segulskekkja hafi breytzt.

Á skipum í millilandasiglingum skal færa segulskekkju áttavita inn í dagbókina, eða í sérstaka segulskekkjubók.

Vökvaáttavitar skulu hafa vottorð stofnunar, sem að mati skipaskoðunarstjóra er dómbær í þessum efnum.

Dæmi áttavitasérfræðingur nýjan áttavita ónothæfan, skal hann gera skriflega grein fyrir ákvörðun sinni. Opin skip skulu hafa áttavita, sem skoðunarmaður bátsins tekur gildan, og skal honum vel fyrir komið og ekki of nærri vélinni.

Í þeim skipum, sem skylt er að hafa tvo fasta vökvaáttavita, má í stað annars þeirra hafa „gyroskop"-áttavita, ef hinn fasti vökvaáttavitinn er þannig staðsettur og gerður, að hann verði notaður til að stýra eftir (styrekompass) og hann lýstur á þann hátt, að hann sé óháður aðal-rafmagnskerfi skipsins.

133. gr.

Sjókort.

Öll skip, 12 rúmlestir og stærri, skulu hafa þau sjókort, sem að mati skipaeftirlits ríkisins eru nauðsynleg á leiðum þeim, sem þeim er ætlað að sigla, enn fremur vitaskrá og leiðbeiningar til sjómanna, sem skipaeftirlitið tekur gildar, og áhöld til að marka stefnu skipsins. Aðstaða til skipstjórnar skal gerð eins góð

og við verður komið, miðað við skipsstærð, og sjókortum og öðrum ofangreindum áhöldum fengin örugg geymsla. 11 20. jan.

134. gr.

Sjónauki og sextungur.

Viðhlítandi sjónauki skal vera í öllum skipum, sem stærri eru en 20 rúmlestir. Sextungur skal vera á hverju skipi, sem siglir milli landa.

135. gr.

Miðunarskífa, vegmælir og sakka.

Sé ekki hægt að miða beint yfir áttavitann, skal miðunarskífa vera fyrir hendi. Ákvæði þetta gildir jafnt, þótt radíómiðunartæki séu í skipinu. Öll skip stærri en 20 rúmlestir skulu hafa vegmæli, hæfilega stóran og fullkominn, að mati skipaeftirlits ríkisins, miðað við stærð skipsins. Öll skip stærri en 20 rúmlestir og allt að 100 rúmlestum, skulu hafa grunnlóð. Skip, sem er 100 rúmlestir eða stærra, skal einnig hafa djúplóð eða bergmálsdýptarmæli.

Radio-miðunarstöð.

Öll skip 1600 rúml. brúttó og stærri, sem sigla milli landa, skulu hafa radiomiðunarstöð samkvæmt IV. og V. kafla alþjóðareglna frá 10. júní 1948, um öryggi mannslífa á hafinu.

136. gr.

Sjóúr, skipsklukkur og loftvog.

Hvert farþegaskip í millilandasiglingum, svo og öll skip stærri en 500 rúmlestir, sem sigla til annarra landa, skulu hafa sjóúr, að fiskiskipum undanskildum.

Í hverju skipi, sem er stærra en 300 rúmlestir, skulu vera að minnsta kosti 2 skipsklukkur, og í skipum frá 20 til 300 rúmlestir skal að minnsta kosti vera 1 skipsklukka.

Loftvog skal vera í öllum 20 rúmlesta skipum og stærri.

137. gr.

Siglingaljós.

Öll skip skulu hafa siglingaljós, samkvæmt alþjóðareglum. Skip, sem sigla milli Íslands og annarra landa, skulu hafa steinolíusiglingaljósker til vara. Á fiskiskipum, sem ekki sigla milli landa, skal ávallt vera til taks hvítt ljósker til vara. Nota má hvern þann ljósgjafa, sem veitt getur skæra birtu. Öll siglingaljós skulu vera í samræmi við tilskipun nr. 8 11. apríl 1933.

Ný siglingaljós skulu hafa vottorð frá stofnun, sem hefur á að skipa sérfræðingum á þessu sviði og viðurkennd er af skipaeftirliti ríkisins.

Skoðunarmanni ber að sjá um, að festing ljóskeranna sé örugg og þeim komið fyrir á réttum stöðum, einnig að ljósaútbúnaður allur sé samkvæmt settum reglum.

138. gr.

Ljóshlífar.

Til þess að koma í veg fyrir, að ljós sjáist fyrir stefni, skulu settar ljóshlífar fyrir hliðarljóskerin.

Lengdin frá miðju ljósi að skuggalista skal vera að minnsta kosti 91 cm.

Breidd skuggalistans út frá hlið ljóshlífarinnar skal vera 13 mm minni en bilið frá hlið ljóshlífarinnar að miðju ljósi.

11 Hliðarljósum skal komið svo vel fyrir sem unnt er, t. d. á stjórnpalli eða
20. jan. stýrishúsi. Botnfjöl ljóshlífarinnar (ef hún er notuð) skal vera sem næst samhliða sjávarfleti, en bakhlið hennar samhliða lóðréttum miðfleti skipsins langskips.

Ljóshlífin skal að minnsta kosti eins há og ljóskerið upp að keilumyndaða hlutanum og skuggalistinn að minnsta kosti jafnhár, svo að ljós sjáist ekki yfir hann, þegar skip tekur dýfur.

139. gr.

Tæki til hljóðmerkja.

1. Hvert skip skal hafa blístru eða gúfu (sírene) þeytta eimi eða öðru í hans stað, öflugt þokuhorn, enn fremur hljómsterka bjöllu. Loks skulu skip, sem eru lengri en 106,75 metrar, hafa „gong-gong" eða annað þvílíkt hljóðmerkjatákn, og má hljóð þess ekki líkjast bjölluhljóði.

2. Blístran eða gúfan skal þannig sett, að hljóð hennar truflist ekki, og í skipum, sem hafa reykháf, skal hljóðtækjunum fyrir komið framan við reykháfinn.

3. Þokuhornið skal vera af þeirri gerð, sem skipaeftirlitið viðurkennir.

4. Bjallan skal vera að minnsta kosti 20 cm í þvermál að innan, og skal hún hengd upp í framstafni skipsins eða framan á stýrishúsi og rúmt um hana.

5. Í minni skipum en 20 rúmlesta skal ákvæðum fyrsta liðs talið fullnægt, ef skipin hafa þokuhorn, sem gefur frá sér hátt hljóð, og bjöllu eða annað þvílíkt hljóðtæki.

140. gr.

Dýpkunarskip, prammar, ferjur og bátar á ám og vötnum.

Skipaeftirlitið ákveður hverju sinni þau siglingamerki og hliðstæðan útbúnað, sem krafizt er á skipum þessum.

B. Bjargtæki.

141. gr.

Línubyssur og ljóskastarar.

Línubyssa. Línubyssur skulu viðurkenndar af skipaeftirlitinu. Hverri línubyssu skulu fylgja að minnsta kosti 4 skot, og 4 línur og auk þess tvær flotlínur. Þær skulu geymdar á góðum og þurrum stað.

Á skipum, sem eru 300 rúmlestir og stærri, skal vera línubyssa, er dregur 230 metra. Á 50—300 rúmlesta skipum skal vera línubyssa, er dregur 120 metra.

Ljóskastarar. Ljóskastarar ásamt útbúnaði þeirra skulu vera af þeirri gerð, sem skipaeftirlitið hefur viðurkennt. Þessar kröfur eru gerðar um ljósstyrkleika:

Á skipum, sem eru 300 rúmlestir og stærri, skal vera ljóskastari, er lýsir 1000 metra. Á skipum, sem eru 100 og allt að 300 rúmlestir, skal vera ljóskastari, er lýsir 700 metra. Á skipum, sem eru 30 og allt að 100 rúmlestir, skal vera ljóskastari, er lýsir 400 metra. Miðað við, að við birtu frá ljóskastaranum sé hægt að lesa venjulegt prentletur í framangreindum fjarlægðum, þegar dimmt er af nóttu, en bjart í lofti.

Ljóskösturum skal komið fyrir á þaki stýrishúss eða öðrum jafngóðum stað, að áliti skoðunarmanns, svo að ekkert skyggi á ljósið, á hvern veg sem tækinu er snúið. Stjórna skal ljóskastaranum frá stýrishúsi eða öðrum öruggum stað.

142. gr.

Tala bjarghringa.

Skip, sem hafa þilfar og eru allt að 10 metrum að lengd, skulu hafa minnst 1 bjarghring. Skip, sem eru 10 og allt að 20 metrum, skulu hafa 2 bjarghringi.

| | | |

11 20. jan.

III. *Á flutningaskipum, sem eru í strandsiglingum, skulu vera bjargtæki sem hér segir:*

1. Skipsbátur eða skipsbátar handa öllum skipverjum.
2. Bjarghringar samkvæmt því, sem fyrir er mælt í 142. gr. Tveir þeirra skulu vera með sjálfkveikjublysi og tveir með dufli á stöng, en allir með 27,5 metra langri línu.
3. Bjargbelti handa öllum skipverjum.
4. Línubyssa í skipum yfir 50 rúml. (sbr. 141. gr.) með 4 skotum og 4 línum og auk þess tvær flotlínur.
5. Ljóskastari samkvæmt fyrirmælum 141. greinar.
6. 12 flugeldar og 2 fallhlífarflugeldar. Í stað flugelda má hafa flugeldabyssu með 12 skotum.

IV. *Á fiskiskipum, sem eru stærri en 450 rúmlestir og eru í förum milli Íslands og annarra landa, skulu vera bjargtæki sem hér segir:*

1. Tveir björgunarbátar, er rúma alla skipverja, sinn á hvorri hlið skipsins, og skal björgunarbúnaður bátanna vera samkvæmt alþjóðareglum, þó er ekki krafizt vélar í þá.
2. Bjarghringar samkvæmt fyrirmælum 142. greinar. Tveir þeirra skulu vera með sjálfkveikjublysi og 27,5 metra langri línu, en tveir með línu og dufli með veifu á stöng.
3. Bjargbelti handa öllum skipverjum.
4. Línubyssa (sbr. 141. gr.) með 4 skotum og 4 línum og auk þess tvær flotlínur.
5. Ljóskastari samkvæmt fyrirmælum 141. greinar.
6. 12 flugeldar og 6 fallhlífarflugeldar. Í stað flugelda má hafa flugeldabyssu með 12 skotum.

V. *Á fiskiskipum, sem eru 200—450 rúmlestir og eru í förum milli Íslands og annarra landa, skulu vera bjargtæki sem hér segir:*

1. Björgunarbátar, sem rúma að samanlögðu alla skipverja; ekki færri en tveir bátar.
2. Bjarghringar samkvæmt fyrirmælum 142. greinar. Tveir þeirra skulu vera með sjálfkveikjublysi og 27,5 metra langri línu, og tveir með línu og dufli með veifu á stöng.
3. Bjargbelti handa öllum skipverjum.
4. Línubyssa (sbr. 141 .gr.) með 4 skotum og 4 línum og auk þess tvær flotlínur.
5. Ljóskastari samkvæmt fyrirmælum 141. greinar.
6. 12 flugeldar og 2 fallhlífarflugeldar. Í stað flugelda má hafa flugeldabyssu með 12 skotum.

VI. *Á fiskiskipum, sem eru minni en 200 rúmlestir og eru í förum milli Íslands og annarra landa, skulu vera bjargtæki sem hér segir:*

1. Björgunarbátur eða björgunarbátar, sem rúma alla skipverja.
2. Bjarghringar samkvæmt fyrirmælum 142. greinar. Tveir þeirra skulu vera með sjálfkveikjublysi og 27,5 metra langri línu, og tveir með 27,5 metra línu og dufli með veifu á stöng.
3. Bjargbelti handa öllum skipverjum.
4. Línubyssa (sbr. 141. gr.) með 4 skotum og 4 línum og auk þess tvær flotlínur.
5. Ljóskastari samkvæmt fyrirmælum 141. gr.

6. 12 flugeldar eða flugeldabyssa með jafnmörgum skotum og enn fremur 2 fallhlífarflugeldar. 11 20. jan.

VII. *Skip, sem eru 200 til 450 rúmlestir og stunda veiðar við strendur Íslands,* skulu fullnægja þeim kröfum, sem gerðar eru samkv. VI. lið, til fiskiskipa, er sigla á milli landa.

VIII. *Á fiskiskipum, sem eru 30—200 rúmlestir og stunda veiðar við strendur Íslands, skulu vera bjargtæki sem hér segir:*

1. Skipsbátur eða skipsbátar handa öllum á skipinu. Siglingamálaráðuneytið getur leyft, að nota megi striga-gúmmíbát, af þeirri gerð, sem skipaeftirlitið viðurkennir.
2. Bjarghringar samkvæmt fyrirmælum 142. greinar. Einn þeirra skal vera með 27,5 metra langri línu og dufli með veifu og einn með sjálfkveikjandi ljósi og 27,5 metra langri línu.
3. Bjargbelti handa öllum skipverjum.
4. Á skipum, sem stærri eru en 50 rúmlestir skal vera línubyssa með 4 skotum og 4 línum, samkvæmt fyrirmælum 141. greinar, og tvær flotlínur.
5. Ljóskastari samkvæmt fyrirmælum 141. greinar.
6. 12 flugeldar eða flugeldabyssa með jafnmörgum skotum.

Ef skip þessi stunda veiðar við strendur annarra landa, skulu þau fullnægja þeim kröfum, sem gerðar eru samkvæmt VI. lið til fiskiskipa, er sigla á milli landa.

IX. *Á fiskiskipum, sem eru 20—30 rúmlestir, skulu vera bjargtæki sem hér segir:*

1. Bátur eða fleki með nægilegu flotmagni til að fleyta öllum á skipinu. Skipaskoðunarstjóri ákveður stærð og gerð bjargfleka og fleytitækja.
2. Bjarghringar samkvæmt fyrirmælum 142. greinar. Þeir skulu vera með 27,5 metra langa línu og einn með ljósbauju.
3. Bjargbelti handa öllum skipverjum.
4. 6 flugeldar eða flugeldabyssa með 6 skotum.

X. *Á fiskiskipum, sem hafa þilfar og eru 5—20 rúmlestir, skulu vera bjargtæki sem hér segir:*

1. Bjarghringar samkvæmt fyrirmælum 142. greinar. Þeir skulu vera með 27,5 metra langa línu.
2. Bjargbelti handa öllum skipverjum.
3. 4 flugeldar.

XI. *Á farþegaskipum, sem eru í strandsiglingum og eru stærri en 200 rúmlestir, skulu vera bjargtæki sem hér segir:*

1. Björgunarbátar, sem rúma $\frac{2}{5}$ hluta allra skipverja.
2. Björgunarbátar með hleypisúð, og skulu þeir ásamt björgunarbátum þeim, er um getur í 1. lið, hafa nægilegt burðarmagn fyrir $\frac{3}{5}$ hluta skipverjanna. Auk þess skulu vera fleytitæki fyrir að minnsta kosti $\frac{1}{5}$ hluta allra skipverja.
3. Bjarghringar samkvæmt fyrirmælum 142. greinar, þegar skipin eru styttri en 61 metri, en 12 bjarghringar, þegar skipin eru 61 metri eða lengri.

Við sex bjarghringanna — þrjá á hvorri hlið skipsins — skal festa sjálfkveikjublys. Ef skipið er styttra en 61 metri, skal festa blys við 2 bjarghringa á hvorri hlið skipsins. Við hvern bjarghring með blysi skal festa 27,5 metra langa línu, og við tvo, sinn á hvorri hlið skipsins, skal vera dufl með veifu á stöng.

11 4. Bjargbelti handa öllum skipverjum.
20. jan. 5. Línubyssa samkvæmt fyrirmælum 141. greinar, með 4 skotum og 4 línum og tvær flotlínur.
6. Ljóskastari samkvæmt fyrirmælum 141. greinar.
7. 6 fallhlífarflugeldar, 12 flugeldar eða flugeldabyssa með 12 skotum.

XII. *Á farþegaskipum, sem eru í strandsiglingum og eru minni en 200 rúmlestir, skulu vera bjargtæki sem hér segir:*

1. Skipsbátar, sem rúma $^{4}/_{10}$ hluta allra skipverja, og auk þess fleytitæki fyrir $^{3}/_{10}$ hluta allra skipverja. Á skipum undir 50 rúmlestum getur skipaskoðunarstjóri leyft, að annar útbúnaður komi í stað báts.
2. Bjarghringir samkvæmt fyrirmælum 142. greinar. Einn þeirra skal vera með sjálfkveikjublysi og 27,5 m línu og við tvo þeirra, sinn á hvorri hlið skipsins skal fest 27,5 metra löng lína.
3. Bjargbelti handa öllum skipverjum.
4. Línubyssa samkvæmt fyrirmælum 141. greinar, með 4 línum og 4 skotum, ef skipið er yfir 50 rúmlestir, og auk þess tvær flotlínur.
5. Ljóskastari samkvæmt fyrirmælum 141. greinar.
6. 12 flugeldar eða flugeldabyssa með 12 skotum og enn fremur 2 fallhlífarljós.

XIII. *Farþega- og flutningabátar í innfjarðarsiglingum skulu hafa bjargtæki sem hér segir:*

1. Skipsbát, nægilega stóran handa skipshöfninni. Ef bátur er ekki stærri en svo, að hann geti ekki haft skipsbát á þilfari, né í bátsuglum, getur skipaskoðunarstjóri leyft, að annar útbúnaður komi í staðinn.
2. Bjarghringa samkvæmt fyrirmælum 141. greinar. Við einn þeirra skal fest sjálfkveikjublys og 27,5 metra löng lína.
3. Björgunarbelti handa öllum skipverjum.
4. Ljóskastara samkvæmt fyrirmælum 141. greinar.
5. 12 flugelda eða flugeldabyssu með 12 skotum.
6. Þegar sérstaklega stendur á, t. d. þegar um er að ræða flutning á sjómönnum eða verkafólki til og frá verstöðvum, eða einstakar hópferðir, getur skipaskoðunarstjóri leyft, að gerðar séu vægari kröfur til farþegarýmis og skipsbúnaðar, t. d. með því að leyfa, að skipsbátur, björgunarfleki eða annað hliðstætt komi í stað björgunarbáts. Enn fremur getur skipaskoðunarstjóri leyft, að litlum skipum sé heimilt að hafa skipsbát í togi í stað þess að hafa hann hangandi í uglum eða á þilfari, sé ferðum skipsins svo háttað, að það teljist æskilegt og öruggt.

XIV. *Flekar* (buoyant apparatus).

Auk björgunarbáta og annarra báta, sem hverju skipi ber að hafa, skal á skipum, sem eru 200 rúmlestir og stærri og eru í förum milli Íslands og annarra landa, vera fleki fyrir að minnsta kosti helming þeirra, sem á skipinu eru.

Á öllum farþegaskipum skulu, auk björgunarbáta og annarra báta, vera bjargflekar fyrir fjórða hluta allra, sem á skipinu eru.

Flutningaskip í strandsiglingum skulu, auk björgunarbáta og annarra báta, hafa fleka fyrir helming af öllum, sem á skipinu eru.

Í flekum þessum skal vera:

Tvær árar, tvö vasaljós í góðum umbúðum og bátsfesti.

VI. KAFLI
Opnir bátar.

144. gr.

I. *Opnir róðrarbátar og búnaður þeirra.*

Þegar skoðaðir eru opnir bátar, skal þess gætt, að báturinn sé vatnsheldur og vel traustur, að stýrið sé traust og svo um það búið, að það geti ekki hrokkið upp af, þótt öldugangur sé, að bátnum fylgi traustar árar og að minnsta kosti tvær varaárar, að ræðin séu traust og hentug og sömuleiðis sigla og segl, sé það haft.

Í hverjum bát skal hafa nægilega mörg austurtrog, miðað við stærð hans, enn fremur góðan áttavita, ljósker, bárufleyg, stjóra, streng og vatnskút, hæfilega stóran.

II. *Opnir vélbátar, sem stunda fiskveiðar.*

1. Þegar skoðaður er opinn vélbátur, sem stundar fiskveiðar, skal þess gætt, að báturinn sé vatnsheldur og traustur. Stýrið skal vera traust og svo um það búið, að það geti ekki hrokkið upp af þótt öldugangur sé. Þess skal enn fremur gætt, að seyming sé í góðu lagi og að ekki sé fúi í bátnum.

2. Undirbygging vélarinnar skal vera traust og vel til hennar vandað. Frá stefnispípunni skal tryggilega gengið og þess gætt, að afturstefnið sé hæfilega þykkt, svo það veikist ekki um of við gegnumborun fyrir stefnispípunni. Óskert efni utan við stefnispípuna má hvergi vera minna en 1½ sinnum súðarþykktin.

3. Vélinni skal tryggilega komið fyrir í bátum, og svo um hana búið, að vatn geti ekki valdið gagntruflun. Húsið yfir vélinni skal vera vatnshelt, verði því við komið. Fram- og afturþil vélarhússins skal þannig útbúið, að sjór geti ekki komizt til vélarinnar örar en svo, að austurdæla vélarinnar hafi við að dæla, svo að austurinn geti ekki valdið gangtruflun. Sé op á framhliðinni vegna gangsetningssveifarinnar, skal kleift að loka því skjótlega og auðveldlega, t. d. með dragloku.

4. Undir kasthjóli vélarinnar skal vera kassi, sem ver það fyrir austrinum.

5. Frá eldsneytisgeyminum skal tryggilega gengið. Á honum eða við hann, á eldsneytispípunni, skal vera gruggskál, með síu í og krana á botni, svo að unnt sé að hleypa vatni úr henni. Sé benzín notað til gangsetningar á vélinni, eða til eldsneytis, má ekki geyma það í vélarrúminu.

6. Frá botnkrananum skal vel gengið og hann festur á bátshliðina með gegnreknum skrúfboltum, eða á annan öruggan hátt.

7. Frá útblásturspípunni skal svo gengið, að ekki stafi frá henni íkveikjuhætta. Liggi útblásturspípan með skipshliðinni og nái aftur úr bátnum, skal hún einangruð þar sem hún liggur nærri tré, sé hún ekki vatnskæld.

8. Opnir vélbátar, sem eru 3 rúmlestir brúttó eða stærri, skulu vera með fleytigögnum (loftkössum), hæfilega stórum til að halda bátnum á floti, þótt hann fyllist af sjó. Skulu fleytigögnin vera úr eir, ryðfríu stáli eða öðru efni viðurkenndu af skipaeftirlitinu (zink má ekki nota), og má telja, að einn rúmmetri beri sem næst 900 kg. Þykkt efnisins má ekki vera undir 0,6 mm.

9. Opnir vélbátar skulu hafa siglu og segl, hæfilega stór, 2 árar, 3 ræði, vökvaáttavita, þokulúður, samsett ljósker (rautt og grænt) og hvítt ljósker, um það bil einum metra ofar, eina skjólu, eina eða tvær handdælur, eftir því hvernig vélarrúminu er komið fyrir, bárufleyg með 4 lítrum af smurningsolíu, eða annan fullgildan útbúnað til að lægja með brotsjó, vatnskút, bátsfesti, meðalakistu nr. 1, hæfilega þungan stjóra og að minnsta kosti 30 faðma langan kaðal með um það bil 3 faðma keðju við endann. Lengd kaðalsins skal vera með hliðsjón af sjávardýpi þess svæðis, sem bátnum er ætlað að vera á.

11 20. jan. og -tölur.

10. Á bátinn skal vera málað nafn hans, heimilisfang, umdæmisbókstafir

11. Allir fiskibátar skulu hafa mælingarbréf og fiskveiðaskírteini.

III. *Opnir vélknúnir farþega- og vöruflutningabátar.*

1. Opnir farþega- og flutningabátar vélknúnir, skulu fullnægja ákvæðum II. liðs þessarar greinar, um opna vélbáta, er stunda fiskveiðar, að því er lýtur að styrkleika bátsins og fyrirkomulagi eftir ferðum þeim, sem bátnum er ætlað að vera í, hvort heldur er milli skips og lands, í innfjarðarsiglingu, eða á vötnum.

2. Útbúnaður opinna farþega- og vöruflutningabáta skal vera sem hér segir:

Tvær árar, 3 ræði, samsett ljósker (rautt og grænt) og hvítt ljós einum metra ofar, þokulúður, 2 skjólur eða 2 austurtrog, handdæla, bátsfesti, hæfilega gild og löng, stjóri með 3 faðma keðju og streng, ekki styttri en 30 faðmar.

3. Sé báturinn yfirbyggður að einhverju leyti eða hafi hann ekki siglu né segl og verði heldur ekki róið, skal hann auk greinds útbúnaðar hafa slökkvitæki og 2 varahlöð, 6 rauð blys í vatnsheldum kassa, bjarghring með bandi í, þokulúður, krókstjaka og meðalakistu nr. 1.

4. Enn fremur skulu á bátnum vera nauðsynleg handrið, og séu farþegar í lokuðu skýli, skal það vel lýst og loftræst.

5. Farþega- og vöruflutningabátar skulu hafa mælingarbréf.

Í opnum vélbátum skulu vera eftirtalin verkfæri og varahlutir: Hamar, 2 skiptilyklar, töng, þjöl, meitill, 2 mótorkerti, sé benzínmótor í bátnum, en einn glóðarhaus eða kúla, ef í bátnum er steinolíumótor, einangrunarband og hæfilega mikið af þétti (pakning).

VII. KAFLI

A. Björgunarbátar.

145. gr.

Smíði og gerð björgunarbáta fer eftir sérstökum reglum. Þeir skulu vera vel smíðaðir, úr góðu, viðurkenndu efni, með föstum byrðingi. Lofthylkin innanborðs skulu vera úr eir eða öðru viðurkenndu efni.

Breidd björgunarbáts á hálfri dýpt skal vera að minnsta kosti:

a. 96% af breiddinni miðskipa,

b. 77% af breiddinni við fjórðung lengdar.

Botnris skal vera 1:8.

Ef breyta þarf stærðarhlutföllum björgunarbáts vegna rýmis, skal skipaskoðunarstjóri fá breytingartillöguna til úrskurðar.

Skipaskoðunarstjóri getur leyft að nota að einhverju leyti aðrar gerðir björgunarbáta, þegar sérstaklega stendur á, t. d. björgunarbáta með hleypisúð.

Um tölu björgunarbáta í farþegaskipum skal farið eftir alþjóðareglum. Rúmtak björgunarbáts skal reikna út eftir Simpsons-reglu eða á annan jafnnákvæman hátt. Telja má rúmtakið jafnt $\frac{9}{10}$ af margfeldi lengdar, breiddar og dýptar, ef eigandi skipsins eða skipaeftirlit ríkisins óska ekki eftir nákvæmari aðferð. Ekki má dýptartalan, sem reiknað er með, vera hærri en 45% af breiddinni, þó að hin raunverulega dýpt bátsins sé meiri.

Frá rúmtaki mótorbjörgunarbáts skal draga rúmtak mótors.

Hæfilegt hleðsluborð skal vera um 3 cm á hvern lengdarmetra bátsins. Stafnris björgunarbáts skal að minnsta kosti vera 4% af lengd hans.

Enginn björgunarbátur skal vera minni en 2,85 rúmmetrar.

Aðalmálin skulu fundin á eftirfarandi hátt:

Lengdin skal mæld frá ytri brún súðar við framstefni að samsvarandi stað á afturstafni. Ef um skutgafl er að ræða, skal mælt að aftanverðum gaflinum. 11 20. jan.

Breiddin skal mæld milli utanverðra súða og þar sem báturinn er breiðastur.

Dýptin skal mæld miðskipa frá kili að beinni línu milli hástokka.

Á skipum, sem sigla milli landa, skal hverjum manni ætlað 0,283 m^3 rúmtak í bát, en í strandaskipum 0,23 m^3.

Þó mega ekki fleiri vera á báti en svo, að allir geti setið og rúmt sé um ræðara. Á hvern bát skal merkja með skýrum óafmáanlegum stöfum, stærð hans, lengd, breidd og dýpt, og hámarkstölu þeirrra manna, er hann má flytja. Nafn skipsins og heimilisfang skal mála á báða bóga. Ef um fiskiskip er að ræða, má í stað nafns og heimilisfangs hafa umdæmisbókstafi þess og tölur. Stærð stafanna skal vera 6—10 cm.

Loftkassar.

Loftkassar í björgunarbátum skulu vera úr eir eða öðru viðurkenndu efni og enginn kassanna lengri en 1,2 metrar.

Fleytimagn björgunarbáta skal tryggt með vatnsheldum lofthylkjum. Rúmtak þeirra samanlagt skal að minnsta kosti vera $\frac{1}{10}$ hluti af rúmtaki bátsins.

Flotmagn málmbáts af þessari gerð má ekki vera minna en flotmagn það, sem trébátur á að hafa samkvæmt fyrr greindum ákvæðum, og skal því auka rúmtak lofthylkjanna í bátnum um 1 cm^3 á hvert kílógramm, sem málmbáturinn vegur.

Bátsuglur.

Tvær bátsuglur skulu vera fyrir hvern björgunarbát eða annar jafngóður og öruggur útbúnaður til þess að setja þá á flot. Bátsuglurnar skulu vera stagaðar og traustlega frá þeim gengið. Það skal vera tryggt, að bátsuglurnar geti ekki hrokkið úr sætum. Lægri blökkin í bátstalíunni skal vera með lykkju (ekki krók), en hærri blökkin fest með lás í bátsugluna.

Skorður.

Hver bátur skal vera vel skorðaður. Ef báturinn er í stólum, skal svo frá þeim gengið, að hægt sé að fella ytri helming þeirra niður, þegar báturinn er færður útbyrðis eða settur í skorður.

Báturinn skal vel festur, en þó þannig, að auðvelt sé að losa hann í flýti. Bátar skulu varðir með ábreiðu á mæniás eða með öðrum jafngóðum útbúnaði, sem skipaeftirlitið tekur gildan.

Stigar að björgunarbátum.

Hentugir stigar skulu vera við hverja bátsuglusamstæðu, svo hægt sé að komast í björgunarbátinn, eftir að hann er kominn á flot.

Ljósbúnaði skal komið fyrir til að lýsa upp staðinn, niður með skipshlið og bátinn.

Tæki skulu vera fyrir hendi til varnar því, að vatn frá vélum komist í bátinn.

Merking björgunarbáta og fleytitækja.

Hvern björgunarbát skal merkja skýru, óafmáanlegu letri, stærð hans og tölu þeirra manna, sem heimilt er að hann flytji. Nafn skips þess, er báturinn fylgir, skal mála á báða bóga.

Á hvern bjargfleka skal merkja á sama hátt tölu manna.

11 *Báta- og slökkviliðsæfingar.*

20. jan. Sérhverjum af áhöfn skipsins skal fengið í hendur sérstakt hlutverk við báta- og brunaæfingar. Skal hlutverk hvers skipverja tiltekið á æfingaskrá, sem festa skal upp í ramma á áberandi stöðum.

1. a. Í farþegaskipum skal skipshöfnin kvödd til æfingar við björgunarbáta og slökkvitæki einu sinni í viku, þegar tök eru á. Ef farþegaskip er lengur í ferð en eina viku, skal slík kvaðning fara fram, áður en skipið lætur úr síðustu höfn.

b. Í flutningaskipum, stærri en 500 rúmlestir, skal ekki líða lengri tími en einn mánuður milli kvaðningar skipshafnar til æfinga við báta og slökkvitæki.

c. Færa skal inn í eftirlitsbók skipsins dagsetningu slíkrar æfingar. Ef æfing fer ekki fram í viku (á farþegaskipum) eða í mánuð (á flutningaskipum), skal gera grein fyrir því í dagbókinni, hvers vegna æfingin varð að falla niður.

d. Á fiskiskipum skulu bátaæfingar fara fram eins oft og við verður komið, en minnst annan hvern mánuð.

2. Á farþegaskipum, öðrum en þeim, sem eru í stuttum millilandaferðum, skal kvaðning farþega fara fram innan sólarhrings frá því, að skipið lagði úr höfn.

3. Ákveðin tala björgunarbáta skal tekin fyrir í einu á hverri æfingu og skipt um við hverja æfingu. — Æfingum og eftirliti skal svo háttað, að skipshöfnin skilji rækilega skyldur sínar og sé þjálfuð í að inna þær af höndum.

4. Neyðarmerki til þess að kveðja farþega saman á tiltekna staði, skal vera að minnsta kosti 6 hljóðmerki í röð og strax á eftir langt hljóðmerki úr blístru eða gúfu. Við þau skulu bætast á farþegaskipum, öðrum en þeim, sem eru í stuttum millilandaferðum, önnur merki um allt skipið, framkölluð með rafmagni og stjórnað frá brúnni.

Skýringar á öllum neyðarmerkjum varðandi farþega, ásamt nákvæmum fyrirskipunum um, hvað þeir eigi að gera, ef háska ber að höndum, skulu skráðar greinilega á hlutaðeigandi tungumálum á spjöld, sem fest séu upp í klefum farþeganna og á áberandi stað í öðrum vistarverum þeirra.

146. gr.

Búnaður björgunarbáta.

Í farþega- og vöruflutningaskipum stærri en 500 rúmlestir, skal þessi vera hinn venjulegi búnaður björgunarbáta:

I. 1. Árar í öll ræði, tvær varaárar og ein stýriár, eitt ræði fyrir hverja ár, fest með keðju eða á annan hátt við bátinn og eitt vararæði fyrir hver tvö ræði; tveir krókstjakar.

2. Tvennar neglur fyrir hvert neglugat; skulu þær bundnar við björgunarbátinn með taug eða keðju (neglur eru ekki notaðar þegar sjálfvirkir lokar eru settir í þeirra stað); austurtrog og tvær skjólur úr viðurkenndu efni.

3. Stýri með stjórnveli eða taumum tengt við bátinn.

4. Tvær axir, sín í hvorum enda bátsins.

5. Ljósker með ljósmeti, sem nægir í 12 klukkustundir; tvær öskjur af stormeldspýtum í vatnsheldum hylkjum.

6. Sigla eða siglur með zinkuðum vírstögum og rauðgulum seglum.

7. Góður áttaviti í áttavitaskýli með ljósi.

8. Bjargstrengur meðfram hlið bátsins.

9. Rekakkeri af viðurkenndri stærð með um 27,5 metra löngum kaðli, sbr. 158. grein. 11 20. jan.

10. Tvær nægilega langar bátsfestar. Önnur þeirra skal fest við framstafn bátsins með lykkju og þolli, svo að auðvelt sé að leysa hana, en hin skal bundin við framstefnið og jafnan tiltæk.

11. Bárufleygur, sem tekur 4½ lítra af olíu eða lýsi, skal svo gerður, að innihaldið geti auðveldlega breiðzt yfir sjávarflötinn, og honum skal svo fyrir komið, að hægt sé að binda hann við rekakkerið.

12. Lofthelt ílát, sem tekur 1 kílógramm af matvælum handa hverjum manni.

13. ½ kílógramm af niðursoðinni mjólk eða jafngildi hennar í mjólkurtöflum handa hverjum manni.

14. Vatnshelt ílát, sem tekur 3 lítra af hreinu drykkjarvatni handa hverjum manni og drykkjarílát fest þar hjá með taug.

15. Tveir fallhlífarflugeldar af viðurkenndri gerð, sem gefa frá sér skært, rautt ljós í mikilli hæð; sex rauð handblys af viðurkenndri gerð, sem gefa frá sér skært, rautt ljós.

16. Tvö flothæf reykmerki (til dagnota), af viðurkenndri gerð, er gefa frá sér rauðgulan reyk.

17. Viðurkenndur útbúnaður, sem menn geta haldið sér í, ef báti hvolfir; annaðhvort veltikjölur, kjalarhandföng, bjarglína strengd undir kjöl milli borðstokka eða annar viðurkenndur útbúnaður.

18. Sáraumbúðir og lyf til hjálpar í viðlögum.

19. Vasaljós, sem er hentugt til þess að morsa með, ásamt tveim varahlöðum og tveimur perum.

20. Morsljóstæki með speglum af viðurkenndri gerð til dagnota.

21. Hnífur með dósaskera festum við bátinn.

22. Tvær léttar kastlínur, sem fljóta í sjó.

23. Ein handdæla af viðurkenndri gerð.

24. Hagkvæm geymsla fyrir ýmislegt smávegis.

25. Útbúnaður til varnar leka.

II. Ef vegalengdir þær, sem skipi er ætlað að fara, eru svo stuttar eða þess eðlis að skipaskoðunarstjóri telji kröfur þær, sem gerðar eru í tölulið 6, 12, 13, 20 og 21 hér að framan, ónauðsynlegar, getur hann veitt undanþágu frá þessum fyrirmælum.

III. Í mótorbjörgunarbát er hvorki skylt að hafa siglu né segl, en hafa skal þar helming af tilskildum árum og tvo krókstjaka. Sé ekki segl á bátnum, skal þar vera eldsneytisforði fyrir mótorinn í 24 klst., en í 12 klst., ef báturinn er búinn seglum.

147. gr.

Útbúnaður björgunarbáta í íslenzkum fiskiskipum og skipum undir 500 rúml., sem eru í förum milli landa:

1. Tvær nægilega langar bátsfestar.

2. Árar í öll ræði, tvær varaárar, ræði bundin við björgunarbátinn með taug eða keðju, eða háir, eitt vararæði fyrir hver tvö ræði.

3. Stýri og stýrissveif eða taumar.

4. Sigla eða siglur með traustum stöðum ásamt rauðgulum seglum.

5. Einn bátshaki (krókstjaki).

6. Tvær neglur fyrir hvert neglugat, bundnar við bátinn með taug eða keðju, austurtrog og 2 skjólur úr viðurkenndu efni.

7. Tvær axir, sín í hvorum enda bátsins.

8. Góður áttaviti í skýli, sjálflýsandi eða lýstur á fullnægjandi hátt.

11 20. jan.

9. Ljósker með olíu, sem nægir í 12 klukkustundir, tvær öskjur af stormeldspýtum, í vatnsheldu hylki.

10. Tvö vasaljós, sem hægt er að morsa með, ásamt tveimur vararafhlöðum og tveimur varaperum.

11. Tvær reykbombur til dagnota (af viðurkenndri gerð), sem gefa frá sér áberandi, rauðgulan reyk.

12. Tveir fallhlífarflugeldar og merkjabyssa með 12 skotum eða 6 flugeldar, í stað merkjabyssu.

13. Bárufleygur, sem tekur 4½ lítra (1 gallon) af jurtaolíu, lýsi eða fljótandi dýrafeiti. Bárufleygurinn skal vera svo gerður, að innihald hans breiðist greiðlega yfir sjávarflötinn, og þannig útbúinn, að hægt sé að binda hann við rekakkerið.

14. Rekakkeri með 28 metra (15 faðma) langri taug.

15. Matarkassi, sem tekur 1 kg af matvælum (2 ensk pund) handa hverjum manni, ½ kg af mjólk (1 enskt pund) eða jafngildi hennar handa hverjum manni.

16. Vatnsílát með 2 lítrum af drykkjarvatni handa hverjum manni ásamt drykkjarausu, sem fest skal við ílátið með taug.

17. Viðurkennd tæki, sem menn geta haldið sér í, ef báti hvolfir, annaðhvort veltikjalarhandrið, kjalarhandföng, bjarglínur strengdar milli borðstokka undir kjöl eða annar viðurkenndur útbúnaður.

18. Bjargstrengur meðfram hliðum bátsins.

19. Vatnsheld hylki með lyfjum af viðurkenndri gerð til hjálpar í viðlögum.

20. Útbúnaður til þéttingar leka.

148. gr.

Búnaður björgunarbáta á farþega- og vöruflutningaskipum í innanlandssiglingum skal vera sá sami og búnaður björgunarbáta á íslenzkum fiskiskipum og skipum undir 500 rúml., sem eru í förum milli landa, að því undanskildu, að þau þurfa ekki að hafa mjólk í bátunum og ekki önnur matvæli en 1 kg af brauði og 1 lítra af vatni handa hverjum manni.

149. gr.

Skipsbátar.

Skipsbátar skulu vera vel smíðaðir, vandaðir úr góðu efni, svigabentir og með líku lagi og björgunarbátar.

Rúmtak skipsbáta má telja jafnt $^{65}/_{100}$ af margfeldi lengdar, breiddar og dýptar. Málin eru tekin á sama hátt og á björgunarbátum.

Hverjum manni skal ætlað að minnsta kosti 0,23 m^3 rúmtak.

Merking. Á hvern skipsbát skal setja stærð hans, lengd, breidd og dýpt, og hámarkstölu þeirra manna, er hann má flytja.

Nafn skips og heimilisfang skal mála á bátinn. Ef um fiskiskip er að ræða, má í stað nafns og heimilisfangs setja umdæmisbókstafi og tölur. Stærð stafanna skal vera 6—10 cm.

Bátsuglur. Tvær bátsuglur skulu vera fyrir hvern skipsbát, og svo vel frá þeim gengið, að þær hrökkvi ekki úr sætum sínum. Allar blakkir skulu vera vandaðar og stög traust. Í stað bátsuglna má nota bómu, ef slíkur útbúnaður er viðurkenndur af skipaeftirlitinu.

Festing. Báturinn skal vel bundinn, en þó auðvelt að losa hann í skyndi.

Bátastólar. Hver bátur skal vera örugglega skorðaður. Ef báturinn er í stólum, skal svo frá þeim gengið, að hægt sé að fella ytri helming þeirra niður, þegar báturinn er færður útbyrðis eða settur í skorður.

Ef báturinn stendur kjölréttur, skal vera yfir honum hlíf eða ábreiða eða annar útbúnaður ekki lakari, sem skipaeftirlitið tekur gildan. 11 20. jan.

Búnaður skipsbáta:

1. Árar í öll ræði, eitt vararæði fyrir hver tvö ræði, stýri með stjórnveli og krókstjaki.
2. Tvennar neglur fyrir hvert neglugat, skulu þær bundnar við bátinn með taug eða keðju, gott austurtrog eða skjóla úr zinkuðu járni.
3. Bátsfesti hæfilega löng og gild.
4. Ílát með 1 lítra af hreinu drykkjarvatni handa hverjum manni og drykkjarílát fest þar hjá með taug.

Útbúnaður skipsbáta á skipum, sem sækja á fjarlæg mið:

Búnaður skipsbáta á fiskiskipum, sem stunda veiðar á miðum, sem eru fjær landi en 50 sjómílur, skal vera þessi:

1. Loftkassar, er nemi 10% af rúmmáli bátsins.
2. Bátsfesti, hæfilega löng.
3. 4 árar og 6 ræði.
4. Stýri og stýrisveif eða stýrisár.
5. Hvítt ljósker, eða blússkanna með nægilegu ljósmeti.
6. 2 stokkar af stormeldspýtum, vel varðir raka.
7. Austurtrog eða skjóla.
8. 2 neglur bundnar við bátinn.
9. Bárufleygur og 5 lítrar af olíu.
10. Rekakkeri og 30 faðmar af kaðli.
11. Vökvaáttaviti.
12. 2 lítrar af drykkjarvatni á mann og drykkjarílát.
13. Sigla og segl, börkuð með ljósrauðum lit.

150. gr.

Leiðarvísir um notkun öryggistækja og eftirlit með þeim.

Leiðarvísir. Leiðarvísir um notkun öryggistækja og annarra tækja, t. d. línubyssu, flugelda, ljósmerkja, slökkvitækja o. fl., skal vera á íslenzku.

Leiðarvísirinn skal prentaður á haldgott efni og límdur traustlega á tækið og umbúðirnar með greinilegum fyrirmælum og mynd, ef þurfa þykir. Hver sá er selur tækin ber ábyrgð á, að þessu sé framfylgt, þannig að fullnægjandi sé, að dómi skipaeftirlitsins.

Skipstjóra er skylt að sjá um, að nægilega margir menn á skipinu kunni meðferð tækjanna. Hann ber ábyrgð á, að tækin séu geymd á góðum stöðum og enn fremur á endurnýjun þeirra, ef þau glatast eða skemmast.

Eftirlit. Þegar skoðun er gerð á skipi, og í hvert skipti, sem ástæða þykir til, skal skoðunarmaður ganga úr skugga um, að tækin séu í nothæfu ástandi.

B. Bjargbelti o. fl.

151. gr.

Gerð bjargbelta, bjargvesta, bjarghringa o. fl.

Bjargbelti og bjargvesti, sem notuð eru á íslenzkum skipum, skulu búin til úr því efni og vera af þeirri gerð, sem skipaeftirlit ríkisins viðurkennir.

Sérhvert bjargbelti eða bjargvesti skal þannig búið til, að það haldi máttlausum mannlíkama, sem næst lóðréttum í vatni, og alltaf heldur í þá áttina, að höfuðið hallist aftur á bak.

11 Beltið verður að fullnægja þessum ákvæðum, hvort heldur það er sett utan
20. jan. um líkamann eða því er smeigt yfir höfuðið.

152. gr.

Lýsing á gerð bjargvesta og bjargbelta úr korki.

1. Bjargvesti og bjargbelti skal, þegar það er tilbúið, vera um 125 cm á lengd.
2. Handleggjaop skulu vera ferhyrnd, um 20 × 20 cm, en bogamynduð í hornunum.
3. Korkið í hverju hólfi má vera í tveimur helmingum, negldum saman með trénöglum. Séu korkstykkin ekki nægilega stór til að fylla hólfin, má bæta fleiri stykkjum við og negla þau saman á sama hátt. — Brúnirnar á korkinu skulu sléttaðar.
4. Hólf skulu vera það stór, að efnið geti hlaupið þegar það er vott.
5. Bandgöng skulu gerð það rúm, að böndin verði léttilega dregin til, þó vestið sé vott.
6. Sé notuð hamplína í böndin, skal vel frá endunum gengið.
7. Bjargvesti eða bjargbelti skal greinilega merkt með varanlegum stöfum, nafni verksmiðjunnar eða vörumerki. Sú hlið, sem snýr að baki og frá skal merkja „Bak". Áður en bjargvesti eða bjargbelti eru seld um borð í skip, skulu þau hafa fengið viðurkenningu skipaeftirlits ríkisins.

153. gr.

Lýsing á gerð bjargvesta og bjargbelta úr kapoki.

1. Bjargvesti eða bjargbelti skal, þegar það er tilbúið, vera 125 cm á lengd.
2. Handleggjaop skulu vera ferhyrnd, 18×10 cm, og bogmynduð í hornunum.
3. Kapokinu, 700 g, skal skipt í 4 púða, og séu tveir á bakinu og tveir að framan. Bakpúðarnir skulu vera 5 cm styttri (upp og niður) en brjóstpúðarnir, sem einnig skulu vera breiðari en bakpúðarnir.
4. Bandop skal haft það rúmt, að bandið verði léttilega dregið til, þó vestið sé vott.
5. Bandið skal sauma fast í miðju, svo það dragist ekki úr.
6. Sé notuð hamplína í bandið, skal vera frá endum hennar gengið.
7. Bjargvesti eða bjargbelti úr kapoki skulu merkt á sama hátt og bjargvesti eða bjargbelti úr korki.

154. gr.

Efni og fleytimagn.

Sem tróð í bjargbelti eða bjargvesti má nota kork, kapok eða annað efni, sem viðurkennt er af skipaeftirliti ríkisins. Hreindýrshár, sef, korkmylsnu, smákork eða aðra afganga af nefndum efnum má ekki nota. Bjargbelti eða bjargvesti blásin út með lofti eru ekki viðurkennd.

a. Bjargbelti og bjargvesti úr korki.

Kork, sem notað er, skal vera 1. flokks að gæðum og ekki vega yfir 0,194 kg hvert dm^3 (5,5 kg hvert enskt rúmfet). Korkið verður að vera hreint og í stykkjum, sem ekki eru minni en 165 cm^3 (10 enskir rúmþumlungar). Undanþegin eru þó axlastykki eða önnur slík stykki.

Bjargbelti eða bjargvesti úr korki skulu geta flotið í hreinu vatni með 7,5 kg af járni í 24 klst.

b. Bjargbelti og bjargvesti úr kapoki.

11
20. jan.

Kapok það, sem notað er, skal vera hreint Java-kapok og 1. flokks að gæðum. Í því má ekkert fræ vera eða önnur óhreinindi. Í hverju bjargbelti eða bjargvesti skal vera minnst 0,7 kg (24 oz) af kapoki, jafnt troðið, og skal það geta flotið með 8 kg af járni í 24 klst.

Dúkur.

Dúkurinn getur verið úr líni eða bómull, er fullnægi þessum ákvæðum:

1. Líndúkur, sem er 0,685 m á breidd (27 enskir þuml.) má ekki vega minna en 1866 g hver metri (6 oz. pr. yard). Sé dúkurinn breiðari, skal þunginn vera í sama hlutfalli og áður er greint. Dúkurinn skal vera nýr og heill, en ekki með gljáa né litarefnum, en má vera hvort sem er bleikjaður eða óbleikjaður.

2. Bómullardúkur verður að vera hreinn, óbleikjaður og ekkert lím má vera í honum eða önnur óviðkomandi efni. Bómullardúkur, sem er 0,685 m á breidd (27 enskir þuml.), má ekki vega minna en 155 g hver metri (5 oz. pr. yard), og hlutfallslega jafnmikið, sé dúkurinn af annarri breidd.

3. Leyft skal að nota íborinn (inpregneret) bómullardúk, sé það gert af framleiðanda sjálfum. Efni svo sem „Antispoil" og „Cuprinol" eru viðurkennd og notuð til þessa.

Bönd.

Böndin, sem notuð eru í beltin eða vestin, skulu ofin úr língarni og vera minnst 3 cm á breidd (1¼ enskur þuml.). Þeim skal þannig komið fyrir, að fljótt og auðvelt sé að herða á þeim og hnýta. Í stað línbands má nota hamplínu sem er 19 mm í ummál. Böndin skulu fest í beltið eða vestið á þann hátt, að auðvelt sé að skipta um þau.

Saumur.

Allir saumar skulu vera úr línþræði, sem ekki sé mjórri en nr. 25 (enskt þráðmál). Opin, sem korkinu er stungið inn um, skulu saumuð saman með tvöföldum þræði.

155. gr.

Merking.

Öll bjargbelti og bjargvesti skulu merkt á greinilegan og varanlegan hátt með nafni verksmiðjunnar eða vörumerki, og viðurkennd af skipaeftirliti ríkisins, áður en þau eru tekin í notkun.

Bjargbelti og bjargvesti má ekki mála.

156. gr.

Viðurkenning bjargbelta.

Beiðni um viðurkenningu á bjargbeltum og bjargvestum skal senda skipaeftirliti ríkisins og skal henni fylgja fyrirmynd með nákvæmri lýsingu og greinargerð um, hvernig nota skuli.

Fullnægi þau settum reglum, gefur skipaeftirlit ríkisins út viðurkenningarvottorð. Viðurkenningin er látin í té án endurgjalds, en kostnaður vegna viðurkenningarinnar, ef einhver er, greiðist af beiðanda.

Þegar viðurkenning er fengin, hvílir sú skylda á framleiðanda að láta skipaeftirliti ríkisins í té leiðbeiningar til skipaskoðunarmanna, með mynd og lýsingu á því, hvernig á að setja bjargbeltið eða vestið á sig, og sams konar leiðbeiningar skulu látnar af hendi til þeirra, er kaupa bjargbelti eða vesti.

157. gr.

Bjarghringar.

Bjarghringar skulu gerðir úr heilu korki eða korkstykkjum, trénegldum og vel felldum saman, eða öðru efni, sem skipaeftirlit ríkisins viðurkennir. Hreindýrahár, sef, kapok, korkspæni eða korkmylsnu má ekki nota, né heldur bjarghringa, sem blásnir eru upp með lofti.

Bjarghringur skal geta flotið í hreinu vatni í 24 klst. með 14,5 kg af járni.

Utan um korkið skal saumaður strigi, vel málaður og með kaðalumgerð.

Innanmál hringsins skal vera minnst 45 cm (18 enskir þuml.).

Bjarghringar skulu málaðir rauðir og hvítir, í fjórum reitum, hvítum og rauðum til skiptis. Á þá skal einnig mála nafn skipsins og heimilisfang, eða nafn skipsins, umdæmisbókstafi og tölur, sé það fiskiskip.

158. gr.

Rekakkeri.

Rekakkeri, sem notuð eru í björgunarbátum íslenzkra skipa, skulu vera þannig gerð:

Rekakkerin skulu vera keilumynduð, opin í báða enda. Fyrir bjargbáta, sem eru allt að 8 m á lengd, skal efra opið vera 61 cm í þvermál, en fyrir bjargbáta, sem eru 8 m og þar yfir, 69 cm í þvermál. Neðra opið skal vera 12,5 cm í þvermál. Lengd frá efra opi að því neðra skal vera 122 cm. Báðir hringirnir skulu vera úr 10 mm galvaniseruðu járni. Segldúkurinn skal vera fyrsta flokks dúkur, í þremur hlutum, vel saumuðum saman, og á þeim kaðall 45 mm í þvermál, sem endar í hanafæti 75 cm löngum og með „kós".

Kaðall rekakkerisins skal vera:

Í bjargbátum minni en 7,92 m á lengd, 3 × lengdin, ummál 63 mm.
Í bjargbátum minni en 9,14 m á lengd, 3 × lengdin, ummál 76 mm.
Í bjargbátum yfir 9,14 m á lengd, 4 × lengdin, ummál 88 mm.

Kaðallinn skal vel festur við rekakkerið.

159. gr.

Ljósmerki og bárufleygar.

Ljósmerki. Ljósmerkjatæki skulu vera í samræmi við alþjóðareglur. Öll slík tæki skulu viðurkennd af skipaeftirlitinu.

Bárufleygur. Báruflegur skal taka 3—8 lítra af olíu. Hann skal svo gerður, að olían geti runnið úr honum og breiðzt yfir sjávarflötinn, þegar hann hefur verið tengdur við rekakkerið.

VIII. KAFLI

Eldvarnir í skipum, sem alþjóðareglur ná ekki til.

160. gr.

Slökkvidælur og slöngur. Almenn atriði.

Á öllum skipum, sem eru meira en 30 rúmlestir, skulu vera vélknúnar slökkvidælur, t. d. reimknúnar frá aðalvél, með slöngu og stútum.

Dælu þessa eða dælur má nota til annars, en þær verða að fullnægja þeim kröfum, sem gerðar eru hér á eftir.

Dæla eða dælur skulu geta spýtt öflugri bunu á hvaða stað og í hvaða rúm sem er í skipinu. Slöngurnar skulu nægilega langar og víðar, úr góðu efni og hafa

bunustút. Hægt skal að tengja þær við pípulögnina, hverja við aðra og bunustút við hvaða slöngu sem er. Fyrirskipuð afköst slökkvidælu má skipta á fleiri dælur, ef eftirlitið telur það betur henta. Á skipum, sem eru meira en 200 rúmlestir, skal dælan vera starfhæf, þótt aðalvél skipsins sé ekki í notkun. Ef skip hefur aðalvél og hægt er að taka hana úr tengslum, má dælan vera reimknúin, en að öðrum kosti verður að hafa sérstaka vél fyrir dæluna, þótt skipið sé minna en 200 rúmlestir. 11 20. jan.

161. gr.

Pípulagnir og slöngur á slökkvidælur.

Slökkvidæla skal vera í sambandi við fasta, þar til gerða pípulögn. Sá hluti pípunnar, sem er á opnu þilfari, skal heitzinkaður eða úr eir. Þar sem því verður við komið, skal pípuopið vera á hlið eða gafli vélarreisnar.

Vídd pípunnar skal vera í samræmi við afköst dælunnar. Setja verður afrennsliskrana á lægstu staði leiðslunnar til varnar gegn frostsprengingu. Á stærri skipum skal brunahani vera framan og aftan við hverja reisn, sem nær þvert yfir skipið, frá borði til borðs, þó ekki ef reisnir þessar eru í stafni eða skut skipsins. Brunahönum skal yfirleitt þannig fyrir komið, að hvergi sé lengra en um 30 metrar á milli þeirra.

Brunahanar skulu handhægir að gerð. Hvert skip hafi aðeins eina tegund hana. Skrúfaða hana má ekki nota í farþegaskipum, sem byrjað er að smíða eftir að reglur þessar öðlast gildi. Á farþegaskipum, sem eru meira en 200 rúmlestir, skulu hanarnir búnir loka.

162. gr.

Eldvarnartæki í kolakyntum eimskipum.

1. *Skip, sem eru meira en 500 rúmlestir,* skulu hafa vélknúna slökkvidælu, sem afkastar A lítrum á mínútu samkvæmt eftirfarandi reglu, þó ekki minna en 325 lítrum þar sem R er brúttó rúmlestatal skipsins:

$$A = 0{,}3 \times R + 125$$

Eitt 9 lítra froðuslökkvitæki með 2 varahlöðum í ketil- eða vélarrúmi; þrjú 9 lítra slökkvitæki með 2 varahlöðum annars staðar í skipinu. Séu olíukynt tæki í skipinu, skal eitt 9 lítra froðuslökkvitæki með 2 varahlöðum koma í staðinn í hvert rúm, þar sem olíukynt tæki er.

Í farþegaskipum skal auka tölu slökkvitækja, ef eftirlitið telur þess þörf.

2. *Eldvarnir í kolakyntum eimskipum,* sem minni eru en 500 rúml., ákveður eftirlitið með hliðsjón af ofangreindu og stærð skipsins.

163. gr.

Eldvarnartæki í olíukyntum eimskipum.

1. Skip, sem eru meira en 500 rúmlestir, skulu hafa vélknúnar slökkvidælur, sem afkasta A lítrum á mínútu samkvæmt eftirfarandi reglu, þó ekki minna en 325 lítrum, þar sem R er rúmlestatal skipsins:

$$A = 0{,}3 \times R + 125$$

Á hentugum stað í vélarrúmi skal vera brunahani á pípulögn, sem tengd er dælu, og viðtengjanleg slanga, sem nær um allt vélarrúmið og hefur bunustút og dreifara til að slökkva olíueld.

2. Hægt skal vera að hleypa eimi út í vélar- og ketilrúm og opna fyrir útrás eimsins, hvort heldur frá vélarrúmi, ketilrúmi eða frá þilfari. Eimpípurnar skulu

11 lagðar svo, að eimurinn dreifist sem bezt um rúmið, sérstaklega undir gólfin (þar
20. jan. sem hægt er að koma því við) eða sem allra neðst í skipið, í samráði við eftirlitið. Svo og skal vera hægt að loka fyrir olíurennsli að katlinum frá þilfari.

3. Eitt 45 lítra froðuslökkvitæki, slöngu o. fl. í vélar- eða ketilrúmi. Í stað þessa tækis má hafa 16 kg kolsýruslökkvitæki.

Þrjú 9 lítra froðuslökkvitæki með 2 varahlöðum í vélarrúmi.

Þrjú 9 lítra slökkvitæki með 2 varahlöðum annars staðar.

Séu olíukynt tæki í skipinu, skal koma í staðinn eitt 9 lítra froðuslökkvitæki með 2 varahlöðum í hvert rúm, þar sem olíukynt tæki er. Í farþegaskipum skal auka tölu slökkvitækja, ef eftirlitið telur þess þörf.

4. Eldvarnir á olíukyntum eimskipum, sem minni eru en 500 rúmlestir, ákveður eftirlitið með hliðsjón af ofangreindu og stærð skipsins.

164. gr.

Eldvarnartæki í mótorskipum.

I. *Skip, sem er meira en 500 rúmlestir, skal hafa:*

1. Vélknúna slökkvidælu, sem afkastar A lítrum á mínútu samkvæmt eftirfarandi reglu, þó ekki minna en 325 lítrum, þar sem R er rúmlestatala skipsins:

$$A = 0{,}3 \times R + 125$$

Á hentugum stað í vélarrúminu skal vera brunahani á pípulögn, sem er í sambandi við dælu, og viðtengjanleg slanga, sem nær um allt vélarrúmið og hefur bunustút og dreifara til að slökkva olíueld.

2. Eitt 36 lítra froðuslökkvitæki, slöngu o. fl., skal hafa á hentugum stað í vélarrúmi. Í stað þess tækis má hafa 12 kg kolsýruslökkvitæki.

Tvö 9 lítra froðuslökkvitæki með 2 varahlöðum í vélarrúmi.

Þrjú 9 lítra slökkvitæki með 2 varahlöðum annars staðar.

Séu olíukynt tæki í skipinu, skal koma í staðinn eitt 9 lítra froðuslökkvitæki með 2 varahlöðum í hvert rúm, þar sem olíukynt tæki er.

Í farþegaskipum skal auka tölu slökkvitækja, ef eftirlitið telur þess þörf.

II. 1. *Skip 300 til 500 rúmlesta skulu hafa* vélknúna slökkvidælu, sem afkastar A lítrum á mínútu samkvæmt eftirfarandi reglu, þó ekki minna en 275 lítrum, þar sem R er brúttó rúmlestatal skipsins:

$$A = 0{,}4 \times R + 125$$

Fjögur 9 lítra froðuslökkvitæki með 2 varahlöðum hvert, höfð á hentugum stöðum í vélarrúminu.

Þrjú 9 lítra slökkvitæki með 2 varahlöðum annars staðar.

Séu olíukynt tæki í skipinu, skal koma í staðinn eitt 9 lítra froðuslökkvitæki með varahlöðum í hvert rúm, þar sem olíukynt tæki er. Í farþegaskipum skal auka tölu slökkvitækja, ef eftirlitið telur þess þörf.

2. *Skip 100 til 300 rúmlesta skulu hafa* vélknúna slökkvadælu, sem afkastar A lítrum á mínútu samkvæmt eftirfarandi reglu, þó ekki minna en 185 lítrum, þar sem R er brúttó rúmlestatal skipsins:

$$A = 0{,}5 \times R + 125$$

Tvö 9 lítra froðuslökkvitæki með 2 varahlöðum hvort, höfð á hentugum stað í vélarrúmi.

Tvö 4½ lítra slökkvitæki með 2 varahlöðum hvort annars staðar.

Séu olíukynt tæki í skipinu, skal koma í staðinn eitt 4½ lítra froðuslökkvi- 11
tæki með 2 varahlöðum í hvert rúm, þar sem olíukynt tæki er. Í farþegaskipum 20. jan.
skal auka tölu slökkvitækja, ef eftirlitið telur þess þörf.

III. *Skip 50 til 100 rúmlesta skulu hafa* vélknúna slökkvidælu, sem afkastar A lítrum á mínútu, samkvæmt eftirfarandi reglu, þó ekki minna en 160 lítrum, þar sem R er brúttó rúmlestatala skipsins:

$$A = 0{,}6 \times R + 125$$

Eitt 9 lítra froðuslökkvitæki með 2 varahlöðum, haft á hentugum stað við ganginn niður í vélarrúm.

Tvö 4½ lítra slökkvitæki með 2 varahlöðum hvort, annars staðar.

Sé olíukynt tæki í skipinu, skal koma í staðinn eitt 4½ lítra froðuslökkvitæki með 2 varahlöðum í hvert rúm, þar sem olíukynt tæki er.

IV. *Skip 30 til 50 rúmlesta skulu hafa* vélknúna slökkvidælu, sem afkastar A lítrum á mínútu samkvæmt eftirfarandi reglu, þó ekki minna en 124 lítrum, þar sem R er brúttó rúmlestatala skipsins:

$$A = 0{,}7 \times R + 100$$

Eitt 4½ lítra froðuslökkvitæki með 2 varahlöðum, haft á hentugum stað við ganginn niður í vélarrúm.

Eitt til tvö 4½ lítra slökkvitæki með 2 varahlöðum hvort, annars staðar.

Séu olíukynt tæki í skipinu, skal koma í staðinn eitt 4½ lítra froðuslökkvitæki með 2 varahlöðum í hvert rúm, þar sem olíukynt tæki er.

V. *Skip 10 til 30 rúmlesta skulu hafa:*

Eitt 4½ lítra froðuslökkvitæki með 2 varahlöðum, haft á hentugum stað við ganginn niður í vélarrúm.

Eitt 2 lítra slökkvitæki með 2 varahlöðum, annars staðar.

Sé olíukynt tæki í skipinu, skal koma í staðinn eitt 4½ lítra froðuslökkvitæki með 2 varahlöðum.

Ef skip þessi hafa ekki slökkvidælur, skulu þau hafa 4 skjólur.

VI. *Skip 5—10 rúmlesta,* sem hafa ekki slökkvidælu, skulu í stað þess hafa 2 skjólur.

Öll skip, sem hafa slökkvidælur, skulu að auki hafa 2 skjólur.

VII. *Mótorskip með olíukyntum eimkatli* skal vera þannig útbúið, að hægt sé að loka fyrir aðrennsli brennsluolíunnar, bæði í ketilrúmi (eða vélarrúmi) og frá þilfari eða öðrum aðgengilegum stað, þótt eldur sé á kyndistað.

Einnig skal vera eitt 9 lítra froðuslökkvitæki í vélarrúmi umfram það, sem að framan getur.

165. gr.

Skipan slökkvitækja.

Slökkvitækjum skal komið fyrir á aðgengilegum stað, sérstaklega með tilliti til eldhættu. Þau skulu vera vel fest, en jafnframt auðvelt að losa þau í flýti. Slöngur og áhöld skulu einnig vera á vísum stað.

166. gr.

Leiðarvísir.

Leiðarvísir um notkun tækjanna skal vera á íslenzku, prentaður á haldgott efni og vel límdur á tækið eða umbúðirnar. Honum skal fylgja mynd, ef þurfa þykir.

Sá, sem selur tækin, skal sjá um, að þessu ákvæði sé framfylgt, svo fullnægjandi sé að mati skipaskoðunarstjóra. Skipstjóra skal skylt að sjá um, að hæfilega margir menn á skipinu kunni meðferð tækjanna.

Skipstjóri ber ábyrgð á, að tækin séu geymd á góðum stöðum, og á endurnýjun þeirra, ef þau glatast eða skemmast.

Þegar skoðun fer fram á skipi og endranær, þegar ástæða er til, skal skoðunarmaður fullvissa sig um, að tækin séu í nothæfu standi.

Öndunartæki, reykhjálmar og öryggislampar.

Öndunartæki og reykhjálmar skulu vera þeirrar tegundar, sem skipaskoðunarstjóri viðurkennir.

Til þess að koma í veg fyrir, að maður, sem hefur reykhjálm eða reykgrímu, búna loftslöngu, andi að sér reyk, skal slangan vera svo löng, að hún nái auðveldlega frá opnu þilfari til hvaða hluta farmrúms eða vélarúms sem er og efri endi hennar sé góðan spöl frá lúkuopi eða dyrum.

Öryggislampi skal geta logað að minnsta kosti í 3 klukkustundir og vera þeirrar tegundar, sem skipaeftirlitið viðurkennir.

Á flutningaskipum, 500 rúml. og stærri, skulu vera til öndunartæki eða reykhjálmur með nægilega langri slöngu, öryggislampa og brunaöxi.

Á hverju farþegaskipi skal hafa að minnsta kosti tvennan útbúnað, og telst til hvors þeirra eitt öndunartæki, reykhjálmur, öryggislampi og öxi. Skal útbúnaður þessi hafður til taks á tveimur stöðum, með sem lengstu millibili. Handhægur rafbor skal vera tiltækur til að bora göt á skiljur, þilför og reisnir, svo hægt sé að komast að eldi til slökkvistarfa.

IX. KAFLI

A. Vistarverur skipshafnar.

167. gr.

Um sérstaka svefnklefa.

Svefnrými skulu vera í hverju skipi handa öllum skipverjum samkvæmt þeim ákvæðum, er hér fara á eftir:

a. Ef bæði konur og karlar eru í skipshöfn, skulu sérstakir svefnklefar vera handa hvoru kyni.

b. Í vélskipum skulu vistarverur yfirmanna og annarra skipverja vera aðskildar.

c. Á skipi, sem er 200 rúmlestir og þar yfir, skal skipstjóri hafa sérstakan svefnklefa. Ef skipið er 400 rúmlestir eða meira, skulu aðrir yfirmenn: stýrimenn, vélstjórar, læknar, bryti eða yfirmatsveinn og loftskeytamaður einnig hafa sérstaka svefnklefa.

Á fiskiskipum, 200 rúml. og stærri, skal skipstjóri, stýrimaður og yfirvélstjóri hafa sérstakan svefnklefa og aðrir yfirmenn eftir því sem við verður komið.

Ekki má nota svefnklefa til annars en íbúðar, að því undanskildu, að þar megi vera loftskeyta- og siglingatæki.

168. gr.

Tala manna í íbúð.

Hámarkstala manna í íbúð skal vera sem hér segir:

Á skipum, sem eru minni en 200 rúmlestir	.....	6 menn
– — — — 200 rúml. en innan við 400 rúml.	.....	5 —
– — — — 400 rúml. en innan við 1000 rúml.	.....	4 —
– — — — 1000 rúmlestir og stærri	.....	2 —

Á öllum skipum, þar sem því verður við komið, skal leitazt við að hafa ekki fleiri en tvo menn saman í svefnklefa. Þó er leyfilegt, ef tala háseta, vélamanna eða þjónustufólks, sem er ekki í eins manns klefum, stendur á stöku, að þrír séu saman í einum svefnklefanna, sem þessum mönnum er ætlaður.

Á fiskiskipum, sem eru 200, en innan við 500 rúmlestir	...	12 menn
– — — — 500, en innan við 700 rúmlestir	..	10 —
— — — — 700 rúmlestir og stærri	.....	8 —

Nú reynist óframkvæmanlegt að framfylgja ákvæðum þessum um svefnrými, nema með því að skerða notagildi skipsins, að dómi skipaskoðunarstjóra, og má hann þá veita undanþágu frá ákvæðum þessum, en sjá skal um, að rými það, sem ætlað er til íbúðar, nýtist sem allra bezt.

169. gr.

Skipan svefnklefa.

Svefnklefi má ekki vera rétt við eimketilsrúm eða önnur rúm heitari, nema svefnklefinn sé einangraður frá hitarúminu.

Ef stafnskilja er á skipum, má svefnklefi ekki vera undir aðalþilfari framan við hana.

170. gr.

Stærð svefnklefa.

Á skipum sem eru 400 rúmlestir og minni, skal gólfflötur og rúmtak svefnklefa vera samkvæmt ákvæðum eftirfarandi töflu:

Svefnklefi handa	Auður gólfflötur m^2	Rúmmál m^3
— — 1 —	0,75	3,5
— — 2 mönnum	1,50	5
— — 3 —	2,25	9
— — 4 —	3,00	10
— — 5 —	3,75	14

Á skipi, sem er stærra en 400 rúmlestir, skal gólfflöturinn og rúmtak svefnklefans vera samkvæmt ákvæðum eftirfarandi töflu:

Svefnklefi handa	Auður gólfflötur m^2	Rúmmál m^3
— — 1 —	1,00	4
— — 2 mönnum	2,00	7
— — 3 —	3,00	11
— — 4 —	4,00	13

Gólffletir í svefnklefum handa stýrimanni, vélstjóra, lækni, bryta og loftskeytamanni, skulu að minnsta kosti vera 50% stærri en að ofan getur.

11 Auður gólfflötur er allur gólfflöturinn, að frádregnu flatarmáli hvílu, skápa,
20. jan. handlaugar, dragkistu, borðs og fastra bekkja, sem hylja gólfið.

Gólfflötur skal vera haganlegur, svo að hvorki lengd hans né breidd sé minni en 60 cm.

Rúmtak svefnklefa skal telja allt rúmtak innan innsúðar og neðan þilfars eða klæðningar á þilfari, að frádregnu rúmtaki innskota frá öðrum klefum, skápa, dragkistna og þess háttar.

Hæð svefnklefa skal á öllum skipum vera að minnsta kosti 185 cm, talin frá gólfi að þilfarsbita eða að klæðningu neðan á honum. Á skipum, sem eru minni en 100 rúmlestir, má reikna hæðina að þilfari.

Á fiskiskipum, minni en 50 rúml., skal gólfflötur svefnklefa vera eins stór og við verður komið, án þess að skert sé til baga notagildi skipsins.

Á fiskiskipum 50—100 rúml., skal gólfflötur vera 0,5 m^2 á mann eða 0,9 m^2 mælt í miðja hæð klefans.

Á fiskiskipum, sem eru 100 og allt að 500 rúmlestir, skal gólfflötur vera að minnsta kosti 0,7 m^2 og 1,1 m^2, mælt í miðri hæð klefans.

Á fiskiskipum, sem eru 500 rúmlestir og stærri, skal gólfflötur vera að minnsta kosti 0,8 m^2 og 1,2 m^2 í miðri hæð.

Í svefnklefum yfirmanna, þar sem tveir eru í klefa, skal ætla hvorum manni að minnsta kosti 1 m^2 auðan gólfflöt, og þar sem einn er í klefa, að minnsta kosti 1,5 m^2.

Til hins auða gólfflatar má reikna þá staði, sem manni mega að rými verða. Gólfflöt undir borði má reikna með, ef opið er á milli borðfótanna. Lofthæð frá gólfi að þilfarsbita, má ekki vera minni en 1,85 metrar, en á skipum undir 100 rúml. ekki minni en 1,85 metrar, frá gólfi að þilfari.

Á fiskiskipum, minni en 50 rúml., skal rúmtak svefnklefa vera eins mikið og við verður komið, án þess að notagildi skipsins sé skert til baga.

Í svefnklefa á öllum skipum, sem er 50 og allt að 500 rúmlestum, skal ætla hverjum manni eigi minna en 2,1 m^3 loftrými og í stærri skipum 3,5 m^3.

Þegar reiknað er rúmtak íbúða, skal reikna með hvílur, borð, bekki og skúffur, sem ná ekki alveg niður að gólfi. Rúmtak siglu, eldstæðis, keðjuhólks eða annars þess konar skal ekki reikna með.

Hvílur.

Hverjum manni skal ætla sérstaka hvílu, eigi minni en 185 cm að lengd og 60 cm að breidd.

Lengdin skal mæld samhliða rúmstokk og breiddin á miðri lengd hornrétt á rúmstokk. Bæði málin skulu fundin í 15 cm hæð frá hvílubotni.

Í hvílum stýrimanna, vélstjóra, læknis, bryta og loftskeytamanns skulu vera fjaðradýnur eða álíka góðir rúmbotnar. Í öðrum hvílum skal vera laus gormabotn, gerður úr zinkuðu járni eða öðrum ryðfríum málmi.

Á fiskiskipum má lengd hvílu vera 180—183 cm og breidd hvílunnar 55 cm.

Á skipum, sem eru minni en 100 rúmlestir, og á fiskiskipum má gera vægari kröfur um rúmbotna. Þar sem 2 hvílur eru ein yfir annarri, skal setja tré eða segldúksbotn undir gormabotn efri hvílunnar. Ef trébotn er notaður, skal vera svo mikið bil milli trébotns og gormabotns, að hann geti fjaðrað.

Ekki mega fleiri en tvær hvílur vera ein upp af annarri. Milli hvílubotna og milli efsta hvílubotns og þilfarsbita má ekki vera minna en 75 cm. Botn neðri hvílu má ekki vera nær gólfi en 30 cm. Á skipum, sem eru minni en 100 rúmlestir, má víkja frá ákvæðum um bilið milli efri hvílubotns og þilfarsbita. Hvílur má ekki setja hlið við hlið, nema brík sé á milli þeirra, og helzt ekki út við súð.

171. gr.

Síldveiðar.

Þegar skip stundar síldveiðar eða aðrar veiðar, þar sem bæta þarf mönnum við skipshöfnina, skal ekki gera svo strangar kröfur til rúmtaks og gólffflatar, sem að framan greinir, enda hafi hver maður sérstaka hvílu og íbúðin sé í heild góð, að dómi skoðunarmanns, og loftræsting fullnægjandi. Þilið milli lestar og íbúðar skipverja skal vera svo þétt, að lýsi geti ekki runnið eða smitað gegnum þilið, inn í vistarverur skipverja.

172. gr.

Merking svefnklefa.

Á eða við inngang hvers svefnklefa skal letra greinilega, hve mörgum mönnum hann er ætlaður og hverjum.

173. gr.

Gólf svefnklefa.

Gólf svefnklefa skal vera svo þétt, að hvorki leki í gegnum það né lykt smjúgi úr farmrúmi. Það skal annaðhvort vera úr timbri, ekki þynnra en 60 mm, eða úr járni, klæddu að minnsta kosti 45 mm þykku timbri eða öðru einangrunarefni, sem skipaeftirlitið viðurkennir. Afrennsli skal vera þar, sem nauðsynlegt þykir, að dómi skipaeftirlitsins.

174. gr.

Þök og veggir svefnklefa.

Í svefnklefa skulu stálveggir og þak (nema tréþilfar sé ofan á stálþilfarinu) vera klætt tréplötum eða viðartægjum eða einhverju öðru efni, sem skipaeftirlitið tekur gilt, í einangrunarskyni.

Innveggir úr járni mega þó vera óklæddir, nema hvíla sé á veggnum, þá skal klæða 75 cm breitt belti á bak við hvíluna.

Útveggir og þök svefnklefa skulu vera vatnsheld. Stálþilfar, sem liggur yfir íbúð, óvarið fyrir vindi og sjó, skal lagt tréþilfari minnst 60 mm þykku eða einhverju öðru efni, sem skipaeftirlitið viðurkennir.

175. gr.

Varnir gegn raka í hvílum o. fl.

Á bak við allar hvílur skal súðin gerð þétt, en loftop með lokum skulu þó vera uppi við þilfarið, svo hægt sé að loftræsta á milli banda.

Þilfarið skal málað að neðan, en auk þess er æskilegt að það sé klætt krossviði eða öðrum plötum milli bita, til að koma í veg fyrir þilfarsraka.

Þiljur, borð, bekkir og skápar skulu vel gerðir. Hvíluopin skulu vera nægilega stór, en óheimilt er að hafa fyrir þeim rennihurðir. Í öllum skipum 150—300 rúmlesta, verður að vera fatageymsla, hæfilega stór, miðað við stærð skipsins.

176. gr.

Inngönguleiðir í svefnklefa.

Ef gengið er beint inn í svefnklefa af opnu þilfari, skal að minnsta kosti vera gott stigaskýli yfir opinu og hurðirnar vel varðar.

177. gr.

Hurðir og þröskuldar.

Ef tök eru á, skal útihurðum á reisnum komið fyrir á afturenda þeirra eða í innskotum á hliðum, þar sem ólíklegt er, að inngangurinn verði fyrir áföllum. Ef það er ókleift, skal setja hliðarinngang á reisn í samráði við skipaeftirlitið, enda sé þá gerð ráðstöfun til þess að skýla hurðinni svo sem unnt er, sérstaklega ef gólf klefans er lægra en 2 metrar yfir hleðslulínu.

Dyraþröskuldar á vistarverum á fiskiskipum skulu vera að minnsta kosti 40 cm háir, mælt frá þilfari. Talið er, að hurðir séu vel varðar, ef hliðar eða brík skýlisins ná jafnlangt aftur og tvískipt, lóðrétt hurð, þegar hún er opin. Stigaskýlið (kappinn) skal helzt vera miðskipa. Ef það er á hlið skipsins og op þess er nær ytri brún súðar en 1 metra, skal vera neyðarútgangur um háglugga eða eftir öðrum leiðum.

178. gr.

Varnir gegn óþef.

Svefnklefi skal varinn á viðunandi hátt gegn uppgufun úr lest, austri eða öðru því, sem valdið getur óþægindum eða spillt heilsu manna. Ekki má leiða keðjur í gegnum vistarverur, nema þær séu í loftheldum stálpípum.

Ekki má lamparúm né geymsla fyrir eldfima olíu, eitraða eða lyktnæma málningu, liggja að svefnklefa eða gangi að svefnklefa, nema það sé einangrað frá klefanum með loftheldu stálþili eða á tréskipi, með loftheldu tréþili, klæddu járnplötum. Inngangur í lamparúm og geymslur, svo sem þær, er um getur að framan, skal vera frá opnu þilfari eða frá gangi, sem í er inngangur frá opnu þilfari.

179. gr.

Um svefnklefa sem gegnumgang.

Svefnklefa má ekki nota sem gang að farmrúmi, keðjukössum, matargeymslu eða að öðrum geymslum í skipinu. Þó er það leyfilegt í skipum, sem eru minni en 300 rúmlestir brúttó, svo framarlega sem það veldur ekki neinum sérstökum óþægindum.

180. gr.

Loftræsting.

Svefnklefi skal búinn loftræstingu á fullnægjandi hátt, svo að loftið í klefanum geti sífellt endurnýjazt og það þótt dyr og gluggar séu lokaðir.

Ef loftræsting er eingöngu gerð með eðlilegum súg, skal þverskurðarflatarmál aðstreymis- og frástreymispípu, hvorrar um sig, vera að minnsta kosti 30 fersentímetrar á hvern mann, sem klefinn er skráður fyrir.

Loftpípa má ekki vera rétt við eða beint yfir hvílu.

181. gr.

Loftræsting skipa í hitabelti.

Ef skip er í förum milli 23. gráðu norðurbreiddar og 23. gráðu suðurbreiddar og loftræsting þess er gerð með eðlilegum súg, skal auka súginn með því að koma fyrir rafknúnum viftum eða á annan jafnöruggan hátt.

Þverskurðarflatarmál loftrása og loftrásastokka, sem settir eru til þess að framleiða eðlilegan súg, skal vera 30 fersentímetrar á hvern mann, sem klefinn er skráður fyrir.

Loftrásastokkar skulu vera eins stuttir og beinir og hægt er. Ef þeir eru langir og krókóttir, skal þverskurðarflatarmálið aukið að sama skapi. 11 20. jan.

182. gr.

Loftræsting í göngum.

Þar sem klefar eru við gang má örva eðlilegan súg á eftirfarandi hátt: með loftpípu, sem getur verið svanaháls, skrúflok eða önnur tegund, með eða án loftrásastokka. Milli klefans og gangsins skulu þá vera loftop með rennilokum á hurð eða vegg, sum ofan til og önnur neðan til.

Á enda gangsins skal komið fyrir loftrás með hálfkúluhettu eða öðru jafngildu fyrirkomulagi. Báðar loftrásirnar mega vera á sama enda, ef ekki reynist unnt að koma loftrás fyrir við annan enda gangsins, en þá verður að leiða aðstreymis- eða frástreymisloftið, eftir því sem við á, að hinum endanum.

Ef nauðsynlegt er vegna lögunar á gangi, skal þar lögð pípa út í bert loft.

Hágluggar og ljórar teljast ekki jafngilda loftrásum. Þó getur skipaeftirlitið heimilað, að á skipum, sem eru minni en 300 rúmlestir, séu hágluggar og ljórar notaðir sem loftrásir á eins manns klefa eða eldhúsi, ef þau eru á efsta þilfari.

183. gr.

Upphitun svefnklefa.

Í svefnklefa skal koma fyrir tæki eða tækjum til upphitunar. Hitunartækin skulu þannig staðsett, að hitinn geti dreifzt um klefann á viðunandi hátt. Þau mega ekki vera svo nærri höfðagafli hvílunnar, að hitinn valdi óþægindum. Ef eldstó er notuð, má súgspjald hvorki vera í henni né reykpípunni.

Reykpípan má ekki liggja gegnum pípu, sem ætluð er sem loftrás. Eldstóin skal vera vel fest. Undir henni og umhverfis hana, þar sem hætta getur verið á íkviknun, skal klætt með eldvarnarefni, eftir því sem skipaeftirlitið telur nauðsynlegt. Ekki má nota steinolíuofn með kveik.

Í vélknúnum skipum, sem eru 400 rúmlestir brúttó eða stærri, skal hita upp með heitu lofti, heitu vatni, eimi, rafmagni eða á einhvern þann hátt, sem skipaeftirlitið tekur gildan.

184. gr.

Lýsing svefnklefa.

Í hverjum svefnklefa skal vera ljóri, þar sem því verður við komið, eða klefanum séð fyrir sæmilegri dagsbirtu á annan hátt.

Sæmileg dagsbirta telst, þegar hægt er í björtu veðri að lesa venjulegt prentletur.

Í svefnklefa skulu ljóstæki ávallt albúin til notkunar og þannig gerð, að þau valdi sem minnstri eldhættu.

Lampar skulu vera með glasi. Olíubyðan skal vera sterk og úr málmi. Vélskip, sem eru 15 rúmlestir brúttó eða meira, og öll olíuskip, sem flytja eldfim efni, skulu vera raflýst.

Í svefnklefa skulu að minnsta kosti ein varaljóstæki vera tiltæk eða minnst einn lampi með rafhlöðu. Ef ekki er um að ræða olíuskip, sem flytja eldfim efni, má í stað þess lampa koma olíulampi eða kertaljós.

Fyrir öllum gluggum og ljórum skulu vera gluggatjöld, eða þeir byrgðir á annan hátt.

185. gr.

Málning svefnklefa.

Loft og veggir svefnklefa skulu málaðir eða á þá borið á þann veg, að auðvelt sé að gera þá hreina. Ef svefnklefar eru málaðir, skal það vera með ljósum lit og lakkað í síðustu yfirferð.

Eldvarnarmálningu skal nota á fleti nálægt ofnum eða öðrum heitum flötum.

Málningu eða lökk, sem aðallega innihalda nitrocellulose, má ekki nota í skipum.

186. gr.

Fataskápar, borð og bekkir.

Á nýjum skipum, sem eru yfir 300 rúmlestir, skal í hverjum svefnklefa eða sem næst honum vera klæðaskápur með hillu, og loftopum ofan og neðan til, í honum skulu vera ein eða fleiri skúffur, handa hverjum vistmanni til geymslu á fötum. Skápurinn skal vera 1,5 metra hár, 55 cm breiður og 30 cm þykkur, og er þá miðað við innanmál. Innanmál skúffunnar skal að minnsta kosti vera 0,1 rúmmetri. Hægt skal vera að læsa bæði skápi og skúffum.

Borð skal vera í hverjum svefnklefa og sæti handa hverjum manni, er þar á vist. Borð og sæti mega vera þannig gerð, að hægt sé að leggja þau niður. Einnig má borðið vera útdregin plata.

187. gr.

Hlífðarföt.

Í skipum, sem eru stærri en 200 rúmlestir, skal vera rúm eða skápur, aðskilinn frá svefnklefa, með loftopum bæði ofan og neðan til, til þess að geyma í olíuklæði, stígvél, yfirfatnað og vinnuföt.

Á fiskiskipum, sem eru 300 rúmlestir og stærri skal vera loftræstur klefi, vel aðskilinn frá svefnklefum fyrir hlífðar- og vinnufatnað, en á skipum 50—300 rúmlestir þar sem því verður við komið.

188. gr.

Borðskáli.

Í skipum, sem eru 100 rúmlestir brúttó eða stærri, skal vera borðskáli eða borðskálar. Helmingur skipshafnar skal geta borðað í einu á skipum sem eru 100—400 rúmlestir brúttó, ⅔ hlutar skipshafnar á skipum, sem eru 400—800 rúmlestir, og á skipum, sem eru 800 rúmlestir eða stærri, skal öll skipshöfn geta setið til borðs í einu.

Ákvæði 173.—185. greinar, um svefnklefa, gilda einnig um borðskála, að svo miklu leyti sem þau eiga við.

Ef enginn borðskáli er fyrir skipshöfn á skipum, sem eru minni en 200 rúmlestir brúttó, skal svefnklefi búinn borði og bekkjum, svo að menn geti matazt þar.

189. gr.

Matargeymsla, búr, kælirúm og mataráhöld.

Matargeymsla skal vera á hverju skipi. Kælirúm eða kæliskápur til matargeymslu og búr með hillum og skúffum, skal vera á skipum, þar sem því verður við komið og ástæða þykir til, að dómi skipaeftirlitsins.

Sérstakur skápur skal vera fyrir mataráhöld. Ef svefnklefi er notaður til borðhalds, má skápurinn vera þar.

Mataráhöld mega ekki vera glerhúðuð.

190. gr.

Eldhús.

Í hverju skipi skulu vera fullkomin eldunartæki til matreiðslu handa öllum skipverjum. Eldunartækjunum skal komið fyrir í sérstökum klefa (eldhúsi) á skipum, þar sem því verður við komið.

Ákvæði þessa kafla um svefnklefa gilda einnig um eldhús eftir því, sem þau eiga við.

191. gr.

Snyrtiklefar.

Í öllum skipum, sem eru 400 rúmlestir eða stærri, skulu vera snyrtiklefar (sbr. þó 5. mgr.):

1. fyrir yfirmenn,
2. fyrir aðra skipverja.

Í snyrtiklefanum skulu vera fastar handlaugar handa ¼ hluta þeirra manna, sem þar eiga að þvo sér, en í fiskiskipum af sömu stærð, fyrir ⅛, og enn fremur útbúnaður fyrir steypibað. Vatnið skal leitt í pípum að snyrtiklefanum og skal leiða hreint vatn í handlaugarnar, en í steypiböð má nota sjó. Ef eimketill eða hitunarketill er í skipinu, skal vera hreint og heitt vatn í handlaugunum og skal það ávallt vera til taks, þegar ketillinn er hitaður.

Veggir, þak og gólf í snyrtiklefum skulu vatnsheld. Á gólfinu skal vera grind úr tré eða öðru svipuðu efni. Fullkomið frárennsli skal vera úr klefunum.

Ákvæði þessa kafla um svefnklefa gilda einnig um snyrtiklefa, eftir því sem þau eiga við.

Þess er ekki krafizt, að yfirmönnum sé ætlað rúm í snyrtiklefum á skipum, sem eru minni en 1000 rúmlestir brúttó, svo framarlega sem í svefnklefum þeirra eru handlaugar.

Á fiskiskipum er skipaeftirlitinu heimilt að veita undanþágu frá fyllstu kröfum um snyrtiklefa í skipum, sem eru innan við 400 rúmlestir, ef vandkvæði eru á því að koma þeim fyrir sökum rúmleysis.

192. gr.

Handlaugar.

Á öllum skipum 50—400 rúml. skal vera handlaug. Ef búið er í báðum endum skipsins, skal handlaug vera á báðum stöðum.

Aðrennsli af hreinu vatni skal vera frá geymi. Reynt skal að staðsetja leiðslur og geymi þannig, að vatnið frjósi ekki. Einnig má nota vatnsdælu, sem komið er fyrir nálægt handlauginni. Frárennsli slíkra handlauga í eldhúsum skal leitt útbyrðis, ef þvottastaður er á þilfari. En sé þvottastaður neðan þilfars, skal leiða frárennslið þangað sem sogpípu austurdælunnar er komið fyrir.

Liggi langar frárennslispípur undir gólfum, svo sem frá hásetaklefa aftur að sogpípu, skulu þær að minnsta kosti vera 5 cm í þvermál. Við handlaugar skulu vera vatnslásar.

193. gr.

Salerni.

Á skipum, sem eru stærri en 150 rúmlestir, skal vera að minnsta kosti eitt vatnssalerni.

Á skipum, sem eru 50 og allt að 150 rúmlestum, skal vera salerni búið handföngum, setu og skjólu. Ef það er ekki samþyggt reisn skipsins, skal það örugglega fest.

11 Salerni skal aðskilið frá nálægum svefnklefum, sjúkraklefum, borðskálum,
20. jan. setuskálum, matargeymslum og eldhúsum með þéttu þili úr stáli eða tré.

Þilfar yfir salerni skal vera vatnshelt, einnig salernisveggir og gólf. Gólfið skal þannig klætt, að auðvelt sé að halda því hreinu.

Skipaeftirlitið getur krafizt þess, ef því þykir ástæða til, að frárennsli sé í gólfinu. Í salernisklefa eða klefum skal að minnsta kosti vera eitt selerni (eða vatnssalerni) fyrir hverja 12 menn. Ef færri en 3 ganga af, þegar deilt er með 12 í tölu skipverja, þarf ekki sérstakt salerni handa þeim, sem af ganga. Ef 3—12 ganga af, skal bæta við einu salerni. Á skipum stærri en 150 rúmlestir, með meira en 10 manna áhöfn, skal að minnsta kosti vera eitt selerni fyrir yfirmenn.

Vatnssalernið skal búið fullkomnum tækjum til útskolunar. Leitazt skal við að setja skolunartækin þannig, að vatnið frjósi ekki. Á skipum, þar sem frárennslið frá vatnsselerni liggur í gegnum skipssúð, skal vera spjaldloki.

Ákvæði þessa kafla um svefnklefa, gilda einnig um salernisklefa, eftir því sem þau eiga við.

194. gr.

Aðrir klefar.

Ákvæði um svefnklefa gilda, að svo miklu leyti sem þau eiga við, um aðra klefa skipshafnar, svo sem um stýrishús, loftskeytaklefa, stjórnklefa, setustofu og fleiri slíka klefa.

Stýrishús á skipum 15—100 rúml. skulu vera 1,9 m á hæð frá gólfi. Rennigluggar skulu vera sterkir og liðugir, og handföng sett þar sem þurfa þykir.

195. gr.

Annarra kynstofna fólk.

Ef á skipi eru saman að staðaldri hvítir menn og menn af öðrum kynstofnum, skulu, ef ástæður þykja til, vera sérstakir svefnklefar handa hvorum, einnig skulu þeir vera sér um salerni. Ef þeir, sem ekki eru hvítir, matreiða fyrir sig sjálfir, skal ætla þeim sérstakt eldhús.

196. gr.

Óheimil notkun svefnklefa.

Í svefnklefa má ekki geyma akkeriskeðju, né neitt annað til skipsþarfar, sem valdið getur óþef eða af lagt óheilnæmar gufur.

Ákvæði þessa kafla um vistarverur ná eingöngu til skipa, sem kjölur er lagður að eftir 1. janúar 1953, og til skipa, sem eftir þann tíma eru keypt frá útlöndum, til skráningar, sem íslenzk skip.

Þó skal eftir föngum leitazt við að ráða bót á vistarverum í gömlum skipum, að því er varðar hollustuhætti skipverja.

197. gr.

Undanþágur um vistarverur.

Skipaskoðunarstjóri má veita undanþágu frá framanskráðum ákvæðum um vistarverur, þegar þau við nákvæma athugun reynast torframkvæmanleg, nema með mjög miklum kostnaði, eða eru ósanngjörn eða óhentug.

Þegar sótt er um undanþágur í samræmi við þessa grein, skal senda skipaskoðunarstjóra 3 eintök af teikningum viðkomandi íbúða ásamt greinargerð fyrir umsókninni.

198. gr.

Uppdrættir af vistarverum.

Þegar skip er smíðað, sem er 100 rúmlestir eða meira, skal eigandi þess eða sá, sem lætur smíða skipið, senda skipaskoðunarstjóra 3 eintök af uppdráttum, er sýni allar vistarverur, afstöðu þeirra til annarra rúma skipsins, enn fremur innréttingu, ásamt áletruðu rúmtaki og stærð gólfflatar. Uppdrættinum skal fylgja lýsing, þar sem skýrt er frá notkun hvers klefa.

Ef um er að ræða meiri háttar breytingu á skipi, sem er 100 rúmlestir eða stærra, skal fylgja ákvæðum fyrstu málsgreinar þessarar greinar.

Hver sá, sem kaupir skip, 100 rúmlestir eða stærra, frá útlöndum, skal eftir að skipið er orðið íslenzk eign, senda skipaskoðunarstjóra uppdrætti af vistarverum í samræmi við það, sem að framan greinir um nýsmíði.

B. Vistarverur farþega.

199. gr.

Strandferðir.

Mesta farþegafjölda, sem farþegaskip má flytja, skal ákveða sem hér segir:

Miðað skal við stærð auðs þilfarsflatar, og stærð þeirra rúma, sem notuð eru fyrir vistarverur farþega.

Umferð um þilfar skal örugg, og vistarverur gerðar og útbúnar samkvæmt eftirfarandi reglum, svo að fullnægjandi sé öryggi og hollustuháttum farþega.

Á skipum, sem sigla allt að 8 stundir að degi, má flytja einn farþega á hverjum 0,55 m^2 auðum þilfarsfleti, ætluðum farþegum.

Í allt að sólarhringsferðum má flytja einn farþega á hverjum 0,75 m^2 auðum þilfarsfleti, ætluðum farþegum, og skulu þeir allir hafa skjól í reisn eða milli þilfara, og ekki vera minni en 1,75 m^3 rúm handa hverjum farþega.

Í strandferðum, sem taka lengri tíma en sólarhring, skal uppbúin hvíla vera handa hverjum farrýmisfarþega, og hverjum þiljufarþega má þá eigi ætla minna en 0,85 m^2 auðan þilfarsflöt í skjóli, að frátöldu því rúmi, sem farrýmisfarþegum er ætlað, og auk þess að minnsta kosti 2 m^3 autt rúm í reisn eða milli þilfara.

Þegar eitt eða fleira af farmrúmum skipsins eru auð, má hafa þau handa þiljufarþegum, og skulu skoðunarmenn ákveða, hve margir megi vera í hverju rúmi, en hver farþegi skal hafa að minnsta kosti 0,85 m^2 þilfarsflöt og 2 m^3 autt rúm milli þilfara. Farmrúmin skulu þá sæmilega lýst og búin loftrásum, auk lestaropanna.

200. gr.

Vistarverur farþega í millilandaferðum.

Uppbúin hvíla með nauðsynlegum gögnum skal vera handa hverjum farþega.

Fyrir framan hverja hvílu skal vera að minnsta kosti 60 cm breitt gangrúm.

Vistarverur farþega skulu eigi vera lægri undir loft en 2 m, vel loftræstar, hvernig sem á stendur, og vel lýstar nótt sem dag. Ef aðalljósakerfið bilar, skal vera hægt að lýsa alla aðalútganga frá neyðarljósastöð. Hæfileg tæki skulu vera til hitunar á vistarverum farþega á köldum árstíðum, og uppgöngur þeirra svara þörfum.

Á efsta þilfari, í lyftingu eða á traustum reisnum skal hverjum farþega ætlað að minnsta kosti 0,5 m^2 af auðum þiljufleti. Þeir hlutar af þiljum, þar sem farþegum er illa sætt eða stætt, skulu ekki reiknaðir með auðum þiljufleti.

11 Farþegum skulu auk þess búin herbergi, annaðhvort í fastri reisn á efsta
20. jan. þilfari eða á neðri þilförum. Þó má ekki ætla farþegum herbergi fyrir framan stafnskilju, né á þilfari fyrir neðan það þilfar, er liggur undir efstu hleðslulínu.

Í vistarverum skal ætla farþegum:

a. Auðan gólfflöt, að minnsta kosti 1,1 m^2 hverjum farþega.

b. Að minnsta kosti 3,5 m^3 loftrými í klefum, fyrir hvern farrýmisfarþega, að meðtöldum sölum, snyrtiherbergjum o. s. frv., er þeim fylgja.

c. Að minnsta kosti 2,3 m^3 loftrými í vistarverum fyrir hvern þiljufarþega. Þó skal hverjum þiljufarþega, sem búinn er staður á neðsta milliþilfari, ætlað að minnsta kosti 2,75 m^3 loftrými.

Þegar loftrými er reiknað, eru ekki frá dregnar hvílur, borð, skápar, handfarangur o. þ. u. l.

Þegar reiknað er flatarmál á þilförum skal ekki draga frá þilfarsfletinum ganga, sali, snyrtiklefa, salerni, baðklefa, farangursgeymslu o. þ. h.

Hvílur.

Hvílur í vistarverum farþega skulu vera 1,83 m langar og 60 cm breiðar.

Engin hvíla má vera nær gólfi en 30 cm og ekki meira en tvær hvílur í hæð (ein yfir annarri).

Milli hvílubotna og botns efri hvílu að þilfarsbita skulu vera að minnsta kosti 75 cm.

Ákvæðin um vistarverur skipshafnar gilda einnig um vistarverur farþega, að því er snertir loftræstingu, lýsingu, upphitun og aðra hollustuhætti.

Svefnrými þau, er ætluð eru þiljufarþegum að staðaldri eða til bráðabirgða, skal greina frá grannrúmum með skiljum. Skal þar og standa skýrum stöfum, hve margir farþegar þar megi vera.

Framanrituð ákvæði um farþegafjölda eru miðuð við fullorðna farþega. Tvö börn á aldrinum 1—8 ára jafngilda einum fullorðnum farþega. Börn á fyrsta ári teljast ekki sjálfstæðir farþegar.

Salerni.

Í farþegaskipum skulu vera að minnsta kosti 2 salerni, eitt fyrir konur og eitt fyrir karla, þó aldrei færri salerni en eitt fyrir hverja 50 farrýmisfarþega af hvoru kyni.

Auk salerna fyrir farrýmisfarþega, skal hverjum 100 þiljufarþegum ætlað að minnsta kosti eitt salerni.

Öll salerni skulu vera hrein, vel lýst og loftræst. Að öðru leyti gilda ákvæði 193. gr. um salerni skipverja.

C. Heilbrigðismál.

201. gr.

Lyf.

Á hverju skipi skulu vera lyf þau og læknisáhöld, sem landlæknir fyrirskipar á hverjum tíma.

202. gr.

Sjúkrarými.

1. Skip sem er í förum til annarra heimsálfa, og tala skipverja er hærri en 100, skal hafa sjúkrarými, er séu afþiljaðir klefar, einn fyrir konur og annar fyrir

karla. Sjúkrarýmið skal vera bjart og loftgott, einangrað frá vistarverum farþega og skipshafnar og auk þess komið fyrir á hentugum stað í skipinu. 11 20. jan.

2. Í sjúkrarými skal vera ein hvíla fyrir hverja 50 skipverja, allt að 200 manns, en úr því fyrir hverja 70 eða hluta af þeirri tölu.

3. Samanlagt flatarmál gólfs, að meðreiknuðum þeim gólffleti, sem hvílan tekur, skal að minnsta kosti vera 1,7 m² fyrir hverja 70 farþega.

4. Hvílurnar skulu vera úr málmi, að minnsta kosti 1,85 m langar og 65 cm breiðar, miðað við innanmál, og þannig settar upp, að þær séu aðgengilegar, en ekki ein yfir annarri.

5. Ekki er krafizt, að rúmfatnaður sé, nema í annarri hvorri hvílu í sjúkrarýminu, nema í útflytjendaskipum. Þar skulu vera rúmföt í hverri hvílu.

6. Í sjúkrarýminu skal vera:

a. Lyfjaskápur.
b. Baðklefi og handlaug, með aðrennsli og frárennsli.
c. Vatnssalerni fyrir hvora deild sjúkrarýmisins.
d. Leiðsla skal liggja að hverri hvílu, svo að hægt sé að hringja á hjálp.

203. gr.

Sjúkraklefar.

Á skipum í millilandaferðum, öðrum en fiskiskipum, þar sem skipshöfn er 17 manns eða meira, skal vera sjúkraklefi með eigi færri sjúkrahvílum en hér segir:

1 hvíla, ef skipshöfn er minni en 25 manns,
2 — — — — 25 manns, en innan við 50,
3 — — — — 50 manns eða fleiri.

Ef konur eru um borð og hafa ekki hver sinn svefnklefa, skal þeim að auki vera ætlaður sjúkraklefi með einni hvílu.

Sjúkraklefi má ekki vera fremst í skipinu og ekki heldur aftast, yfir skipsskrúfunni.

Í hverjum sjúkraklefa skal vera handlaug með aðrennsli og frárennsli. Í sambandi við sjúkraklefann eða rétt hjá honum, skal vera vatnssalerni handa sjúklingum.

Leiðsla skal liggja að hverri hvílu, svo að hægt sè að hringja á hjálp.

Í hverri hvílu skulu vera til taks sængurklæði, hvenær sem er.

Ákvæði 167., 169. og 184. greinar gilda einnig um sjúkraklefa og sjúkrahvílur, að svo miklu leyti sem þau eiga við.

Þegar sjúkraklefans er ekki þörf fyrir sjúklinga, er leyfilegt að nota hann til annars, ef sérstaklega stendur á.

Ákvæði þessarar greinar um sjúkraklefa ná ekki til skipa, sem eru íslenzk eign, áður en reglur þessar öðlast gildi.

204. gr.

Hreinlæti.

I. *Almenn ákvæði fyrir farþega- og flutningaskip.*

Gólfið í hverjum klefa skal þvo daglega og sængurföt viðra svo oft, sem við verður komið.

Alger þvottur á klefum skal fara fram að minnsta kosti tvisvar sinnum á ári, með sem jöfnustu millibili, enn fremur þegar skipt er um skipshöfn eða skipt er um alla í svefnklefa eða þess er talin þörf, vegna veikinda eða af öðrum ástæðum.

11 Ef dauði hefur hlotizt af smitandi veiki, ber skilyrðislaust að sótthreinsa
20. jan. svefnklefa hins látna í samráði við lækni.

Ef meindýr setjast að í klefa, skal þeim þegar eytt og klefinn hreinsaður rækilega.

Íbúðir í skipi, sem keypt er frá útlöndum og er ekki nýsmíðað, skulu sótthreinsaðar og vel ræstar, bæði klefarnir sjálfir og húsgögnin, áður en skipið er tekið í notkun.

II. *Hreinlæti í fiskiskipum.*

Gæta skal hreinlætis í öllum vistarverum. Gólfið í hverjum svefnklefa skal þvegið, þegar þörf krefur, og föt viðruð.

Alger þvottur á klefum skal að minnsta kosti fara fram tvisvar sinnum á ári með sem jöfnustu millibili.

Að öðru leyti gilda ákvæði þessarar greinar.

X. KAFLI

Skoðun skipa og skipsskjöl.

I. Almenn ákvæði.

205. gr.

Embættisskilríki eftirlitsmanna og þagnarskylda.

1. Starfsmenn skipaeftirlits ríkisins skulu, þegar þess er krafizt, sýna embættisskilríki sín, þau er ríkisstjórnin lætur þeim í té og fest eru í leðurveski með eftirfarandi gylltri áletrun:

SKJALDARMERKI ÍSLANDS
SKIPAEFTIRLIT RÍKISINS

Hafi handhafi skírteinis vald til að leggja farbann á skip, skal það sérstaklega tekið fram á skírteininu.

2. Starfslið skipaeftirlits ríkisins skal hlíta þagnarskyldu varðandi þau atriði, er það fær vitneskju um vegna embættis síns, og er því óheimilt og óskylt að bera vitni fyrir rétti, nema með samþykki ráðherra.

206. gr.

Skoðunarbeiðni.

1. Hver sá, sem gerir út skip, er skyldugur til að biðja um skoðun á því í tæka tíð, svo að hin fyrirskipaða skoðun geti farið fram. Skipaeftirlitið er skyldugt, ef skoðunarbeiðnin berst í tæka tíð, að framkvæma skoðunina á þeirri stundu og stað, sem útgerðarmaðurinn eða skipstjórinn óskar, svo framarlega sem tök eru talin á því vegna eðlis skoðunarinnar og atvika að öðru leyti. Þegar skip er dregið á land eða í þurrkví, skal tilkynna það skipaeftirlitinu, svo að botnskoðun geti farið fram, ef eftirlitið óskar þess.

2. Áður en fyrsta skoðun á eimkatli fer fram hér á landi, skal, ef nokkur tök eru á, láta skipaeftirlitinu í té bæði teikningu og lýsingar á katlinum, hvorar tveggju í tveimur eintökum, með nákvæmum upplýsingum um smíði ketilsins, stærðir hinna ýmsu hluta og samsetningu, efni og styrkleika þess, stærð ristarflatar og hitaflatar, hina venjulegu vatnshæð, stærð hitaflatar neðan við lægstu leyfilegu vatnsstöðu, ketilþrýsting, svo og hvar og hvaða ár ketillinn er smíðaður.

Þegar nýir öryggislokar eru mældir upp í fyrsta sinn, getur skipaeftirlitið enn fremur krafizt þess, að fá í hendur teikningu af þeim. 11 20. jan.

3. Útgerðarmaður, skipstjóri, vélstjóri, svo og hver annar, sem starfar í umboði þeirra, er skyldugur til þess að veita skipaeftirlitinu alla nauðsynlega hjálp við skoðunina og gefa allar nauðsynlegar upplýsingar um skipið, sem krafizt er og þeir geta í té látið.

II. Aðalreglur um skoðun.

207. gr.

Þegar athuga skal, hvort skip fullnægi settum fyrirmælum, skal fara fram aðalskoðun eða aukaskoðun, svo og eftir atvikum smíðaskoðun, hleðslumerkjaskoðun og fararskoðun í samræmi við eftirfarandi greinar:

208. gr.

Flokkuð skip.

Varðandi skoðun skipa, sem flokkuð eru í einhverju því flokkunarfélagi, sem ríkisstjórnin hefur viðurkennt, er sú rannsókn tekin gild, sem fram hefur farið á skipum vegna stöðu þeirra í flokki, að því er þá hluti varðar, sem rannsókn tók til.

209. gr.

Eftirlit með smíði farþegaskipa.

Á meðan farþegaskip er í smíðum, skal nákvæm skoðun og prófun gerð á hinum vatnshelda hluta bolsins, hurðum og þilfari.

1. Skiljur skulu skoðaðar nákvæmlega, m. a. vatnsbunuprófun.
2. Stafnhylkið skal þola þrýstiprófun vatnssúlu, sem nær jafnhátt efstu hólfunarhleðslulínu.
3. Tvöfaldi botninn, hliðargeymar og þess háttar, skulu þola þrýstiprófun vatnssúlu, sem nær upp að takmarkalínu.
4. Geymar, sem vökvar eru hafðir í og eru þáttur í hinni vatnsheldu hólfun skipsins, skulu reyndir með vatnssúlu, sem nær upp að efstu hólfunarhleðslulínu, eða súlu, sem svarar ⅔ hluta hæðarinnar frá efri brún kjalar að takmarkalínunni á móts við geyminn, og skal miðað við þá prófun, þar sem þrýstingurinn er meiri. Þó má prófunarþrýstingurinn aldrei vera minni en sá þrýstingur, sem geymirinn sætir þegar hann er í notkun. Þá má og vatnssúlan, sem þrýstiprófið er gert með, ekki ná skemmra yfir efsta hluta geymisins en 92 cm.
5. Vatnsheldar hurðir skulu reyndar með vatnssúlu, sem nær upp að takmarkalínu. Þá prófun má gera annað hvort áður en eða eftir að hurðunum hefur verið komið fyrir.
6. Vatnsheld þilför skulu reynd, eftir að þau eru fullgerð, annað hvort með því að dæla vatni á þau eða láta fljóta yfir þau. Vatnshelda brunna, göng og loftrásarpípur skal reyna með því að dæla vatni á þau.
7. Gæta skal þess, að þau ráð, sem notuð eru til þess að þétta þilför, brunna, loftrásarpípur o. fl., séu haldgóð.

210. gr.

Stöðugleikaprófun.

Þegar farþegaskip er fullsmíðað, skal gerð hallaprófun til rannsóknar á stöðugleika þess. Hið sama gildir um endursmíðuð og breytt farþegaskip, ef ætla má að

11 breytingin hafi áhrif á stöðugleika þess, og um farþegaskip, sem keypt eru frá út-
20. jan. löndum, séu ekki færðar sönnur á, að fullkomin stöðugleikaprófun hafi áður farið fram.

Skipstjórum skulu látnar í té, til öryggis í siglingu, ef hægt er, allar nauðsynlegar upplýsingar varðandi stöðugleika skipsins.

211. gr.

Rannsókn og sjóhæfni.

1. Við fyrstu aðalskoðun á farþegaskipi eða eftir að aðalvélin hefur verið endursmíðuð eða endurnýjuð, skal gerð rannsókn á, hvort vélarkerfið í heild sé öruggt, hvort skipið láti vel að stjórn og hvort fullnægt sé að öllu leyti gildandi kröfum.

2. Á öðrum skipum en farþegaskipum, þar sem þess er talin þörf að dómi skipaskoðunarstjóra, skal gerð rannsókn á sjóhæfni þeirra í samræmi við 1. tölulið þessarar greinar.

212. gr.

Venjuleg aðalskoðun.

1. Við aðalskoðun skal gerð rannsókn á bol skipsins, þar með talinn skipsbotninn að utan, skrúfuás, stefnispípa, botnlokur hinna vatnsheldu skilja, reiði, vélar, katlar og þrýstiloftsgeymar, svo og fjarskiptitæki og áhöld.

2. Ef ytri endi stefnispípunnar er búinn olíuheldum þéttihólk eða skrúfuásinn er annaðhvort gerður úr efni, sem tærist ekki í sjó, eða er klæddur kopar eða hólk úr öðru efni, sem ekki ryðgar, og sem felldur er vatnsþétt við skrúfuhausinn, er nægilegt að draga skrúfuásinn lítilsháttar út til athugunar. Á meðan hann lítur vel út við þessa athugun, þarf fullnaðarskoðun ekki að fara fram nema þriðja hvert ár. Að öðrum kosti skal fullkomið eftirlit haft, með því að draga út skrúfuásinn í farþegaskipum við hverja aðalskoðun og í öðrum skipum að minnsta kosti annaðhvort ár.

3. Aðalskoðun skal vera svo fullkomin, að með henni sé hægt að ganga úr skugga um, hvort tilhögun í skipinu, efni bolsins og efnisstærðir, katlar og tilheyrandi aðal- og aukavélar, bjargtæki og áhöld fullnægi þeim kröfum, sem gerðar eru til skips í þeim förum, sem því eru ætlaðar, og hvort einstakir hlutir skipsins og búnaður þess sé eftir settum reglum.

4. Einn þáttur í rannsóknum þeim, sem um getur í 1. tölulið þessarar greinar, er sá, að aðal- og aukavélar, eimpípur, þrýstilofts- og eldsneytisgeymar í farþegaskipum í millilandasiglingum, svo og í öllum óflokkuðum skipum, skulu sæta þrýstiprófunum og fer um það o. fl. í samræmi við ákvæði 223.—227. greinar hér á eftir.

213. gr.

Aðalskoðun.

Aðalskoðun fer fram:

a. Áður en skip leggur úr höfn hér á landi í fyrsta sinn, er smíðað hefur verið hér á landi eða breytt þannig, að farmrýmið hefur verið stækkað, yfirbygging aukin, skipt um aðalvél eða því breytt svo mjög, að mæla þurfi það að nýju.

b. Þegar skip er fengið frá öðrum löndum, hvort heldur nýsmíðað eða notað, til skrásetningar undir íslenzkum fána eða til útgerðar hér á landi.

c. Einu sinni á ári á öllum farþegaskipum, öllum stálskipum, sem eru eldri en 12 ára og öllum tréskipum, sem eru eldri en 16 ára.

d. Annaðhvort ár á öllum öðrum skipum.

Við aðalskoðun skal kanna vandlega allt öryggi skipsins, bæði bols þess, þilfars og skilrúma, siglu og reiða, véla og vélatækja, búnaðar og áhalda, svo og allt annað, er að öryggi skipsins lýtur. 11 20. jan.

Ef skip er í viðurkenndu flokkunarfélagi, skal sú skoðun, sem gerð var á því til endurnýjunar þess í flokki, talin fullnægjandi um styrkleika bols, véla og eimkatla, enda sé hún í samræmi við kröfur skipaeftirlits ríkisins.

214. gr.

Almenn aukaskoðun.

Almenn aukaskoðun skal gerð einu sinni á ári á skipum þeim, er um ræðir í d-lið 213. greinar, það ár, sem aðalskoðun fer ekki fram á þeim.

Við almenna aukaskoðun skal sérstaklega athuga allan búnað skips og áhöld, botn þess og stýrisbúnað. Þó má gera botnskoðun á öðrum tíma, enda sé þá ekki ár liðið frá síðustu botnskoðun.

215. gr.

Sérstök aukaskoðun.

Sérstök aukaskoðun skal gerð í þessum tilfellum:

a. Þegar skip hefur sætt meiri háttar viðgerð, enda sé ekki skylt að efna til aðalskoðunar samkvæmt 213. grein reglugerðar þessarar.

b. Þegar eigandi skips, útgerðarmaður, skipstjóri, meiri hluti skipshafnar, vélstjóri eða stjórn stéttarfélags eða félags sjómanna á staðnum krefst skoðunar. Krafan skal send eftirlitsmanni, skrifleg og rökstudd. Trúnaðarmenn skipaeftirlitsins eru bundnir þagnarheiti um, hver kært hefur, nema kæran hafi reynzt ástæðulaus og bakað útgerðarmanni tjón. Skal þá skipaeftirlitið skýra útgerðarmanni frá því, hver kært hafi, sé þess óskað, nema kærandi óski heldur að bæta útgerðarmanni tjónið.

c. Þegar af öðrum orsökum þykir ástæða til að rannsaka öryggi ákveðinna hluta skips eða búnaðar þess, t. d. þegar skip skiptir um veiðiaðferð, eða fiskiskip er tekið til vöruflutninga.

Við sérstaka aukaskoðun skal athuga þá hluti skips eða skipsbúnaðar, er ástæða þykir til vegna atvika þeirra, er skoðuninni valda.

216. gr.

Skoðun á íbúðum skipshafna.

Það er skylda skoðunarmanna að sjá um, að kröfum þeim verði fullnægt, sem gerðar eru samkvæmt lögum og reglugerðum. Til þess að svo megi verða, skal skoða íbúðirnar, þegar þær hafa verið endurbættar eða kært hefur verið yfir einhverju, er íbúð varðar, og hvenær sem skoðunarmaður hefur grun um, að eitthvað skorti á, að lögum eða reglugerðum sé fullnægt.

217. gr.

Fararskoðun.

1. Fararskoðun á farþegaskipum, sem sigla til fjarlægra heimsálfna, skal gerð skömmu áður en skipið á að leggja úr höfn samkvæmt áætlun. Skipaeftirlitið getur, þegar skoðun fer fram, frestað hverju atriði, sem ekki eru glögg fyrirmæli um, eða það telur eftir atvikum, að ráðstafa þurfi á sérstakan hátt.

2. Lögð skal fram fyrir skipaeftirlitið eftirlitsbók, skipshafnarskrá og farþegaskrá.

11 20. jan.

3. Eftirlitsbókin skal athuguð meðal annars til þess að ganga úr skugga um, hvort skipstjórinn hafi látið fara fram fyrirskipaðar skoðanir, tilraunir og æfingar á vatnsheldum hurðum ásamt tilheyrandi tækjum og vísum, athuganir á dælum og bjargtækjum, þar með taldar bátaæfingar o. fl., svo og hvort bætt hefur verið úr öllum göllum, ef einhverjir hafa verið.

4. Enn fremur skal athuga, hvort hlutverkaskráin sé rétt gerð í samræmi við sett ákvæði, og skal skipshafnarskráin borin saman við hlutverkaskrána.

5. Um leið og skipshafnarskráin er athuguð, skal gengið úr skugga um, hvort áhöfn skipsins er fullnægjandi.

6. Skipstjórinn skal hafa undirritað farþegaskrána. Ef teknir eru farþegar á viðkomustöðum skips, skulu þeir skráðir á sérstaka fylgiskrá með farþegaskránni.

7. Skoðunarmaður skal fara til eftirlits um þau rúm, sem ætluð eru áhöfn skipsins og farþegum. Sjúkraklefar og búnaður þeirra skulu skoðaðir undir leiðsögu skipslæknis, sem afhendir skipaeftirlitinu vottorð, undirritað af honum og skipstjóra, um það, hvort lyfjabirgðir, sóttvarnarmeðul skipsins o. fl. fullnægi þeim kröfum, sem gerðar eru í sérstökum fyrirmælum þar að lútandi.

8. Rannsaka skal, hvort matvæli og vatn í björgunarbátum er í samræmi við settar reglur.

9. Að því er varðar farm í skipi, skal skipaeftirlitinu látin í té yfirlýsing, undirrituð af skipstjóranum, um, að í farminum séu ekki sprengiefni, né önnur hættuleg efni, að efni, sem eru heilsuspillandi eða vond lykt er af, séu flutt í rúmum, sem eru algerlega aðskilin frá farþegaklefum, og sérstaklega eldfim eða eitruð efni séu flutt í rúmum, sem eru algerlega afþiljuð með stálþiljum og eru ekki rétt við farþegaklefa.

10. Á meðan á fararskoðun stendur, skal skipaeftirlitið efna til æfinga, sem það telur nauðsynlegar til þess að ganga úr skugga um, að áhöfnin kunni skyldustörf sín, að því er varðar öryggisþjónustu skipsins, og björgunarbúnaðurinn sé þannig, að hann fullnægi settum reglum. Við fararskoðun skulu þessar æfingar gerðar:

a. Æfing með vatnsheldar hurðir, loka og þess háttar.
b. Kvaðning skipshafnar í björgunarbátana, flotun nokkurs hluta tækjanna.
c. Kvaðning til slökkviæfinga, bunuslöngur reyndar á þilfari. Rannsaka skal, hvort vatn sé á öllum brunahönum á þilfari, svo og hvort slökkvitæki og annar slökkviútbúnaður séu á tilskildum stað í nothæfu lagi.
d. Neyðarlýsing sé reynd, svo og fjarskiptitækin og varatæki þeirra.

11. Varðandi skip, sem ekki eru útflytjendaskip, falla atriðin um skoðun á farþegaskrá í 2. og 6. lið niður, og venjulegast þarf ekki að gera þá skoðun, sem ræðir um í 7. lið.

218. gr.

Skoðun fermingar- og affermingartækja.

Sérstakar reglur gilda um raun og skoðun fermingar- og affermingartækja skipsins og útbúnaði til öryggis verkamönnum, sem að fermingu og affermingu starfa.

219. gr.

Skoðun fjarskiptitækja.

Skoðun fjarskiptitækja framkvæmir símamálastjórnin. Skip, sem samkvæmt ákvæðum reglugerðarinnar eiga að vera búin slíkum tækjum, skulu skoðuð einu sinni á ári, áður en nýtt skírteini fyrir fjarskiptitækin er gefið út, til þess að sjá, hvort þau fullnægja þeim kröfum, sem til þeirra eru gerðar hverju sinni.

220. gr.

Um prófun rafmagnskerfis.

1. Rannsaka skal einangrun hvers nýs rafmagnskerfis. Einangrun kerfisins skal vera þannig, bæði milli einstakra þráða og bols skipsins, svo og milli samstæðra þráða með gagnstæðri pólun, að straumtapið, er svarar til rekstursspennunnar á leiðsluhluta þeim, sem liggur milli tveggja vara, og sömuleiðis straumtapið á þeim hluta leiðslunnar, sem tekur við af síðasta vari lagnarinnar, sé ekki meira en 1 milliamper.

2. Við síðari einangrunarprófanir má telja einangrunarviðnámið í þeim hluta kerfisins, sem raki eða sjór kemst að, nægilega mikið, ef það er a. m. k. helmingsviðnám á við það, sem að framan greinir.

3. Einangrunarprófanir eru annaðhvort gerðar með sjálfri rafalspennunni eða einangrunarmæli, sem framleiðir jafnmikla spennu og rekstursspennan er.

Mælingin skal gerð, eftir að spenna hefur verið á lögninni í eina mínútu, að minnsta kosti.

221. gr.

Hleðslumerkjaskoðun.

Skip, sem eiga að hafa hleðslumerki, skulu skoðuð og gerðar nauðsynlegar athuganir til ákvörðunar hleðslumerkjanna.

Að því er varðar reglulegar hleðslumerkjaskoðanir, skal fara eftir sérstökum reglum um hleðslumerki skipa.

Undanþegin ákvæðum um hleðsluskoðun eru skip, sem stunda síldveiðar með herpinót, á tímabilinu 1. júní til 15. september, enda hafi áður farið fram skoðun á öryggisútbúnaði skipsins.

Skipaskoðunarstjóri getur að fengnu samþykki ráðherra leyft að undanþága þessi skuli einnig gilda um skip, sem veiða síld í herpinót, á öðrum tíma árs en að ofan greinir.

III. Rannsókn og þrýstiprófanir eimkatla.

222. gr.

Skoðun eimkatla.

1. Alla eimkatla skipsins ásamt ketilútbúnaði, eimhylki, yfirhitara o. fl., skal skoða utan og innan á tilsettum tíma, eftir að hreinsun þeirra er lokið. Ef ketilhylkið að neðan eða afturbotn ketilsins er óaðgengur utan frá til eftirlits, skal að minnsta kosti áttunda hvert ár gera ráðstafanir til þess, að hægt sé að skoða þessa hluti.

2. Þegar skoðun fer fram, skal athuga alla ytri og innri fleti ketilsins og stög hans gagnvart holryðgun, venjulegri ryðgun og hvers konar tæringu, aðgæta öll samskeyti og athuga gaumgæfilega, hvort dældir, sprungur o. þ. h. eru á þeim hluta ketilsins, sem eldur og reykur leika um.

Einangrunarlag ketilsins þarf ekki að taka af, nema þar sem líkur eru til, að leki með samskeytum og því um líku undir einangrunarlaginu.

3. Ef eyðing eða önnur veila í katlinum kemur í ljós, skal mæla plötuþykktina.

4. Þegar aðalskoðun fer fram, skal öðru hverju, þegar ástæða þykir til, stilla öryggislokana með löggiltum þrýstimæli, meðan eimþrýstingur er á katlinum. Enn fremur skal reyna hraðlokandi öryggisloka, þar sem þeir eru hafðir.

5. Nýir katlar skulu reyndir, áður en þeir eru settir í skip og áður en þeir eru einangraðir. Katlar, sem hlotið hafa aðalviðgerð, skulu reyndir með þrýstingi,

11 áður en þeir eru teknir í notkun. Ef ekki er unnt að skoða ketilinn rækilega utan
20. jan. og innan, skal hann, ef það telst nauðsynlegt, reyndur með þrýstingi eins og hver annar ketill, sem við skoðun reynist vera í því ástandi, að hættulegt eða varhugavert er að nota hann áfram.

6. Ef ketillinn stenzt ekki tilætlaðan prófunarþrýsting og hefur aflagazt að mun eða áberandi leki komið í ljós, svo að varhugavert þykir að nota hann áfram við tilskildan þrýsting, skal hætta við þrýstiprófunina og gera aðra nýja, eftir að gert hefur verið við gallana, og skal hún annaðhvort nema hinum tilskilda þrýstingi eða miðast við lægri ketilþrýsting, ef útgerðarmaður eða eigandi skipsins kýs það heldur.

7. Prófunarþrýstingur á nýjum kötlum skal vera 1½ sinnum ketilþrýstingur + 3,5 kg á hvern cm^2, við síðari þrýstiprófanir skal hann vera að minnsta kosti 1½ sinnum ketilþrýstingurinn.

223. gr.

Rannsókn og þrýstiprófun eimpípna.

1. Allar nýjar eimpípur, sem gerðar eru fyrir eim til aflvéla, skulu reyndar með þrýstingi, áður en þær eru klæddar. Aðaleimpípa og aukaeimpípur skulu þrýstireyndar með vissu millibili, eins og hér greinir — hinar síðarnefndu þó aðeins, ef innanþvermál þeirra er meira en 76 mm —:

Koparpípa með lóðuðum langsaum fjórða hvert ár.
Heildregin koparpípa áttunda hvert ár.
Járnpípur og stálpípur tólfta hvert ár.

2. Nýjar koparpípur, tilbúnar til uppsetningar, skulu reyndar við að minnsta kosti tvöfaldan ketilþrýsting. Prófunarþrýstingurinn má þó ekki vera meiri en 2½ sinnum ketilþrýstingurinn.

3. Nýjar skarsoðnar járn- eða stálpípur fyrir eim til aflvéla skulu reyndar við að minnsta kosti þrefaldan ketilþrýsting, áður en þær eru settar upp.

4. Við síðari þrýstiprófanir skal prófunarþrýstingurinn að minnsta kosti vera tvöfaldur á við mesta þrýsting, sem er á leiðslunni, þegar hún er í notkun.

5. Þegar regluleg þrýstiprófun er gerð, skal taka einangrunina af við samskeytastéttirnar og á þeim stöðum, þar sem líklegt er, að lekið hafi. Þegar einangrunin er ekki algerlega tekin af leiðslunum, skal prófunarþrýstingurinn standa í 10 mínútur. Á þeim hluta leiðslunnar, sem reynist lekur, skal einangrunin tekin af, gert við skemmdina og ný þrýstiprófun gerð.

6. Koparpípur, sem ætlaðar eru fyrir eim til aflvéla og verða fyrir beygjuáhrifum við notkunina, skulu glóðaðar áður en þær eru þrýstireyndar.

7. Hverja eimpípu skal prýstiprófa, ef skipaeftirlitið telur þess þörf.

224. gr.

Rannsókn og þrýstiprófun þrýstiloftsgeyma.

1. Allir nýir þrýstiloftsgeymar (loftkútar til þess að ræsa vélar, loftflöskur til þess að blása inn lofti og þess háttar) skulu þrýstireyndar, áður eða eftir að þeim er komið fyrir um borð.

Þrýstiloftsgeymar, sem hitna, meðan á smíðinni stendur, skulu rækilega glóðaðir, áður en þeir eru þrýstireyndir.

2. Þrýstiloftsgeymir, sem eigi verður komizt að til að skoða að innan, skal auk þess þrýstiprófaður fjórða hvert ár, enn fremur skulu tilheyrandi tæki og pípur þrýstiprófuð, ef búnaðurinn reynist vera í því ástandi, þegar skoðun fer fram, að hætta geti stafað af því að nota hann áfram.

3. Prófunarþrýstingurinn fyrir nýja þrýstiloftsgeyma með hnoðuðum samskeytum er 1½ sinnum vinnuþrýstingurinn + 3,5 kg/cm², við síðari þrýstiprófanir skal prófunarþrýstingurinn vera að minnsta kosti 1½ sinnum vinnuþrýstingurinn. Prófunarþrýstingur fyrir þrýstiloftsgeyma, sem settir eru saman á annan hátt, skal að minnsta kosti vera tvöfaldur á við tilskilinn vinnuþrýsting. 11 20. jan.

225. gr.

Þrýstiprófanir eldsneytisgeyma og pípna.

1. Geymar fyrir eldsneytisolíu, sem eru sambyggðir bol skipsins, skulu þrýstireyndir, ásamt fyllirásum og öðrum pípum, áður en þeir eru teknir í notkun. Prófunarþrýstingurinn má engan veginn vera minni en sá þrýstingur, sem geymirinn verður fyrir við notkun og ekki heldur minni en sem svarar 92 cm vatnssúlu yfir efsta hluta geymisins.

Þrýstiprófanir á tilteknum tímum aðalskoðunar skulu því aðeins gerðar, að skipaeftirlitið telji þeirra þörf.

2. Brennsluolíugeymar, sem eru ekki sambyggðir bol skipsins, skulu reyndir við ekki minni þrýsting en geymirinn sætir, þegar hann er í notkun. Prófunarþrýstingurinn má þó ekki vera minni en sem svarar 0,2 kg/cm² fyrir geyma, sem í er eldsneyti með 30° C kveikimarki eða hærra, og ekki minni en 0,4 kg/cm² fyrir geyma, sem í er eldsneyti með lægra kveikimarki en að framan greinir.

3. Ef geymir tekur allt að 100 kg af eldsneyti með 30° kveikimarki eða hærra, eða allt að 50 kg af eldsneyti með lægra kveikimarki, er þrýstiprófunar ekki krafizt, svo framarlega sem geymirinn er að öllu leyti öruggur.

4. Neyzluhylki, sem ætluð eru fyrir olíukyndingarkerfi, skulu, að lokinni smíði reynd við tvöfaldan þrýsting miðað við vinnuþrýsting, en þó ekki lægri þrýsting en 0,5 kg/cm².

Brennsluolíudælur og þrýstileiðslur ásamt forvermi og síum, sem tilheyra olíukyndingunni, skulu þrýstireyndar, eftir að uppsetningu er lokið, við tvöfalt það álag, sem ætlað er öryggislokum þrýstingsmegin á brennsluolíudælum (sbr. 54. grein um öryggisloka), en þó skal álagið ekki vera minna en 28 kg/cm².

226. gr.

Vökvaþrýstingur.

Framangreindar þrýstiprófanir skulu gerðar með vökva.

227. gr.

Viðurkenning þrýstiprófana, sem gerðar eru erlendis.

Við skoðun katla, eimpípna og þrýstiloftsgeyma ásamt eldsneytisolíugeymum, má láta þrýstiprófun falla niður, ef sannað er, að fullkomin þrýstiprófun hafi verið gerð erlendis.

IV. Skírteini.

228. gr.

Skírteini fyrir farþegaskip.

1. Eftir hverja aðalskoðun á farþegaskipi skal því látið í té haffærisskírteini, þar sem til er tekið farsvið þess og hæsta heimil farþegatala. Skírteinið skal gefið út til allt að 12 mánaða í senn.

2. Eftir hverja aðalskoðun á flutningaskipi, þar með talið hvert það far, sem

11 notað er til reglulegra flutninga á nokkrum farþegum, án þess það sé þó farþega-
20. jan. skip eftir laganna hljóðan, sbr. 1. gr. laga nr. 68 5. júní 1947, um eftirlit með skipum, skal því látið í té haffærisskírteini til allt að 24 mánaða með ákvæðum um farir þess og mesta heimilan farþegafjölda.

3. Handa farþegaskipum í millilandasiglingum skal gefa út öryggisskírteini, sem staðfestir það, að skipið fullnægi að öllu leyti kröfum þeim, sem gerðar eru um öryggi mannslífa á sjó í alþjóðasamþykktinni frá 10. júní 1948. Öryggisskírteinið gildir sama tíma og haffærisskírteinið.

229. gr.

Skírteini fyrir flutningaskip.

Að lokinni fyrstu skoðun á flutningaskipi, skal því látið í té haffærisskírteini með ákvæðum um farsvið þess. Haffærisskírteinið er venjulegast gefið út til tveggja ára, en gildi þess er háð því skilyrði, að fyrirskipaðar aðal- og aukaskoðanir fari fram á réttum tíma og það sé skráð á skírteinið. Þegar gildistími skírteinisins er út runninn, skal gefa út nýtt skírteini á sama hátt.

Öll vöruflutningaskip, sem fara á milli landa, 500 rúmlestir og stærri, skulu hafa útbúnaðarskírteini, er gildir til sama tíma og haffærisskírteinið.

230. gr.

Fjarskiptiskírteini.

Ef skip á að vera búið loftskeytasenditækjum samkvæmt gildandi reglum um fjarskiptitæki og fjarskiptiþjónustu, skal skipinu enn fremur látið í té fjarskiptaöryggisskírteini til staðfestingar því, að fjarskiptabúnaður fullnægi þeim kröfum, sem gerðar eru um öryggi mannslífa á sjó í alþjóðasamþykktinni frá 10. júní 1948.

Fjarskipta-öryggisskírteinið skal gefið út til 12 mánaða í senn.

Skipum, sem ákvæði alþjóðasamþykktarinnar ná ekki til, skal láta í té loftskeytaöryggisvottorð eða radíóöryggisvottorð.

231. gr.

Undanþáguskírteini og sérstök ákvæði.

1. Hvert skip í millilandasiglingum, sem fengið hefur undanþágu með hliðsjón af eða vegna einhverra ákvæða í alþjóðasamþykktinni frá 10. júní 1948, um öryggi mannslífa á hafinu, skal hafa undanþáguskírteini. Skulu þau ekki gefin út til lengri tíma en 12 mánaða.

2. Ef tala skipsmanna og farþega í ákveðinni ferð farþegaskips, sem er í millilandasiglingum, er lægri en hámarkstala manna, sem skipinu er heimilt að flytja, og skipið hefur sakir þess, með hliðsjón af I. kafla, 17. gr., alþjóðasamþykktarinnar frá 10. júní 1948, um öryggi mannslífa á hafinu, rétt til að hafa færri björgunarbáta en öryggisskírteini þess kveður á um, má veita því sérstakt vottorð um, að engin brot hafi verið framin á ákvæðum ofangreindrar alþjóðasamþykktar, eins og atvikum er háttað. Þetta sérstaka vottorð skal fest við öryggisskírteinið og kemur í þess stað, að því er varðar bjargtækin. Það gildir aðeins fyrir hina ákveðnu ferð, sem það er stílað á.

232. gr.

Hleðslumerkjaskírteini.

Að lokinni hleðslumerkjaskoðun og eftir að áletrun hefur farið fram, skal skipinu látið í té alþjóðahleðslumerkjaskírteini eða hleðslumerkjaskírteini í samræmi við settar reglur um hleðslumerki skipa.

V. Eftirlitsbók, segulskekkjubók o. fl.

233. gr.

Eftirlitsbók.

Hvert skip, að undanskildum opnum bátum, skal hafa eftirlitsbók. Þar skal skrá ágrip af skoðunargerðinni, greinargerð skipstjórans um skyldur þær, sem á honum hvíla gagnvart skipaeftirlitinu, svo og annað, er varðar skipið, í samræmi við þau ákvæði og leiðbeiningar, sem settar eru í eftirlitsbókinni. Eftirlitsbókin skal gefin út eftir ákveðnum fyrirmælum stjórnarinnar og löggilt af skipaskoðunarstjóra eða lögreglustjóra.

Löggilding skal gerð án endurgjalds. Þegar eftirlitsbók er á enda skrifuð eða ekki lengur nothæf af öðrum ástæðum, skal skipstjóri útvega nýja bók og láta löggilda hana.

234. gr.

Segulskekkjubók.

Skipaeftirlitið getur krafizt þess, að hvert skip, sem siglir á milli landa eða stundar fiskveiðar á fjarlægum miðum, hafi segulskekkjubók, sem gefin er út eftir ákveðnum fyrirmælum skipaeftirlitsins og löggilt af skipaskoðunarstjóra. Löggilding skal gerð án endurgjalds. Segulskekkjubók færir skipstjóri sjálfur eða stýrimaður undir hans eftirliti í samræmi við þau ákvæði og leiðbeiningar, sem í bókinni eru.

235. gr.

Leiðbeiningar um björgun skipbrotsmanna.

Í hverju skipi, þar sem því verður við komið, skal vera tilkynning, augljós öllum skipverjum, með leiðbeiningum um björgun skipbrotsmanna ásamt upplýsingum um, hvað athuga beri, þegar framkvæma skal björgun.

XI. KAFLI

Varahlutar.

236. gr.

I. Fyrir mótora og gufuvélar.

Öll skip, sem knúin eru diesel-mótor skulu, auk venjulegra verkfæra og áhalda, sem nauðsynleg eru til gæzlu og viðgerðar á mótorum, hafa varahluta, svo sem til er tekið hér á eftir:

1. Flokkað skip.

Skip knúin dieselmótor, sem flokkuð eru í einhverju því flokkunarfléagi, sem ríkisstjórnin viðurkennir, skulu hafa varahluti fyrir aðal- og aukavélar eins og ákveðið er í reglum viðkomandi flokkunarfélags.

2. Skip flokkuð eftir íslenzkum reglum.

Fiskiskip og önnur skip knúin dieselmótor, er ekki hafa fullkominn seglbúnað, það er minnst 3 segl (fokku, stórsegl og skutsegl), eins stór og við verður komið, skulu hafa varahluta, sem hér segir, til vélanna.

11 20. jan.

a. Aðalvél.

1 strokklok, með öllum lokum, lokasætum, gormum o. fl., samsett.*)
1 samstæðu af lokum, lokasætum, gormum o. fl. fyrir einn strokk.
½ samstæðu af eldsneytislokanálum, fyrir hvern mótor.
1 bullu með bulluás, bulluhringjum, skrúfboltum og róm.*)
1 samstæðu af bulluhringjum fyrir eina bullu.
1 sveifaráslegu með 2 boltum og róm.
1 krosslegu með 2 boltum og róm.
1 samstæðu af öxultengiboltum fyrir sveifarás.*)
1 samstæða af öxultengiboltum fyrir milliás.*)
1 samstæðu af boltum og róm fyrir eitt strokklok.
Ýmsar stærðir af skrúfboltum, róm og járni.
1 samstæðu af bulluhringjum á hverja loftþjöppubullu.
½ samstæðu af lokum fyrir loftþjöppu.
Eina eldsneytisdælu altilbúna, eða alla vinnandi hluti hennar.
1 samstæðu af lokum fyrir neyzluhylkisdælu, ef til er.
1 samstæðu af lokum fyrir svalavatnsdælu.
1 samstæðu af lokum fyrir eina austurdælu.
1 samstæðu af lokum fyrir skoldælu, ef til er.
1 samstæðu af lokum fyrir áburðarolíudælu.
1 bullu og 1 stöng fyrir áburðarolíudælu.
2 fjarsýnispípur (Teleskoprör) fyrir kælingu bullunnar.
1 samstæðu af „skew wheels" fyrir 1 mótor.*)
Ýmsar stærðir af pípum bæði fyrir eldsneyti og loft, með viðeigandi stútum og róm, ýmis þétti og gorma af öllum tegundum.

b. Aukavélar.

1 samstæðu af lokum, lokasætum, gormum o. fl. fyrir 1 strokk.*)
1 samstæðu af bulluhringjum á eina bullu.
1 sveifaráslegu með 2 boltum og róm.
1 krosslegu með 2 boltum og róm.
1 samstæðu af bulluhringjum á hverja loftþjöppubullu.
½ samstæðu af lokum fyrir loftþjöppu.
1 eldsneytisdælu altilbúna, eða alla vinnandi hluta hennar.
1 samstæðu af skrúfboltum með róm fyrir einn strokk.*)
Nauðsynleg þétti o. fl.

II. Mótorar aðrir en dieselmótorar.

a. Aðalvélar.

1 glóðarhaus fyrir hvern strokk, ef við á.
Alla hringi á einn strokk.
1 samstæðu af lokum fyrir austurdælu, svalavatnsdælu og eldsneytisdælu.
1 innspýtingsspiss fyrir hvern strokk.
1 blásturslampa, ef það á við tegund mótorsins, og varabrennara.
1 kveikitappa fyrir hvern strokk, ef við á.
1 eldsneytisolíurör frá dælu til innspýtingsspíss fyrir hvern strokk, ásamt tilheyrandi stútum og róm.
1 samstæðu af lokum fyrir hvern strokk.

*) Skip, sem stunda fiskveiðar hér við land og sigla ekki milli landa, þurfa ekki að hafa þessa hluti.

1 gorm í olíudælu.
3 gorma fyrir innspýtingsspíss.
1 sveifaráslegu með tilheyrandi boltum og róm.
1 bulluáslegu með bulluás, boltum og róm, eftir því sem við á.
3 síur í eldsneytisdælu.
Aukaolíudælu, eða alla hluta hennar, og 2 síur í áburðarolíudælu.
Áhöld til að kveikja rör (lóðbolta, lampa, palilóð, borax, tin, lóðfeiti).
Silfurvír í bræðivör.
Kol með tengivír í rafal.

b. Aukavélar.

Þrýstirör frá dælu að olíuspíss.
1 samstæða af bulluhringjum.
1 sveifaráslega.
1 bulluáslega.
Síur í eldsneytis- og síuhylki fyrir áburðarolíu.

III. Heimild til að veita undanþágu.

Skipaskoðunarstjóri getur, þegar ferðum skipsins og aðstæðum til fljótrar viðgerðar eða öflunar varahluta er þannig háttað, að líkindi eru til, að ekki sé þörf allra þeirra varahluta, sem hér er krafist, undanþegið skip frá því að hafa ofangreinda hluti, að einhverju leyti, en að sjálfsögðu ber að hafa alla þá varahluta, sem til mála kemur, að grípa þurfi til, þegar um er að ræða bráðabirgðaviðgerð til að ná til öruggrar hafnar.

XII. KAFLI

Refsingar.

237. gr.

Brot gegn reglum þessum varða refsingu samkvæmt XI. kafla laga nr. 68 5. júní 1947, um eftirlit með skipum.

Reglur þessar eru hér með settar samkvæmt lögum nr. 68 5. júní 1947, um eftirlit með skipum, til að öðlast þegar gildi, og birtast til eftirbreytni öllum þeim, sem hlut eiga að máli. Jafnframt falla úr gildi tilskipun nr. 43 20. nóv. 1922, um eftirlit með skipum og bátum og öryggi þeirra, reglur um skoðun á opnum bátum, nr. 109 17. sept. 1937, reglugerð nr. 22 6. apríl 1938, um útbúnað á síldveiðiskipum, reglur um flutning á skipum, sem ekki eru farþegaskip, nr. 46 13. marz 1943, reglur um útbúnað skipa, nr. 178 31. des. 1946, reglur um gerð bjargbelta, bjargvesta, bjarghringa o. fl., nr. 160 26. okt. 1949, reglur um gerð rekakkera, nr. 170 26. okt. 1949, sem og önnur ákvæði, sem fara í bága við þessar reglur.

Samgöngumálaráðuneytið, 20. janúar 1953.

Ólafur Thors.

Páll Pálmason.