

Frumvörp til tilskipana um eftirlit með öryggi skipa og báta (1919)

Útgáfa 1.0 af rafræna skjalinu

Þetta PDF skjal er hluti afraksturs skönnunar á prentuðu eintaki af téðu riti. Markmið þessarar útgáfu er að veita almenningi færi á að eignast sitt eigið rafrænt eintak af því án endurgjalds.

Skjalið er upprunalega birt á vefnum <https://urlausnir.is>. Þar má finna rafrænar útgáfur hinna bindanna og verða nýrri útgáfur af skjölunum í boði þar.

Takmörkun ábyrgðar

Höfundur skjals þessa afsalar sér allri ábyrgð, að því marki sem lög heimila, vegna beinnar og/eða óbeinnar notkunar skjalsins sjálfs eða afurða sem af því leiðir. Þó að stefnt hafi verið að því markmiði að skjalið endurspegli sem best innihald upprunalegu bindanna er hvorki hægt að tryggja né ábyrgjast að það hafi tekist. Framangreint á einnig við um efnislegt innihald prentuðu eintakanna sem skönnuð voru.

Höfundaréttur

Höfundur skjals þessa álitur að hvers kyns höfundaréttur á prentaða eintakinu sé útrunninn.

Hvers kyns höfundaréttur sem höfundur skjalsins gæti hafa skapað sér til handa með skönnuninni sjálfri eða öðru framlagi sínu til sköpunar þess, skal vera meðhöndlaður í samræmi við Creative Commons Zero höfundaleyfið (CC0 1.0 Universal eða síðari útgáfa þess).

Ábendingar

Séu ábendingar um mögulegar úrbætur á skjalinu er hægt að koma þeim á framfæri við höfund þess.

Athugasemdir um þessa útgáfu

Skannað var eintak í vörslu Landsbókasafnsins (Íslandssafn).

Meiriháttar prentgalli á bls. 22.

Höfundur skjalsins: Svavar Kjarrval (svavar@kjarrrval.is)

Hand. Afgræðsla og þátttöku

Frumvörp

til

tilskipana um eftirlit með öryggi
skipa og báta

Reykjavík 1919

Isafold — Ólafur Björnsson

Frómberg

Frómberg 10. 10. 1910

Frómberg 10. 10. 1910

Frómberg

Frómberg

Frómberg 10. 10. 1910

Frómberg 10. 10. 1910



Efnisyfirlit.

I. Um skoðanir yfirleitt	Bla	1
a. Almenn ákvæði	—	5
b. Flokkuð skip	—	6
c. Fiskiskip	—	7
d. Opnir bátar	—	7
II. Aðalvjarlar og hjálparvjarlar í öllum gufuskipum	—	7
III. Um rafmagn í skipum yfirleitt	—	18
IV. Gufuskip	—	22
Önnur flutningaskip og flekiveiðagufuskip	—	29
V. Mótórar m. m. í öllum mótorskipum	—	31
VI. Mótorskip	—	35
a. Farþegaskip	—	35
b. Fiskiveiðamótorskip	—	36
VII. Seglskip	—	37
Frumvarp um ákvæði viðvíkjandi skoðunarskyldum skipum minni en 15 tonn	—	38
a. Mótorskip	—	38
b. Seglskip	—	39
Skýringar	—	40



Frumvarp

til tilskipunar samkvæmt lögum nr. 29, 22. október 1912, um
eftirlit með skipum og bátum og öryggi þeirra.

Samkvæmt 10. gr. í lögum nr. 29, 22. október 1912, um eftirlit með skipum og bátum og öryggi þeirra, eru hjermeð sett eftirfylgjandi ákvæði, sem gilda fyrir öll skrásetningarskyld skip á Íslandi.

I. Um skoðanir yfirléitt.

1. gr. Sjerhvert skip, sem er háð lögskipaðri skoðun, skal, samkvæmt lögum um eftirlit með skipum og bátum og öryggi þeirra, skoðað af tveim tilnefndum skoðunarmönnum, og skal annar þeirra hafa þekking á skipum en hinn þekking á vjelum — ef ræða er um skoðun á gufuskipi eða mótorskipi. Ef skoðunargerðin er þannig vaxin, samkvæmt tilskipun þessari, að reyna skal skilrúm með þrýstingu, athuga katla og reyna þá með þrýstingu, eða yfir höfuð gera þær athuganir, sem útheimta sjerþekkingu og sjerstök áhöld, en menn og áhöld eru eigi til innan umdæmisins, þá ber að fá þangað slíkan mann og nauðsynleg áhöld, eða senda skipið þangað, sem athuginin verður framkvæmd ábyggilega. Enginn má taka þátt í skoðunargerð á skipi, sem hann er viðriðinn að einhverju leyti.

Skoðun fer fram:

- a. Áður en nýtengið skip er tekið til notkunar eða eftir aðalviðgerð á skips-skrokknum eða vjelunum og ennfremur
- b. einu sinni á ári, sbr. þó 4. og 6. gr.

Við skoðunargerðina skulu skoðunarmenn reyna að athuga hvort hinum gefnu fyrirmælum um smíði skips og vjela og útbúnaðar m. m. sje fullnægt, svo og ákveða:

- c. hvort skipið er tryggilegt til þess að flytja farþega og hvar það megi sigla,
- d. mesta farþegafjölda, sem skipið má flytja, og
- e. fjölda stórgripa, sem skipið má flytja og hvar þeir megi vera í skipinu.

Farþegafjöldann og stórgripafjöldann má ákveða mismunandi fyrir mismunandi ferðir.

2. gr. Þegar sjerstaklega stendur á, er hlutaðeigandi yfirvald skyldugt til að láta framkvæma sjerstaka skoðunargerð á sjerhverju skipi sje ástæða til.

3. gr. Á mánaðarfresti skulu skipstjórar á farþegaskipum — á öðrum

skipum með eigi meira en 4 mánaða fresti — með aðstoð skipshafnar láta yfir-lita allar vatnsheldar hurðir og hlera, stýflukrana, stýflulokur og umbúnað þeirra, austurtæki, sprautur, báta og það sem þeim á að fylgja. Um leið og eftirlitið fer fram, skal hreifa bátana út fyrir skipshliðina, svo skal og athuga hvort þeir sjeu þjettir og alt tilbúið að setja fljótlega á sjóinn. Skipshöfninni skal vera skift á bátana; skrá yfir þessa skifting skal fest á augljósan stað og skal skipshöfn-inni vera hún kunn.

Ilindri sjerstakar ástæður að framkvæma eitthvað af þessu eftirliti, svo sem að hreifa bátana út fyrir skipshliðina, skal geta ástæðanna fyrir frestun eftir-litsins í eftirlitsbókinni.

Eigi sjaldnar en einu sinni ári skal athuga björgunarbelti og björgunar-hringa nákvæmlega.

Alt það, sem kann að vera ábótavant þegar þessi eftirlit fara fram, skal bæta svo fljótt sem unt er, og hvenær eftirlitið fer fram og það endurbætt, sem ábótavant var, skal skrífa í eftirlitsbókina.

4. gr. Á skipum, sem notuð eru í sjerstökum tilgangi, skal framkvæma skoðun þá, sem greind er í 1. gr. staflíð b, annaðhvort ár; þó eiga útgerðarmenn eða eigendur skipanna að ári liðnu eftir að síðasta skoðun fór fram, að sýna lög-reglustjóra vottorð, innfært í eftirlitsbókina, frá 2 áreiðanlegum skoðunarmönnum, sem færir sönnur á það, að vjelarnar og það sem þeim fylgir — gufukatlar, sjó-sambönd, skrúfuásar m. m. talið þar með — sje fyllilega í góðu lagi og að öðru leyti sje annars alt í lagi viðvikjandi byggingu skipsins og vjelanna og annars útbúnaðar m. m.; ef þessu er eigi fullnægt skal framkvæma skoðun.

Reyna skal gufukatla með þrýsting þegar skoðun fer fram, eins oft og þess er krafist eftir reglunum í 19. gr. II. k.

5. gr. Grafvjarlar byrður (Lægtare), gufukrana og þ. u. l., sem ekki nota gufu eða annað vjelaufl til framknýjunar skal skoða:

a. áður en nýfengið skip er tekið til notkunar, eða eftir aðalviðgerð á skrekk eða vjelum, og ennfreður

b. annaðhvort ár.

Á þeim árum, sem skoðun á eigi að fara fram, þarf eigi heldur að sýna lögreglustjóra vottorð; þó skal skoða gufukatlana utan og innan af áreiðanlegum og sjerfróðum manni, og vottorð um að katlarnir sjeu fyllilega í lagi skal færa inn í eftirlitsbókina.

6. gr. Sjeu liðnir meira en 3 mánuðir af árinu og skipstjóri hefir enn ekki beðið um skoðun, varðar það missir rjettinda í 3 mánuði eftir atvikum, nema lögleg forföll hafi tafið.

7. gr. Ef útgerðarmaður eða skipstjóri hins skoðaða skips krefst yfir-skoðunar, tilnefnir stjórnnarráðið til þeirrar skoðunar helmingi fleiri skoðunarmenn; við útnefninguna fá þeir menn eitt eintak hver af ákvæðum þeim, sem hjer að lúta. Ef yfirskoðunarmenn staðfesta eigi í öllum greinum fyrri skoðunina, ber þeim að láta í ljósi hver atriði hennar þeir fallist á og hverjum þeir breyta.

Yfirskoðunarmönnum ber að láta hlutaðeigandi yfirvaldi í tje skýrslu um skoðun sína.

Yfirskoðunar má og krefjast af hlutaðeigandi yfirvaldi, þegar álitin er ástræða til þess.

8. gr. Skoðunargerðina skal færa inn í eftirlitsbók, sem skal vera í hverju skoðunarskýldu skipi. Við hverja þá skoðun, sem getur um í 1., 4. og 6. gr., skal þessi eftirlitsbók sýnd skoðunarmönnum, og ber þeim að aðgæta, hvort þær skoðanir, sem ræðir um í 18. og 21. gr. II. k. hafi verið færðar inn í eftirlitsbókina, og hvort það, sem kann að hafa verið ábótavant, hafi verið endurbætt í tæka tíð. Ef vanræksla í þessu verður uppvís, ber skoðunarmönnum að tilkynna það sjerstaklega lögreglustjóranum á skoðunarstaðnum.

Aðalárangur skoðunarinnar skulu skoðunarmennirnir færa inn í eftirlitsbókina, og staðfesta með undirskrift sinni.

9. gr. Við ákvörðun á traustleika skrokksins, hæð og traustleika skilrúmanna, fjölda akkeranna, tegund þeirra og þyngd, svo og fjölda, gildleika og lengd keðjanna eða virfestanna, skulu skoðunarmenn fylgja þeim reglum, sem þá gilda hjá neðannefndum flokkunarfjelögum:

Lloyds Register of British and Foreign Shipping.

British Corporation for the Survey and Registry of Shipping.

Bureau Veritas.

Norsk Veritas og

Germanischer Lloyd.

Við ákvörðun á traustleika katlanna og hverjir lausamunir, varahlutir og áhöld skuli fylgja aðalvæðunum, skulu skoðunarmenn annaðhvort fylgja reglum ofanefndra flokkunarfjelaga eða enska fjelagsins Board of Trade, sem þá gilda.

Útgerðarmaður má veita um hverjum, af ofanefndum reglum skuli fara eftir.

10. gr. Skip og bátar, sem eru flokkuð af aðurnefndum fjelögum í 9. gr. og haldið við í þeim flokki, eru álitin fullnægja kröfunum í þessari tilskipun, um traustleika skrokks og vjela, hæð, traustleika og þjettleika skilrúmanna, svo og útbúnað með akkeri, keðjur og stálstrengi. Ef fullnægjandi sönnun fyrir flokkun skipsins eða bátsins og viðhaldi í flokknum er sýnd skoðunarmönnum, þurfa þeir eigi að framkvæma skoðun og athuganir, sem láta að því, sem hjer hefir verið tekið fram, eða láta sýna sjer miðbandauppráttinn og upprætti af vjelinni með skýringum.

11. gr. Ljósker og kompásar, sem eru viðurkend af tilraunastöð herskipasmíðastöðvarinnar í Danmörku, hafa skirteini frá Board of Trade, eða hafa verið athuguð og viðurkend af Deutsche Seewarte í Þýzkalandi eða Kew's tilraunastofnun í Englandi, eða ljóskerarannsóknarstöð Íslands (komi hjer slík stöð) skulu álitin fullnægjandi.

12. gr. Þóknun fyrir skoðunargerðina greiðist þegar að henni aflokinni til lögreglustjórans í því umdæmi, þar sem skoðunin fór fram.

Við lok hvers mánaðar greiðir eða ávisar lögreglustjóri skoðunarmönnum eða þeim, sem þeir tilvísar, umrædda þóknun.

Gjaldskrá fyrir skoðunargerðir.

13. gr. Fyrir allar skoðunargerðir, sem framkvæmdar hafa verið samkvæmt þessari tilskipun, ber skoðunarmönnum sameiginlega:

1. Gufuskip og mótorskip.

- a. fyrir farþegaskip með meira en 150 farþega . . . kr. 90.00
- b. fyrir önnur farþegaskip . . . — 75.00
- c. fyrir önnur skip, sem eru stærri en 100 tonn Br. . . — 45.00
- d. fyrir önnur skip, sem eru minni en 100 tonn . . . — 37.50

Ef katlar eru reyndir af öðrum skoðunarmanninum, ber honum ennfremur:

- e. fyrir að reyna aðalketil . . . kr. 12.00
- f. fyrir að reyna hjálparketil . . . — 7.50

Ef núnefndar athuganir eru framkvæmdar af sjerfræðingi, sem til þess er kvaddur sjerstaklega þá ber honum:

- g. fyrir að reyna aðalketil . . . kr. 30.00
- h. fyrir að reyna hjálparketil . . . — 22.50

2. Seglskip.

- i. fyrir seglskip, sem eru 700 tonn eða stærri . . . kr. 45.00
- k. fyrir seglskip, sem eru 200—700 tonn . . . — 37.50
- l. fyrir seglskip, sem eru 80—200 tonn . . . — 30.00
- m. fyrir seglskip, sem eru 15—80 tonn . . . — 22.50
- n. fyrir þífarsmótorskip . . . — 22.50
- o. fyrir opna mótorbáta . . . — 18.00
- p. fyrir seglskip minni en 15 tonn . . . — 15.00
- r. fyrir opna báta . . . — 7.50

Skoðunarmenn og sjerfræðingar skulu hafa ókeypis ferðakostnað á skoðunarferðum sínum og ennfremur 6 kr. á dag í fæðispeninga, ef skoðunargerðin er framkvæmd meira en 10 kílómetra frá heimili þeirra.

Allan þennan kostnað, svo og útgjöld fyrir nauðsynlega aðstoð við skoðunargerðina og tilraunirnar, greiðir útgerðarmaður eða eigandi. En öll þau áhöld, sem nauðsynleg eru við störf þessi, borgar landssjóður.

Yfirskoðunar má krefjast eftir sömu reglum og gilda um stærri skip, og um greiðslu fyrir þá skoðun, gilda einnig þær reglur.

Láti yfirvöldin framkvæma sjerstaka skoðunargerð samkvæmt 2. gr., greiðir útgerðarmaður eða eigandi kostnað hennar, ef skoðunarmennirnir votta, að skipið þurfi nauðsynlegar umbætur, áður en það sje tekið til notkunar; sje það eigi, þá greiðist skoðunargerðin úr landssjóði.

Fyrir yfirskoðunargerð hækka gjöld þau, sem talin eru í liðunum a—r um 50%, sem greiðast af skoðunarbeiðanda, ef yfirskoðunin í aðalatriðunum staðfestir skoðunargerðina, annars greiðist hún úr landssjóði.

Almenn ákvæði.

14. gr. Þegar skoðuð eru skip og bátar, sem samkvæmt skipaefirlitslögum eru háð opinberu eftirliti, þá ber skoðunarmönnum að athuga hvort nefndum lögum og fyrirmælum, sem þeim fylgja, sje fullnægt, svo og gera ráðstafanir um það, hve marga farþega m. m. skipið megi flytja.

Skipið eða bátinn skal skoða innan þeirrar sýslu, sem það gengur frá. Stað þann, sem skipið er skoðað á, getur útgerðarmaður að öðru leyti ákveðið og getur þess í beiðninni. Skoðanir þær, sem sjerfróða menn þarf til, má þó framkvæma utan sýslunnar, ef útgerðarmaður æskir þess fremur, heldur en að fá þann eða þá sjerfræðinga þangað.

Beiðni um skoðun skal senda hlutaðeigandi skoðunarmönnum.

Hvenær skoðunin svo fer fram, er ákveðið eftir samkomulagi við útgerðarmann eða eiganda, eða hlutaðeigandi skipstjóra fyrir þeirra hönd.

Skoðunum þeim, sem skal framkvæma á hverju ári, skal lokið áður en almanaksárið er liðið. Eigi þarf nákvæmlega að liða eitt ár á milli tveggja næstu skoðana; vanalega skulu þó eigi liða meira en 15 mánuðir á milli þeirra.

Skoðunarmenn skulu hafa það hugfast, að á þeim hvílir mikil ábyrgð við skoðunarstarfið, með tilliti til mannlífa og verðmætra hluta. Skoðunina verður því að framkvæma með mestu nákvæmni og samviskusemi.

Ef skip eða bátur heyrir undir fleiri en einn af þeim flokkum skoðunargerðanna, sem um ræðir í tilskipununum, þá skal framkvæma skoðunina samkvæmt reglum þess flokks, sem áskilur fylstar kröfur.

Það er skylda skoðunarmannanna að afla sjer ítarlegra upplýsinga um ástand skips og vjela með útbúnaði, svo að öllum spurningum í skoðunargerðinni sje svarað eins og unt er, jafnvel þótt skipið sje flokkað. Þeim er því heimilt að krefjast aðgöngu alstadar í skipinu.

Útgerðarmanni eða umbodsmanni hans er skylt að sjá um það, að skoðunarmennirnir fái nauðsynlega aðstoð við skoðunina.

Með tilliti til framkvæmda við skoðunina skal þessa gætt:

Ef skoðunarmenn ákveða að umbætur þurfi að gera, er þeim þó eigi skylt að tilgreina hvernig eigi að framkvæma þær; þó ber þeim jafnan, svo framarlega sem þeir hafa nægilega sjerþekkingu, að aðstoða með leiðbeiningum um það, hvernig framkvæmdin verði hagkvæmust, og jafnframt leiða athygli að hagfeldum ráðstöfunum til að aftra eyðileggingu, t. d. ryði, fúa eða slíku.

Ef skipstjóra er kunnugt um einhverja leynilega galla eða vöntun á skipinu, vjelunum eða útbúnaði þess, er honum skylt að skýra frá því meðan skoðunin fer fram, ef hann er spurður um slíkt, enda er skoðunarmönnum skylt við hverja skoðun að beina spurningu í þessa átt til skipstjórans.

Meðan skoðunin fer fram skal sýna skoðunarmönnum eftirlitsbókina, og skuli þeir aðgæta hvort fyrirskipaðar skoðunargerðir hafa verið færðar inn í bókina, og hvort gallar hafi verið endurbættir, hafi þeir verið.

Hafi vanræksla í þessu efni átt sjer stað, ber skoðunarmönnum að tilkynna lögreglustjóra það sjerstaklega.

Aðalúrslit skoðunarinnar skulu skoðunarmennirnir skrifa í eftirlitsbókina og staðfesta það með undirskrift sinni.

Að aflökinni skoðunargerð skulu skoðunarmenn senda lögreglustjóra staðfest eftirrit úr eftirlitsbókinni, á þar til gerðu eyðublaði; vátryggjandi skipsins getur og krafist að fá slíkt eftirrit.

Við skoðunargerðir skal nota metrakerfið. Enskum mæli og vog er breytt í metra samkvæmt neðannefndum tölum:

1 foot = 0,3048 m.

1 inch = 25,4 mm.

1 square foot = 0,0929 m².

1 cubic foot = 0,0283 m³.

1 pound = 0,4536 kg.

1 lb. pr. sq. inch = 0,0703 kg/cm².

1 ensk loftþyngdareining (Atm.) = 1,0334 kg/cm².

1 sjómíla = 1852 m.

Gufuþrýstingin er gefin í kg/cm².

Hlið ákvæðna skoðunargjald sem til tekið er í tilskipununum, skal greiða lögreglustjóra þegar að aflökinni skoðunargerð, en hann greiðir skoðunarmönnum við lok hvers mánaðar. Ef þörf krefur má taka gjaldið lögtaki.

Í hverri sýslu skulu skipaðir 2 skoðunarmenn og 2 til vara.

Við skoðunina skulu skoðunarmenn aðstoða hver annan svo að öll fyrir-mæli hafi verið yfirfarin áður en skoðun er lokið. Öll skip yfir 12 tonn skulu á ferðum sínum hafa eftirlitsbókina meðferðis í þjettum blikkkassa.

Flokkuð skip.

15. gr. Skip, sem eru flokkuð í hinum viðurkendu flokkunarfjölögum (sbr. 9.—10. gr. í tilskipuninni um stærri skip), og haldið í þeim flokk, ber að skoða þannig að þau fullnægi ákvæðum í skipaefirlitslögum og fyrirmælum, sem að þeim lúta. Ef skoðunarmönnum er sýnd sönnun fyrir því, að skipið sje smíðað eftir greindum reglum og því sje haldið í flokknum, þá þarf eigi að athuga þjettleika og traustleika skrokksins, traustleika skilrúmanna, útbúnað akkera m. fl., traustleika ketilsins nje framkvæma þrýstitilraun við gufupípurnar; aftur á móti skulu þeir nákvæmlega gæta fyrirmælanna um trygga umferð, sjóleiðslu-

hæfileika" (Manövreene), dælu-, slökkvi- og björgunaráhöld, rámsleiðslur m. m. Þeir skulu og gæta fyrirælananna, sem lúta að verndun gegn farmslysum, svo sem hlífum um vatnshæðarglös, hlífum yfir ástengslum og öðrum hreyfanlegum hlutum, handriðum á skilrúmum m. m., enn fremur fyrirælananna um siglutrje. reiða og þann útbúnað, kompása, ljósker, dvalarrúm o. s. frv.

Öryggislokurnar skal mæla og merkja (stimpla) í öllum flokkuðum skipum, einnig í öðrum skipum og bátum.

Þegar flokkuð farþegaskip eru skoðuð, þá geta skoðunarmenn krafist þess að vjelar sjeu í gangi.

Fiskiskip.

16. gr. Skoðun fiskiskipa skal framkvæma af hinum tilnefndu skoðunarmönnum.

Þar eð lögreglustjórum ber að lita eftir að skoðanir fari fram, þá ber skoðunarmönnum að aflokinni skoðun að tilkynna hana hlutaðeigandi lögreglustjóra með eftirriti úr eftirlitsbókinni, staðfestri með uundirskrift þeirra.

Opnir bátar.

17. gr. Þegar skoðaðir eru skrásetningarskyldir opnir bátar, skal þess gætt, að skrokkurinn sje traustur og þjettur, að stýrið sje traust og þannig um það búið, að það geti eigi brokkið af, þótt öldugangur sje, að bátnum fylgi traustar árar og minst ein varaár, að áragafiarnir eða ræðin sjeu traust og góð, og sömuleiðis siglutrje og segl, ef þess er krafist af skoðunarmönnum. Jafnt þótt báturinn hafi nægileg segl til siglingar, skal hann samt hafa meðferðis 2 traustar árar.

Sjerhver bátur skal samkvæmt stærð sinni hafa nægilega mörg austurtrog.

Í bátum, sem eru meira en fjórrónir og fara út fyrir fjarðarmynnin, skal vera áreiðanlegur kompás og traustur seglaútbúnaður.

II. Aðalvjelar og hjálparvjelar í öllum gufuskipum.

1. gr. Aðalvjelar og hjálparvjelar í skipum skulu vera nægilega traustar, og með hliðsjón af fyrirskipuðum reglum í eftirfylgjandi greinum, skulu þær vera þannig útbúnar og settar niður, að notkun þeirra við nauðsynlega hirðing sje eigi hættuleg fyrir líf og heilsu þeirra, sem eru á skipinu, og að þeir menn, sem stunda vjelarnar eða koma nálægt þeim, geti hlotið slys af þeim vegna óaðgætni.

2. gr. Hitaflötur gufuketilsins, þ. e. veggir ketilsins, gangar eða pípur sem verða fyrir beinum áhrifum elds eða reykJar, skal allur hulinn vatni, og skal minsta vatnshæðin ná minnst 10 cm. — ef þvermælir gufuketilsins er minni en 2 m., þá minnst 7,5 cm. — upp fyrir efsta hluta hitaflatarins, jafnvel þótt skipið hallist 6°.

Þessi ákvæði koma þó eigi til greina á:

1. Áhöldum til gufu-yfirhitunar, sem eigi eru hlutar af sjálfum gufukatlinum.
2. Þeim hlutum af hitaflötum plötukatla, sem vegna hlutfallslega litilla stærða þeirra og legu, eða verndunar þeirra með hita-einangrunartækjum, alls eigi geta glóhitnað þótt mikið sje kynt; glóhitunarhættan álist útilokuð ef vatn hylur 20 sinnum stærri flöt af hitaflötinum heldur en ristarfloiturinn er stór ef dragsúgurinn er eðlilegur, en 40 sinnum stærri flöt en ristarfloiturinn ef drag-súgurinn er búinn til (kunstig Træk).
3. Vatnspípuköttlum, búnum til úr pípum, sem ekki eru meira en 10 cm. að innanþvermáli og unferð vatnsins er svo mikil að þeir hlutar hitaflatarins, sem eru fyrir ofan minstu vatnshæðina, er eigi hætt við að glóhitna, jafnvel þótt mikið sje kynt.

Hvorki steypujárn eða kopar má vera í neinum hluta af hitaflæti ketilsins. Undanskildar eru þó ketilpípur úr látúni, sem ekki eru meira en 10 cm. að innanþvermáli.

Við útreikning hitaflatarstærðarinnar skal hafa utanþvermál pípnanna í plötuköttlum, en innanþvermál pípnanna í vatnspípuköttlum.

Samsóðnar plötur, sem gufan vill aðskilja, er að eins leyfilegt að nota í gufukatla þegar samsuðan reynist fullkomlega þjett við þrýstítílraunina (sbr. 19. gr. II. k.), og engar varanlegar breytingar koma fram við hana. Afhlutfallstalan (Styrkefaktoren) á samsöðnum plötum í ytra hylkinu má eigi vera hærri en 70%.

3. gr. Vanaleg vatnshæð í katlinum skal sýnd með látúnsvisir og greinilegu látúnsmerki á sjálfum katlinum, sem skal vera sýnilegt þótt ketillinn annars sje hulinn.

Í 2. gr. er fastákveðin fjarlægðin milli hinnar minstu vatnshæðar og efsta hluta hitaflatarins; hin vanalega vatnshæð skal vera meiri, einkum í hafskipum. Fyrir vanalega vatnshæð skal merkið og látúnsvisirinn vera í sömu hæð og vanaleg hleðslulína skipsins. Hvort visir og merki er á rjettum stað má athuga með því, ef það er nauðsynlegt, að láta vatn á ketilinn upp að hinni vanalegu vatnshæð, og mæla svo fjarlægðina þaðan ofan að efsta hluta hitaflatarins.

Skóðunarmennirnir skulu gæta þess, að glerpípan sje svo löng, að nægileg vatnshæð haldist þótt skipið hallist eða taki dýfur í öldugangi, eða þótt skipið hafi hliðhalla eða mikla afturhlæðni; sje hið síðasttalda, er rjettara að hafa tvo visira fyrir hina vanalegu vatnshæð, er samsvari hinni mestu og minstu afturhlæðni.

Í eftirlitsbókinni skal geta þess, við hvaða afturhlæðni hin vanalega vatnshæð er miðuð.

4. gr. Til þess að hafa eftirlit með vatnshæðinni í katlinum skal vera á honum vatnshæðargler og 2 reynslukranar eða reynslulokur. Á vatnspipuköttlum og plötuköttlum með eldhólfum í báðum endum, svo og plötuköttlam, ef þvermælir þeirra er meira en 3 m., skulu vera 2 vatnshæðargler, skulu þau vera sem næst miðlinu ketilsins að unt er og jafnhliða, en þó þannig, að athuga megi hina vanalegu hæð, frá efsta hluta hitaflatarins, að hinni vanalegu vatnshæð, þó öldugangur sje.

Á plötuköttlum skal vatnshæðarglerunum komið fyrir þannig, að vatnið sje að eins sjáanlegt gegnum þau, þegar það er minst 5 cm. ofar en efsti hluti hitaflatarins. Neðri reynslukraninn má eigi vera minna en 7,5 cm. fyrir ofan efsta hluta hitaflatarins.

Á vanalegum skipaköttlum, sem að eins hafa eitt vatnshæðargler, skal því komið fyrir á mið-þriðjungsbreidd ketilsins í vatnshæðarlinunni; ef það er eigi unt, er rjettara að hafa 2 vatnshæðargler.

Vatnshæðarglerin skulu hafa nauðsynleg loknnartæki og gegnumblásturskrana úr kopar.

Á köttlum, sem hafa mikla þrýsting, skulu vatnshæðarglerin hafa hlifar. Glerhlifar með neti eru heppilegastar; ef notuð eru vatnshæðargler »Klingers«, þarf eigi hlifar.

Reynslukranar og glerkranar skulu þannig gerðir, að ketilsköf og önnur óhreinindi megi reka beint í gegnum þá. Ef þeir eru á sameiginlegri standpipu, skal hún vera úr mjög traustu efni (kopar eða stáli). Ef standpípan er eigi á sjálfum katlinum, skal þvermálið á leiðslunni frá standpípunni til vatnsrúms ketilsins eigi vera minna en 5 cm. — ef þvermælir gufuketilsins er minni en 2 m., þá minst 4 cm. Bæði þessi leiðsla og leiðslan til gufúrúms ketilsins, skulu hafa lokunartæki á sjálfum katlinum, og skulu samband við ketilinn vera þar á honum, sem vatn og gufa er kyrrust.

Afrensliskrani skal vera neðst á leiðslunni, sem liggur til vatnsrúmsins

Ofannefndum áhöldum skal komið þannig fyrir, að sá, sem gætir vatnshæðarinnar, geti hæglega sint henni og athugað hana. Ef glerkranarnir loka sjer eigi sjálfir, skulu þeir hafa taug, sem þeir lokast með, ef í hana er tekið, ef þeim verður eigi hæglega lokað frá kyndistöðum eða af palli (Platform).

5. gr. Sjerhver gufuketill skal vera í sambandi við minst 2 aðrenslisáhöld, hvort öðru óháð, er hvort út af fyrir sig getur hækkað vatnið í katlinum, þótt mesta gufuaflið sje í honum og mesta aflframleiðslan fari þá og fram. Ann að aðrenslisáhaldið skal mega hreyfa með handafi til að fylla á ketilinn. Ef aðalkatlar eru notaðir til að hreyfa með hjálparvjarlar og þ. u. l. þegar skipið liggur kyrt, eru fæðudælur, sem hreyfðar eru af aðalvjarlinni, eigi taldar annað aðrenslisáhaldið.

Leyfilegt er að láta marga katla hafa sameiginlegt aðrenslisáhald, ef það er því vaxið, að geta látið hvern einstakan ketil eða alla katlana fá nægilega mikið vatn án hins aðrenslisáhaldsins.

Frá aðrenslisáhöldunum skulu liggja tvær, hvor annari óháðar, fæðupípur

til hvers ketils, og skal hver þeirra hafa sjálflokandi fæðuloku á katlinum, sem afstýra því að vatnið reuni úr katlinum í gegnum fæðupípurnar; milli fæðuloku og ketils skal þó vera lokunartæki (krani eða loka). Bæði þetta lokunartæki og fæðulokan skulu vera úr mjög traustu efni og þannig komið fyrir, að auðvelt sje að komast að þeim.

Á lokunartækinu skal vera litill frárensliskrani til þess að athuga með þjettleika þess. Ef annað aðrenslisáholdið er fæðudæla, sem breyft er með aðalvjelinni, skal vera öryggisloka á lokuhúsi fæðudælunnar.

Á hafskipum, sem hafa katla með miklu gufuafli, skal annaðhvort kjölfesturúmsdælan eða eitt af ofanefndum aðrenslisáholdum geta dælt eimsvals-vatninu á katlana, beint frá eimsvalanum (Overfladekondensatoren).

6. gr. Á hverjum gufukatli skal vera minst ein eða, ef ristarfloður ketilsins er stærri en 0,45°, þá minst 2 öryggislokur.

Fargið á lokurnar skal fengið með fjaðurmagni, sem þrýstir á lokurnar annaðhvort beinlínis eða með vogarstöngum.

Fargið má eigi vera meira en það, að gufan byrji að opna lokurnar þegar afl hennar yfirstigur ketilþrýstinguna, þ. e. þegar gufuaflið er orðið meira en hin mesta þrýsting, sem má vera í katlinum, samkvæmt athugunum skoðunarmannanna, sbr. 19. gr. II. k. Fargið má eigi auka síðar með því að auka þungann, og skal vera stillir á fjöðrinni, sem afstýrir frekari spenning hennar.

Til öryggisloku skal vera til ein varafjöldur fyrir hverjar tvær, sem notaðar eru. Gerð fjaðranna skal vera í samræmi við afl þeirra.

Að öðru leyti skulu öryggislokurnar útbúnar þannig, að gufan geti eigi hent þeim af, jafnvel þótt fjöðrin sem fergd er með, hætti að hafa áhrif.

Lokuhúsin skulu vera á sjálfum katlinum, þannig, að millibilið milli lokuhússins og staðarius, sem það er fest á, sje svo stutt og unt er, og skulu bæði lokuhúsin, sæti þeirra og ásar vera úr mjög traustu efni, svo og lokurnar.

Í lokuhúsunum skal vera afrenslispípa fyrir eimvatnið; á pípum þessum mega eigi vera lokunartæki.

Á öryggislokunum skulu vera lyftitæki, sem náð verður til frá kyndistöðinni eða vjelarúminu.

Hafi skipið meira en eitt pílfar, skal minst ein öryggisloka á hverjum aðalkatli hafa lyftitæki, sem náð verður til frá efsta pílfari.

Lyftitækið má eigi hafa þau áhrif á lokurnar, að það auki fargið á þeim.

Unt skal vera að lyfta öryggislokum hjálparkatlanna úr kyndistöðum þeirra.

Til leiðbeiningar skoðunarmönnum við fyrstu mælingu á nýjum lokum, geta þeir krafist þess, að fá ýtarlega uppdrætti af lokunum, undirritaða af hlutadeigandi smið.

Á öllum kötlum skal samantlagt op öryggislokanna vera svo mikið, að ketilþrýstingin vaxi í mesta máta 10% fram yfir hámark ketilþrýstingarinnar á 20 mínútum þegar kynt er, og þau súgáhold notuð, sem völ er á, svo og þótt stýflokunum sje lokað og vanalegri vatnshæð haldið við.

Um katla, sem kynt er undir við eðlilegan dragsúg, er þessu skilyrði

fullnægt, ef op öryggislokanna eða samtala flatarmáls lokuopanna, sem gufan streymir út um þegar öllum öryggislokum er lyft samstundis, eigi er minna en tekið er fram í eftirfylgjandi töflu, sem ákveður samanlagt op lokanna í kvaðratmillimetrum á hvern kvaðratmetra ristarlátar, sem samsvarar þrýstingu í katlinum í kg/cm², auk loftþyngdar.

Yfirþrýsting í katlinum í kg/cm² Flatmál öryggislokanna í mm² á hvern m² ristarfli.

2	6,000
3	4,515
4	3,600
5	3,010
6	2,590
7	2,270
8	2,015
9	1,810
10	1,650
11	1,520
12	1,410
13	1,320
14	1,235
15	1,155
16	1,085
17	1,025
18	0,970
19	0,915
20	0,865
21	0,820
22	0,780
23	0,740
24	0,710
25	0,685
26	0,668
27	0,655
28	0,646
29	0,641
30 og þar yfir	0,639

Ef ketillinn er þannig útbúinn að nota megí tilbúinn dragsúg, skal sam-
anlagt op öryggislokanna vera hlutfallslega þeim mun stærra, sem gufuaflíð verð-
ur þá meira, heldur en ef eðlilegur dragsúgur hefði verið notaður.

Sje ketillinn þannig, að nota megí fljótandi eldsneyti, er samanlagt op
öryggislokanna reiknað eftir stærð ristarflatarins, sem þá á að vera 1¼ sinnum
stærri heldur en hann ætti að vera, ef kol væru notuð.

Engin öryggisloka á gufukatli má vera minni en 4 cm að þvermáli,

Leiðslan, sem gufan fer eftir frá katlinum til öryggislokanna, og aftur frá þeim og út í loftið, má hvergi hafa minni þverskurðarflöt en samanlagt op öryggislokanna.

Þau gufuilát, sem eru í sambandi við ketilinn og gufa er í, og eru háð beinum áhrifum af eldi eða reyk, svo sem gufuilát, yfirhitarar eða slík áhöld, skulu hafa öryggislokur, svo og brunahlífar þar sem þess er þörf.

7. gr. Á kötlum með innbeygðum hliðum eða botnum skulu vera loftlokur, ef þeir ketilhlutar eru eigi svo traustir í hlutfalli við stærð katlanna, að þeir þoli loftþrýstinguna að álitni skoðunarmanna.

8. gr. Á hverjum gufukatli skal vera minst einn þrýstímælir, og gufukatlar með hárri þrýsting eða katlar með eldhólf í báðum endum skulu hafa 2 ábyggilega þrýstímæla, sem með öllu eru áreiðanlegir við þrýsting í nánd við ketilþrýstinguna.

Öðrum þrýstímælinum skal komið fyrir þannig, að hann verði athugaður frá kyndistöðinni.

Á mælum þessum skal vera rautt strik út undan ketilþrýstingunni, og sambandi þeirra við ketilinn skal verða lokað með krana, eða loku.

Kvarðar mælanna skulu ná minst 25% lengra en ketilþrýstingin og þrýstímælipípan skal mynda vatnspoka (Vandsæk).

Nái kyndistöðin eigi fast að vjalarúminu, skal vera þrýstímælir í því, sem sýnir þrýstinguna í kötlunum.

9. gr. Á hverjum gufukatli skal vera krani með fallbeinni málmskífu (Metalflange) 4,75 mm. þykkum og 38 mm. að þvermáli, til að festa á þrýstímælir skoðunarmanna.

Skífu af greindum stærðum má láta á reynslukrana.

Til þess að geta náð sambandi með þrýstidælu skoðunarmanna, skal vera krani með $\frac{1}{8}$ inch pípuskrúfugangi á ketiltoppnum, eða á efsta hluta gufuilátsins, ef slíkt ilát er til.

10. gr. Bæði á kötlum, gufuilátum og slíkum hlutum, skulu vera nauðsynleg op, sem menn geta komist í gegnum, þegar athuga á hlutina að innan. Þessir hlutir skulu og vera aðgengilegir að utan til skoðunar, sbr. 18. gr. II. k. Ef útbúnað eða stærð þeirra er þannig varið, að eigi er unt að komast inn í þá, þá skulu vera á þeim svo mörg hreinsunarop, eða þ. u. l., að athuga megir utan frá hvernig þeir eru að innan. Smuguhlerar (Mandedöre) og slíkir hlerar mega ekki vera úr steypujárni.

11. gr. Sjerhver pípa, sem liggur frá gufukatli, skal hafa lokunartæki rjett við ketilinn.

12. gr. Á hverjum gufukatli skal vera stýfluloka til að loka með sambandi gufunnar við aðalvjelina. Í skipum, sem hafa pílfar, skal mega loka þessari loku bæði fljótt og tryggilega, bæði frá kyndistöð eða vjalarúmi og einnig frá efsta pílvari, sbr. 13. gr. II. k. Loka þessi skal vera úr mjög traustu efni.

13. gr. Á gufuskípum, sem hjer eftir verða smiðuð eða fá aðalviðgerð á aðalvjelunum og hafa gufukatla með mikilli þrýsting og afpíluðu lokuðu vjela.

rúmi, skulu vera lokur, sem fljótlegt er að aðskilja með gufusambandið milli katla og aðalvjala; skulu lokur þessar vera svo nálægt gufukötlinum sem má, og þannig útbúnar að þær geti hreyft sig sjálfar, eða að þær verði hreyfðar frá vjalarúmi, ketilrúmi og efsta þilfari.

Ef stýflulokur katlanna hafa hraðlokunarútbúnað og þeim verður lokað úr vjalarúmi, ketilrúmi og af efsta þilfari, er skilyrðunum fullnægt, bæði samkvæmt 12. gr. II. k. og þessari grein.

14. gr. Á hverjum plötukatli skal vera botnkrani eða botnloka, til þess að ná í burtu með vatni af ketilbotninum; þeir skulu og hafa fleytikrana (Skumhane) eða loku, til þess að fleyta með af vatninu í katlinum niður að 5 cm. fyrir ofan efsta flöt hitaflatarins. Báðir kranarnir skulu vera úr traustu efni og á sjálfum katlinum. Bæði vatnspípukatlar og hjálparkatlar skulu hafa annaðhvort botnkrana eða fleytikrana.

Bæði botnkranar eða aðrir stærri kranar á kötlum skulu vera þannig að þrýstingin í katlinum geti ekki ýtt út kranapollinum (Tolden) þótt skráfunaglar þjettihringsins eða þ. u. l. bili.

15. gr. Á öruggan og augljósan stað á sjerhverjum gufukatli, skal setja verksmiðjunúmer hans, hlaupanúmer og þrýsting, svo og það ártal er hann var smiðaður, til þess að unt sje að sanna að ketillinn sje sá, sem hann er sagður vera.

16. gr. Áður en gufuketill er fyrst reyndur hjer á landi. skal sá er beiðist skoðunar senda skoðunarmönnum uppdrátt og lýsingu af katlinum í tveim eintökum. Ef unt er skal uppdrátturinn búinn til og undirritaður af smiðnum, og bæði á uppdrættinum og lýsingunni skal nákvæmlega teknar fram upplýsingar um smíði ketilsins, stærðir ýmissa hluta hans, efni og hvernig það er sett saman, um stærð ristafatar og hitaflatar í kvadrátmétrum, hina vanalegu vatnsbæð, stærð hitaflatar fyrir ofan hina lægstu vatnsbæð, ketilþrýsting í kg/cm² eða í loftþyngd (1 loftþyngd = 1 kg/cm²), svo og hvaða ár ketillinn er smiðaður.

Veiti uppdrátturinn ekki allar nauðsynlegar upplýsingar, er þarf til þess að ákveða traustleika hinna eintöku hluta ketilsins, stærð ristafatar og hitaflatar m. m., eru skoðunarmennirnir skyldugir til að krefjast þess að uppdrátturinn sje leiðrjettur, eða þeim sje fenginn nýr rjettur uppdráttur.

Lýsingarnar og uppdrættina ber skoðunarmönnum að nota við starf sitt, og votta svo með áritun sinni að þeir hafi sjeð þau. Skal annað eintakið fest við eftirlitsbókina, en hitt skal fylgja eftirriti lögreglustjóra.

Við hverja skoðunargerð, er fer fram eftir þetta, skal leggja fram eftirlitsbókina með eidfestri lýsingu og uppdrætti af katlinum. Verði katlinum breytt, skal leiðrjetta uppdráttinn eða lýsinguna, eða semja nýja lýsing og uppdrátt í tveimur eintökum, og eins og áður er sagt, afhenda hvorutveggja skoðunarmönnum við fyrstu skoðun eftir breytinguna.

17. gr. Samkvæmt uppdrættinum um stærðir og efnisþykktir hinna helstu hluta ketilsins, reikna skoðunarmennirnir út afl ketilsins, er svarar til hinnar tilgreindu ketilþrýstingar, sbr. 9. gr. I. k.

Ef einn eða fleiri hlutar ketilsins eru eigi eins traustir og tilgreint er í

reglum þeim, er ráðherra Íslands hefir viðurkent, sbr. 9. gr. I. k., skal minka ketilprýstinguna svo mikið, að áhrif hennar á hann eða þá viðkomandi hluti verði eigi um of.

Skodunarmönnum ber og að breyta eins og nú var tekið fram ef það kemur í ljós við skoðunina, að traustleiki aðalparta ketilsins hefir minkað á einum eða fleiri stöðum, sbr.

18. gr. Að aflokinni hreinsun allra katla skipsins, gufailáta þeirra, yfirhitara og slikra áhalda, skal framkvæma skoðun bæði utan og innan á þessum hlutum á þeim tíma, sem getur í 1. gr. I. k. Ef eigi er unt að framkvæma þá skoðun á botnum í kötlum í skipum, sem byrjað er að smíða eftir 1. jan. 1920, skal lyfta upp katlinum eigi sjaldnar en sjötta hvert ár, svo að skoða megi botn hans.

Þegar skoðun fer fram utan og innan, skal athuga alla innri og ytri yfirfleti ketilsins og skorðunina, hvort holur, ryð eða önnur eyðsla sje þar, aðgæta öll samskeyti og athuga vandlega hvort dalir, bólur eða þ. u. l. sje á þeim hluta ketilsins, sem verður beint fyrir áhrifum eldsins eða reykjarins. Þótt ketillinn sje skoðaður að utan þarf eigi að taka utan af honum nema þar sem grunur er um leka.

Komi það í ljós, að efnid í katlinum hefir þynst eða bilað, skal bora göt á hann og mæla þyktna; þau mál skal færa inn í eftirlitsbókina.

Leiði skoðunin í ljós, að að eigi sje ugglaut að nota ketillinn með þeirri þrýsting, sem höfð hefir verið, þá skal reikna út ketilþrýstinguna, sbr. 9. gr. I. k., og samkv. því minka ketilþrýstinguna eins og nauðsyn krefur, sbr. 17. gr. II. k.

19. gr. Alla katla skipsins með því sem á þeim er, svo og gufuilát, yfirhitara og slika hluti, skulu skoðunarmenn reyna með þrýsting á þeim tíma, sem getur í 1. gr. I. k. stafl. a og b.

Þegar þessi reynsla fer fram, skal ketillinn vera alveg fallur af vatni, og fyrir því ekkert loft í honum; skal þá ganga úr skugga um, hvort ketillinn við neðannefnda reynsluþrýsting hefir verulegan leka eða hvort lögun hans breytist svo mikið að áætla geti verið að nota hann með hinni útreiknuðu eða notuðu ketilþrýstingu. Lekinn skal álitinn verulegur, ef vatn streymir út í annari mynd en úða eða einstökum dropum, vegna þrýstingar.

Hafi nú ketillinn fengið töluvert aðra lögun, eða að verulegur leki hafi komið í ljós, svo að notkun hans við hina reiknuðu eða notuðu þrýstingu er álitin óleyfileg, þá skal hætta við tilraunina, endurbæta bilunina og framkvæma aðra reynsluþrýsting, eða — ef útgerðarmaður eða eigandi æskja þess heldur — minka ketilþrýstinguna svo mikið, að með henni komi eigi fram verulegur leki eða að lögun ketisins breytist að mun.

Ef ketillinn er reyndur í útlöndum, skal ákveða ketilþrýstinguna í samræmi við traustleika ketilsins, sbr. 17. gr. II. k., og reynsluþrýstinguna, sem getið er um hér á eftir.

Á meðan reynsluþrýstingin fer fram, skal athuga hvort öryggislokurnar

og farg þeirra sje í samræmi við ketilþrýstinguna samkvæmt eftirlitsþrýstímælinum og merkinu á þrýstímæli ketilsins.

Ef reynsluþrýstingin er framkvæmd á landi, má sá hluti hennar, sem lýtur að athugun fargs öryggislokanna, biða þangað til ketillinn er kominn á sinn stað í skipinu.

Í fyrsta sinn, sem ketill er reyndur með þrýstingu, skal stimpla öryggislokurnar og aðalpartana, sem þeim heyra til og tækin, sem höfð eru til þess að takmarka með fargið, skulu mæld. Málin skal færa inn í eftirlitsbókina.

Í nýjum kötlum skal reynsluþrýstingin vera helmingi stærri en ketilþrýstingin; eftir það skal hún vera $1\frac{2}{3}$ sinnum stærri en ketilþrýstingin.

Árangurinn við skoðun ketilsins, athuganir og reynsluþrýsting skal færa inn í eftirlitsbókina.

20 gr. Við skoðun nýrra katla, sem búnir eru til í útlöndum, má sleppa reynsluþrýstingsathugunum ef óyggjandi sannanir eru færðar fyrir því, að reynslan hafi verið framkvæmd samkvæmt lögum viðkomandi lands, og að hún hafi gefið fullnægjandi árangur; þó skal vottorðið að öðru leyti bera með sjer þær upplýsingar, sem eru nauðsynlegar til þess að ákveða samræmi katlanna við þau fyrirmæli, sem hjer gilda.

21. gr. Í skipum skulu hjálparkatlar vera útbúnir eins og aðalkatlarnir, og skulu þeir háðir sama eftirliti, athugunum og reynsluþrýsting, sbr. þó 6. og 14. gr. II. k.

22. gr. Þar sem einukkarmarkið er hitun á vatni og uppzufun þess við þrýsting, svo sem með frumbiturum (Forwarmer), uppgufurum (Fordamper) og vatnsframleiðslutækjum (Spædevandsapparater), þá skulu þau tæki jafnaðarlega og með nægilegu tilliti til gerðar viðkomandi hlutar fullnægja kröfum um gufukatla, öryggislokur, svo og traustleika, hvort heldur er notaður eldiviður, gufa eða önnur hitalind.

Samsvarandi kröfur eru gerðar til kælivjela og íláta, sem verða að þola þrýsting að innan.

23. gr. Gufupipurnar skulu vera þannig útbúnar og komið fyrir, að þær geti þanist út og dregist saman án þess að það hafi skadleg áhrif á leiðsluna, þær skulu því hafa traustar og miklar beygjur eða hafa þjettihólka (Pakdaase), með þannig löguðum öryggistækjum, að gufuþrýstingin geti eigi aðskilið pipurnar.

Gufupipurnar mega ekki vera úr steypujárni; á gufupípum, sem eigi eru yfir 10 cm. í þvermál, er þó leyfilegt að nota stutt T-löguð stykki ur steypujárni.

Í skipum, sem hjer eftir verða fengin, eða í skipum, sem vjelarnar fá aðalviðgerð og þrýstingin er mikil, skulu eirpípur, sem eru stærri en 10 cm. í þvermál, vafnar stálþræði eða þ. u. l.

Þessi ákvörðun gildir og fyrir flokkuð skip, jafnvel þótt umvaf pípanna eigi sje heimtað í reglum viðkomandi eftirlitsfjelags.

Gæta skal þess, að mikið vatn geti eigi safnast í gufupipurnar, og að á þeim sjeu leiðslur fyrir gufuþjettunguna.

Í nýjum skipum og í skipum er aðalvjarlar fá aðalviðgerð, skal vandlega

athuga gufupípurnar, svo og kveytar og samsóðnar pípur í kveykju- og sam-sudustöðunum.

Með þrýstingu skal reyna aðalgufupípur og hjálpargufupípur, sem eru meira en 75 mm. í þvermál og ætlað er að þola mikla þrýstingu. Skal verk þetta framkvæmt með því millibili, sem getur í 1. gr. I. k.

Á nýjum gufupípum skal reyusluþrýstingin vera 100% stærri en ketilþrýstingin: við síðari atbúganir skal hún vera 75% stærri.

24. gr. Ef ketilþrýstingin er mismunandi í aðalköttlunum og hjálparköttlunum, og pípnaleiðslunni er þannig komið fyrir, að af vangá geti gufa með mikilli þrýsting leidd inn í ketil, er hefir minni þrýsting, þá skal sjálflokandi loka vera í sambandspípunni til ketilsins með minni þrýstingunni, ennfremur skal sá ketill hafa aðvörunarloku (litla öryggisloku), sem gufan streymir út í vjelarúmið eða ketilrímið, þegar þrýstingin í pípunni er orðin meiri en minni ketilþrýstingin.

25. gr. Ef gufa, sem hefir minni þrýsting en ketilþrýstinguna, er leidd gegnum lokur, krana, þrýstihemla (Trykformindsker) og þ. u. l. til vjela, sívalninga, gufusudutækja og slíkra hluta, og ef rúm það, er í blut á, er eigi nógu traust til að þola alla ketilþrýstinguna, þegar það er fult af gufu, þá skal vera á því öryggisloka, sem hleypir burtu þeirri gufu, sem kemur eftir það að hinni fyrstu leyfilegu þrýstingu er náð.

26. gr. Öllum þeim pípum, sem liggja frá aðalvjelinni og hafa afrás á skipsbliðinu eða skipsbotninum, hjá eða fyrir neðan efstu vatnslínuna, skal lokað með mjög aðgengilegum lokum eða krönum, á sjálfri skipsbliðinni, skipsbotninum eða á öðrum nægilega traustum stað, festum á skipsblið eða skipsbotn, og úr traustu efui. Handföng eða handhjól, á lokum þeim eða krönum, sem hjer ræðir um, skulu ná jafnhátt gólfi, eða þannig að náð verði til þeirra gegnum op á gólfinu.

27. gr. Ef pípuleiðslur liggja þannig að sjór eða vatn geti runnið í gegnum þær frá sjónum eða katlinum í farmrúmið, ef lokunartækið væri skilið eftir opið vega óaðgætni, þá skulu þær pípur annaðhvort hafa tvö lokunartæki hvort öðru óháð, eða eitt lokunartæki í sambandi við sjálflokandi loku; hjer er þó undanskilin ösku-slökkvipípan, sem liggur frá sjó-sambandstæki og hefir afrensli fyrir ofan gölfplöturnar.

Pípuleiðslur, sem liggja gegnum kolarúm og farmrúm, skulu trygðar gegu skemdum með hlífum eða á annan hátt.

28. gr. Aðalvjarlar og hjálpavjarlar skulu smíðaðar og útbúnar þannig, að hinir sjerstöku hlutar þeirra mæti tilætluðum áhrifum, þegar vjarlarnar vinna með fullu afli.

Þær skulu vera mjög aðgengilegar við skoðun og hirðing, og hafa verndartæki, svo að vjarlaliðið sje trygt gegn því að hreyfanlegir hlutir vjarlanna geti rekist í það, þótt skipið hreyfist mikið í öldugangi.

Á skipum eða bátum, sem hjer eftir eru fengin, eða ef vjarlar skipa fá aðalviðgerð, þá skal við fyrstu skoðun fá skoðunarmönnunum þá upprætti af

vjelunum og lýsing á þeim, er þeir álita nauðsynlegt, og skal þar skýrt frá stærðum, efni o. fl. eftir því sem þörf er á.

29. gr. Hreyfanlegir hlutir, er skaga fram, svo sem tengsli, naglahausar, rær, fleygar og þ. u. l. skulu huldur á öruggan hátt, ef skoðunarmenn álita það nauðsynlegt.

Ganghjól á vindum, bráðfara vjelaútbúnaður og aðrir hreyfanlegir hlutir, skulu hafa hlifar eða önnur viðeigandi hlífisæki, þar sem þess er þörf.

30. gr. Ef aðalvjel í farþegaskipi hefir meira en 400 hestöfl, þá skal hún knúð af stað með sjerstöku gufuáhalði.

31. gr. Meðfram veggjum vjelarúmsins og í ásgöngum á hafskipum, skulu vera handrið, grindur eða þ. u. l. banda vjelalíðinu til að halda í þegar öldugangur er.

Loftrás skal vera góð í vjelarúmi og ketilrúmi. Uppgangur frá rúmum þessum skulu vera svo útbúnir, að fólk komist fljótlega upp eftir þeim. Ef vjelarúm og ketilrúm eru aðskilin eða ef kyndingarstöð snýr frá vjelarúminu, þá skal hvert rúm hafa sína uppganga. Hafi aðalvjin meira en 400 hestöfl, skulu vera tveir uppgangar frá vjela- og ketilrúminu.

Aðalgufupípurnar mega helst eigi vera yfir uppgöngunum, en þar sem svo hagar til, að hjá því verður eigi komist, þá skulu traustar pípur vera utan um, eða hlifar yfir uppgöngunum, þannig komið fyrir, að þótt pípa rifni, þá geti gufan farið til hliðar og bindrar eigi umferð um þá.

32. gr. Í litlum innilokuðum klefum má eigi nota smíðjuafða eða önnur opin áhöld, sem brennt er í kolum eða koksi, nema að nægilega tryggilega sje búið um brunaleifarnar.

32. gr. Kaðallinn eða keðjan, sem haft er til þess að vinda upp með öskuilátið, skal vera traust og svo vandlega fest í ilátið, að eigi sje hætt við að það detti; á vinduásnum skal vera viðspyrnuútbúnaður til þess að halda uppi öskuilátinu.

Keðjur, sem hafðar eru á farmvindur, skulu þola helmingi meira átak nýjar, heldur en þeim er ætlað að þola við venjulega notkun. Við og við skal glóhita þær og athuga. Þess skal geta í eftirlitsbókinni, hvenær keðjurnar eru glóhitadar og athugaðar.

34. gr. Um vjela og katla skal búið svo tryggilega, að eigi geti hreyfst í langskips- eða þverskipsstefnu.

35. gr. Aðalvjelunum skulu fylgja allir nauðsynlegir lausamunir, vara-hlutir og verkfæri; hve mikið slíkt er, fer eftir tegund og lengd ferðarinnar, sbr. 9. gr. I. k

36. gr. Á skipum, sem hafa aðrar vjela en þær, sem knúðar eru með gufu, og ekki eru ætlaðar til að hreyfa með skipið; gilda framanskráð ákvæði, ef þau geta samrýmst útbúnaði og ábrifum viðkomandi vjelaáhalds.

37. gr. Í skipum, sem nota fljótandi eldsneyti, skal fylgt reglum þeim, sem stjórnnarráðið gefur út um öryggi gegn eldshættu eða gassprengingu.

38. gr. Þær oliutegundir, sem hafa kveikjumerki undir 100° C, og ætl-

aðar eru til notkunar í skipinu, skulu geymdar í traustum brúsum eða hylkjum. Skulu hylkin smíðuð úr plötum, sem eru negldar eða lóðaðar saman og vera vel þjett; skulu þau hafa öryggisloku eða frárennslispiðu fyrir gastegundir, og enn fremur, ef olían er tekin beint úr sjálfum hylkunum, þá skulu þau vera á þeim stöðum, sem ná má oliunni við dagsbirtu eða birtu frá lömpunum, sem notaðir eru í þarfir skipsins.

Ef oliuhylkin eru undir þilfari, þá skulu þau hafa áhellispiðu. Hafi þau glerpiðu, þá skal hún vera varin og vera unt að taka hana úr sambandi við hylkið.

Ef mótórar eru í skipinu, knúðir með bensini, steinolíu eða öðru eldfimu efni, þá skulu þeir fullnægja ákvæðunum um eftirlit með mótorskipum.

39. gr. Rúm þau, sem sprengiefni eða eldtimar og ætandi vörur er flutt í, skulu með tilliti til legu þeirra og útbúnaðar vera í samræmi við þær reglur, sem gefnar eru um þau.

Í eftirlitsbókinni skal geta þess hvar þessi rúm sju í skipinu.

40. gr. Ílát, sem samanþrýst loftefni eru í, má ekki hafa yfir vjela- og ketilrúmum eða í minna en 2 m. lárjettri fjarlægð frá kötlunum; eigi má heldur hafa þau í rúmi, þar sem þau geta mætt sólarhita, ofnhita, hita frá gufupípum og þ. l. Það skal vera unt að binda ílátin í rúmum þessum eða á annau hátt að tryggja þau gegn höggum eða árekstri þótt öldugangur sje.

III. Um rafmagn í skipum yfirleitt.

1. gr. Venjulega skal jafnstraum nota, og skal rekstursspennan ekki vera hærri en 120 volt. Þar sem þó svo verður að vera, sbr. 8. gr. III. k., setur stjórnarráðið nánari ákvæði um útbúnaðinn.

Rafmagnsvjelar og rafmagnsmótora ber að einangra vel, og skulu allir járn- og aðrir málmhlutir, sem ekki flytja rafmagnsstraum, vera í góðu leiðslu-sambandi við skipið.

Spjöld skulu fest á rafmagnsvjelarnar á hentugum stað og skal standa á þeim spennan, straummagnið og snúningshraði vjelarinnar, en á rafmagnsmótórum skal standa spennan, hestafla- og kilowatt-talan og snúningshraðinn.

2. gr. Aðalskiftitöflurnar skulu vera úr góðu eldtraustu einangrunarefni, og á þeim að vera komið þannig fyrir, að unt sje að framkvæma minniháttar viðgerðir án þess að færa þær úr stað. Verði því ekki komið við, skal kveikja saman allar tengingar á bak við töfluna.

Í sjerhverri rafmagnsstöð skulu vera mælar, er sýni spennuna og straum-

magnið, og eiga þeir helst að vera annaðhvort á skiftitöflunni eða rjett við hana, en ávalt nálægt rafmagnsvjelinni.

3. gr. Allar rafleiðslur, sem liggja frá rafmagnsvjelinni til lampa, mótorra eða annara rafmagnstækja, eiga að vera úr tinuðum kopar og leiðslumagn þeirra svo mikið, að 57 m langur og 1 mm.² gildur þráður hafi ekki meira en 1 Ohms mótstöðu við 15° C.

Rafleiðsluþræðirnir eiga að vera einangraðir með eldbrendu (vulcanicer-udu) togledri eða öðru jafngóðu efni, og auk þess varðir gegn raka með sérstöku vafningum. Ef leiðslurnar eru í miklum raka, skulu þær varðar með blýhúð eða á annan jafntryggan hátt.

Einangrunarmótstaðan skal að minsta kosti vera 500 Megohm á hverjum kílómetri við 15 C°.

Hið mesta straummagn, sem leyfilegt er í koparleiðslum, er þetta:

Gildleiki í mm. ²	Varanlegt straummagn í <i>Amperum</i> .
0,75 }	4
1,0 }	
1,5	6
2,5	10
4	15
6	20
10	30
16	40
25	60
35	80
50	100
70	130
95	165
120	200
150	235
185	275
240	330
310	400
400	500
500	600
625	700
800	850
1000	1000

Mjórri leiðsluþræði en 1,5 mm.² má ekki hafa nema í sjálfum ljóstækjunum, en í þeim má kopargildleikinn ekki vera undir 0,75 mm.²

Allar leiðslur skulu lagðar sem tvíleiðslur, þ. e. að skip eða vatn má eigi nota sem bakleiðslu, og skulu leiðslurnar lagðar þannig, að sem auðveldast sje að komast að þeim.

Leiðslurnar má ekki festa með kongjum eða krókum, heldur hespum, sem eiga að vera skrufaðar fastar, og skal hafa trje eða annað einangrunarefni milli þeirra og leiðslunnar, ef hún er hvorki blý- eða járnvarin. Leiðslur, sem ekki eru járnvarðar, má ekki festa á járn, án þess að hafa trje eða annað einangrunarefni á milli.

Leiðslurnar mega hvergi vera óklæddar nema rjett við aðalskiftitöfluna og rafmagnsvjelina. Blývarðar leiðslur, sem ekki eru járnvarðar, mega vera óklæddar, þar sem ekki reynir á þær; járnvarðar leiðslur þarf ekki að klæða.

Annars eiga leiðslurnar að vera lagðar í járn- eða látúnsþípur, eða klætt yfir þær með trje, þar sem ekki er of mikill hiti.

Ef leiðslurnar eru klæddar með trje, skal það gert þannig, að auðvelt sje að taka það burtu. Skal það fest með skrufum en ekki með nöglum, og þannig komið fyrir, að vatn geti ekki safnast kringum leiðslurnar.

Ef leiðslurnar eru lagðar í svo traustar járnþípur, að engin hættu er á að naglar eða þ. u. l. verði rekið í gegnum þær, má leggja positív og negativ þræði í sömu þípu. En sjeu þípurar veikar, mega ekki leiðslur, sem flytja meira en 10 *Amper* straummagn liggja í sömu þípu. Þar sem þípur greinast sundur, skal nota tengihylki. Þípunum skal komið fyrir þannig, að vatn geti ekki verið í þeim.

Þar sem ójárnvarðar leiðslur ganga í gegnum þílfar, járnbita eða þ. u. l., skal til hlífðar setja utan um þær hólka úr trje eða öðru traustu einangrunarefni. Þar sem leiðslur ganga í gegnum vatnsheld skilrúm, skal nota þjettihólka úr látúni. Gangi leiðslur í gegnum þílfar, skal höfð látúns- eða járnþípa utan um þær, og skal henni fest vel í þílfarið og látin ná svo hátt upp fyrir það, að vatn sje eigi ofar. Þípunni skal loka með því, að hella bræddu einangrunarefni í hana eða gera hana vatnsþjetta á annan hátt.

Þar sem leiðslur mætast (skera hvor aðra), sem hvorki eru járn- eða blývarðar, skal festa tryggilega einangrun úr trje eða þ. u. l. á milli þeirra, svo þær komi ekki saman.

Þar sem leiðslurnar ganga gegnum farmrúm og kolarúm, skulu þær vera í járnþípum eða vera varðar með járnhlífum; í farmrúmunum mega þær vera járnklæddar ef eigi reynir mikið á þær.

Leiðslurnar skulu tengdar saman með skrufum í tengihylkjum eða kveiktar saman, og skal þá einangra kveikingarstaðinn svo vel, að einangrun hans sje jafngóð og annara hluta leiðslunnar.

4. gr. Alstaðar þar sem grennri leiðslur eru skeyttar við gildari, eiga að vera tvíþóla öryggi (bræðsluöryggi). Þó þarf þessa ekki, þar sem gildari leiðslan er trygð með öryggi, er samsvarar hinni mjórri.

Örygginn skulu fest á eldtraustu byggingarefni, og sje þeim ekki komið fyrir á straumtöflu, þá skal vera hylki úr látúni, jární eða öðru óbrennanlegu efni utan um þau, og skal þeim komið fyrir þannig, að auðvelt sje að komast að þeim. Í kolarúmi og þ. l. má ekki hafa öryggi.

Í farmrúmunum mega að eins vera öryggi fyrir þær leiðslur, sem ganga til

þeirra ljósa, sem þar eru notuð. Þeim skal komið fyrir þannig, að vörur liggi ekki við þær eða á þeim, enda sjeu þær í lokuðum járn- eða látúnskassa.

Öryggi fyrir leiðslu, mega ekki vera stærri en svo, að þau springi (bráðni) við helmingi meiri straum en leiðslan má flytja. Á öryggjunum skal standa það rekstursstraummagn, sem þau eru ætluð fyrir, og skal þannig um búíð, að ekki sje unt, annarsstaðar en á straumtöflum, að setja stærri öryggi í, án sjerstaks útbúnaðar.

Þar sem fastar og hreyfanlegar leiðslur eru tengdar saman, þá skal það jafnan gert með föstum tengihlutum.

Öryggi má eigi nota fyrir stærri eða fleiri lampa en svo, að rekstursstraummagnið sje 10 *Ampere*.

5. gr. Straumrofur og straumbreytir eiga að vera þannig, að enginn hiti geti stafað af þeim, enda skal láta undir þá járnplötu úr eldtraustu einangrunar-efni; auk þess skal vera utan um þá hylki úr efni, sem ekki getur brunnið, sje þeim ekki komið fyrir á straumtöflu. Sjálf tækin eiga að vera gerð þannig, að handföngin (Kontakthaantagenæ) geti ekki staðnæmst nema þegar straumurinn er rofinn eða tengdur. Undanskildir eru þó þeir straumrofur og straumbreytar, sem komið er fyrir á straumtöflum.

Í herbergjum þar sem óttast má eldfimar lofttegundir, mega ekki vera straumrofur, eða straumbreytar eða þ. u. l., sem orsakað getur neista.

Straumhindrur — til þeirra teljast ekki ikveikjutæki — gangbyrjunarmótstöður, hitunartæki o. þ. u. l. skulu þannig gerð, að þau hitni ekki meira en 150° C. við vanalega notkun, enda sju þan klædd að utan með óbrennanlegu efni.

Straumrofur fyrir skipsrafljósin skulu þannig gerðir og komið fyrir, að sá, sem vörð heldur, eða annar, sem ber ábyrgð á gæslu ljósanna, hafi jafnan greiðan aðgang að þeim, en óviðkomandi geti ekki notað þá. Tvíþóla öryggi skulu vera fyrir hin fyrirskipuðu ljósker, eitt fyrir hvert, og mega þau ekki jafnframt tryggja aðra lampa.

6. gr. Bogalampa má ekki nota, þar sem eldfimar lofttegundir getur verið að óttast, eða þar sem eldfim efni eru geymd.

Bogalama má ekki hengja í leiðsluþræðina; lamparnir eiga að vera einangraðir frá járnhlutum skipsins.

Á bogalömpunum skulu vera ljóshvolf með þráðarneti eða luktir þannig lokaðar að neðan, að glóandi kolagnir geti ekki dottið niður.

Ef glóðarlampar eru notaðir þar sem eldfim efni eru geymd, eiga að vera glerhettur eða virnet utan um þá, til þess að þeir geti ekki komið við hin eldfimu efni.

Fleiri en einn glóðarlampa má ekki hengja í sjálfa leiðsluþræðina.

Í rafmagnsgeymarúmi, kolarúmi o. þ. u. l. þar sem eldfimar lofttegundir er að óttast, skal nota glóðarlampa með glerhettu yfir, sem fellur vel.

7. gr. Í fullbúinni rafmagnsstöð á einangrunarmótstaða hvernar greinar, sem liggur milli tveggja öryggja eða út frá síðasta öryggi eða frá leiðslunni til sjávar að vera að minsta kosti 100 sinnum meiri en spennan rafmagnsvjelar-

arinnar, og sje hún mæld með spennu rafmagnsvjelarinnar í þurru veðri og eftir að leiðslurnar hafa staðið undir þessari spennu eigi skemur en 2 mínútur.

8. gr. Öllum raftækjum og rafleiðslum, sem geta haft áhrif á kompásana eða gang sjóúranna, skal komið fyrir nægilega langt frá þeim. Þær leiðslur, sem flytja sama straum fram og aftur, eiga að liggja fast hvor við aðra.

Í skipum sem hafa þráðlaus skeytaáhöld, skal háspentu leiðslunum utan simaherbergisins komið fyrir þannig að engin hætta sje á að skipverjar eða farþegar snerti þær. Þar sem hætta getur verið á ferðum, skulu settar töflur eða spjöld með greinilegum varúðarmerkjum

9. gr. Nauðsynlegustu varahlutar og efni, sem þarf til minniháttar viðgerða, eiga að vera til í skipinu.

IV. Gufuskip.

Sjerhvert farþegaskip skal fullnægja kröfum þeim, sem getur í eftirfylgjandi greinum.

1. gr. Við fyrstu skoðunargerð, sem fram fer á nýfengnum skipum eða bátum, eða á skipum er skrokkurinn hefir fengið aðalviðgerð, skal leggja fram miðbandauppdrautt skipsins svo og nákvæma lýsing á hinum ýmsu stærðum þess, efni, m. m., sbr. þó 10. gr. I. k.

2. gr. Ef skipið er smíðað úr járni eða stáli, skal það hafa áreksturskilrúm (Kollisionsskod) svo og skilrúm fyrir framan aðalvjelarnar og annað fyrir aftan þær; ef skipið er yfir 50 tonn, skal það hafa skilrúm við skutinn (Agterskod), sem í skrúfuskipum skal vera rjett við stafnpípu (Stevnrör) skrúfásanna.

Í hafskipum skal enn fremur vera annaðhvort vatnsþjett áshólf (Akselgange) milli skilrúmsins við skutinn og skilrúmsins fyrir aftan aðalvjelarnar eða þá skilrúm skamt fyrir framan skilrúmið við skutinn.

Þetta ákvæði nær þó eigi til skipa, er hafa aðalvjelarnar rjett fyrir framan skilrúmið við skutinn.

Við fyrstu skoðun nýfenginna skipa eða eftir aðalviðgerð á skrokknum, skal sýna skoðunarmönnunum vottorð um það, að þjettleiki skilrúmannna hafi verið reyndur.

Árekstursskilrúmið má eigi hafa neitt op eða vera útbúið með krönum eða lokum (Ventiler) til að láta vatn renna í gegnum beint úr fremsta rúminu; þó er leyfilegt að leiða pípur gegnum þetta skilrúmi til þess að dæla með úr fremsta rúminu, en þær ber þá að hafa sjerlega traustar og vel um þær búið, svo ber og að hafa lokunartæki á þeim á sjálfu skilrúminu.

Á öðrum skilrúmum skulu op vera þannig, að þeim verði auðveldlega og fljótlega lokað með krönum lokum eða hurðum, sem hreyfa má frá aðgengilegu þilfari fyrir ofan efstu vatnslínuna. Engin lokunartæki þarf við nefnd skilrúm á pípur þær, sem ganga í gegnum þau.

Ef rúm getur fylst af sjó vegna þess, að ljóragler (Lysningsglas) hafi brotnað, þá skal vera unt að loka opum þeirra með vatnspjettum ljórablerum (Stormklapper).

Um hafsskip gilda ennfremur þessi ákvæði:

Öll op í efsta þilfari skal vera unt að byrgja eða þjetta á tryggan hátt, og nægjanleg frárenslip fyrir sjó skulu vera á þessu þilfari. Ennfremur skulu vjela- og reykshálfsvolf (Skorstenskapper), loftrásarpiður, hús á þilfari og aðrar yfirbyggingar á því ramlega fest við skipið og vera nógu traust til þess að bila eigi í öldugangi, sbr. 9. I. k.

3. gr. Gjörður skal traustur útbúnaður fyrir umferð á þilförum og á milli þeirra, og sama er að segja um þá staði á og undir efsta þilfari, sem fólk er ætlað að dvelja á; ennfremur skal sjá um áreiðanlegan flutning farþega milli skips og lands.

Ef svo mikill farmur er á þilfari, að hin föstu skjólborð eða öldustokkar veita enga vörn, þá ber að setja fullnægjandi handrið úr trje eða öðru efni.

Ef þilfarsfarmurinn er mishár, og nær á milli skipshliðanna, þá skal setja lausabryr eða því um líkt, sem ganga má á, ofan á farminn, og skal vandlega um þær búið.

Lúkuopum, sem ekki eru ætluð til að ganga um, og eigi eru 80 cm. há, skal vera lokað með hlerum, þegar eigi þarf að hafa þau opin við affermun, fermu eða í aðrar þarfir við vinnu skipsins, nema að handrið sje í kringum þau eða ristir yfir þeim.

Stýrið skal vera traust og flatarstærð þess í samræmi við góðan snúningshæfileika.

Á öllum skipum skal stýrisáhaldið vera á þeim stað, sem stýrimaðurinn hefir gott útsýni, bæði framundan og til beggja hliða.

Milli stjórnpalls og vjelarúms skal vera hæfilega við pípa til að tala í gegnum, og á skipum sem eru stærri en 100 tonn, skal og vera vjelsími.

4. gr. Skipið skal hafa hæfilegar dælur til að dæla með úr stærri rúmum; ef skipið er stærra en 50 tonn og skal vera unt að dæla úr þessum rúmum með gufuafli eða öðru vjelaafli.

Ef rennur eru í rúmunum við báðar hliðar skipsins, sem sjór úr farmrúmunum á að safnast í, þá skal minst ein sogleiðsla liggja að hvorri rennu. ef þær ná eigi báðar að sama brunni.

Neðst utan um sogleiðslurnar skulu vera siukassar.

Frá efsta þilfari, eða öðrum aðgengilegum stöðum, skulu liggja pípur í öll rúm til afnota við lekavatsmælingar.

Sjó þann, sem safnast getur á millipílför, skal vera unt að dæla burtu,

eða veita gegnum austurop (Spygat) ofan í farmrúmið, en þau mega ekki vera á vatnspjettum skilrúmunum eða vatnspjettum pöllum (Platform).

5. gr. Í skipum, sem eru stærri en 50 tonn, skal vera sprauta, sem knúð er með vjelaaffi (með t. d. einni af ketildælum aðalvjelarinnar), skulu fylgja henni nægilegar leiðslur, slöngur (leiður- eða strigaslöngur) og dreyfipípa til að slökkva með eld, sem upp kynni að koma hvar sem væri í skipinu.

Sprautuna skal vera unt að knýja með gufu bæði frá aðalkötunum og hjálparkötunum; stærð og orka hennar skal vera í hæfilegu hlutfalli við stærð og ásigkomulag skipsins.

Slöngurnar skulu vera nægilega traustar, og þær ber að geyma á svölum og aðgengilegum stað og helst sem næst þeim stöðum, sem þær eiga að skrúfast á.

Í káetum og á þeim stöðum, sem eldfim efni eru, skulu vera slökkvitól, sem jafnan eru tilbúin til notkunar.

Á öllum skipum, sem eru stærri en 50 tonn, skulu vera 4–6 skjólur eftir stærð þeirra.

A hafskipum gilda enn fremur þessi ákvæði:

Ef eldfim efni eru í farmrúmunum, svo sem kol, skulu minst tvær yfirborðsloftráarpípur af hæfilegri stærð og styrkleika vera í hverju farrúmi; pípurarnar skulu vera svo nálægt endum rúmsins, sem unt er.

6 gr. Hvert skip skal hafa hæfilega marga báta; stærð þeirra, burðarafi og tegund skal ákveðið með tilliti til hins mesta mannfjölda, sem hæfilegt er að hafa á skipinu. Samanlagt rúmmál bátanna skal vera svo mikið, að í þeim rúmi eigi minna en helmingur af þeim mesta fólksfjölda, sem má vera á skipinu og skal hver maður hafa 0,285 m² rúmmál í bát. Ekkert skip, sem er stærra en 150 br. tonn, má hafa minna en 2 báta.

Stærð sjerhvers nauðsynlegs báts má eigi vera minni en 2,85 m³.

Þegar rúmstærð báts er eigi fundin með nákvæmri aðferð, er hún álitin að vera jöfn $\frac{6}{10}$ þörtum af pródúkti lengdar, breiddar og dýptar. Lengdin er mæld milli saumfarslinanna á stefnunum ofan á efsta umfari, breiddin er mæld að utan þar sem báturinn er breiðastur og dýptin er mæld miðskipa, frá kjöl og upp að beinni línu millum hástokkanna. Ef skorið er ofan í súðina fyrir ræðunum, þá er dýptin er mæld frá undirrönd þeirra.

Eigi minna en helmingur hinna nauðsynlegra báta skulu vera björgunarbátar.

Sá bátur er álitinn björgunarbátur, sem smíðaður er úr trje, járnei eða öðrum málmum og þannig útbúinn, að hann getur flotið á annanhvorn eftirfylgjandi hátt:

- Með föstum traustum vatnspjettum loftkössum, og sje rúm þeirra eigi minna en 10% af rúmmáli bátsins.
- Með föstum traustum vatnspjettum loftkössum eða föstum flotbeltum (Opdriftsbæltar) með sama flotmagni og greint er í staðið a. Í bátnum skulu annaðhvort vera loftkassar eða þá flotbelti undir þöftunum, og skal flotmagn þeirra vera þjer um bil helmingur af því flotmagni, sem loftkassarnir í staf-

lið a. hafa, og utan á bátnum skulu svo vera flotbelti fyrir það sem vantar á hið ákveðna flotmagn.

Í björgunarbátum, sem fengnir verða eftir að tilskipun þessi gengur í gildi, skulu loftkassarnir vera úr eir, gulfálmi (Gultmetal) eða öðrum jafn end-ingargóðum málmi. Helst ber að hafa loftkassana úr eir. Þó getur stjórnaráðið veitt undanþágu frá þessu ákvæði sje málmur ekki fánlegur og skulu þeir þá smíðaðir úr galv. járn. Lengd hvers loftkassa má eigi vera meira en 1,2 m. Geti galvanaflið verkað þar, ber að útiloka það með einungrun.

Í nýfengnum bátum mega loftkassar eigi vera úr galvaniseruðu járn eða stáli.

Eigi er leyfilegt að nota loftkassa úr zinki.

Flotbeltin skulu vera úr óholum korki eða »Kapak« — eða öðru flotefni viðurkendu af stjórnarráðinu — klæddum með máluðum vatnspjettum segldúk.

Ef flotbelti úr óholum korki eru notuð í stað loftkassa, þá skal rúmmál þeirra vera 25% stærra en rúmmál loftkassanna.

Ef björgunarbátur er gerður af járn eða öðrum málmi, þá skulu loftkassar eða flotbelti hans hafa þeim mun meira flotmagn, eins og báturinn hefði verið úr trje.

Björgunarbátar skulu vera tvístöfnungar eða með litlum gaffi að aftan.

Bátarnir skulu jafnan tilbúnir til notkunar með öllum nauðsynlegum útbúnaði.

Í björgunarbátunum skal vera: Nægilega langar og gildar bátsfestar, ár- ar í öll ræðin. Áragafflar bundnir við bátinn (eða árapollar), stýri með aktaumum og stýrissveif, 2 bátshakar, neglur bundnar við neglugötin, svo og skjólur eða austurtrog, 2 varaárar, 1 áragaffall fyrir hver tvö ræði (eða varaárapolla) fyrir hvert ræði, varaneglur bundnar við neglugötin, siglutrje og segl, öxi, kompás, brimlægi með 9 kg. af oliu, blysáhold með blysi eða ljóskei, og vatnshvartil eftir stærð bátsins og áætluðum mannfjölda, er jafnan skal vera fult af góðu drykkjarvatni, rekakkeri og varpakkeri með kaðli, brauðilát fult af hörðu góðu brauði, svo og björgunarbelti handa hverjum í bátnum, sbr. 7. gr. Utan á björg- unarbátana skulu festir björgunarstrengir.

Aðrir skipsbátar skulu hafa nægilega langar og gildar bátsfestar, einn bátshaka, ár fyrir hvert ræði og jafnmarga áragaffla bundna við bátinn (eða árapolla), stýri með sveif og neglur bundnar við neglugötin, ennfremur til vara: árar, 1 áragaffall fyrir hver tvö ræði, bundnir við bátinn (eða varaárapollar) fyrir hvert ræði, rekakkeri, vatnshvartil eða vatnshlát fult af góðu drykkjarvatni, varaneglur bundnar við neglugötin, skjólu og austurtrog.

Bátarnir skulu vera sjófarir og ef unt er þannig hengdir upp eða komið fyrir, að helming báta og björgunarbáta nægi setja út frá hvorri skipshlið.

Bátarnir, sem skipinu ber að hafa, skulu hanga í bátsuglum, þannig að fljótlegt sje að setja þá á sjóinn. Taliur bátanna skulu vera á sínum stað, og neðri taliublaðkirnar skulu útbúar þannig, að unt sje að losa þær fljótlega

úr bátanum. Þegar bátnum er sveiflað út skal hann vera tilbúinn að renna á sjóinn, ef ástæður leyfa.

Kaðallinn í blökkunum skal vera nægilega gildur og langur.

Ef farþegaskipi er skylt að hafa fleiri en 4 björgunarbáta, og hafi það hvern þeirra undir tveim bátsuglum, þá mega hinir björgunarbátarnir vera sam-anbrotnir björgunarbátar, og þá tveir eða fleiri undir sömu tveim bátsuglum, svo framarlega sem slíkir bátar hafa fyrirskipað flotmagn, sæþol og eru vel útbúnir að öðru leyti, og eru af þeirri tegund, sem stjórnarráðið hefir viðurkent.

7. gr. Björgunarbelti, björgunarbringa og önnur björgunartæki, svo sem björgunarflota eða önnur flotáhöld, bei skipum að hafa, og öll þessi áhöld á þeim stað, sem fljótlega verður náð til þeirra, og eins mikið af þeim og ákveðið er með tilliti til stærðar skipsins, fjölda skipshafnar, mesta farþegafjölda, skiftingu skipsins í vatnspjett hölf og þeirra ferða, sem skipinu er ætlað að fara.

Eftirfylgjandi reglur ber að gæta:

Í hafskipum skal vera:

- a. Auk báta þeirra, sem fyrirskipaðir eru samkvæmt 6. gr.: önnur flotáhöld, svo sem björgunarflotar, trje- eða járn bátar og samanbrotnir bátar, þannig, að þeir samkvæmt fyrirmælum 6. gr. hafi burðarmagn fyrir alt fólkið á skipinu; bekkir og lausaviðir er eigi talið flotáhöld.
- b. Minst eitt björgunarbelti hand hverjum manni á skipinu.
- c. 1 björgunarhring handa hverjum bát, samkv. 6. gr.

Björgunarbeltin eiga að vera korkbelti, björgunarvesti eða önnur áhöld, hentug til björgunar og þannig útbúin, að auðvelt sje að láta þau á sig, og skal skorið úr þeim fyrir handvegum. Þau skulu jafnan vera tilbúin til notkunar án þess að þurfi að blása lofti í þau, og vera á mjög aðgengilegum stöðum fyrir alla á skipinu. Geyma má þau í kistum eða herbergjum er á sje letrað: »Björgunaráhöld«.

Þau má og geyma í káettunum, en þá skal og auglýsa hvar í þeim þau sjeu.

Björgunarbeltin skulu geta flotíð á sjó með 8 kg. af jární í 24 tíma.

Björgunarbelti, sem fengin eru áður en tilskipun þessi öðlast gildi þurfa eigi að geta flotíð með meira en 7 kg. af jární; eigi þarf heldur að vera skorið úr handvegum á þeim.

Björgunarhringa má hafa í stað björgunarbelta.

Björgunarhringar skulu vera úr óholum korki eða öðru efni, sem stjórnarráðið hefir viðurkent í þá, og skulu þeir geta flotíð á sjó með 15 kg. af jární í 24 tíma; björgunarhringar, sem fengnir eru áður en tilskipun þessi öðlast gildi, þurfa eigi að geta flotíð með meira en 12 kg. af jární.

Björgunarhringarnir skulu vera á þeim stað á efsta þilfari, sem fljótlega er auðvelt að ná til þeirra, til að kasta þeim útbyrðis. Band skal vera fest utan um hvern björgunarhring.

Á skipum yfir 100 tonn skal við minst einn björgunarhring bundið áhald, er getur flotíð, á það skal fest stöng með veifu, er skal nota á degi, og blys, til notkunar á nóttu, sem kviknar í á sjónum.

8. gr. Skipinu skulu fylgja traust akkeri og keðjur eða stálstrengir. Um

fjölda akkera, tegund þeirra og þyngd, svo og lengd, gildleika og fjölda keðjanna eða stálstrengjanna, skal vísað til 9. gr. I. k.

Því til sönnunar, að akkeri og keðjur eða stálstrengir hafi verið reynd á viðurkendri tilraunastöð, skal við skoðunargjörðir hafskipa, sýna skoðunarmönn- um vottorð um það.

Sú tilraunastöð er álitin viðurkend, sem viðurkend er af Board of Trade eða einhverju af þeim flokkunarfjelögum, sem nefnd eru í 9. gr. I. k.

9. gr. Skipið skal hafa einn kompás auk aðalkompássins.

Segulskekkja (deviation) kompásanna skal að jafnaði athuguð, og skal færa segulskekkju aðalkompássins inn í dagbókina (leiðarabókina), (sbr. 40. gr. í siglingarlögunum 30. nóv. 1914), eða í sérstaka segulskekkjubók.

Í tilliti til áhrifa segulafsisins á aðalkompásiun skal græta þess, að hafa hann svo langt frá öllu járn, sem ástæður leyfa, einkum frá flytjanlegum og hreyfanlegum járnhlutum.

Allir kompásar skulu vera góð og nákvæm áhöld, sbr. 11. gr. I. k. Á nýjum eða nýfengnum járnskipnum — eða eftir stærri viðgerðir á öllum skipum —, skal segulskekkja kompásanna athuguð af áreiðanlegum sjerfróðum manni og skal skekkjunni haldið innan hæfilegra takmarka með leiðrjettingar- tækjum.

Þessi athugun skal endurtekin minst einu sinni á ári.

Athuganir þessar má framkvæma af skipstjóra skipsins, hafi hann næga sjerþekking til þess.

Að öðru leyti ber skipstjóranum að staðaldri að hafa eftirlit með segul- skekkju kompásanna; sérstaklega ber þó að hafa eftirlit með henni ef farmur skipsins er þess edlis, að hann hafi áhrif á kompásana.

10. gr. Á skipinu skulu og vera önnur nauðsynleg siglinga áhöld, vara- hlutir og önnur áhöld með tilliti til stærðar skipsins, tegundar þess og þeirra ferða sem því er ætlað.

Það skal hafa vara stýrissveif eða vara stýrisáhold, sem haft er aftur á skipinu rjett við stýrið.

Það skal hafa hin fyrirskipuðu ljós-, hljóð- og neyðarbendingaáhöld, sbr. 11. gr. I. k., þar með taldar minst 12 eldflugur eða sprengikúlur, sem strá út neistum, enn fremur 12 fallbyssuskot eða eina fallbyssu með nægum skotfærum til að gera með bendingamerki, og skal allt þetta vera í góðu lagi.

Meðal hinna nauðsynlegu áhald, er þurfa til þess að stýra skipi rjetta leið, skulu öll hafskip hafa sjókort yfir það svæði, sem þau sigla um, og áhöld til að finna með stefnur á kortinu; þau skulu og hafa djúp-mælingaáhöld.

Hafskip skulu hafa til vara minst ein hliðar- og toppljósker, sbr. 11. gr. I., ennfremur 45 kg. af jurta- eða dýraolíu til að lægja brim með, þjóðfána, leið- sögufána, skriðmæli, djúpsökku, sjónauka, sextant, loftvog, minst eitt sjóúr svo og hina alþjóðlegu merkjabók með tilheyrandi merkjaflöggum.

Alla gluggaljóra og þ. u. l., er ljós getur sjest í gegnum að utan, skal

byrgja með gluggatjöldum, ljóshlífum, hlerum eða þ u l., er hin lögboðnu skipsljósker eru tendruð.

11. gr. Skipið á að hafa eitt eintak af siglingareglunum, og reglum um neyðarbendingar m. m., sömuleiðis eitt eintak af lögnum um eftirlit með skipum og bátum og reglum, sem að þeim lúta, en fremur skal festa á augljósan stað á skipinu eftirprentun eða afrit af ákvörðunum þeim, sem skoðunarmenn hafa sett viðvíkjandi hinum mesta farþegafjölda m. m., sem viðkomandi skip má flytja (sbr. 12. gr.).

12. gr. Á hafskipum skal vera hvílurúm, og það, sem því ber að fylgja handa hverjum káattu-farþega, og hver þilfars-farþegi má þá eigi hafa minna en 0,85 m.² auðan skýldan þilfarsflöt og jafnframt minst 2 m.² autt rúm milli þilfars, auk þess sem káettufarþegum er áskilið.

Auk nægilegra marga salerna handa káettufarþegum, skal vera minst eitt handa hverjum 100 þilfarsfarþegum, ef skipið er á ferð um nætnr, en annars skal vera eitt salerni fyrir hverja 200 farþega, skip, sem eru í strandferðum, þurfa þó eigi að hafa fleiri en 6 salerni handa þilfarsfarþegum. Salernin skulu vera hrein og björt; loftrás skal og vera þar góð.

Ákvæði þau, sem tekin hafa verið fram um farþegafjölda, eiga við full-orðna farþega; 2 börn á aldrinum milli 1 og 8 ára eru talin einn farþegi, og börn yngri en ársögmul eru eigi talin.

Rúm handa skepnum skal aðskilið frá dvaldarstöðum farþeganna, og þess skal gætt, að loftrás og frásensii frá slíkum rúmum sjeu góð.

Ilver nautgripur og hestur skal hafa 1,3 m.² þilfarsflöt, auk þess sem farþegar nota.

Á meira en 6 tíma ferðum, skal skepnunum komið þannig fyrir, að auðvelt sje að færa þeim fóður og vatn.

Minni gripum skal ætlaður þilfarsflötur í hlutfalli við stærð þeirra.

13. gr. Öll herbergi, sem farþegum er ætlað að dvelja í og sofa, skulu vera hrein; þau skulu og hafa góðan loftrásarútbúnað og dagsbirta skal geta lýst þau upp gegnum ljóra (Koojer) eða á annan hátt. Þar sem eigi er unt að nota dagsbirtu skal notuð raflýsing. Í svefnherbergjum skal hver farþegi hafa minst 3,4 m.³ rúmmál og eigi minni gólfflöt en 1,6 m.². Fasta skápa og afþiljaðar rúmstærðir og gólfleti þeirra skal draga frá rúmmáli og gólfleti herbergisins; rúmmál rúmstæða og legubekkja er eigi dregið frá.

Eftir hlutverki skipsins og tegund þess má krefjast, að það hafi tvö herbergi, sem flytja megi í farþega, er hafa sóttneama veiki.

Í sömu ferð mega engir aðrir farþegar nota þessi herbergi, og þegar ferðin er á enda, skal vandlega sótthreinsa þau með umsjón hlutadeigandi hjerads-læknis; rúmföt og þ. u. l. skal og sótthreinsa, án þess að það snerti önnur rúmföt í skipinu.

14. gr. Í öllum skipum, skulu vera svefnherbergi handa skipshöfninni.

Rúmmál og gólfflötur hvers herbergis skal fullnægja sömu skilyrðum og tekin eru fram í 13. gr. um farþegaherbergin.

Yfir dyrunum skal áletrað greinilega hve margir menn megi vera í því. Ef í skipinu er sjerstakt herbergi handa skipverjum til að matast í, þá má rúm-mál og gólfhötur svefnherbergja þeirra, sem liggja að matsalnum, vera 25% minna en annars er ákveðið. Hver skipverja skal hafa sjerstakt hvílurúm, eigi minna en 1,9 m. lengd og 0,6 m. á breidd.

Á hverju svefnherbergi skulu vera ljórar eða annar útbúnaður er dags-birta getur skinið inn um, annars skulu þau raflýst; þau skulu hafa góðan loft-ráasarútbúnað annaðhvort beinlínis eða þá frá herbergi, sem er áfast við það og héfir heina og fullnægjandi loftrás.

Þessar ákvarðanir koma eigi til framkvæmda á núverandi skipum, en þess má þó krefjast, ef svefnherbergin eru álitin ófullkomin, samkvæmt tilætlun þeirra, að gerðar sjeu breytingar og umbætur á þeim.

Öll herbergi, sem skipverjum eru ætluð til afnota, hvort heldur eru svefn-herbergi eða önnur herbergi, skulu jafnan vera hreinleg og líta vel út.

Önnur flutningaskip og fiskiveiðagufuskip.

15. gr. Öll gufuskip, sem ekki flytja farþega, skulu fullnægja skilyrðum þeim, sem tekin eru fram í 16.—24. gr. IV. k., sbr. 1.—11. gr. I. k.

16. gr. Skipsskrokkurinn skal vera þjettur og nægilega traustur, sbr. 9. gr. I. k.

17. gr. Um vatnspjett skilrúm, dælur og sprautur gilda sömu reglur og í 2. og 5. gr. IV. k.

18. gr. Ef skipið er stærra en 50 tonn, skal það hafa bát, sem hefir svo mikið rúmmál og auk þess önnur flottæki, að borið geti allir skipshöfnina; sje skipið stærra en 150 tonn, skal það hafa björgunarbát og hafi það fleiri en 15 manna skipshöfn, skal það hafa 2 báta og skal þá annar þeirra útbúinn sem björgunarbátur. Sje skipið stærra en 500 tonn, skulu bátarnir eigi vera færri en 3 og að minsta kosti einn þeirra útbúinn sem björgunarbátur.

Bátarnir skulu vera undir bátsuglum þannig að unt sje að setja þá fljótlega á sjóinn.

Að öðru leyti skulu bátarnir útbúnir eins og mælt er fyrir í 6. gr. IV. k.

19. gr. Skipið skal hafa björgunarb. lti handa hverjum manni á skipinu, og eigi minna en 2 björgunarhringa á fjarðarbátum og eigi minna en 6 björgunarhringa á hafskipum, opnir bátar og skip, sem notuð eru í sjerstökum tilgangi innanfjarðar þurfa þó eigi að hafa nema einn björgunarhring, auk björgunarbeltanna.

Björgunaráhöldin skulu vera þar sem auðvelt er að ná þeim, ef slys ber að höndum.

Um kröfur, sem lúta að björgunarbeltum, björgunarhringum, efni í þeim og burðarmagn þeirra, gildi sömu skilyrði og tekin eru fram í 6 gr. I. k. um farþegaskip. Við einn björgunarhringinn skal vera bundin hljómsterk hljóðþípa.

Á hafskipum skal bundið 20 m. langt færi, við eigi færri en 2 björgunarhringa. Sbr. 7. gr. IV. k.

20. gr. Skipið skal hafa áreiðanleg akkeri og akkeriskedjur eða stálstrengi; um fjölda akkera, tegund þeirra og þunga, svo og um fjölda akkeriskedjanna eða stálstrengjanna, lengd og gildleika þeirra, skal vísað til 9. gr. I. k.

21. gr. Auk aðalkompássins skal skipið hafa minst einn kompás; sje það stærra en 200 tonn skal það auk aðalkompássins hafa stýriskompás og varakompás.

Allir kompásarnir skulu vera góð og nákvæm áhöld. Segulskekkja þeirra skal athuguð eigi sjaldnar en einu sinni á ári og skal henni haldið innan hæfilegra takmarka með leiðrjettingatækjum. Auk þess skal skipstjóri að staðaldri hafa eftirlit með segulskekkju aðalkompássins.

22. gr. Skipið skal hafa önnur nauðsynleg siglingaáhöld, sem þurfa til þess að stýra skipi rjetta og örugga leið, sbr. 10. gr. IV. k.

Fiskiveiðagufuskip, sem fara milli Íslands og Bretlands eða Íslands og Skandinavíu, skulu þó eigi skyld að hafa sjóúr.

Skipið skal hafa hluti til vara og aðra hluti í hlutfalli við stærð þess og tegund og þær ferðir, sem skipinu er ætlað að fara.

Flóabátar þurfa þó eigi að hafa nema eitt dag-neyðarmerki auk þokubendingaáðalsins og 12 stykki af einhverjum ofan nefndum nætur-neyðarmerkjum. Skip sem notuð eru í sjerstökum tilgangi skulu hafa þokubendingaráhöld og 6 stykki af hinum ofan nefndu nætur-bendingamerkjum.

23. gr. Skipið skal hafa eitt eintak af siglingareglunum og reglum um neyðarbendingar, svo og eitt eintak af lögum um eftirlit með skipum og bátum og reglum, sem lúta að þeim.

24. gr. Ákvæði þau, sem tekin eru fram í 14. gr. IV. k. um hvílurúm skipverja, gilda jafnt um vöruflutningaskip og fiskiveiðagufuskip.

Fiskiveiðagufuskip skulu auk þess hafa hin fyrirskipuðu fiskiljós.

V. Mótorar m. m. í öllum mótorskipum.

1. gr. Mótorinn skal vera þannig útbúinn og settur upp, að lífi eða heilsu þeirra, sem á skipinu eru, sje eigi hættu búin, þótt hann vinni með tilhlýðilegri hirðingu, og jafnframt þannig, að þeir sem hirða mótorinn eða koma nálægt honum, geti eigi hlotið slys af honum, nema að ógætni sje um að kenna. Hann skal og vera þannig gerður, að einstökum hlutum hans sje eigi hætt við óhæfilegri áreynslu, enda þótt hann vinni af alefli; bæði við hirðing og eftirlit skal vera auðvelt að komast að honum, svo skal hann og hafa hlífðtæki og vera þannig settur niður, að eigi sje hætt við að hreyfanlegir hlutir rekist í menn, jafnvel þótt skipið velti mikið í öldugangi.

Mótorinn skal vera þannig útbúinn, að hann verði hreyfður á stað án áhættu fyrir þá sem það gera; ef handsveif er notuð, þá skal hún vera þannig, að hún geti sjálf losnað, eða þá útbúin á tryggilegan hátt.

Framknýjunarmótorar skulu hafa ábyggilegt gangskiftiáhalð handa skrófunni og smyrslaáhalð handa innri slitflötunum.

Framstandandi hreyfanlegir hlutir á mótorum, svo sem kasthjól, tengsl, boltahausar, rær, fleygar o. fl., skulu huldiir með hlífum eða öðrum videigandi hlífðtækjum, þannig fyrir komið, að áhættulaust sje fyrir menn að smyrja eða hirða mótorinn. Á leiðslum kælivatnsins frá skipsbotninum til vatnskápuunnar skulu vera lokunartæki á byrðingnum og á þeim skulu vera nauðsynleg tæmi-áhöld til notkunar í frosti. Þessi ákvæði gilda og um afrensli kælivatnsins, ef það hefir afrás í skipsbotninum.

Ef kælivatnsdælan er knúð af mótornum, þá skal hún vera örugg gegn sprengingu þótt mótorinn af ógætni væri hreyfður af stað áður en lokunartæki afrenslnsins væri opnað. Þeirri hættu, sem stafað getur af Hjólrí eyðslu (tæring) viðkomandi hluta, er afstýrt, þegar leiðslan, lokunartækið, skifur og boltarnir, sem þau eru fest með á botn skipsins, eru úr sama efni (annadhvort alt úr látúni eða alt úr galvaniseruðu járn).

Útblásturspípan skal vera klædd með slæmum hitaleiðara, þar sem þess er þörf, og skifur hennar skulu gerðar þjettar með asbesti. Liggi pípan nálægt trje, skal hún vera vandlega klædd.

Ef rafkveikja er notuð, skal fylgja hinum settu ákvæðum í 1.—8. gr. III, k., að svo miklu leyti sem þau geta samrýmst útbúnaði og verkun kveiki-áhalðsins.

Mótornum eiga að fylgja nauðsynleg verkfæri og efni, svo og nauðsynlegir varahlutir, sem skoðunarmenn álíta að þurfi.

2. gr. Ef mótorinn er í lokuðu vjelaarúmi, þá skal vera nægilegur loft-rásarútbúnaður í því til þess að leiða burtu gastegundir og inn breint loft.

Í þessu rúmi má eigi hafa eldavjel, og ljósker þau, sem höfð eru til þess að lýsa upp með rúmið, þau eiga að vera lokuð og ábyggilega hengd upp. Smiðju-afla eða önnur opin áhöld, sem brent er í kolum eða kóksi, má eigi hafa í vjela-rúminu, nema að mjög tryggilega sje búið um brunaleifarnar.

Gólfð i vjelarúminu skal vera þakið blýi, riffluðu járn i eða þ. l.

Kringum mótórinna má eigi safnast mikið af feiti, smyrslaolíu, steinolíu eða því líku.

Ef haldið er saman tvísti, sem feiti er i, skal hann, vegna hættu á að hann kveiki sjálfur i sjer, geymdur i járnílati, sem lok er yfir, eða þ. l.

Handrið, grindur eða þ. u. l. skal vera meðfram skilrúmmum á hafskipum, handa vjelaliðinu að halda sjer i, þegar með þarf.

Mála skal og lakkera trjávið i lokudu vjelarrúmi, eða kkeða veggi þess með blikkplötum utan á asbestplötum.

3. gr. Í mótorskipum, sem hafa lokað vjelarúm, skal vera fullnægjandi slökkviðahald tilbúið til notkunar, t. d. froðuslökkværi (Skumslukker) eða kolsýrusprauta með nauðsynlegum varahleðslum (minst 4).

4. gr. Hafskipum skulu fylgja nauðsynlegir varahlutir, sjerstaklega til að kveikja með i eldsneytinu (mótórlampi, kveikihaus, kveikipipa, rafkveikjuoddar og þ. u. l.

5. gr. Um mótora, sem notaðir eru við vindur eða i öðrum tilgangi en að hreyfa skipið, skulu gilda ofaunefnd ákvæði, svo framarlega sem þau geta samrýmst útbúnaði og áhrifum viðkomandi vjelaáhalts.

6. gr. Sjerhver pipuleiðsla, sem flytur eldsneyti til mótorsins eða tengir saman eldsneytisílat, skal vera mjög ábyggileg og þjett. Aðfærslupípan frá eldsneytinu til mótorsins skal hafa lokunartæki við sjálft ílatið (krana eða loku), og á henni skal vera beygja við ílatið til að tryggja nægilegt útpensluafi.

Í pílskipum skal vera lokunartæki á pipuleiðslunni, þar sem hún fer inn i vjelarúmið; auk þess skal vera hægt að loka pipuleiðslum frá pílfari.

Allir kranar og lokur og þ. u. l. skal vera traust.

Togiður má eigi nota sem þjettiefni i eldsneytisíleðslum.

7. gr. Noti mótórinna steinolíu, sólarolíu eða annað fljótandi eldsneyti, þar sem logamarkið er fyrir ofan logamark steinolíu, og ef i skipinu er meira en 100 kg. af slíku efni, þá skal geyma það i hylkjum (Tanke), sem eru búin til úr plötum, er skulu vera negldar eða soðnar saman; hylkin skulu vera þjett og vél fest, hafa öryggisloku eða fráleiðslupípu með öryggisneti fyrir gastegundir, svo og ef eldsneytið er tekið úr sjálfu ílatinu, þá skal það vera á þeim stað, sem unt er að sjá til að ná eldsneytinu úr ílatinu við dagsbirtu eða hina föstu lampa, sem notaðir eru, svo að með öllu sje ónauðsynlegt að bera bert ljós að eldsneytinu og ílatinu.

Ílát þessi skulu vera á svölum stað; þó er leyfilegt að hafa alt að 10 tíma forða i ílati við mótórinna. Ef ílátin (hylkin) ná yfir þvert skipið innan þverskilrúma vjelarúms, þá skulu hylkin vera aðskilin frá vjelarúminu með járn- eða trjeveggjum, klædd með asbesplötum og þar utan yfir með blikk- eða zinkplötum.

Ef hylkin eru undir pílfari, þá skulu þau hafa áhellispípu. Hafi þau glerpípu, þá skal hún vera varíu og vera unt að taka hana úr sambandi við hylkið. —

Smábirgðir af steinoliu má geyma í traustum brúsum, tunnum eða þ. u. l. Ef unt er skal geyma þau á svölum stað, vegna sólarhita eða annars hita, en þau skulu bundin eða þeim fest á annan hátt, svo að þau eigi hreyfist þótt öldugangur sje, þó má eigi nota trjeilát í vjelahúsi.

8. gr. Noti mótörinn benzin, gasolin, mótornafta eða annað líkt eldsneyti með lágu kveikimarki, og ef í skipinu eru meiri birgðir en 50 kg., þá skal geyma það í hylki, sem fullnægir kröfununum í 7. gr.; þó má það eigi hafa fráleiðslupípu fyrir gastegundir eða glerpípu, og öryggislokur þeirra skulu hafa fráleiðslupípur með öryggisneti.

Í þilskipum skulu umrædd hylki vera í sjerstökum þar til búnum rúmum, skal loftrás vera góð í þeim og þau mega ekki vera í neinu sambandi við önnur rúm í skipinu. Í farþegaskipum, skulu rúm þessi vera aðskilin frá öðrum hlutum skipsins með vatnsheldu skilrími.

Eldsneytistegundir þessar skulu fara gegnum pípur til mótorsins, og á þeim skulu vera bæði lokunartækin, sem nefnd eru í 6. gr.

Smá eldsneytisbirgðir má geyma í traustum brúsum, sem komið er fyrir eins og getur í 7. gr.

9. gr. Hylki, sem hjer eftir eru látin í skip, til þess að geyma í eldsneyti, sem nefnd eru í 7. og 8. gr., skulu athuguð við þrýstitilraun upp að 1 kg/cm² og vera þjett við þá þrýsting, áhellisþípan og aðfærslupípa eldsneytisins skulu og þola sömu þrýsting.

Tilraun þessi skal framkvæmd í viðurvist vjelfróðs skoðunarmanns, eða framkvæmd af sjerfróðum manni útnefndum til þess, annaðhvort áður eða eftir að hylkið er látið í skipið.

Ef um fleiri ílát er að ræða, og þau eru tengd saman með pípum, þá skal og reyna hylkin og pípunar eftir að búið er að koma þeim fyrir í skipinu.

Við fyrstu skoðunargerð skal færa árangur tilraunanna inn í eftirlitsbók skipsins.

Eigi er nauðsynlegt að gera þrýstitilraun á hylkjunum við næstu skoðanir, nema að skoðanirnar leiði í ljós að hylkin sjeu þannig, að skoðunarmennirnir áliti hættulegt að nota þau framvegis. Þetta ákvæði gildir og um hylki, sem látin voru í skip áður en tilskipun þessi gengur í gildi.

10. gr. Til frekari tryggingar gegn sprengingum og brunahættu skal þess gætt í skipum, sem til mótora nota benzin, gasolin, mótornafta eða önnur slík eldsneyti með lágu kveikimarki, að fara eftir eftirfylgjandi reglum:

Hylkið skal búið til úr traustum eir-, látúns- eða galvaniseruðum járnplötum, og skulu þær bæði vera negldar saman og lóðaðar eða soðnar saman. Það skal vera ábyggilega fest í skipinu og innan í því skulu vera gutplötur.

Hylkið skal vera í sjerstöku rúmi, helst við framstafn skipsins og skal rúminu lokað að aftan með vatnsheldu skilrími. Til að minka það rúm, sem hættulegar gastegundir geta safnast í, skal láta hylkið hafa lögun rúmsins.

Ef hylkið fyllir ekki upp alla hæð rúmsins, þá skal það hvíla á vatnsheldum palli.

Í trjeskipum er ráðlegast að klæða loft rúmsins og hinn vatnshelda pall með blý-, eir- eða járnlötum.

Fráleiðslupípa skal höfð til þess að þurræsa eldsneytinu útbyrðis, ef leki kynni að koma að hylkinu: ef eigi er unt að gera þetta, þá skal hafa dælu til að dæla með úr rúminu, sem hylkið er í.

Sambandið milli hylkis og áhellisþípu, svo og milli aðfærslupípu og mótorsins, verður að vera alveg þjett, og hliðar hylkisins skulu vera skorðaðar með styrktarplötum, þar sem þessar pípur eru settar saman.

Aðfærslupípan á að vera úr glóhituðum eir og ef unt er úr heilu málmstykki; ef hún er í fleiri lengdum á að brasa þær saman. Á pípunni skulu vera tvö lokunartæki, annað við ilatið og hitt við þann stað á mótornum, sem pípan er látin á. Liggi aðfærslupípan gegn um íveruherbergi, skal hún vera innan í málpípu, sem er opin í báða enda.

Undir þeim stað á mótornum, sem pípan er sett á, skal vera lekabytta, á henni skal vera fráleiðslupípa með krana, til þess að leiða burt með eldsneytið, þegar þessi staður er athugaður og hreinsaður.

Í trjeskipum er álitid hagkvæmt að leiða alt eða nokkurn hluta af kæli-vatni vatnskápunnar til útblásturspípunnar, eða hafa pípunnar koncentriskar, hvora innan í annari. Ef hljóðdeyfirinn er hafður rjett við mótórinna má afstýra að útblásturspípan hitni hættulega, með því að hafa vatnskælisútbúnað á hljóðdeyfinum.

Kveikineistinn má að eins hrökkva yfir í sprengirúmið, til þess að eigi kvikni í gastegundum, sem kynni að myndast af leka í pípuleiðslunni og þeim stað, sem hún er fest á mótórinna. Á þessu riður sjerstaklega þar sem margir bulluhólkur eru, og nauðsynlegt að athuga einn þeirra þótt hinir vinni.

Rafmagnsleiðslur skal einangra mjög vandlega, þær mega eigi vera nærri aðfærslupípu eldsneytisins.

Rafmagnsgeymar eða rafmagnsvirki (Magneto) skulu höfð á mjög aðgengi-legum stöðum, þar sem loftrás er góð. Þau, sem vanalegast er að nota í skipum, skulu höfð.

Á skipinu skal vera skjóla eða ilát með sandi og reku, til þess að slökkva með eld.

Af slökkvitækjunum, sem sem fyrirskipuð eru í 3. gr. skal helst hafa froðuslökkviáhöldin í þeim skipum, sem þessi grein ræðir um.

VI. Mótorskip.

1. gr. Skoðun á mótorskipum, sem ekki eru eingöngu ætluð til fiskiveiða, fer fram eftir sömu reglum og teknar eru fram í 1.—12. gr. I. k. um gufuskip, að því leyti, sem við á.

2. gr. Sjerhvert fiskiveiðamótorskip skal skoða bæði áður en það, sem nýfengið er, er tekið til notkunar og eftir að mótörinn er látinn í það, eða eftir aðalviðgerð á skrokk eða vjelum, og auk þess einu sinni á ári áður en fiskiveiðar byrja.

Pegar ekki er beðið um skoðunina í tækan tíma, ber eiganda eða útgerðarmanni að greiða tvöfalt hið ákveðna skoðunargjald í landssjóð fyrir skoðunargerðina, sem þá er framkvæmd samkvæmt skipun lögreglustjóra af skoðunarmönnum umdæmisins og fá þeir einnig hið ákveðna gjald fyrir skoðunina.

Við skoðunina skal reyna og athuga hvort fyrirmælum þeim er fullnægt, sem lúta að smíði skipanna og vjelanna og útbúnaði m. m.

Þau ár, er samkvæmt fyrirmælum þarf eigi að framkvæma skoðun á viðkomandi fiskiveiðamótorskipi, þarf eigi heldur að framkvæma skoðun af skoðunarmönnum eða að sýna lögreglunni vottorð.

3. gr. Þegar skoðun fer fram skal sýna skoðunarmönnum eftirlitsbókina, sem þá aðgæta hvort hún hafi verið rjett færð, og hvort það, sem skipað hefir verið að færa inn í bókina hefir verið gert, svo og færa aðalágrip skoðunargerðarinnar inn í bókina, sbr. 8. gr. I. k.

Um sending framkvæmdra skoðunargerða til lögreglustjóra, skal vísað til erindisbrjefs fyrir skoðunarmenn.

Verði hjer á landi opinbert eftirlit með fiskiveiðum, skal það hafa heimild til þess að fullvissa sig um að umrædd skip sjeu í fullgildu ásigkomulagi, svo og að yfirlita eftirlitsbókina.

4. gr. Um ljóskeið og komþasa gilda ákvæðin í 11. gr. I. k.

5. gr. Ákvæði þau, sem sett eru í 3. og 9.—10. gr. I. k. um skoðun á gufuskipum, gilda og um fiskiveiðamótorskip, að því leyti sem við á.

Þegar sjerstaklega stendur á geta fiskiskip flutt nokkra menn, auk skips-hafnarinnar, ef eins mörg björgunarbelti eru á skipinu og mannfjöldinn.

Fari slík skip reglubundnar ferðir með farþega, skulu skoðunarmenn telja þau sem gufuskip eða önnur mótorskip.

A. Farþegaskip.

6. gr. Sjerhvert mótorfarþegaskip á að fullnægja þeim skilyrðum, sem tekin eru fram í 1.—16. gr. IV. k. og 1., 37., 39. og 40. gr. II. k.

7. gr. Enn fremur skulu farþegaskip, að því er við kemur mótorum, fullnægja skilyrðum þeim, sem sett eru í V. kafla.

B. Fiskiveiðamótorskip.

8. gr. Skrokkurinn á að vera þjettur og nægilega traustur.

9. gr. Skipið skal hafa áhöld til þess að dæla með úr stærri rúmunum. Til þess skulu þilskip hafa dælur, sem og verði knúðar með vjelaaffi í skipum, sem eru yfir 100 tonn.

10. gr. Hafskip skulu hafa flottæki nægileg fyrir skipshöfuina til að fljóta á, svo framarlega sem þau hafa eigi bát eða báta, er beri hana alla.

Um útreikning á rúmmætti bátsins, útbúnað hans og mannfjölda, sem á honum má vera, gilda sömu reglur sem teknar eru fram í 6. gr. IV. k.

11. gr. Á skipinu skal vera björgunarbelti handa hverjum manni, og að minsta kosti einn björgunarhringur, sem við er bundin hljómsterk flauta.

Björgunarbelti og björgunarhringir skulu fullnægja skilyrðunum, sem teknin eru fram í 7. gr. IV. k.

12. Ef skipið er hafskip, þá skal það hafa vandaðan og athugaðan kompass, og skal honum fest á þeim stað í skipinu, sem eigi er of nærri mótornum eða öðrum hreyfanlegum járnhlutum; fjarlægð kompassins frá mótornum má eigi vera minni en $1\frac{1}{2}$ m., sbr. að öðru leyti 9. gr. I. k.

13. gr. Á hafskipum skulu vera þau sjókort, sem skoðunarmennir álíta nauðsynleg, svo og djúpmælingatæki og áhöld til þess að setja með stefnur.

14. gr. Sjerhvert skip skal hafa fyrirskipuð ljós-, hljóð- og neyðarbendingartæki og alt í góðu lagi. Af neyðarbendingartækjum skal skipið hafa 6 fallbyssuskot, eldflugur eða sprengikúlur, sem strá út neistum, eða blys eftir atvikum.

Á hafskipum skulu vera til varahlíðarljósaker og toppljósaker, sbr. 11. gr. I. k.

15. gr. Á skipinu skal vera eitt eintak af siglingareglum og eitt eintak af lögum um eftirlit með skipum og bátum og þeim ákvæðum, sem að þeim lúta.

16. gr. Reglur þær, sem gefnar eru í 1.—9. gr. III. k. um rafmagnsleiðslur, notkun fljótandi eldneysis, flutning sprengiefna, eldfimar og ætandi vörur og um útbúnað iláta, sem samanþrýstar lofttegundir eru í, gilda og eftir því, sem við á á fiskiskipum, sbr. tvær síðustu málsgreinar í 6. gr. III. k. um kveiking með rafmagni.

17. gr. Enn fremur skulu fiskiskip fullnægja ákvæðunum, sem tekin eru fram í 7. gr. IV. k.

C. Önnur mótorskip og mótorbátar.

18. gr. Sjerhvert annað skoðunarskylt skip eða bátur skal fullnægja kröfum þeim, sem getur í 15.—24. gr. IV. k.

VII. Seglskip.

1. gr. Sjerhvert skip eða bátur, sem samkvæmt lögum um eftirlit með skipum m. m. er háð opinberu eptirliti, skal skoðast af skoðunarmönnum:

- a. áður en það er tekið til notkunar, annaðhvort sem nýfengið eða eftir aðalviðgerð á skrokknum, og enn fremur
- b. fiskiveiðaskip, áður en veiðar byrja hvert ár; í fyrsta sinn fyrir 1. jan. 1920; önnur skip einu sinni annaðhvort ár.

Þegar skoðunin fer fram skulu skoðunarmennirnir reyna að athuga hvort þeim fyrirmælum er fullnægt, sem lúta að smíði og útbúnaði skipsins m. m.

Við skoðunina skal enn fremur fá vissu fyrir því, að skipsbotninn, stýri og sjósambönd í hafskipum sju í fullnægjandi ásigkomulagi, sbr. 14. gr. I. k.

2. gr. Þegar ekki er beðið um skoðunina í tækan tíma, ber eiganda eða útgerðarmanni fiskiskipsins að greiða tvöfalt hið ákveðna skoðunargjald í lands-sjóð fyrir skoðunargerðina, sem þá er framkvæmd samkvæmt skipun lögreglu-stjóra af skoðunarmönnum umdæmisins og fá þeir einnig hið ákveðna gjald fyrir skoðunina.

3. Við skoðunina skal sjerstaklega aðgæta, hvort botn skipsins og stýrið er í góðu ástandi, og skal þá athuga botn skipsins að utan, stýri og stýrisjárn og neðansjávar sjósambönd.

4. gr. Ákvæði þau, sem sett eru í 3. gr. I. k., um skyldur skipstjórans að aðgæta, að skipið og björgunaráhöld þess sje eins og vera ber, gilda og um seglskip, sem flytja minst 10 farþega.

5. gr. Ákvæði þau, sem sett eru í 7. og 8. gr. I. k. um yfirskoðun og færslu eftirlitsbókar, gilda og um seglskip.

6. gr. Reglur þær, sem settar eru í 9. og 10. gr. I. k. um styrkleikaákvæði m. m., flokkun skipa, reglur um ljóskeið og kompása, gilda og um seglskip.

7. gr. Þau ákvæði í þessari tilskipun, sem lúta að smíði og útbúnaði skipa, gilda eigi um þau skip, sem eru íslensk eign fyrir 1. janúar 1920.

8. gr. Um greiðslur fyrir skoðunargerðir fer eins og tekið er fram í 13. gr., I. k.

Frumvarp

til tilskipunar um nánari ákvæði viðvíkjandi skoðunarskyldum skipum, sem eru minni en 15 tonn.

Samkvæmt 11. gr. í lögum nr. 29, 22. október 1912, um eftirlit með skipum og bátum og öryggi þeirra, eru hjer með sett eftirfylgjandi ákvæði um mótorbáta og þilskip m. m., sem eru minni en 15 tonn.

I. Mótorbátar.

1. gr. Sjerhver mótorbátur skal fullnægja þeim skilyrðum, sem tilgreind eru í 2.—14. gr. í tilskipun þessari.

2. gr. Skrokkurinn á að vera þjettur og nægilega traustur.

3. gr. Skipið skal hafa áhöld til þess að dæla með úr stærri rúmunum. Skulu það vera nauðsynlegar austurdælur og auk þess minst tvö austurtrog.

4. gr. Á skipinu skal vera *björgunarbelti* handa hverjum manni og auk þess minst 1 björgunarhringur. Björgunarbeltin og björgunarhringirnir skulu fullnægja skilyrðum þeim, sem sett eru í 7. gr. IV. k. í tilskipuninni um stærri skip.

5. gr. Ef skipið er hafskip, þá skal það hafa áreiðanlegan *kompás*, sem unt er að festa á stað, sem eigi er of nærri stærri járnhlutum; álitid er nægilegt ef kompásinn er eigi minna en $1\frac{1}{2}$ m. frá mótornum.

Skipstjórinn skal að staðaldri athuga kompásinn og fullvissa sig um að hann sje rjettur.

6. gr. Skipið skal hafa þau *sjókort*, sam skoðunarmenn álíta nauðsynleg, svo og sökku og áhöld til þess að setja með stefnur.

Allir mótorbátar skulu hafa nægileg segl til þess að geta siglt bátnum, skulu hafa minst 2 *árar* með göflum; þilfarsbátar skulu hafa minst 4 árar hæfilega stórar í hlutfalli við stærð skipsins.

7. gr. Sjerstakt skip skal hafa hin fyrirskipuðu ljós-, hljóð- og neyðarbendingatæki í góðu standi. Af neyðarbendingatækjum þurfa opnir bátar að eins að hafa eitt þokubendingaáhalð og ábyggilegt blys.

8. gr. Í skipinu skal vera 1 eintak að alþjóðlegum siglingareglum og neyðarbendingareglum, svo og 1 eintak af lögum um eftirlit með skipum og bátum og öðrum ákvæðum, sem lúta að því.

9. gr. Ákvæði þau, sem sett eru í tilskipuninni um stærri skip en 15 tonn, um rafmagnsleiðslur, notkun fljótandi eldsneytis, flutning sprengiefna, elds-hættu, ætandi vörur og þ. u. l. gilda einnig fyrir þau skip, sem hjer ræðir um.

10. gr. Allar lúkur og op, sem umferð er um í þilskipum, skal þannig búð um, að fljótlega verði lokað með traustum lokunartækjum; öll yfirskýli skulu vera ramgjör og trauslega tengd við skipið. Lestaropið skal þannig útbúið, að á fiskiveiðum sje aldrei opið meira en nægilegt þykir fyrir bjóð og fiskinn, sem niður á að fara í lestina.

11. gr. Stýrið skal vera mjög traust og skal því vera komið svo fyrir, að það geti eigi flotið af stýrisjárnunum þótt öldugangur sje.

12. gr. Sjerhvert hafskip skal hafa meðferðis minst 10 kg. af dýra- eða jurtaolíu, til notkunar í hafróti.

13. gr. Sjerhvert skip skal hafa nauðsynleg akkeri og keðjur úr góðu efni, og stærðir þeirra skulu vera í hæfilegu hlutfalli við stærð skipsins.

14. gr. Um útbúnað mótorsins og hvernig honum er komið fyrir m. m., gilda reglur þær, sem gefnar eru í V. k. í tilskipuninni um stærri skip.

Í opnum bátum með mótör, skal vera skýlishetta yfir mótornum, svo þægilegra og hættulaust sje að hirða hann. Skýlishettan skal vera þannig, að auðvelt sje að taka hana burtu, og fyrir nauðsynlegum opum á henni skulu vera lokur eða hlemmar.

II. Seglskip.

15. gr. Sjerhvert skip skal fullnægja kröfunum í 16. og 17. gr.

16. gr. Skipið skal fullnægja kröfum þeim, sem settar eru í 2.—13. gr. VI. k. um mótorskip, að svo miklu leyti, sem við á á seglskipum.

17. gr. Siglutrje með seglum og því sem þeim ber að fylgja, skal vera mjög traust.

Alla kaðla skipsins skal athuga nákvæmlega eigi sjaldnar en einu sinni á ári.

Skoðunargerðina og niðurstöðu hennar skal færa inn í eftirlitsbók þá, sem ræðir um í 14. gr. I. k.

Skýringar.

1. Orðið »farþegaskip« gildir í tilskipun þessari um öll þau skip, sem útbúin eru til þess að flytja fleiri en 10 farþega.
2. Fiskiveiðaskip er hvert það skip kallað, sem hefir fiskiveiðaskirteini.
3. Ef skip eða bátur samkvæmt smíði, útbúnaði eða notkun, verður heimfært undir fleiri en einn af tilgreindum flokkum í þessari tilskipun, þá skal það við skoðun fullnægja þeim flokki, sem viðtækastar kröfur setur.
4. Orðið »ton« á við bruttóstærð skipsins í tonnum. Lengd skipsins skal álitin sú lengd, sem tilgreind er í skrásetningarskirteini þess, í metrum.
5. Orðið »aðalvjarlar« á við þær vjarlar, sem knýja skipið áfram. Orðið »hjálparvjarlar« á við aðra katla, vjarlar og vjelaútbúnað í skipinu, sem knúðar eru með gufu eða öðru vjelaafli, svo sem gufuvindur, ljósvjarlar, kæli-vjarlar og þ. u. l.

Katlar með mikilli þrýstingu eru taldir þeir katlar, þar sem þrýstingin er 10,5 kg/cm² og þaðan af meiri.

6. Með orðinu aðalviðgerð er átt við:
 - a. Meiri háttar aðgerð, sem skipið auk vanalegs viðhalds, eingöngu aldurs vegna fær, til að lengja aldur þess og vjelanna, en eigi átt við undanfarandi stærri aðgerðir vegna slysa; ennfreður —
 - b. meiri háttar endurbyggingar og aðgerðir, þar sem kostnaður nemur meiri hluta af verði skipsins og
 - c. þegar í skipið eru látnar nýjar aðalvjarlar eða aðalkatlar, svo og ef vana-legir gufukatlar fá meiri háttar aðgerð, t. d. ef samtímis eru látnir í þá nýir reykgangar (Kanalir) og eldkassar (Kamre).
7. Við hestaöfl mótorra eru skilin »effektiv« hestaöfl.

