



Senere ændringer til forskriften



[Se detaljeret overblik](#)



[BEK nr 10218 af 16/06/1998](#)

Lovgivning forskriften vedrører



[Se detaljeret overblik](#)



[LBK nr 400 af 18/06/1993](#)

Ændrer i/ophæver

Yderligere dokumenter



Beretninger fra ombudsmanden, der anvender denne retsforskrift



HISTORISK

Redaktionel note

(* 4) BEK 10003 af 1982/07/01 og BEK 10027 af 1986/05/01 udgår. Selvom forskrifterne er overført til historisk base gælder de konstruktionsmæssige krav fortsat for eksisterende skibe, medmindre andet bestemmes i denne forskrift

(* 3) Søfartsstyrelsens Meddelelser B i sin helhed findes ved følgende søgning: I feltet "Forskriftens titel" skrives "meddelelser b"

andet bestemmes i denne forskrift

konstruktionsmæssige krav fortsat for eksisterende skibe, medmindre

Selvom forskrifterne er overført til historisk base gælder de

(* 4) BEK 10003 af 1982/07/01 og BEK 10027 af 1986/05/01 udgår.

'meddelelser b'

følgende søgning: I feltet "Forskriftens titel" skrives

(* 3) Søfartsstyrelsens Meddelelser B i sin helhed findes ved

FSK nr 60360 af 21/10/1991

Erhvervsministeriet

Yderligere oplysninger >



Teknisk forskrift for skibes bygning og udstyr m.v., Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B, Kapitel B II-1 E og F. Afsnit E Yderligere krav til periodisk ubemandede maskinrum, 7. januar 1991 (* 3) (* 4)

(Meddelelser B)

Afsnit E Yderligere krav til periodisk ubemandede maskinrum

Afsnit E	Yderligere krav til periodisk ubemandede maskinrum
Regel 46	Almindelige bestemmelser
Regel 47	Forholdsregler med brand
Regel 48	Beskyttelse mod fyldning
Regel 49	Styring af fremdrivningsmaskineriet fra kommandobroen
Regel 50	Kommunikation
Regel 51	Alarmanlæg
Regel 52	Sikkerhedsanlæg
Regel 53	Særlige krav for maskin- og kedelinstallationer samt for elektriske installationer
Regel 54	Særlige overvejelser med hensyn til passagerskibe
Afsnit F	Lossegrej
Regel 55	Hejsemidler og lossegrej

Afsnit E Yderligere krav til periodisk ubemandede maskinrum

(Afsnit E finder anvendelse på lastskibe med undtagelse af regel 54, der vedrører passagerskibe) **Regel 46 Almindelige bestemmelser**

1

Der skal drages omsorg for, at skibets sikkerhed under alle fartsforhold, herunder manøvrering, svarer til sikkerheden for et skib, hvis maskinrum er bemandede.

Der skal træffes foranstaltninger, der tilfredsstillende administrationen, for at sikre, at udrustningen fungerer pålideligt, og at der er tilfredsstillende mulighed for regelmæssige eftersyn og rutinemæssige afprøvninger for til stadighed at sikre en betryggende drift.

.1 I klassede lastskibe skal bestemmelserne i reglerne 46-53 omfattes af klasningen, såfremt maskinrummet skal være periodisk ubemandet.

.2 I uklassede lastskibe skal komponenter, udstyr og anlæg, der installeres i henhold til bestemmelserne i afsnit E, være godkendt eller typegodkendt af et anerkendt klassifikationsselskab, og dokumentation herfor skal indsendes til Søfartsstyrelsen.

3

Ethvert skib skal være forsynet med et dokument (* 1), der til administrationens tilfredshed bekræfter, at det kan fungere med maskinrum, der periodisk er ubemandede.

Regel 47 Forholdsregler mod brand

1

Der skal forefindes midler til at optage brand og afgive alarmer på et tidligt stadium i tilfælde af brand:

.1 i luftforsyningscasinger og afgasrør (optræk) fra kedler; og

.2 i fremdrivningsmaskineriets skylleluftsbælter, medmindre administrationen i særlige tilfælde anser dette for unødvendigt.

Forbrændingsmotorer på 2250 kW og derover eller med cylindre på over 300 mm boring skal være forsynet med olietågedetektorer i krumtaphuset eller anordning til kontrol af lejetemperaturen i motoren eller tilsvarende anordninger. **Regel 48 Beskyttelse mod fyldning**

1

Læsebrønde i maskinrum, der periodisk er ubemandede, skal være placeret og overvåget på en sådan måde, at ansamling af væsker opdages ved normal trim- og krængningsvinkler, og skal være tilstrækkelig store til let at optage den normale afdræning i den ubemandede periode.

2

Hvor læsepumperne kan sættes automatisk i gang, skal der forefindes midler til angivelse af, når væsketilstrømningen er større end pumpens kapacitet, eller når pumpen arbejder hyppigere, end det normalt kunne forventes. I sådanne tilfælde kan der gives tilladelse til mindre brønde, der kan optage afdræningen i et rimeligt tidsrum. Hvor der findes automatisk styrede læsepumper, skal opmærksomheden i særlig grad være henvendt på kravene til undgåelse af olieforurening.

3

Kontrolanordningerne for enhver ventil, der betjener en søforbindelse, en overbordledning under vandlinien eller et rendestensejektorsystem, skal være således anbragt, at der er tilstrækkelig tid til at betjene dem i tilfælde af, at der strømmer vand ind i rummet, under hensyntagen til den tid, der må antages at være nødvendig for at kunne nå frem til og betjene disse kontrolanordninger. Hvis den højde, hvortil rummet ville kunne fyldes med skibet i fuldt lastet tilstand, kræver det, skal der træffes foranstaltninger til at betjene kontrolanordningerne fra et sted over dette niveau.

.2

.1 I periodevis ubemandede maskinrum skal hver enkelt søforbindelse kunne betjenes fra et let tilgængeligt sted over maskindørk eller ristværk, hvortil der er uhindret adgang oppefra.

.2 Dørk eller ristværk, hvorfra betjeningen af ventilerne skal finde sted, skal være så højt placeret, at vandet i tilfælde af rørbrud ved den største søforbindelse ikke vil nå op i højde med disse inden for 10 minutter fra det tidspunkt, hvor vandfyldningsalarm eller alarm for trykfald i systemet er indgået.

.3 Betjeningshåndtagene skal være forsynet med let synlig indikering der viser, om ventilen er åben eller lukket. Hvor der måtte herske tvivl om, hvorvidt ventilerne er anbragt tilstrækkeligt højt over tanktoppen, må det ved en beregning af vandindstrømningen kunne påvises, at kravet er opfyldt.

Regel 49 Styring af fremdrivningsmaskineriet fra kommandobroen



1

Skruens hastighed, dens virkeretning og eventuelt dens stigning skal under alle navigationsforhold, herunder manøvrering, kunne styres fuldtud fra kommandobroen.

1.1

Denne fjernstyring skal kunne foretages ved en enkelt betjeningsanordning for hver selvstændig skrue med automatisk udførelse af alle dermed forbundne funktioner, herunder, om nødvendigt, midler til at hindre overlastning af fremdrivningsmaskineriet.

1.2

Hovedfremdrivningsmaskineriet skal være forsynet med en nødstopanordning på kommandobroen, som skal være uafhængig af brostyresystemet.

2

Ordre fra kommandobroen til fremdrivningsmaskineriet skal angives i kontrolrummet til hovedmaskineriet eller ved kontrolstedet for fremdrivningsmaskineriet, alt efter omstændighederne.

3

Fjernstyring af fremdrivningsmaskineriet må kun kunne ske fra et område ad gangen; i sådanne områder er indbyrdes forbundne kontrolsteder tilladt. Ved hvert kontrolsted skal der findes en indikator, der viser, hvilket kontrolsted der styrer fremdrivningsmaskineriet. Omskiftning af styring mellem kommandobroen og maskinrummene må kunne ske i hovedmaskinrummet eller i hovedmaskineriets kontrolrum. Systemet skal omfatte midler til at forhindre, at skruens drivtryk ikke ændrer sig væsentligt, når styringen omskiftes fra en position til en anden.

4

Det skal være muligt at styre alle maskiner, der er af væsentlig betydning for skibets sikre drift, fra et lokalt sted, også i tilfælde af at nogen del af anlæggene for automatisk styring eller fjernstyring svigter.

5

Det automatiske fjernstyringsanlæg skal være således konstrueret, at der vil blive slået alarm, hvis det skulle svigte. Den forudinstillede hastighed og skruens virkeretning skal opretholdes, indtil den lokale styring er i virksomhed, medmindre administrationen skønner, at dette ikke lader sig gøre.

6

Der skal installeres indikatorer på kommandobroen for:

.1 Skruens hastighed og virkeretning i tilfælde af faste skruer; eller

.2 skruens hastighed og stigning i tilfældet af stilbare skruer.

7

Antallet af forgæves, på hinanden følgende automatiske startforsøg skal begrænses for at sikre et tilstrækkeligt lufttryk. Der skal forefindes en alarmgiver til angivelse af lavt lufttryk indstillet på et niveau, der stadig tillader igangsætning af fremdrivningsmaskineriet. **Regel 50 Kommunikation**

Der skal findes et driftsikkert middel til mundtlig kommunikation mellem hovedmaskineriets kontrolrum eller, efter behov, fremdrivningsmaskineriets kontrolsted, kommandobroen og maskinmestrenes opholdsrum. **Regel 51 Alarmanlæg**

1

Der skal forefindes et alarmanlæg til angivelse af enhver fejl, der kræver opmærksomhed, og dette anlæg skal:

.1 kunne slå akustisk alarm i hovedmaskineriets kontrolrum eller på fremdrivningsmaskineriets kontrolsted og synligt på et passende sted angive hver enkelt alarmfunktion.

.2 have forbindelse til maskinmestrenes opholdsrum og til hvert maskinmesterkammer gennem en vælgerkontakt for at sikre forbindelse til mindst et af disse kamre; administrationen kan tillade, at der benyttes en anden tilsvarende ordning;



.3 udløse en akustisk og synlig alarm på kommandobroen i enhver situation, der kræver indgreb eller opmærksomhed fra den vagthavende navigatørs side;

.4 såvidt muligt være konstrueret efter fejlsikkerhedsprincippet; og

.5 udløse den i regel 38 foreskrevne maskinmesteralarm, hvis der ikke lokalt er reageret på en alarm inden for et begrænset tidsrum.

2.1

Alarmanlægget skal til stadighed være forsynet med strøm og skal automatisk skifte over til en reserveenergiforsyning, i tilfælde af at den normale energiforsyning skulle svigte.

2.2

Hvis alarmanlæggets normale energiforsyning skulle svigte, skal dette angives ved en alarm.

3.1

Alarmanlægget skal kunne angive mere end en fejl samtidig, og modtagelsen af en alarm må ikke hindre en ny alarm i at indgå.

3.2

Modtagelsen af en alarmtilstand på det i stk. 1 nævnte sted skal angives på de steder, hvor den er blevet vist. Alarmer skal vedblive at lyde, indtil de kvitteres, og de optiske angivelser af de enkelte alarmer skal blive stående, indtil fejlen er rettet, hvorefter alarmanlægget automatisk skal føres tilbage til normal driftstilstand. **Regel 52 Sikkerhedssystemer**

Der skal forefindes et sikkerhedssystem for at sikre, at en alvorlig funktionsfejl i driften af maskiner eller kedler, der frembyder en øjeblikkelig fare, udløser et automatisk stop af den berørte del af anlægget, og at der slås alarm.

En standsning af fremdrivningsanlægget må ikke udløses automatisk, medmindre det drejer sig om tilfælde, som ville kunne medføre alvorligt havari, fuldstændigt sammenbrud eller eksplosion. Hvor der findes anordninger til at omgå (override) det automatiske stop af hovedfremdrivningsmaskineriet, skal dette være således indrettet, at det udelukker utilsigtet funktion. Der skal findes midler der visuelle angivelser, at den manuelle nøddriftanordning er aktiveret. **Regel 53 Særlige krav for maskin- og kedelinstallationer samt for elektriske installationer**

1

De særlige krav for maskin- og kedelinstallationer samt elektriske installationer skal være til administrationens tilfredshed og skal som minimum omfatte kravene i denne regel.

2

Den elektriske hovedenergikilde skal opfylde følgende krav:

2.1

Hvor den elektriske kraft normalt kan leveres af en generator, skal der træffes egnede foranstaltninger til at frakoble belastning for at sikre de fornødne forsyninger til fremdrivnings- og styreanlæg samt opretholde skibets sikkerhed. I tilfælde af udfald af den i drift værende generator, skal der træffes fyldestgørende foranstaltninger for automatisk start af en reservegenerator (*stand-by generator*) og dens tilslutning til hovedstrømtavler. Denne generator skal have tilstrækkelig kapacitet til at muliggøre fremdrivning og styring samt opretholde skibets sikkerhed med automatisk fornyet igangsætning af det nødvendige maskineri, herunder, om nødvendigt, ved sekventiel opstart (*rækkefølgestart*). Administrationen kan frafalde dette krav for skibe på under 1600 brutto registertons, hvis det ikke anses for muligt at gennemføre det i praksis.

2.2

Hvis den elektriske kraft normalt tilføres af mere end en generator samtidig i paralleldrif, skal der træffes foranstaltninger, f.eks. ved frakobling af belastning, for i tilfælde af tab af et af disse generatorsæt at sikre, at det tilbageværende sæt holdes i drift uden overbelastning for at muliggøre fremdrivning og styring samt opretholde skibets sikkerhed.

3



Hvor reservemaskiner (*stand-by maskiner*) er nødvendige for andet hjælpemaskineri, der er af væsentlig betydning for fremdrivningen, skal der forefindes automatisk virkende omskifteanordninger.

4

Automatisk kontrol- og alarmsystem.

4.1

Kontrolsystemet skal være således indrettet, at de nødvendige anlæg for driften af hovedfremdrivningsmaskineriet og dets hjælpemaskiner sikres gennem de fornødne, automatisk virkende anordninger.

4.2

Der skal afgives alarm ved den automatiske omskifter.

4.3

Der skal forefindes et alarmsystem, der opfylder bestemmelserne i regel 51, for alle vigtige tryk, temperaturer og væskestande samt andre vigtige parametre.

4.4

Der skal indrettes et kontrolsted på et centralt beliggende sted med de nødvendige alarmtavler og apparater, der angiver enhver alarm.

5

Der skal forefindes midler til at holde startlufttrykket på det krævede niveau, hvor der anvendes forbrændingsmotorer til hovedfremdrivning. **Regel 54**

Særlige overvejelser med hensyn til passagerskib

Passagerskibe skal gøres til genstand for særlige hensyn fra administrationens side hvad angår, om deres maskinrum periodisk kan være ubemandede, og i bekræftende fald om det er nødvendigt at fastsætte yderligere krav end dem, der er indeholdt i disse forskrifter, for at opnå samme sikkerhed som i normalt bemandede maskinrum.

.1 Søfartsstyrelsen fastsætter ovennævnte yderligere krav i hvert enkelt tilfælde.

Afsnit F Lossegrej

Regel 55 Hejsemidler og lossegrej (2)*

For så vidt angår hejsemidler og lossegrej, henvises til herom gældende bestemmelser.

Officielle noter

(* 1) .1 For klassede lastskibe skal dokumentet udstedes af det pågældende klassifikationsselskab. Kopi af dokumentet skal indsendes til Søfartsstyrelsen.

.2 For uklassede last- og passagerskibe udstedes dokumentet af Søfartsstyrelsen.

(* 2) For tiden bekendtgørelse nr. 181 af 18. maj 1965 om regulativ for lastning og losning af skibe.

Om

Retsinformation.dk er indgangen til det fælles statslige retsinformationssystem, der giver adgang til alle gældende love, bekendtgørelser og cirkulærer m.v. Der er også adgang til Folketingets dokumenter og beretninger fra Folketingets Ombudsmand. På retsinformation.dk anvendes der ikke cookies.

Besøg også

Vælg site



