



☰ Indholdsfortegnelse >

📄 Senere ændringer til forskriften ✓

[Se detaljeret overblik](#) 📄

[BEK nr 9205 af 19/04/2002](#)

📄 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

(\* 2) Søfartsstyrelsens Meddelelser B i sin helhed findes ved følgende søgning: I feltet "Forskriftens titel" skrives "meddelelser b"

'meddelelser b'

følgende søgning: I feltet "Forskriftens titel" skrives

(\* 2) Søfartsstyrelsens Meddelelser B i sin helhed findes ved

(\* 1) Bkg. i Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B.

FSK nr 10028 af 19/09/1994

Erhvervsministeriet

Yderligere oplysninger >

# Teknisk forskrift for skibes bygning og udstyr m.v. Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B. Kapitel B II-5 A (1) Lasteliniekonventionen 1966, som ændret ved protokollen af 1988, 3. januar 1994 (\* 1) (\* 2)

(Meddelelser B)

## Kapitel II-5

Lasteliniekonventionen, 1966,

som ændret ved protokollen af 1988

**Lasteliniekonventionen** side

Art. 1 Almindelige konventionsforpligtelser

Art. 2 Definitioner

Art. 3 Almindelige bestemmelser

Art. 4 Anvendelse

Art. 5 Undtagelsesbestemmelser

Art. 6 Fritagelser

Art. 7 Force majeure

Art. 8 Ækvivalens

Art. 9 Godkendelser for eksperimentelle formål

Art. 10 Reparationer, ombygninger og forandringer

Art. 11 Zoner og områder

Art. 12 Nedtrykning

Art. 13 Syn og mærkning

Art. 14 Førstegang-, fornyede- og årlige syn

Art. 15 Opretholdelse af skibets tilstand efter syn

Art. 16 Udstedelse af certifikater

Art. 17 Udstedelse eller påtegning af certifikater ved en anden

regering

Art. 18 Certifikaternes form

Art. 19 Certifikaternes gyldighed og gyldighedsperiode

Art. 20 Anerkendelse af certifikater

Art. 21 Kontrol

Art. 22 Rettigheder

Art. 23 Søulykker

Art. 24 Tidligere traktater og konventioner

Art. 25 Aftale om særlige regler

Art. 26 Meddelelse af oplysninger

Art. 27 Underskrift, godkendelse og tiltræden

Art. 28 Ikrafttræden

Art. 29 Ændringer

Art. 30 Opsigelse

Art. 31 Midlertidig ophævelse

Art. 32 Territorier

Art. 33 Registrering

Art. 34 Sprog

Tillæg I

Kapitel I, Almindelige bestemmelser

Regel 1 Styrken af skibet

Regel 2 Anvendelse

Regel 3 Definition af udtryk, som benyttes i tillæggene

Regel 4 Dæklinie

Regel 5 Lasteliniemærke

Regel 6 Linier benyttet i forbindelse med lasteliniemærket

Regel 7 Angivelse af den myndighed, der tildeler lastelinier

Regel 8 Nærmere bestemmelser vedrørende mærkningen

Regel 9 Kontrol af mærkerne

Kapitel II, Betingelser for tildeling af fribord

Regel 10 Oplysninger, som skal meddeles føreren

Regel 11 Endeskodder i overbygninger

Regel 12 Døre

Regel 13 Beliggenhed af luger, døråbninger og ventilatorer

Regel 14 Lastluger og andre luger

Regel 15 Luger, der lukkes med aftagelige dæksler og sikres vejrtæt

med presenninger og skalkeanordninger

Regel 16 Luger, der lukkes med vejrtætte dæksler af stål eller

andet tilsvarende materiale, forsynet med pakninger og

tilspændingsanordninger

Regel 17 Maskinrumsåbninger

Regel 18 Forskellige åbninger i fribords- og overbygningsdæk

Regel 19 Ventilatorer

Regel 20 Luftrør

Regel 21 Lastporte og andre lignende åbninger

Regel 22 Spygatter, tilgangs- og afgangsåbninger

Regel 23 Køjjer

Regel 24 Lænseporte

Regel 25 Beskyttelse for besætningen

Regel 26 Særlige betingelser for tildeling af fribord for skibe af

type »A«

Kapitel III, Fribord

Regel 27 Skibstyper

Regel 28 Fribordstabeller

Regel 29 Korrektion til fribordet for skibe under 100 m (328 feet)

i længde

Regel 30 Korrektion for blokkoefficient

Regel 31 Korrektion for dybde

Regel 32 Korrektion for dæksliniens plads

Regel 33 Normalhøjde af overbygninger

Regel 34 Længde af en overbygning

Regel 35 Effektiv længde af overbygninger

Regel 36 Trunke

Regel 37 Fradrag for overbygninger og trunke

Regel 38 Spring

Regel 39 Minimum bov højde

Regel 40 Minimum fribord

Kapitel IV, Særlige forskrifter for skibe,  
som tildeles trælastfribord

Regel 41 Kapitlets anvendelsesområde

Regel 42 Definitioner

Regel 43 Skibets bygning

Regel 44 Stuvning

Regel 45 Beregning til bestemmelse af fribord

Tillæg II

Zoner, områder og årstidsbestemte perioder

Regel 46 Nordlige halvkugles årstidsbestemte vinterzone og -områder

Regel 47 Sydlige halvkugles årstidsbestemte vinterzone

Regel 48 Tropezzone

Regel 49 Årstidsbestemte tropiske områder

Regel 50 Sommerzone

Regel 51 Lukkede have

## Regel 52 Nordlige Atlanterhavs vinterlastelinie

Tillæg III

Certifikater

Rekommendationer

Kapitel B II-5 A(1)

Teknisk forskrift for

3. januar 1994

skibes bygning og udstyr m.v.

Kapitel B II-5 A

Lasteliniekonventionen, 1966, som ændret ved protokollen af 1988

Almindelige bestemmelser

Lasteliniekonventionen

Art. 1 Almindelige konventionsforpligtelser

Art. 2 Definitioner

Art. 3 Almindelige bestemmelser

Art. 4 Anvendelse

Art. 5 Undtagelsesbestemmelser

Art. 6 Fritagelser

Art. 7 Force majeure

Art. 8 Ækvivalens

Art. 9 Godkendelser for eksperimentelle formål

Art. 10 Reparationer, ombygninger og forandringer

Art. 11 Zoner og områder

Art. 12 Nedtrykning

Art. 13 Syn og mærkning

Art. 14 Førstegangs-, fornyede- og årlige syn

Art. 15 Opretholdelse af skibets tilstand efter syn

Art. 16 Udstedelse af certifikater

Art. 17 Udstedelse eller påtegning af certifikater ved en anden  
regering

Art. 18 Certifikaternes form

Art. 19 Certifikaternes gyldighed og gyldighedsperiode

Art. 20 Anerkendelse af certifikater

Art. 21 Kontrol

Art. 22 Rettigheder

Art. 23 Søulykker

Art. 24 Tidligere traktater og konventioner

Art. 25 Aftale om særlige regler

Art. 26 Meddelelse af oplysninger

Art. 27 Underskrift, godkendelse og tiltræden

Art. 28 Ikrafttræden

Art. 29 Ændringer

Art. 30 Opsigelse

Art. 31 Midlertidig ophævelse

Art. 32 Territorier

Art. 33 Registrering

Art. 34 Sprog

Tillæg I

Kapitel I, Almindelige bestemmelser

Regel 1 Styrken af skibet

Regel 2 Anvendelse

Regel 3 Definition af udtryk, som benyttes i tillæggene



Regel 4 Dækslinie

Regel 5 Lasteliniemærke

Regel 6 Linier benyttet i forbindelse med lasteliniemærket

Regel 7 Angivelse af den myndighed, der tildeler lastelinier

Regel 8 Nærmere bestemmelser vedrørende mærkningen

Regel 9 Kontrol af mærkerne

Kapitel II, Betingelser for tildeling af fribord

Regel 10 Oplysninger, som skal meddeles føreren

Regel 11 Endeskodder i overbygninger

Regel 12 Døre

Regel 13 Beliggenhed af luger, døråbninger og ventilatorer

Regel 14 Lastluger og andre luger

Regel 15 Luger, der lukkes med aftagelige dæksler og sikres

vejrtæt med presenninger og skalkeanordninger

Regel 16 Luger, der lukkes medvejrtætte dæksler af stål eller andet

tilsvarende materiale, forsynet med pakninger og

tilspændingsanordninger

Regel 17 Maskinrumsåbninger

Regel 18 Forskellige åbninger i fribords- og overbygningsdæk

Regel 19 Ventilatorer

Regel 20 Luftrør

Regel 21 Lastporte og andre lignende åbninger

Regel 22 Spygatter, tilgangs- og afgangsåbninger

Regel 23 Køjler

Regel 24 Lænseporte

Regel 25 Beskyttelse for besætningen

Regel 26 Særlige betingelser for tildeling af fribord for skibe af

type »A«

Kapitel B II-5

Lasteliniekonventionen, 1966, som ændret ved protokollen af 1988

INTERNATIONAL KONVENTION

OM LASTELINIER, 1966

De kontraherende regeringer,

SOM ØNSKER at fastsætte ensartede principper og regler vedrørende de grænser, hvortil skibe på internationale rejser under hensyntagen til nødvendigheden af at sikre liv og ejendom på søen må lastes,

OG SOM FINDER, at dette bedst kan opnås ved afslutning af en konvention,

ER ENEDES om følgende:

Artikel 1.

Almindelige konventionsforpligtelser.

- (1)

De kontraherende regeringer forpligter sig til at sætte nærværende konventionsbestemmelser og de dertil knyttede tillæg, som udgør en integrerende del af nærværende konvention, i kraft. Enhver henvisning til nærværende konvention udgør samtidig en henvisning til tillæggene.

- (2)

De kontraherende regeringer skal træffe alle foranstaltninger, som måtte være nødvendige for at gennemføre nærværende konvention.

Artikel 2.

Definitioner.

Medmindre andet er udtrykkelig bestemt, betyder i nærværende konvention:

- (1)

»Regler«, de til nærværende konvention knyttede regler.

- (2)

»Administration«, regeringen i den stat, hvor skibet er hjemmehørende.

- (3)

»Godkendt«, godkendt af administrationen.

- (4)

»International rejse«, en rejse fra et land, på hvilket nærværende konvention finder anvendelse, til en havn uden for dette land eller omvendt. Ethvert territorium, for hvis internationale forhold en kontraherende regering er ansvarlig, eller for hvilket De forenede Nationer er den administrerende myndighed, betragtes som et særskilt land.

- (5)

Et »fiskeskib«, et skib, der anvendes til fangst af fisk, hvaler, sæler, hvalrosser eller andre af havets levende rigdomskilder.

- (6)

»Nyt skib«, et skib, hvis køl er lagt, eller som er på et tilsvarende konstruktionsstadium, på eller efter datoen for nærværende konventions ikrafttræden for de enkelte kontraherende regeringer.

- (7)

»Eksisterende skib«, et skib, der ikke er et nyt skib.

- (8)

»Længde« betyder 96% af den totale længde målt på en vandlinie, som ligger 85% af den mindste dybde (moulded) over kølens overkant, eller længden fra forstævnens forkant til rorstammens midte på nævnte vandlinie, såfremt denne længde er større. Hvor forstævnens kontur er konkav oven over vandlinien ved 85% af den mindste dybde (moulded), skal henholdsvis både det forreste yderpunkt af den totale længde og forstævnens forkant tages fra den lodrette projicering på den vandlinie, der danner det agterste punkt af forstævnens kontur (over nævnte vandlinie). I skibe konstrueret med styrlastighed skal den vandlinie, denne længde måles på, være parallel med konstruktionsvandlinien.

- (9)

»Årsdag«, betyder den dag og måned i hvert år, som svarer til det pågældende certifikats udløbsdato.

Artikel 3.

Almindelige bestemmelser.

- (1)

Intet skib, på hvilket nærværende konvention finder anvendelse, må påbegynde en international rejse efter datoen for nærværende konventions ikrafttræden, medmindre det er blevet synet, mærket og forsynet med et internationalt lasteliniecertifikat eller efter omstændighederne med et internationalt lastelinieundtagelsescertifikat i overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende konvention.

- (2)

Intet, som indeholdes i denne konvention, skal være til hinder for, at en administration tildeler et større fribord end det i henhold til tillæg I fastsatte minimumsfribord.

Artikel 4.

Anvendelse.

- (1)

Nærværende konvention finder anvendelse på:

- (a) Skibe registreret i lande, hvis regeringer er kontraherende regeringer;
- (b) skibe registreret i territorier, som nærværende konvention i henhold til artikel 32 er udstrakt til at omfatte; og
- (c) ikke-registrerede skibe, som er hjemmehørende i en stat, hvis regering er en kontraherende regering.
- (2)

Nærværende konvention finder anvendelse på skibe beskæftiget på internationale rejser.

- (3)

Medmindre det er udtrykkeligt bestemt anderledes, gælder reglerne i tillæg I for nye skibe.

- (4)

Eksisterende skibe, som ikke fuldt ud opfylder kravene i de i tillæg I eller nogen del deraf indeholdte regler, skal i det mindste opfylde sådanne mindre vidtgående herhenhørende krav, som administrationen anvendte på skibe på internationale rejser forinden nærværende konventions ikrafttræden; men i intet tilfælde kan der for sådanne skibe stilles krav om forøgelse af fribordet. Eksisterende skibe skal, for at kunne opnå et mindre fribord end det allerede tildelte, opfylde alle kravene i nærværende konvention.

- (5)

Reglerne i tillæg II finder anvendelse på nye og eksisterende skibe, som omfattes af nærværende konvention.

Artikel 5.

Undtagelsesbestemmelser.

- (1)

Nærværende konvention finder ikke anvendelse på:

- (a) krigsskibe;
- (b) nye skibe under 24 m (79 feet) i længde;
- (c) eksisterende skibe under 150 tons brutto;
- (d) lystfartøjer, der ikke er beskæftiget erhvervsmæssigt;
- (e) fiskeskibe.
- (2)

Ingen bestemmelser heri finder anvendelse på skibe, der alene besejler:

- (a) De store søer i Nordamerika og St. Lawrencefloden så langt mod øst som til en kompaslinie trukket fra Kap des Rosiers til West Point, Anticosti Island, og på nordsiden af Anticosti Island meridianen på 63 grader v. længde;
- (b) Det Kaspiske Hav;
- (c) floderne La Plata, Parana og Uruguay så langt mod øst som til en kompaslinie trukket mellem Punta Rasa (Cabo San Antonio), Argentina, og Punta del Este, Uruguay.

Artikel 6.

Fritagelser.

- (1)

Skibe, der er beskæftiget på internationale rejser mellem nærliggende havne i to eller flere stater, kan af administrationen fritages for at opfylde nærværende konventions bestemmelser, så længe de er beskæftiget på sådanne rejser, for så vidt regeringerne i de stater, hvor vedkommende havne er beliggende, finder, at rejserne mellem disse havne foregår under så beskyttede forhold, at det ville være urimeligt eller upraktisk at anvende nærværende konventions bestemmelser på de i sådan fart beskæftigede skibe.

- (2)

Administrationen kan fritage ethvert skib, i hvilket der indgår nye konstruktionstræk, for at opfylde nogen af denne konventions bestemmelser, hvis anvendelse alvorligt ville kunne vanskeliggøre indgående undersøgelser vedrørende udviklingen af sådanne konstruktionstræk og deres inkorporering i skibe beskæftiget på internationale rejser. Ethvert sådant skib skal dog opfylde de sikkerhedskrav, der efter administrationens opfattelse er tilstrækkelige med henblik på den fart, for hvilken skibet er bestemt, samt er så effektive, at skibets sikkerhed i enhver henseende er tilgodeset, og som kan godkendes af regeringerne i de stater, der vil blive anløbet af skibet.

- (3)

Den administration, som meddeler fritagelse i henhold til stykkerne (1) og (2) i denne artikel, skal tilstille den mellemstatlige rådgivende søfartsorganisation (i det følgende kaldet organisationen) nærmere oplysninger herom ledsaget af begrundelse for meddelelse af sådan fritagelse, hvilket materiale organisationen skal videresende til de kontraherende regeringer til underretning.

- (4)

Et skib, der normalt ikke foretager internationale rejser, men som under ganske særlige omstændigheder skal foretage en enkelt international rejse, kan af administrationen fritages for at opfylde et hvilket som helst af de i nærværende konvention indeholdte krav, forudsat at det opfylder de sikkerhedskrav, der efter administrationens opfattelse er tilstrækkelige med henblik på den påtænkte rejse.

#### Artikel 7.

Force majeure.

- (1)

Et skib, som på det tidspunkt, da det påbegynder en rejse, ikke er undergivet nærværende konventions bestemmelser, skal ikke blive underkastet konventionens bestemmelser som følge af nogen afvigelse fra dets påtænkte rejse, der skyldes hårdt vejr eller anden force majeure.

- (2)

Ved anvendelse af bestemmelserne i nærværende konvention skal de kontraherende regeringer tage fornødent hensyn til enhver afvigelse eller forsinkelse, der indtræffer for et skib på grund af hårdt vejr eller anden force majeure. Artikel 8.

Ækvivalens.

- (1)

Administrationen kan tillade, at et hvilket som helst tilbehør, materiale, redskab eller apparat anbringes, eller en hvilken som helst anden foranstaltning træffes, om bord i et skib i stedet for de ved nærværende konvention foreskrevne, hvis administrationen efter afholdte prøver eller på anden måde finder, at sådant tilbehør, materiale, redskab eller apparat eller sådan foranstaltning er mindst lige så effektiv som de ved konventionen foreskrevne.

- (2)

Den administration, der tillader et tilbehør, materiale, redskab eller apparat eller en foranstaltning i stedet for de ved konventionen foreskrevne, skal tilstille organisationen nærmere oplysninger herom tillige med en rapport over foretagne prøver for videresendelse til de kontraherende regeringer.

#### Artikel 9.

Godkendelser for eksperimentelle formål.

- (1)

Intet, som indeholdes i nærværende konvention, skal være til hinder for, at en administration meddeler særskilt godkendelse med henblik på gennemførelse af forsøg for så vidt angår et skib, på hvilket konventionen finder anvendelse.

- (2)

En administration, der meddeler sådan godkendelse, skal tilstille organisationen nærmere oplysninger herom, for videresendelse til de kontraherende regeringer.

#### Artikel 10.

Reparationer, ombygninger og forandringer.

- (1)

Et skib, der underkastes reparationer, ombygninger og forandringer, og dermed i forbindelse stående ændringer i udrustning, skal vedblive at opfylde mindst de for skibet hidtil gældende krav. Et eksisterende skib skal i tilfælde som nævnt i almindelighed opfylde de for et nyt skib gældende krav i mindst samme omfang, som det tidligere gjorde.

- (2)

Reparationer, ombygninger og forandringer af væsentligt omfang og dermed i forbindelse stående ændringer i udrustning bør være i overensstemmelse med kravene for et nyt skib i den udstrækning, administrationen anser det for rimeligt og muligt.

## Artikel 11.

## Zoner og områder.

- (1)

Et skib, på hvilket nærværende konvention finder anvendelse, skal opfylde de krav, som gælder for vedkommende skib i de i tillæg II nævnte zoner og områder.

- (2)

En havn, som er beliggende på grænselinien mellem to zoner eller områder, skal anses som liggende inden for den zone eller det område, hvorfra eller hvortil skibet ankommer eller afgår.

## Artikel 12.

## Nedtrykning.

- (1)

Bortset fra de i stykkerne (2) og (3) i nærværende artikel indeholdte undtagelser må de på skibets sider afmærkede lastelinier, som gælder for årstiden og den zone eller det område, hvori skibet befinder sig, ikke på noget tidspunkt være under vand, når skibet afgår, under rejsen eller ved ankomst.

- (2)

Når et skib befinder sig i ferskvand af vægtfylde 1, kan vedkommende lastelinie nedtrykkes med den i det internationale lasteliniecertifikat viste korrektion for ferskvand. Såfremt vægtfylden ikke er 1, skal der anvendes en korrektion, der er proportional med forskellen mellem 1,025 og den faktiske vægtfylde.

- (3)

Når et skib afgår fra en havn, som er beliggende på en flod eller i et indre farvand, tillades dybere nedlastning svarende til vægten af brændstof og alle andre stores, som er nødvendige under hensyn til forbruget fra afgangsstedet, og indtil skibet når havet.

## Artikel 13.

## Syn og mærkning.

Syn og mærkning af skibe skal med hensyn til gennemførelsen af bestemmelserne i nærværende konvention samt meddelelse af fritagelser derfra udføres af embedsmænd fra administrationen. Administrationen kan dog overdrage syn og mærkning enten til de i sådant øjemed udpegede synsmænd eller til de af administrationen anerkendte organisationer. I alle tilfælde påtager vedkommende administration sig det fulde ansvar for fuldstændigheden og effektiviteten af syn og mærkning.

## Artikel 14.

## Førstegangssyn, fornyede og årlige syn.

- (1)

Et skib skal underkastes nedenfor nævnte syn:

- (a) Et førstegangssyn før skibet sættes i fart, som skal omfatte en fuldstændig inspektion af dets konstruktion og udrustning, for så vidt som skibet er omfattet af denne konvention. Dette syn skal udføres således, at det giver sikkerhed for, at arrangementer, materialer og materialedimensioner fuldt ud opfylder kravene i denne konvention.
- (b) Et fornyet syn efter administrationens bestemmelse, dog senest med 5 års mellemrum med undtagelse af de tilfælde, hvor artikel 19, stk. (2), (5), (6) og (7) finder anvendelse, hvilket skal udføres således, at det giver sikkerhed for, at konstruktion, udrustning, arrangementer, materialer og materialedimensioner fuldt ud opfylder kravene i denne konvention.
- (c) Et årligt syn inden for 3 måneder før eller efter årsdagen for certifikatets udstedelse for at sikre at: (i) der ikke ved skroget eller overbygningerne er foretaget ændringer, som påvirker beregningerne til bestemmelse af lastelinien plads. (ii) udrustning og beskyttelse af

åbninger, rækværk, læseporte og adgange til mandskabsrum er vedligeholdt i fyldestgørende stand. (iii) fribordsmærkerne er korrekt og permanent angivet. (iv) de i regel 10 krævede oplysninger er tilvejebragt.

- (2)

De i denne artikels stk. (1) (c) nævnte årlige syn skal påtegnes på det internationale lasteliniecertifikat eller det internationale lastelinieundtagelsescertifikat udstedt til et skib, der er undtaget i henhold til artikel 6, stk. (2) i denne konvention.

#### Artikel 15.

Opretholdelse af skibets tilstand efter syn.

Efter afholdelse af et syn i henhold til artikel 14 må uden administrationens samtykke ingen forandring foretages ved konstruktion, udrustning, indretning, materiale eller materialedimensioner, der omfattes af synet.

#### Artikel 16.

Udstedelse af certifikater.

- (1)

Et internationalt lasteliniecertifikat skal udstedes til ethvert skib, som er blevet synet og mærket i overensstemmelse med nærværende konvention.

- (2)

Et internationalt lastelinieundtagelsescertifikat skal udstedes til et skib, for hvis vedkommende der er blevet meddelt en fritagelse i henhold til og i overensstemmelse med artikel 6, stykkerne (2) eller (4).

- (3)

Sådanne certifikater udstedes af administrationen eller af en af denne dertil behørigt bemyndiget person eller organisation. I alle tilfælde påtager administrationen sig det fulde ansvar for certifikatet.

#### Artikel 17.

Udstedelse eller påtegning af certifikater ved en anden regering.

- (1)

En kontraherende regering kan efter anmodning fra en anden kontraherende regering lade et skib syne og skal, hvis den finder det godtgjort, at bestemmelserne i denne konvention er opfyldt, udstede eller bemyndige udstedelse af det internationale lasteliniecertifikat til skibet og i påkommende tilfælde påtegne eller bemyndige påtegning af certifikatet på skibet i overensstemmelse med denne konvention.

- (2)

En kopi af certifikatet, en kopi af den ved fribordsberegningen benyttede synsrapport samt en kopi af beregningerne skal snarest muligt tilstilles den regering, som har anmodet om synet.

- (3)

Et således udstedt certifikat skal være forsynet med en påtegning om, at det er udstedt på begæring af regeringen i den stat, i hvilken skibet er eller skal være hjemmehørende, og det skal have samme gyldighed og anerkendes på samme måde som et certifikat udstedt i henhold til artikel 16.

- (4)

Et internationalt lasteliniecertifikat må ikke udstedes til et skib, som er hjemmehørende i en stat, hvis regering ikke er en kontraherende regering.

#### Artikel 18.

Certifikaternes form.

Certifikaterne skal udfærdiges i den form, der svarer til de modeller, der angives i Tillæg III til denne konvention. Hvis det sprog, der anvendes, hverken er engelsk eller fransk, skal ordlyden indeholde en oversættelse til et af disse sprog.

## Artikel 19.

Certifikaternes gyldighed og gyldighedsperiode.

- (1)

Et internationalt lasteliniecertifikat skal efter administrationens bestemmelse udstedes for et tidsrum, som ikke må overstige 5 år.

- (2)
- (a) Uanset kravene i stk. (1) skal det nye certifikat - efter fornyet syn er foretaget - inden 3 måneder før udløbsdatoen for det eksisterende certifikat, være gyldigt fra den dag, hvor det fornyede syn blev foretaget og indtil en dag, der ikke overstiger 5 år fra det eksisterende certifikats udløbsdato.
- (b) Når det fornyede syn er udført efter det eksisterende certifikats udløbsdato, skal det nye certifikat være gyldigt fra den dag, hvor det fornyede syn blev udført og indtil en dag, der ikke overstiger 5 år fra det eksisterende certifikats udløbsdato.
- (c) Når det fornyede syn er udført mere end 3 måneder før det eksisterende certifikats udløbsdato, skal det nye certifikat være gyldigt fra den dag, hvor det fornyede syn blev udført og indtil en dag, der ikke overstiger 5 år fra datoen for udførelsen af det fornyede syn.
- (3)

Administrationen kan for certifikater, der er udstedt for et tidsrum af under 5 år, forlænge certifikatets gyldighedsperiode ud over udløbsdatoen til det maksimale tidsrum fastlagt i stk. (1), forudsat at de årlige syn som nævnt i artikel 14, der finder anvendelse for certifikater, der udstedes for en 5-års periode, udføres som foreskrevet.

- (4)

Hvis der er foretaget fornyet syn som nævnt i artikel 14, stk. (1) punkt (b) og der ikke kan udstedes et nyt certifikat til skibet, inden det eksisterende certifikats udløbsdato, kan den person eller organisation, der udfører synet, forlænge det eksisterende certifikats gyldighedsperiode i et tidsrum, der ikke overstiger 5 måneder. Denne forlængelse skal påtegnes certifikatet og skal kun gives, hvor der ikke er foretaget ændringer i konstruktion, udrustning, arrangementer, materialer eller materialedimensioner, som påvirker skibets fribord.

- (5)

Hvis et skib på tidspunktet for certifikatets udløb ikke er i en havn, hvor det skal synes, kan administrationen forlænge certifikatets gyldighedsperiode, men denne forlængelse skal kun indrømmes for at tillade skibet at fuldføre sin rejse til den havn, hvor det skal synes, og endda kun i tilfælde, hvor det forekommer rigtigt og rimeligt at gøre det. Intet certifikat må forlænges for et længere tidsrum end 3 måneder, og et skib, som indrømmes en sådan forlængelse, er ikke ved ankomsten til den havn, hvor det skal synes, berettiget til i kraft af denne forlængelse at forlade den pågældende havn uden at have opnået et nyt certifikat. Når der er foretaget fornyet syn, skal det nye certifikat være gyldigt indtil en dag, der ikke overstiger 5 år fra det eksisterende certifikats udløbsdato, før forlængelsen indrømmes.

- (6)

Et certifikat udstedt til et skib, der beskæftiges på korte rejser, og som ikke er blevet forlænget i henhold til forudgående bestemmelser i denne artikel, kan forlænges af administrationen i en tillægsperiode på op til 1 måned fra dets påførte udløbsdato. Når det fornyede syn er foretaget, skal det nye certifikat være gyldigt indtil en dag, der ikke overstiger 5 år fra det eksisterende certifikats udløbsdato, før forlængelsen indrømmes.

- (7)

I særlige tilfælde behøver et nyt certifikat efter administrationens bestemmelse ikke dateres fra det eksisterende certifikats udløbsdato som krævet i stk. (2), (5) og (6). I disse særlige tilfælde skal det nye certifikat være gyldigt indtil en dag, der ikke overstiger 5 år fra den dag, det fornyede syn blev foretaget.

- (8)

Hvis et årligt syn finder sted før det tidsrum, der angives i artikel 14, gælder det at:

- (a) Årsdagen, der fremgår af certifikatet, skal ændres ved påtegning til en dato, som højst må være 3 måneder senere end den dag, hvor synet blev foretaget.



- (b) Det efterfølgende årlige syn, som kræves i artikel 14, skal foretages med mellemrum som foreskrevet i den pågældende artikel under anvendelse af den nye årssdag.
- (c) Udløbsdatoen kan holdes uændret, forudsat at der udføres et eller flere årlige syn, således at de maksimale mellemrum mellem synene som foreskrevet i artikel 14 ikke overskrides.
- (g)

Et internationalt lasteliniecertifikat skal ophøre med at være gyldigt i ethvert af følgende tilfælde:

- (a) Der er foretaget sådanne væsentlige forandringer ved skibets skrog eller overbygninger, som nødvendiggør tildeling af forøget fribord.
- (b) De i artikel 14, stk. (1) (c) omhandlede indretninger og anordninger ikke er vedligeholdt i fyldestgørende stand.
- (c) Certifikatet ikke er påtegnet til bevidnelse af, at skibet er blevet synet som foreskrevet i artikel 14, stk. (1)(c).
- (d) Skibets konstruktionsmæssige styrke er nedsat i en sådan grad, at skibet frembyder fare.
- (10)
- (a) Gyldighedsperioden for et internationalt lastelinieundtagelsescertifikat, som af en administration er udstedt til et i medfør af artikel 6, stk. (2), fritaget skib, må ikke overstige 5 år. Et sådant certifikat skal være undergivet en lignende procedure for fornyelse, påtegning, forlængelse og inddragelse som er fastsat for et internationalt lasteliniecertifikat i henhold til denne artikel.
- (b) Gyldighedsperioden for et internationalt lastelinieundtagelsescertifikat, som af en administration er udstedt til et i medfør af artikel 6, stk. (4), fritaget skib, er begrænset til den ene rejse, for hvilken det er udstedt.
- (11)

Et certifikat udstedt af en administration til et skib ophører at være gyldigt ved et sådant skibs overførsel til en anden stats flag.

Artikel 20.

Anerkendelse af certifikater.

De på en af de kontraherende regeringers foranstaltning i overensstemmelse med nærværende konvention udstedte certifikater skal anerkendes af alle andre kontraherende regeringer og skal, for så vidt angår alle af nærværende konvention omfattede forhold, betragtes som havende samme gyldighed som de af dem selv udstedte certifikater.

Artikel 21.

Kontrol.

- (1)

Skibe, der er forsynet med et i henhold til artikel 16 eller artikel 17 udstedt certifikat, er i de andre kontraherende regeringers havne undergivet kontrol af de dertil af vedkommende regeringer behørigt bemyndigede embedsmænd. De kontraherende regeringer skal sikre sig, at sådan kontrol, så vidt det er rimeligt og muligt, udøves med henblik på at konstatere, at der om bord findes et gyldigt certifikat i henhold til nærværende konvention. Såfremt der om bord i skibet findes et gyldigt internationalt lasteliniecertifikat, skal sådan kontrol være indskrænket til at konstatere:

- (a) at skibet ikke er lastet dybere end tilladt ved certifikatet;
- (b) at lastelinienes anbringelse på skibet svarer til certifikatets angivelse;
- (c) at skibet ikke er undergået så væsentlige forandringer med hensyn til de i artikel 19, stk. (g) (a) og (b), omhandlede forhold, at det er åbenbart uskikket til at gå til søs uden fare for menneskeliv. Såfremt der om bord findes et internationalt lastelinieundtagelsescertifikat, skal kontrollen indskrænkes til at konstatere, at alle i dette certifikat fastsatte krav er opfyldt.
- (2)

Hvis sådan kontrol udøves i medfør af denne artikels stk. (1) (c), skal den kun udøves i den udstrækning, det er nødvendigt for at sikre, at skibet ikke afgår, før det kan gå til søs uden fare for passagerer eller besætning.

- (3)

Såfremt den i nærværende artikel hjemlede kontrol giver anledning til nogen art af indskriden, skal den embedsmand, der foretager kontrollen, øjeblikkelig give skriftlig meddelelse til konsulen eller den diplomatiske repræsentant for den stat, hvor skibet er hjemmehørende, om denne beslutning samt om samtlige de omstændigheder, som medførte, at indskriden ansås for at være nødvendig.

## Artikel 22.

## Rettigheder.

De ved nærværende konvention hjemlede rettigheder kan ikke påberåbes af et skib, medmindre det er forsynet med et gyldigt certifikat i henhold til konventionen.

## Artikel 23.

## Søulykker.

- (1)

Enhver administration forpligter sig til at lade foretage undersøgelse af alle søulykker, der tilstøder skibe, for hvilke den er ansvarlig, og som er underkastet bestemmelserne i nærværende konvention, såfremt administrationen mener, at en sådan undersøgelse vil kunne bidrage til at fastslå, hvilke ændringer der måtte være ønskelige i konventionen.

- (2)

Enhver kontraherende regering forpligter sig til at forsyne organisationen med alle saglige oplysninger angående resultaterne af sådanne undersøgelser. Ingen af organisationen på grundlag af sådanne oplysninger udarbejdet rapport eller rekommendation må afsløre de pågældende skibes identitet eller nationalitet eller på nogen måde pålægge eller antyde ansvar med hensyn til noget skib eller nogen person.

## Artikel 24.

## Tidligere traktater og konventioner.

- (1)

Alle andre traktater, konventioner og aftaler vedrørende lasteliniespørgsmål, som for tiden er i kraft mellem regeringer, der har underskrevet nærværende konvention, skal vedblive at have fuld og uindskrænket gyldighed inden for deres gyldighedsfrist, for så vidt angår:

- (a) skibe, på hvilke nærværende konvention ikke finder anvendelse; og
- (b) skibe, på hvilke nærværende konvention finder anvendelse, med hensyn til forhold, der ikke udtrykkelig er reguleret ved denne.
- (2)

I det omfang, sådanne traktater, konventioner eller aftaler imidlertid er i modstrid med nærværende konventions forskrifter, skal nærværende konventions forskrifter have fortrinsret.

## Artikel 25.

## Aftale om særlige regler.

Når i overensstemmelse med nærværende konvention særlige regler er udfærdiget ved overenskomst mellem alle eller nogle af de kontraherende regeringer, skal der til videre bekendtgørelse for alle kontraherende regeringer gives organisationen meddelelse om sådanne regler.

## Artikel 26.

## Meddelelse af oplysninger.

- (1)

De kontraherende regeringer forpligter sig til at gøre organisationen bekendt med samt hos denne deponere:

- (a) Et tilstrækkeligt antal eksemplarer af de af dem i henhold til bestemmelserne i nærværende konvention udstedte certifikater til videresendelse til de kontraherende regeringer;
- (b) teksten til love, anordninger, bekendtgørelser, regler og andre kundgørelser, som måtte blive udfærdiget vedrørende de forskellige emner, der falder inden for nærværende konventions rammer;
- (c) en fortegnelse over ikke-statslige organer, som er bemyndiget til at handle på deres vegne for så vidt angår administrationen af lasteliniespørgsmål, til videresendelse til de kontraherende regeringer.

- (2)

Enhver kontraherende regering erklærer sig villig til efter anmodning at stille sine styrkenormer til rådighed for enhver anden kontraherende regering.

#### Artikel 27.

Underskrift, godkendelse og tiltræden.

- (1)

Nærværende konvention skal være åben for underskrift i 3 måneder fra den 5. april 1966 og skal derefter fortsætte at være åben for tiltrædelse.

Regeringerne for stater, som er medlemmer af De forenede Nationer eller af et af FN's særlige organer, eller af den internationale domstols statutter, kan blive deltagere i konventionen ved:

- (a) Underskrift uden forbehold om godkendelse;
- (b) underskrift med forbehold om godkendelse efterfulgt af godkendelse; eller
- (c) tiltræden.
- (2)

Godkendelse eller tiltræden sker ved at deponere et godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument hos organisationen, der skal underrette alle de regeringer, som har underskrevet konventionen eller godkendt den om hver ny godkendelse eller tiltræden og om datoen for modtagelsen.

#### Artikel 28.

Ikrafttræden.

- (1)

Nærværende konvention træder i kraft 12 måneder efter den dato, på hvilken mindst 15 stateres regeringer, herunder 7 hver med en tonnage på mindst 1 million bruttotons, har underskrevet uden forbehold om godkendelse eller deponeret godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumenter i henhold til artikel 27. Organisationen skal underrette alle regeringer, som har underskrevet eller tiltrådt nærværende konvention, om datoen for dennes ikrafttræden.

- (2)

For regeringer, som har deponeret et godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument vedrørende nærværende konvention i løbet af de i denne artikels stk.

(1) omhandlede 12 måneder, bliver godkendelsen eller tiltrædelsen effektiv ved nærværende konventions ikrafttræden eller 3 måneder efter den dato, på hvilken godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumentet er deponeret, alt efter hvilken dato der herefter bliver den senest indtrædende.

- (3)

For regeringer, som har deponeret et godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument vedrørende nærværende konvention efter datoen for dens ikrafttræden, træder konventionen i kraft 3 måneder efter den dato, på hvilken sådant instrument er deponeret.

- (4)

Efter den dato, på hvilken alle de skridt, som er nødvendige for at sætte en ændring af nærværende konvention i kraft, er blevet gennemført, eller alle fornødne godkendelser, for så vidt angår ændring ved enstemmig beslutning, anses at være meddelt i henhold til artikel 29, stk. (2) (b), skal ethvert godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument anses at gælde den således ændrede konvention.

#### Artikel 29.

Ændringer.

- (1)

Nærværende konvention kan efter forslag af en kontraherende regering ændres ved en af de i nærværende artikel nærmere angivne fremgangsmåder.

- (2)

Ændring ved enstemmig beslutning:

- (a) På anmodning af en kontraherende regering skal enhver af denne foreslået ændring i nærværende konvention af organisationen tilstilles alle de kontraherende regeringer til overvejelse med henblik på enstemmig vedtagelse.
- (b) Enhver sådan ændring skal træde i kraft 12 måneder efter datoen for dens vedtagelse af alle kontraherende regeringer, medmindre der træffes beslutning om en tidligere ikrafttrædelsesdato. En kontraherende regering, som ikke tilstiller organisationen sin godkendelse eller forkastelse af ændringsforslaget inden 3 år efter, at dette første gang er blevet bekendtgjort af organisationen, anses at have tiltrådt ændringen.
- (c) Et ændringsforslag anses forkastet, hvis dette ikke er tiltrådt i henhold til pkt. (b) i nærværende stykke inden 3 år efter, at det af organisationen er blevet tilstillet alle kontraherende regeringer.
- (3)

#### Ændring efter behandling af organisationen:

- (a) På anmodning af en kontraherende regering vil enhver af denne foreslået ændring i nærværende konvention blive behandlet af organisationen. Såfremt sådant forslag vedtages med to tredjedele flertal af de tilstedeværende og stemmeafgivende medlemmer i organisationens Komite for Sikkerheden på Søen, skal forslaget tilstilles alle medlemmer af organisationen og alle kontraherende regeringer mindst 6 måneder, før det behandles af organisationens forsamling.
- (b) Hvis ændringsforslaget vedtages med to tredjedele flertal af de tilstedeværende og stemmeafgivende medlemmer i forsamlingen, skal det af organisationen tilstilles alle kontraherende regeringer til godkendelse.
- (c) Sådant ændring skal træde i kraft 12 måneder efter den dato, på hvilken ændringen er tiltrådt af to tredjedele af de kontraherende regeringer. Ændringen træder i kraft for alle kontraherende regeringer med undtagelse af de regeringer, som før ændringens ikrafttræden afgiver en erklæring om, at de ikke tiltræder denne.
- (d) Forsamlingen kan med to tredjedele flertal af de tilstedeværende og stemmeafgivende medlemmer, heri indbefattet to tredjedele af de i Komiteen for Sikkerheden på Søen repræsenterede regeringer, som er til stede og afgiver stemme i forsamlingen, på det tidspunkt en ændring vedtages, fremsætte forslag til beslutning om, at ændringen er af så vigtig karakter, at enhver kontraherende regering, der afgiver en erklæring i henhold til pkt. (c), og som ikke tiltræder ændringen inden for et tidsrum af 12 måneder efter ændringens ikrafttræden, skal ophøre med at være deltager i nærværende konvention ved udløbet af denne periode. Forslag til beslutning som nævnt kan ikke fremsættes, medmindre der foreligger forudgående tilslutning fra to tredjedele af de regeringer, som har tiltrådt nærværende konvention.
- (e) Intet, som indeholdes i dette stykke, skal være til hinder for, at den kontraherende regering, som oprindeligt foreslog behandling af en ændring i nærværende konvention i henhold til dette stykke, når som helst i overensstemmelse med stk. (2) eller stk. (4) i denne artikel tager sådanne andre skridt, som den finder ønskelige.
- (4)

#### Ændring ved afholdelse af en konference:

- (a) På anmodning af en kontraherende regering og med tilslutning fra mindst en tredjedel af de kontraherende regeringer vil en regeringskonference blive sammenkaldt af organisationen til behandling af ændringer i nærværende konvention.
- (b) Enhver ændring, der vedtages af en sådan konference med to tredjedele flertal af de tilstedeværende og stemmeafgivende kontraherende regeringer, skal af organisationen tilstilles alle de kontraherende regeringer til godkendelse.
- (c) Sådant ændring skal træde i kraft 12 måneder efter den dato, på hvilken ændringen er tiltrådt af to tredjedele af de kontraherende regeringer. Ændringen træder i kraft for alle kontraherende regeringer med undtagelse af de regeringer, som før ændringens ikrafttræden afgiver en erklæring om, at de ikke tiltræder denne.
- (d) Med to tredjedele flertal af de tilstedeværende og stemmeafgivende kontraherende regeringer kan en i henhold til punkt (a) sammenkaldt konference på det tidspunkt, en ændring vedtages, beslutte, at ændringen er af så vigtig karakter, at enhver kontraherende regering, der afgiver en erklæring i henhold til punkt (c), og som ikke tiltræder ændringen inden for et tidsrum af 12 måneder efter ændringens ikrafttræden, skal ophøre med at være deltager i nærværende konvention ved udløbet af denne periode.
- (5)

Enhver ændring, der i henhold til denne artikel foretages i nærværende konvention, og som vedrører et skibs konstruktion, skal kun finde anvendelse på skibe, hvis køl er lagt, eller som er på et tilsvarende konstruktionsstadium, på eller efter datoen for ændringens ikrafttræden.

- (6)

Organisationen skal underrette alle kontraherende regeringer om enhver ændring, der træder i kraft i henhold til denne artikel, samt om datoen for ændringens ikrafttræden.

- (7)

Enhver tiltræden eller erklæring i henhold til denne artikel skal skriftligt meddeles organisationen, der skal underrette alle kontraherende regeringer derom.

Artikel 30.

Opsigelse.

- (1)

Nærværende konvention kan opsiges af en hvilken som helst kontraherende regering når som helst efter udløbet af 5 år fra den dato, på hvilken konventionen træder i kraft for den pågældende regering.

- (2)

Opsigelse sker ved skriftlig meddelelse til organisationen, der underretter de øvrige kontraherende regeringer om enhver modtaget opsigelse og om datoen for dens modtagelse.

- (3)

En opsigelse træder i kraft et år - eller sådant længere tidsrum, som måtte være nærmere angivet i meddelelsen - efter at den er modtaget af organisationen.

Artikel 31.

Midlertidig ophævelse.

- (1)

I tilfælde af fjendtligheder eller andre ekstraordinære omstændigheder, som berører vitale interesser for en stat, hvis regering er en kontraherende regering, kan vedkommende regering midlertidigt ophæve anvendelsen af nærværende konvention helt eller delvist. Den regering, som foretager en midlertidig ophævelse, skal straks give organisationen meddelelse herom.

- (2)

En sådan midlertidig ophævelse skal ikke betage andre kontraherende regeringer nogen dem i medfør af nærværende konvention tillagt kontrolret over skibe, der tilhører den regering, der foretager denne ophævelse, når sådanne skibe befinder sig i deres havne.

- (3)

Den regering, der foretager en midlertidig ophævelse, kan når som helst bringe sådan ophævelse til ophør og skal da straks give organisationen meddelelse herom.

- (4)

Organisationen skal underrette alle kontraherende regeringer om enhver i medfør af denne artikel foretaget midlertidig ophævelse eller genindførelse.

Artikel 32.

Territorier.

- (1)

- (a) De forenede Nationer, i tilfælde hvor denne organisation er den administrerende myndighed for et territorium, eller enhver kontraherende regering, der er ansvarlig for et territoriums internationale forhold, skal snarest muligt forhandle med sådant territorium med henblik på at udstrække nærværende konvention til dette territorium og kan når som helst ved skriftlig meddelelse til organisationen erklære, at nærværende konvention udstrækkes til at omfatte sådant territorium.

- (b) Nærværende konvention skal omfatte det i meddelelsen nævnte territorium fra datoen for meddelelsens modtagelse eller fra anden i meddelelsen eventuelt angivet dato.

- (2)

- (a) De forenede Nationer eller enhver kontraherende regering, som har afgivet en erklæring i henhold til denne artikels stk. (1) (a), kan når som helst efter udløbet af en periode på 5 år fra den dato, på hvilken konventionen således er blevet udstrakt til et territorium, ved skriftlig meddelelse til organisationen erklære, at nærværende konvention skal ophøre med at gælde for ethvert i meddelelsen nævnt territorium.
- (b) Nærværende konvention skal ophøre at gælde for et i sådan meddelelse omhandlet territorium et år - eller sådan længere periode, som måtte være nær mere angivet deri - efter den dato, på hvilken organisationen modtog meddelelsen.
- (3)

Organisationen skal underrette alle kontraherende regeringer om, at nærværende konvention i henhold til stk. (1) i denne artikel er blevet udstrakt til de omhandlede territorier, og om, at sådanne territorier i henhold til bestemmelserne i stk. (2) ikke længere omfattes af denne, med angivelse af datoen, fra hvilken nærværende konvention således henholdsvis skal gælde eller ophøre at gælde.

#### Artikel 33.

##### Registrering.

- (1)

Nærværende konvention skal deponeres hos organisationen, og organisationens generalsekretær skal fremsende bekræftede genparter deraf til alle de regeringer, som har underskrevet konventionen, og til alle regeringer, som tiltræder nærværende konvention.

- (2)

Så snart nærværende konvention træder i kraft, skal organisationen registrere den i overensstemmelse med artikel 102 i De forenede Nationers Pagt.

#### Artikel 34.

##### Sprog.

Nærværende konvention er udfærdiget i et enkelt eksemplar på engelsk og fransk; begge tekster er lige autentiske. Officielle oversættelser til russisk og spansk skal udarbejdes og deponeres sammen med det underskrevne originaleksemplar.

TIL BEVIDNELSE HERAF har undertegnede, der af deres respektive regeringer er behørigt bemyndiget dertil, underskrevet nærværende konvention.

UDFÆRDIGET i London den 5. april 1966.

- (Underskrifter)

#### Tillæg I.

##### Regler om fastsættelse af lastelinier.

## KAPITEL I.

### *ALMINDELIGE BESTEMMELSER.*

Reglerne forudsætter, at ladningen, ballast o.s.v. er af en sådan beskaffenhed og er således stuvet og anbragt, at skibet sikres tilstrækkelig stabilitet, og at for store styrkemæssige påvirkninger undgås.

Reglerne forudsætter endvidere, at internationale forskrifter, som måtte være fastsat vedrørende stabilitet eller inddeling, er opfyldt.

#### **Regel 1 Styrken af skibet.**

Administrationen skal sikre sig, at skibet i almindelighed besidder tilstrækkelig styrke for den til det tildelte fribord svarende dybgang. Skibe, som er bygget og som vedligeholdes i overensstemmelse med et af administrationen anerkendt klassifikationsselskabs regler, kan anses at besidde tilstrækkelig styrke.

#### **Regel 2 Anvendelse.**

- (1)

Skibe med mekanisk fremdrivningsmiddel eller lægtre, pramme eller andre skibe uden selvstændigt fremdrivningsmiddel skal tildeles fribord i overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende tillægs regler 1-40.

- (2)

Skibe, der fører trædækslast, kan foruden de i nærværende regels stk. (1) foreskrevne fribord, tildeles trælastfribord i overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende tillægs regler 41-45.

- (3)

Skibe, der er indrettet til at føre sejl - enten som eneste eller som supplerende fremdrivningsmiddel - samt slæbebåde skal tildeles fribord i overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende tillægs regler 1-40. Der skal gives sådanne tillæg til fribordet, som administrationen bestemmer.

- (4)

Skibe af træ eller af kompositkonstruktion eller af andre materialer, hvis anvendelse administrationen har godkendt, eller skibe, hvor særlige konstruktionsmæssige forhold gør anvendelse af bestemmelserne i dette tillæg urimelig eller upraktisk, skal tildeles fribord efter administrationens nærmere bestemmelse.

- (5)

Nærværende tillægs regler 10-26 finder anvendelse på ethvert skib, som har fået tildelt et minimumsfribord. Lempelser i nævnte reglers bestemmelser kan indrømmes et skib, for hvilket et større fribord end minimumsfribordet er tildelt, forudsat, at de sikkerhedsmæssige forhold er til administrationens tilfredshed.

- (6)

Regel 22, stk. (2), og regel 27 skal udelukkende finde anvendelse på skibe, hvis køl er lagt eller som befinder sig på et lignende byggestadium på det tidspunkt, da Protokollen af 1988 til den internationale konvention af 1966 om lastelinier træder i kraft, eller senere.

- (7)

Nye skibe, bortset fra de i stk. (6) nævnte, skal efter administrationens bestemmelse opfylde enten regel 27 i denne konvention (som den er ændret) eller regel 27 i den internationale konvention, 1966, om lastelinier (som vedtaget den 5. april 1966).

### Regel 3 Definition af udtryk, som benyttes i tillæggene.

- (1)

»Længde« Længden (L) tages som 96% af den totale længde målt på en vandlinie, som ligger 85% af den mindste dybde (moulded) over kølens overkant, eller som længden fra forstævnens forkant til rorstammens midte på nævnte vandlinie, såfremt denne længde er større. Hvor forstævnens kontur er konkav oven over vandlinien ved 85% af den mindste dybde (moulded), skal henholdsvis både det forreste yderpunkt af den totale længde og forstævnens forkant tages fra den lodrette projicering på den vandlinie, der danner det agterste punkt af forstævnens kontur (over nævnte vandlinie). I skibe konstrueret med styrlastighed skal den vandlinie, denne længde måles på, være parallel med konstruktionsvandlinien.

- (2)

»Perpendikulærer« Den forreste og den agterste perpendikulær skal gå gennem yderpunkterne for og agter af længden (L). Den forreste perpendikulær skal gå gennem skæringspunktet mellem forkanten af stævnen og den vandlinie, på hvilken længden er taget.

- (3)

»Midtskibs« Midtskibs er midten af længden (L).

- (4)

»Bredde« Medmindre andet er udtrykkelig bestemt, er bredden (B) skibets største bredde midtskibs til spanternes yderkant (moulded line of the frame) i et skib med yderklædning af metal og til skrogets udvendige side i et skib med yderklædning af andet materiale.

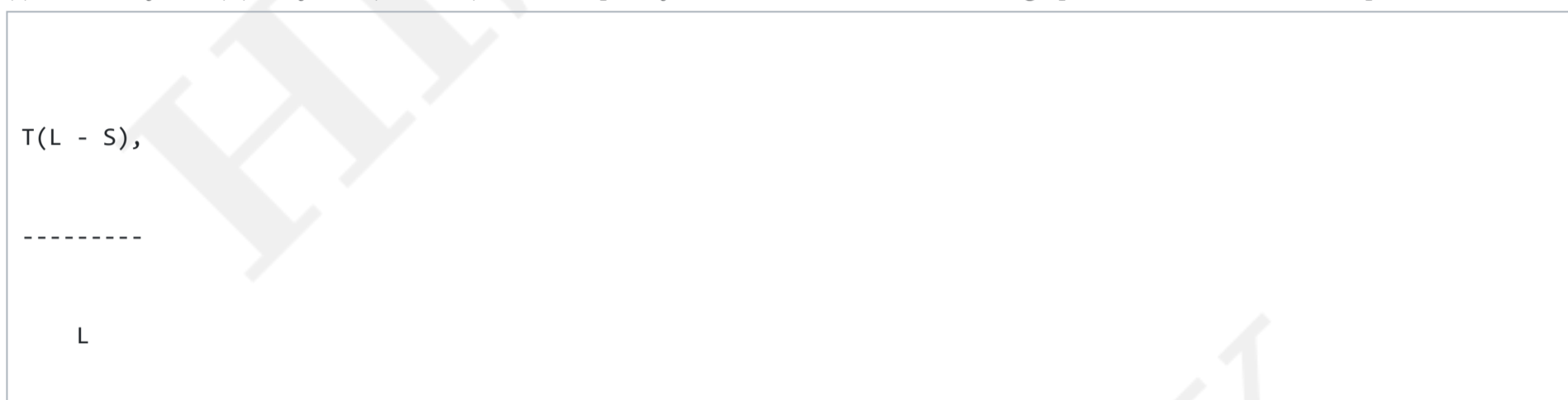
- (5)

»Dybde« (moulded).

- (a) Dybden (moulded) er den lodrette afstand fra kølens overkant til fribordsdæksbjælkens overkant i borde. I træskibe og kompositiskibe måles afstanden fra underkant af spundingen. Hvor den nederste del af middelpantet har en konkav form, eller hvor der er anbragt svære kølplanker, måles afstanden fra det punkt, hvor flugten af den flade bund fortsat indefter skærer kølens side.
- (b) I skibe, hvor forbindelsen mellem dæk og skibsside er afrundet, måles dybden (moulded) til skæringspunktet mellem dækkets og sidernes konstruktionslinier (moulded lines), idet linierne forlænges, som om der fandtes en rendestensvinkel.
- (c) Såfremt fribordsdækket har trin, og den løftede del af dækket strækker sig henover det punkt, hvor dybden (moulded) skal bestemmes, skal denne måles til en referencelinie, der forløber fra den underste del af dækket parallelt med den løftede del.
- (6)

»Fribordsdybde« (D).

- (a) Fribordsdybden (D) er dybden (moulded) midtskibs plus tykkelsen af fribordsdækkets stringerplade, hvor en sådan findes, plus



såfremt det udsatte fribordsdæk er beklædt, hvor T er middeltykkelsen af beklædningen på det udsatte dæk klar af dæksåbninger, og

S er overbygningernes samlede længde som defineret i nærværende regels stk. (10) (d).

- (b) Fribordsdybden (D) i et skib, der har en afrundet stringerplade, hvis radius overstiger 4 pct. af bredden (B), eller hvor den øverste del af skibssiden er af usædvanlig form, er fribordsdybden for et skib, hvis middelpant har lodrette sider foroven og har samme bjælkebugt og samme areal af middelpantets øverste del som det faktiske middelpant.
- (7)

»Blokoefficient« Blokoefficienten ( $C_b$ ) bestemmes ved formlen

$C_b = \frac{\Delta}{L \cdot B \cdot d_1}$ , hvor

-----

L · B · d<sub>1</sub>

\* er rumfanget af skibets displacement (moulded), fraregnet bosser, i et skib med yderklædning af metal og er rumfanget af displacementet til klædningens yderside i et skib med yderklædning af andet materiale, idet rumfanget i begge tilfælde beregnes ved en dybgang (moulded)  $d_1$ , og hvor  $d_1$  er 85 pct. af den mindste dybde (moulded).

- (8)

»Fribord« Det tildelte fribord er afstanden målt lodret nedefter midtskibs fra overkanten af dækslinien til overkanten af den pågældende lastelinie.

- (9)



»Fribordsdæk« Fribordsdækket er normalt det øverste komplette dæk, der er udsat for vejr og sø, og som har faste midler til lukning af alle åbninger i de udsatte dele af dækket, og under hvilket alle åbninger i skibssiden er forsynet med faste vandtætte lukkemidler. I skibe, hvor der er afbrydelser i fribordsdækket, anses den laveste del af det udsatte dæk og denne dels flugt parallelt med den øverste del af dækket som fribordsdæk. Efter rederens begæring og med forbehold af administrationens godkendelse kan et lavere dæk vælges som fribordsdæk, forudsat at det er et komplet og permanent dæk, som er gennemgående i langskibs retning i det mindste mellem maskinrummet og peakskodderne og er gennemgående tværskibs. Når dette lavere dæk har trin, anses den laveste del af dækket og dennes flugt parallelt med den øverste del af dækket som fribordsdæk. Når et lavere dæk vælges som fribordsdæk, behandles den del af skroget, som strækker sig op over fribordsdækket, som en overbygning, for så vidt angår anvendelsen af betingelserne for tildeling af fribord og fribordsberegningen. Det er fra dette dæk, at fribordet beregnes.

- (10)

»Overbygning.«

- (a) En overbygning er en overdækket opbygning på fribordsdækket, der strækker sig fra skibsside til skibsside, eller hvis sider er anbragt i en afstand af højst 4 pct. af bredden (B) fra yderklædningen ind mod midten af skibet. Et løftet agterdæk betragtes som en overbygning.
- (b) En lukket overbygning er en overbygning, hvor (i) begrænsningsskodderne er af forsvarlig konstruktion,
- (ii) eventuelle adgangsåbninger i disse skodder er forsynet med døre, der opfylder forskrifterne i regel 12,
- (iii) alle andre åbninger i overbygningens sider eller ender er forsynet med forsvarlige vejrtætte lukkemidler. En bro eller en poop betragtes kun som lukket, dersom der forefindes alternativ adgang for mandskabet til rum for maskineri og andre arbejdssteder inden i disse overbygninger. Sådant adgang skal altid være tilgængelig, når åbninger i skodderne er lukket.
- (c) Højden af en overbygning er den mindste lodrette højde målt i borde fra oversiden af overbygningens dæksbjælker til oversiden af fribordsdæksbjælkerne.
- (d) Længden af en overbygning (S) er middellængden af den del af overbygningen, som ligger inden for længden (L).
- (11)

»Glatdækket skib« Et glatdækket skib er et skib, som ikke har overbygninger på fribordsdækket.

- (12)

»Vejrtæt« Vejrtæt betyder, at der ikke uanset søens og vejrets tilstand på rejsen vil kunne trænge vand ind i skibet.

#### Regel 4 Dækslinie.

Dækslinien er en vandret linie 300 mm (12 inches) lang og 25 mm (1 inch) bred. Den skal afsættes midtskibs på hver side af skibet, og dens øverste kant skal normalt skære det punkt, hvor fortsættelsen af fribordsdækkets overside skærer klædningens yderside (som vist i figur 1), dog således, at dækslinien kan anbringes i forhold til et andet fast punkt på skibet under forudsætning af, at fribordet korrigeres i overensstemmelse dermed. Dette andet punkts beliggenhed og angivelse af, hvilket dæk der er fribordsdækket, skal i alle tilfælde fremgå af det internationale lasteliniecertifikat (1966).

#### Regel 5 Lasteliniemærke.

Lasteliniemærket skal bestå af en cirkelring 300 mm (12 inches) i udvendig diameter og 25 mm (1 inch) bred, der skæres af en vandret linie 450 mm (18 inches) lang og 25 mm (1 inch) bred, hvis overkant går gennem ringens centrum. Cirkelringens centrum skal anbringes midtskibs og i en afstand, der er lig med det tildelte sommerfribord målt lodret nedefter fra dæksliniens overkant.

#### Regel 6 Linier benyttet i forbindelse med lasteliniemærket.

- (1)

De linier, der angiver det i overensstemmelse med nærværende regler tildelte fribord, skal være 230 mm (9 inches) lange og 25 mm (1 inch) brede vandrette linier, der, medmindre andet udtrykkeligt er bestemt, strækker sig forefter fra og vinkelret på en 25 mm (1 inch) bred lodret linie, der afsættes i en afstand af 540 mm (21 inches) foran for cirkelringens centrum (som vist i figur 2).

- (2)

Følgende lastelinier skal benyttes:

- (a) Sommerlastelinien, som angives ved den linie, hvis overkant går gennem cirkelringens centrum, samt ved en linie mærket S.

- (b) Vinterlastelinien, som angives ved overkanten af en linie mærket V.
- (c) Nordlige Atlanterhavs vinterlastelinie, som angives ved overkanten af en linie mærket VNA.
- (d) Tropelastelinien, som angives ved overkanten af en linie mærket T.
- (e) Ferskvandslastelinien for sommer, som angives ved overkant af en linie mærket F. Ferskvandslastelinien for sommer afmærkes agterefters fra den lodrette linie. Afstanden mellem ferskvandslastelinien for sommer og sommerlastelinien er den reduktion, der skal gives for nedlastning i

ferskvand på de andre lastelinier.



Fig. 1. Dækslinie.

Fig. 2. Lastelinie mærke og linier, der skal anvendes i forbindelse med dette mærke.

Fig. 3. Trælasterlinie mærker og linier, der skal anvendes i forbindelse med dette mærke.

Fig. 4. Lastelinie mærke på sejlskibe og linier, der skal anvendes i forbindelse med dette mærke.

- (f) Tropeferskvandslastelinien, som angives ved overkanten af en linie mærket TF, der afmærkes agterefters fra den lodrette linie.
- (3)

Såfremt trædækslastfribord tildeles i overensstemmelse med nærværende regler, skal lastelinierne for trædækslast afmærkes foruden de almindelige lastelinier. Disse linier skal være 230 mm (9 inches) lange og 25 mm (1 inch) brede vandrette linier, som, medmindre andet udtrykkeligt er bestemt, påmærkes agterefters fra og vinkelret på en 25 mm (1 inch) bred lodret linie, der afsættes i en afstand af 540 mm (21 inches) agten for cirkelringens centrum (som vist i figur 3).

- (4)

Følgende lastelinier for trædækslast skal benyttes:

- (a) Sommerlastelinien for trædækslast, som angives ved overkanten af en linie mærket TS.
- (b) Vinterlastelinien for trædækslast, som angives ved overkanten af en linie mærket TV.
- (c) Nordlige Atlanterhavs vinterlastelinie for trædækslast, som angives ved overkanten af en linie mærket TVNA.
- (d) Tropelastelinien for trædækslast, som angives ved overkanten af en linie mærket TT.
- (e) Sommerferskvandslastelinien for trædækslast, som angives ved overkanten af en linie mærket TF og afsættes forefter fra den lodrette linie.

Afstanden mellem sommerferskvandslastelinien for trædækslast og sommerlastelinien for trædækslast er den reduktion, der skal gives for nedlastning i ferskvand på de andre lastelinier for trædækslast.

- (f) Tropeferskvandslastelinien for trædækslast, som angives ved overkanten af en linie mærket TTF og afsættes forefter fra den lodrette linie.
- (5)

Såfremt særlige forhold ved et skib eller skibets beskæftigelse eller dets fartsområde medfører, at nogen af de nævnte lastelinier ikke finder anvendelse, kan sådanne linier udelades.

- (6)

Såfremt et skib er tildelt et større fribord end minimumsfribordet, således at lastelinien er afsat på et sted svarende til eller lavere end den laveste årstidsbestemte lastelinie svarende til minimumsfribordet i overensstemmelse med nærværende konvention, vil det kun være nødvendigt at afsætte ferskvandslastelinien.

- (7)

På sejlskibe vil det kun være nødvendigt at afsætte ferskvandslastelinien og nordlige Atlanterhavs vinterlastelinie (som vist i figur 4).

- (8)

Såfremt nordlige Atlanterhavs vinterlastelinie er sammenfaldende med den til samme lodrette linie hørende vinterlastelinie, skal denne lastelinie mærkes V.

- (9)

Yderligere lastelinier, der er foreskrevet i henhold til andre gældende internationale konventioner, kan afmærkes vinkelret på og agterefters fra den i nærværende regels stk. (1) nærmere omhandlede lodrette linie.

#### **Regel 7 Angivelse af den myndighed, der tildeler lastelinier.**

Angivelse af den myndighed, der tildeler lastelinierne, kan anbringes ved siden af cirkelringen over den vandrette linie, der går gennem ringens centrum eller over og under ringen. Denne angivelse skal bestå af højst fire bogstaver, der hver er ca. 115 mm (4 1/2 inches) høje og 75 mm (3 inches) brede, til identifikation af myndigheden.

#### **Regel 8 Nærmere bestemmelser vedrørende mærkningen.**

Cirkelringen, linierne og bogstaverne skal males med hvid eller gul farve på mørk grund eller med sort på lys grund. De skal endvidere mærkes varigt på skibets sider til administrationens tilfredshed. Mærkerne skal være tydeligt synlige, og der skal om nødvendigt træffes særlige foranstaltninger i så henseende.

#### **Regel 9 Kontrol af mærkerne.**

Det internationale lasteliniecertifikat må ikke udleveres til skibet, forinden den i henhold til bestemmelserne i nærværende konventions artikel 13 fungerende embedsmand eller synsmand har attesteret, at mærkerne er anbragt rigtigt og varigt på skibets sider.

## KAPITEL II.

### *BETINGELSER FOR TILDELING*

AF FRIBORD.

#### **Regel 10 Oplysninger, som skal meddeles føreren.**

- (1)

Føreren af ethvert nyt skib skal forsynes med tilstrækkelige oplysninger i godkendt form således, at han derved sættes i stand til at laste og ballaste sit skib på en sådan måde, at det ikke udsættes for uantagelige styrkemæssige påvirkninger. Hvor administrationen finder opfyldelsen af dette krav unødvendigt under hensyn til skibets type, konstruktion eller længde, kan den meddele fritagelse herfor.

- (2)

Ethvert skib, som ikke i henhold til den gældende internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen skal gennemgå en krængningsprøve efter dets færdiggøring, skal:

- (a) have foretaget en krængningsprøve og det faktiske deplacement og placeringen af tyngdepunktet fastlægges for skibet i let tilstand.
- (b) forsynes med sådanne pålidelige oplysninger i godkendt form, som er nødvendige til førerens brug for at sætte ham i stand til gennem hurtige og enkle metoder at opnå nøjagtig vejledning med hensyn til skibets stabilitet under alle de forhold, skibet må formodes at komme ud for i normal fart.
- (c) til enhver tid at opbevare om bord dets godkendte stabilitetsoplysninger samt dokumentation for, at oplysningerne er godkendt af administrationen.
- (d) såfremt administrationen godkender det, kunne opnå dispensation for krængningsprøven ved færdiggøring, såfremt der foreligger grundlæggende stabilitetsdata fra et søsterskibs krængningsprøve og det godtgøres over for administrationen, at der kan opnås pålidelige stabilitetsoplysninger for skibet ud fra sådanne grundlæggende data.

#### **Regel 11 Endeskodder i overbygninger.**

Udsatte endeskodder i lukkede overbygninger skal være af forsvarlig konstruktion og skal være til administrationens tilfredshed.

#### **Regel 12 Døre.**

- (1)

Alle adgangsåbninger i endeskodderne i lukkede overbygninger skal være forsynet med døre af stål eller andet tilsvarende materiale. Dørene skal være permanent og solidt fastgjort til skoddet og således afstivet, støttet og anbragt, at hele konstruktionen har samme styrke som det ubrudte skod og er vejrtæt i lukket tilstand. Midlerne til at lukke disse døre vejrtæt skal bestå af pakninger og tilspændingsanordninger eller andre tilsvarende midler og skal være permanent fastgjort til skoddet eller til dørene. Dørene skal være således indrettet, at de kan betjenes fra begge sider af skoddet.

- (2)

Bortset fra hvad der i øvrigt måtte være fastsat i nærværende regler, skal tærsklerne til adgangsåbninger i endeskodderne i lukkede overbygninger have en højde af mindst 380 mm (15 inches) over dækket.

#### **Regel 13 Beliggenhed af luger, døråbninger og ventilatorer.**

I nærværende regler er nedennævnte to positioner for luger, døråbninger og ventilatorer defineret på følgende måde:

Position 1 På udsatte fribordsdæk og løftede agterdæk og på udsatte overbygningsdæk beliggende foran for et punkt, der ligger en fjerdedel af skibets længde fra den forreste perpendikulær.

Position 2 På udsatte overbygningsdæk beliggende agten for en fjerdedel af skibets længde fra den forreste perpendikulær.

#### **Regel 14 Lastluger og andre luger.**

- (1)

Konstruktionen og midlerne til at sikre vejrtætheden af lastluger og andre luger i positionerne 1 og 2 skal mindst svare til kravene i nærværende tillægsregler 15 og 16.

- (2)

Lugekarme og lugedæksler til udsatte luger på dæk over overbygningsdækket skal opfylde administrationens forskrifter.

#### **Regel 15 Luger, der lukkes med aftagelige dæksler og sikres vejrtæt med presenninger og skalkeanordninger.**

Lugekarme.

- (1)

Karme til luger, der lukkes med aftagelige dæksler og sikres vejrtæt med presenninger og skalkeanordninger, skal være af forsvarlig konstruktion, og deres højde over dækket skal mindst være:

600 mm (23 1/2 inches), hvis lugen er i position 1.

450 mm (17 1/2 inches), hvis lugen er i position 2.

Lugedæksler.

- (2)

Bredden af hver bæreflade for lugedæksler skal være mindst 65 mm (2 1/2 inches).

- (3)

Hvis dækslerne er af træ, skal tykkelsen i færdig tilstand være mindst 60 mm (2 3/8 inches) for en spændvidde af højst 1,5 m (4,9 feet).

- (4)

Hvis dækslerne er af blødt stål, skal styrken beregnes med tænkte belastninger på mindst 1,75 tons/m<sup>2</sup> (358 lbs/sq.ft.) på luger i position 1 og mindst 1,30 tons/m<sup>2</sup> (266 lbs/sq.ft.) på luger i position 2, og produktet af den således beregnede maksimumsspænding og faktoren 4,25 må ikke overstige materialets minimumsbrudstyrke. Dækslerne skal være således konstrueret, at nedbøjningen ikke overstiger 0,0028 gange spændvidden ved nævnte belastninger.

- (5)

Den tænkte belastning af luger i position 1 kan reduceres til 1 ton/m<sup>2</sup> (205 lbs/sq.ft.) for skibe, hvis længde er 24 m (79 feet), og skal være mindst 1,75 tons/m<sup>2</sup> (358 lbs/sq.ft.) for skibe, hvis længde er 100 m (328 feet). De tilsvarende belastninger af luger i position 2 kan formindskes til henholdsvis 0,75 tons/m<sup>2</sup> (154 lbs/sq.ft.) og 1,30 tons/m<sup>2</sup> (266 lbs/sq.ft.). Værdier for mellemliggende længder fås ved lineær interpolation.

Aftagelige skærstokke.

- (6)

Såfremt aftagelige skærstokke til understøtning af lugedæksler er af blødt stål, skal styrken beregnes med tænkte belastninger på mindst 1,75 tons/m<sup>2</sup> (358 lbs/sq.ft.) på luger i position 1 og mindst 1,30 tons/m<sup>2</sup> (266 lbs/sq.ft.) på luger i position 2, og produktet af den således beregnede maksimumsspænding og faktoren 5 må ikke overstige materialets minimumsbrudstyrke. Skærstokkene skal være således konstrueret, at nedbøjningen ikke overstiger 0,0028 gange spændvidden under nævnte belastninger. For skibe ikke over 100 m (328 feet) i længde finder bestemmelserne i stk. (5) anvendelse.

Pontondæksler.

- (7)

Såfremt pontondæksler, der anvendes i stedet for aftagelige skærstokke og lugedæksler, er af blødt stål, skal styrken beregnes med de i stk. (4) anførte tænkte belastninger, og produktet af den således beregnede maksimumsspænding og faktoren 5 må ikke overstige materialets minimumsbrudstyrke. Pontondæksler skal være således konstrueret, at nedbøjningen ikke overstiger 0,0028 gange spændvidden. Hvis oversiden af pontondæksler består af plader af blødt stål, skal pladetykkelsen være mindst 1 pct. af stagenes indbyrdes afstand, dog mindst 6 mm (0,24 inches). For skibe ikke over 100 m (328 feet) i længde finder bestemmelserne i stk. (5) anvendelse.

- (8)

Administrationen kan tillade, at pontondæksler udføres af andre materialer end blødt stål, forudsat at dækslerne har samme styrke og stivhed som dæksler af blødt stål.

Understøtninger og spor til skærstokke.

- (9)

Understøtninger og spor til aftagelige skærstokke skal være af solid konstruktion og skal muliggøre skærstokkenes forsvarlige anbringelse og sikring. Såfremt skærstokke af rullende type anvendes, skal der være truffet sådanne foranstaltninger, at skærstokkene sikres i korrekt stilling, når lugen er lukket.

Skalkeklamper.

- (10)

Skalkeklamper skal anbringes således, at de passer til kilernes smig. De skal være mindst 65 mm (2 1/2 inches) dybe og være anbragt i en indbyrdes afstand af ikke over 600 mm (23 1/2 inches) fra midte til midte. Skalkeklamperne nærmest lugehjørnerne må højst anbringes 150 mm (6 inches) fra hjørnerne.

Skalkejern og kiler.

- (11)

Skalkejern og kiler skal være forsvarlige og i god stand. Kilerne skal være af stærkt træ eller andet tilsvarende materiale. De skal have et smig af ikke over 1 til 6, og de skal have en tykkelse på mindst 13 mm (1/2 inch) ved tåen.

Presenninger.

- (12)

Der skal forefindes mindst to lag presenninger i god stand for hver luge i position 1 eller 2. Presenningerne skal være vandtætte og have rigelig styrke. De skal være af et materiale, hvis vægt og kvalitet mindst er i overensstemmelse med en godkendt norm.

Sikring af lugedæksler.

- (13)

Til alle luger i position 1 eller 2 skal der forefindes lugesurringer af faconjern eller andre tilsvarende midler med henblik på den forsvarlige sikring af hver sektion lugedæksler for sig, efter at presenningerne er skallet ned. Luggedæksler, hvis længde overstiger 1,5 m (4,9 feet), skal sikres med mindst to sådanne sikringsanordninger.

#### **Regel 16 Luger, der lukkes med vejrtætte dæksler af stål eller andet tilsvarende materiale, forsynet med pakninger og tilspændingsanordninger.**

Lugekarme.

- (1)

I position 1 og 2 skal lugekarme, der er forsynet med vejrtætte lugedæksler af stål eller andet tilsvarende materiale med pakninger og tilspændingsanordninger, have en højde over dækket som foreskrevet i regel 15 (1). Højden af disse karme kan nedsættes, eller karme kan helt udelades, såfremt det tilfredsstillende godtgøres for administrationen, at skibets sikkerhed ikke derved forringes, uanset hvordan vejrforholdene måtte blive på rejsen. Når der forefindes lugekarme, skal disse være af forsvarlig konstruktion.

Vejrtætte dæksler.

- (2)

Hvis vejrtætte dæksler er af blødt stål, skal styrken beregnes med tænkte belastninger på mindst 1,75 tons/m<sup>2</sup> (358 lbs/sq.ft.) på luger i position 1 og mindst 1,30 tons/m<sup>2</sup> (266 lbs/sq.ft.) på luger i position 2, og produktet af den således beregnede maksimumsspænding og faktoren 4,25 må ikke overstige materialets minimumsbrudstyrke. Dækslerne skal være således konstrueret, at nedbøjningen ikke overstiger 0,0028 gange spændvidden under nævnte belastninger. Hvis oversiden af dækslerne består af plader af blødt stål, skal pladetykkelsen være mindst 1 pct. af stagenes indbyrdes afstand, dog ikke under 6 mm (0,24 inches). Bestemmelserne i regel 15 (5) finder anvendelse på skibe ikke over 100 m (328 feet) i længde.

- (3)

Administrationen kan tillade, at dæksler udføres af andre materialer end blødt stål, forudsat at dækslerne har samme styrke og stivhed som dæksler af blødt stål.

Midler til at sikre vejrtæthed.

- (4)

Midlerne til at sikre og opretholde vejrtæthed skal være til administrationens tilfredshed. De trufne foranstaltninger skal sikre, at tætheden kan opretholdes under alle vejrforhold på rejsen, og med henblik herpå skal tæthedsprøver kræves foretaget ved det første syn og kan kræves foretaget ved periodiske syn og ved årlige undersøgelser eller med kortere mellemrum.

#### **Regel 17 Maskinrumsåbninger.**

- (1)

Maskinrumsåbninger i position 1 eller 2 skal være behørigt indrammet og omgivet af forsvarlige stål casinger af rigelig styrke; hvor casingerne ikke er beskyttet af andre opbygninger, skal deres styrke særskilt undersøges. Adgangsåbninger i sådanne casinger skal være forsynet med døre, der opfylder kravene i regel 12 (1), og højden af tærsklerne til åbningerne skal være mindst 600 mm (23 1/2 inches) over dækket, såfremt de er beliggende i position 1, og mindst 380 mm (15 inches) over dækket, hvis de er beliggende i position 2. Andre åbninger i sådanne casinger skal være forsynet med tilsvarende dæksler, som skal være fast anbragt på deres rette pladser.

- (2)

Karme til ristværksåbninger, skorstene eller maskinrumsventilatorer på udsatte steder på fribords- eller overbygningsdæk skal føres så højt op over dækket, som det er rimeligt og praktisk muligt. Ristværksåbninger skal være forsynet med stærke dæksler af stål eller andet tilsvarende materiale, som skal være fast anbragt på deres rette pladser og kunne sikres vejrtæt.

#### **Regel 18 Forskellige åbninger i fribords- og overbygningsdæk.**

- (1)

Mandehuller og glatdæksåbninger i position 1 eller 2 eller inden for overbygninger, der ikke er lukkede overbygninger, skal være lukket med stærke dæksler, som kan lukkes vandtæt. Medmindre dækslerne er sikret med tætsiddende bolte, skal de være fast anbragt.

- (2)

Åbninger i fribordsdæk, bortset fra lugeåbninger, maskinrumsåbninger, mandehuller og glatdæksåbninger, skal være beskyttet af en lukket overbygning eller af et dækshus eller nedgangskappe af tilsvarende styrke og vejrtæthed. Enhver sådan åbning i et udsat overbygningsdæk eller i toppen af dækshuse på fribordsdækket, skal være beskyttet af et forsvarligt dækshus eller en stærk nedgangskappe, hvis den fører til et rum under fribordsdækket eller et rum i en lukket overbygning. Døråbninger i sådanne dækshuse eller nedgangskapper skal være forsynet med døre, der opfylder kravene i regel 12 (1).

- (3)

I position 1 skal højden over dækket af tærskler til døråbninger i nedgangskapper være mindst 600 mm (23 1/2 inches). I position 2 skal højden være mindst 380 mm (15 inches).

#### Regel 19 Ventilatorer.

- (1)

Ventilatorer i position 1 eller 2 til rum under fribordsdækket eller i dæk over lukkede overbygninger skal have karme af stål eller andet tilsvarende materiale af solid konstruktion og forsvarligt fastgjort til dækket. Såfremt karmen til en ventilator overstiger 900 mm (35 1/2 inches) i højde, skal den være særlig afstivet.

- (2)

Ventilatorer, der er ført gennem overbygninger, som ikke er lukkede overbygninger, skal ved fribordsdækket have solidt konstruerede karme af stål eller andet tilsvarende materiale.

- (3)

Ventilatorer i position 1, hvis karme har en højde af over 4,5 m (14,8 feet) over dækket, og ventilatorer i position 2, hvis karme har en højde af over 2,3 m (7,5 feet) over dækket, behøver ikke at være udstyret med lukkeanordninger, medmindre dette udtrykkeligt forlanges af administrationen.

- (4)

Bortset fra den i denne regels stk. (3) nævnte undtagelse skal ventilatoråbninger forsynes med effektive vejrtætte lukkemidler. I skibe ikke over 100 m (328 feet) i længde skal lukkemidlerne være fast anbragt. Hvor lukkemidlerne ikke er således anbragt i andre skibe, skal de opbevares på hensigtsmæssig måde nær ved de ventilatorer, hvortil de hører. Ventilatorer i position 1 skal have karme af en højde af mindst 900 mm (35 1/2 inches) over dækket; i position 2 skal karmene have en højde af mindst 760 mm (30 inches) over dækket.

- (5)

På udsatte steder kan højden af karme kræves forøget efter administrationens nærmere bestemmelse.

#### Regel 20 Luftrør.

Hvor luftrør til ballasttanke og andre tanke er ført op over fribords- eller overbygningsdæk, skal de udsatte dele af rørene være af solid konstruktion. Højden fra dækket til det punkt, hvor vand kan trænge ned i skibet, skal være mindst 760 mm (30 inches) på fribordsdækket og mindst 450 mm (17 1/2 inches) på overbygningsdækket. Såfremt nævnte højder er til ulempe under skibets drift, kan en lavere højde godkendes under forudsætning af, at administrationen finder, at lukkemidlerne og andre omstændigheder berettiger en lavere højde. Tilfredsstillende, fast anbragte, midler skal forefindes til lukning af luftrørens åbninger.

#### Regel 21 Lastporte og andre lignende åbninger.

- (1)

Lastporte og andre lignende åbninger i skibssiderne under fribordsdækket skal være forsynet med døre, der er således konstrueret, at der sikres vandtæthed og konstruktionsmæssig integritet svarende til den omgivende yderklædning. Antallet af sådanne åbninger skal være det mindst mulige, som er foreneligt med skibets konstruktion og behørig drift.

- (2)

Uden administrationens tilladelse må underkanten af sådanne åbninger ikke ligge under en parallelt med fribordsdækket i borde trukket linie, som på sit laveste sted falder sammen med overkanten af den øverste lastelinie.

#### **Regel 22 Spygatter, tilgangs- og afgangsåbninger.**

- (1)

Afgangsåbninger, der er ført gennem yderklædningen enten fra rum under fribordsdækket eller fra overbygninger og dækshuse på fribordsdækket, som er forsynet med døre, der opfylder bestemmelserne i regel 12, skal, bortset fra bestemmelsen i stk. (2), være udstyret med effektive og tilgængelige anordninger, således at vand forhindres i at trænge ind i skibet. Hver enkelt afgangsåbning skal normalt være forsynet med en automatisk virkende kontraventil med direkte lukkemekanisme, der kan betjenes fra et sted over fribordsdækket. Såfremt den lodrette afstand fra sommerlastevandlinien til afgangsrørets indenbordsåbning overstiger 0,01 L, kan afgangsåbningen være forsynet med to automatisk virkende kontraventiler uden direkte lukkemekanisme, forudsat at den inderste ventil altid er tilgængelig for undersøgelse under skibets drift. Såfremt nævnte lodrette afstand overstiger 0,02 L, kan en enkelt automatisk virkende kontraventil uden direkte lukkemekanisme anvendes under forudsætning af administrationens godkendelse. Midlerne til betjening af ventilen med direkte lukkemekanisme skal være let tilgængelige og forsynet med en indikator, der viser, om ventilen er åben eller lukket.

- (2)

Spygatter, der er ført gennem yderklædningen fra lukkede overbygninger til brug for transport af last kan kun tillades, hvor kanten af fribordsdækket ikke kommer under vand, når skibet krænger 5 grader til den ene eller den anden side. I andre tilfælde skal afløbet føres indenbords i overensstemmelse med kravene i den gældende internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen.

- (3)

I bemandede maskinrum kan hoved- og hjælpesøforbindelser for drift af maskineriet betjenes fra det sted, hvor de er anbragt. Betjeningshåndtagene skal være let tilgængelige og være forsynet med indikatorer, der viser, om ventilerne er åbne eller lukkede.

- (4)

Spygatter og afgangsrør fra et hvilket som helst niveau skal, når de er ført gennem yderklædningen enten mere end 450 mm (17 1/2 inches) under fribordsdækket eller mindre end 600 mm (23 1/2 inches) over sommerlastevandlinien, være forsynet med en kontraventil ved yderklædningen. Denne ventil kan, medmindre den er foreskrevet i henhold til stk. (2) udelades, hvis rørene er af passende tykkelse.

- (5)

Spygatter fra overbygninger eller dækshuse, der ikke er forsynet med døre, som opfylder bestemmelserne i regel 12, skal føres overbord.

- (6)

Alle ved denne regel foreskrevne beslag på skibssiden og ventilerne skal være af stål, bronze eller andet godkendt sejt materiale. Ventiler af almindeligt støbejern eller lignende materiale må ikke anvendes. Alle i denne regel omhandlede rør skal være udført af stål eller andet tilsvarende materiale til administrationens tilfredshed.

#### **Regel 23 Køjer.**

- (1)

Køjer til rum under fribordsdækket eller til rum i lukkede overbygninger skal være forsynet med solide, hængslede indvendige stormklapper, der er således anbragt, at de kan lukkes effektivt og sikres vandtæt.

- (2)



Intet køje må anbringes således, at dets underkant ligger under en linie trukket parallelt med fribordsdækket i borde og med det laveste punkt 2,5 pct. af bredden (B) over sommerlastelinien (eller sommertrælastelinien, hvis en sådan er tildelt), dog mindst 500 mm (19 1/2 inches).

- (3)

Køjerne samt deres glas, hvis sådanne findes, og stormklapper skal være af solid og godkendt konstruktion.

#### Regel 24 Lænseporte.

- (1)

Hvor skanseklædning på udsatte dele af fribords- eller overbygningsdæk danner brønde, skal der træffes fyldestgørende foranstaltninger til hurtigt at kunne fri dækket for vand og skaffe afløb derfra. Bortset fra hvad der er fastsat i denne regels stk. (2) og (3), bestemmes det mindste lænseportareal (A) på hver side af skibet for hver brønd på fribordsdækket ved hjælp af nedenstående formel i tilfælde, hvor springet ved brønden er lig med eller større end normalspringet. Mindstearialet for hver brønd på overbygningsdæk skal være halvdelen af det ved formlen fundne areal.

Hvor skanseklædningens længde (l) i brønden er 20 m eller derunder er

$$A = 0,7 + 0,035 l \text{ m}^2, \text{ og}$$

hvor l er over 20 m er

$$A = 0,07 l \text{ m}^2.$$

l behøver i intet tilfælde at ansættes større end 0,7 L.

Hvis skanseklædningens gennemsnitshøjde overstiger 1,2 m, skal det fundne areal forøges med 0,004 m<sup>2</sup> pr. meter af brøndens længde for hver 0,1 m forskel i højde. Hvis skanseklædningens gennemsnitshøjde er mindre end 0,9 m, kan det udfundne areal formindskes med 0,004 m<sup>2</sup> pr. meter af brøndens længde for hver 0,1 m forskel i højde;

eller:

hvor skanseklædningens længde (l) i brønden er 66 feet eller derunder, er

$$A = 7.6 + 0.115 l \text{ square feet, og}$$

hvor l er over 66 feet, er

$$A = 0.23 l \text{ square feet.}$$

l behøver i intet tilfælde at ansættes større end 0,7 L.

Hvis skanseklædningens gennemsnitshøjde overstiger 3.9 feet, skal det fundne areal forøges med 0.04 square feet pr. foot af brøndens længde for hver foot forskel i højde. Hvis skanseklædningens gennemsnitshøjde er mindre end 3 feet, kan det udfundne areal formindskes med 0.04 square feet pr. foot af brøndens længde for hver foot forskel i højde.

- (2)

I skibe uden spring skal arealet som beregnet i henhold til stk. (1) forøges med 50 pct. Hvor springet er mindre end normalspring, fås procentsatsen ved lineær interpolation.

- (3)

Såfremt et skib forsynet med en trunk ikke opfylder forskrifterne i regel 36 (1) (e), eller såfremt der findes gennemgående eller næsten gennemgående langskibs lugekarme mellem fristående overbygninger, skal minimumsarealet af læseportåbningerne beregnes ved hjælp af følgende tabel:

Bredde af luge eller trunk i forhold til skibets bredde	Læseportareal i forhold til skanseklædningens samlede areal
40% eller derunder	20%
75% eller derover	10%

Læseportarealet ved mellemliggende bredder fås ved lineær interpolation.

- (4)

I skibe med overbygninger, som er åbne i den ene eller i begge ender, skal der træffes fyldestgørende foranstaltninger til administrationens tilfredshed til at fri rummet inde i sådanne overbygninger for vand.

- (5)

Underkanten af læseportene skal være så nær dækket som praktisk muligt. To tredjedele af det krævede læseportareal skal forefindes i den halvdel af brønden, som er nærmest springkurvens laveste punkt.

- (6)

Alle sådanne åbninger i skanseklædningen skal beskyttes af tremmer eller stænger anbragt i en indbyrdes afstand af ca. 230 mm (9 inches). Hvis læseportene er forsynet med lemme, skal der være tilstrækkelig plads til at forhindre lemmene i at sætte sig fast. Hængsler skal have tappe eller lejer af korrosionsbestandigt materiale. Hvis lemme er forsynet med sikringsanordninger, skal disse være af godkendt konstruktion.

#### Regel 25 Beskyttelse for besætningen.

- (1)

Styrken af dækshuse, der benyttes til beboelse for besætningen, skal være til administrationens tilfredshed.

- (2)

Effektive rækværk eller skanseklædninger skal forefindes på alle udsatte dele af fribords- eller overbygningsdæk. Højden af skanseklædning eller rækværk skal være mindst 1 m (39 1/2 inches) målt fra dækket, dog således at i tilfælde, hvor denne højde vil kunne være til ulempe under skibets normale drift, kan en lavere højde godkendes, hvis administrationen finder, at fyldestgørende beskyttelse er tilvejebragt.

- (3)

Åbningen under den nederste stang i rækværk må ikke overstige 230 mm (9 inches). Den indbyrdes afstand mellem de øvrige stænger må ikke overstige 380 mm (15 inches). I skibe med afrundet stringerplade skal rækværksstøtterne være anbragt på den flade del af dækket.

- (4)

Der skal findes tilfredsstillende midler (i form af rækværk, livliner, løbebroer eller passage under dæk) til beskyttelse for besætningen på vej til eller fra opholdsrum, maskinrum og alle andre steder, der anvendes til nødvendigt arbejde om bord.

- (5)

I ethvert skib, der fører dækslast, skal dækslasten være således stuvet, at alle åbninger, der vender ud mod dækslast, og som fører til og fra besætningens opholdsrum, maskinrum og alle andre steder, der anvendes til nødvendigt arbejde om bord, forsvarligt kan lukkes og sikres mod indtrængen af vand. Effektiv beskyttelse for mandskabet i form af rækværk eller livliner skal anbringes over dækslasten, såfremt der ikke findes en egnet passage på eller under dæk.

#### **Regel 26 Særlige betingelser for tildeling af fribord for skibe af type »A«.**

Maskincasinger.

- (1)

Maskincasinger i skibe af type »A«, jfr. definitionen af denne type i regel 27, skal være beskyttet af en lukket poop eller bro mindst af normalhøjde eller af et dækshus af tilsvarende højde og styrke, dog kan maskincasinger være ubeskyttede, såfremt de ikke har åbninger, der giver direkte adgang fra fribordsdækket til maskinrummet. En dør, der opfylder kravene i regel 12, kan dog tillades i maskincasingen, såfremt den fører til et rum eller en gang, der er lige så solidt konstrueret som casingen, og som er adskilt fra trappen til maskinrummet ved endnu en vejrtæt dør af stål eller andet tilsvarende materiale.

Løbebro og adgange.

- (2)

En solidt bygget fast løbebro af tilstrækkelig styrke skal anbringes langs kibs i skibe af type »A« i højde med overbygningsdækket mellem poopen og midtskibsbroen eller et eventuelt dækshus midtskibs, eller der skal forefindes tilsvarende forbindelsesveje, der kan tjene samme formål som løbebroen, f.eks. passager under dæk. Andre steder om bord samt i skibe af type »A« uden midtskibsbro skal der træffes foranstaltninger til administrationens tilfredshed til beskyttelse af besætningen under færdsel til alle steder, der anvendes til nødvendigt arbejde om bord.

- (3)

Der skal i højde med løbebroen forefindes sikker og tilfredsstillende adgang mellem adskilte afdelinger af mandskabsapteringen og endvidere mellem mandskabsapteringer og maskinrummet.

Luger.

- (4)

Udsatte luger på fribordsdæk og bakdæk eller på dækket af ekspansionstrunke i skibe af type »A« skal være forsynet med forsvarlige vandtætte dæksler af stål eller andet tilsvarende materiale.

Lænsearrangementer.

- (5)

Skibe af type »A« med skanseklædning skal have åbent rækværk i mindst den halve længde af de udsatte dele af vejrdækket eller andre effektive lænsemuligheder. Overkanten af barkholtsrangen skal være så lav som praktisk mulig.

- (6)

Hvor overbygninger er forbundet med trunke, skal der anbringes åbent rækværk i hele længden af de udsatte dele af fribordsdækket.

## 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.

[Om Retsinformation](#) | [Kontakt](#) | [FAQ](#) | [Om ELI](#) | [API](#) | [Tilgængelighedserklæring](#)

## Besøg også

Vælg site

