



Senere ændringer til forskriften



[Se detaljeret overblik](#)



[BEK nr 9206 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

søgning: I feltet "Forskriftens titel" skrives 'meddelelser b'

(* 4) Søfartsstyrelsens Meddelelser B i sin helhed ved følgende

(* 3) Bkg. i Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B.

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

FSK nr 10029 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(2). Lasteliniekonventionen, 1966, som ændret ved protokollen af 1988, 3. januar 1994 (* 3) (* 4)

(Meddelelser B)

Indledning

Kapitel B II-5 A(2) 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
side

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 bovhøjde

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

KAPITEL III.

FRIBORD

Regel 27 Skibstyper.

- (1) Til brug ved beregning af fribord inddeles skibe i type »A« og type »B«.

Skibe af type »A«

- (2) Et skib af type »A« er et skib, der:
 - (a) er indrettet til udelukkende at transportere flydende last i bulk.
 - (b) har stor integritet af det udsatte dæk med kun små adgangsåbninger til lastrum, som er lukket med vandtæt pakkede dæksler af stål eller tilsvarende materiale; og
 - (c) har lav fyldbarhed i de fyldte lastrum.
- (3) Et skib af type »A«, som er over 150 m i længde og som har fået tildelt et fribord, der er mindre end type »B«, skal, når det er nedlastet i overensstemmelse med kravene i stk. (11), være i stand til at modstå fyldning af hvert enkelt eller flere rum med en tænkt fyldbarhed på 0,95 som følge af de i stk. (12) nævnte skadesantagelser og skal holde sig flydende i en tilfredsstillende ligevægtstilstand som angivet i stk. (13). I et sådant skib skal maskinrummet behandles som et fyldbart rum med en fyldbarhed på 0,85.
- (4) Et skib af typen »A« skal tildeles et fribord, som ikke er mindre end det, der fås ved benyttelse af tabel A i regel 28.

Skibe af type »B«

- (5) Alle skibe, der ikke falder ind under bestemmelserne vedrørende skibe af type »A« i stk. (2) og (3), anses som skibe af type »B«.
- (6) Skibe af type »B«, som i position 1 har luger forsynet med lugedæksler, der opfylder kravene i regel 15, bortset fra stk. (7), skal tildeles fribord på grundlag af de i regel 28, tabel B, angivne værdier med værdiforøgelse som det fremgår af følgende tabel:

Forøgelse af tabellarisk fribord for skibe af type »B«, i hvilke lugedækslerne ikke opfylder regel 15 (7) eller regel 16

| Skibets længde | Fribords- forøgelse | Skibets længde | Fribords- forøgelse | Skibets længde | Fribords- forøgelse |
|-------------------|------------------------|-------------------|------------------------|-------------------|------------------------|
|-------------------|------------------------|-------------------|------------------------|-------------------|------------------------|

| m | mm | m | mm | m | mm |
|---|----|---|----|---|----|
|---|----|---|----|---|----|

| | | | | | |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 108* | 50 | 139 | 175 | 170 | 290 |
| 109 | 52 | 140 | 181 | 171 | 292 |
| 110 | 55 | 141 | 186 | 172 | 294 |
| 111 | 57 | 142 | 191 | 173 | 297 |
| 112 | 59 | 143 | 196 | 174 | 299 |
| 113 | 62 | 144 | 201 | 175 | 301 |
| 114 | 64 | 145 | 206 | 176 | 304 |
| 115 | 68 | 146 | 210 | 177 | 306 |
| 116 | 70 | 147 | 215 | 178 | 308 |
| 117 | 73 | 148 | 219 | 179 | 311 |
| 118 | 76 | 149 | 224 | 180 | 313 |
| 119 | 80 | 150 | 228 | 181 | 315 |
| 120 | 84 | 151 | 232 | 182 | 318 |
| 121 | 87 | 152 | 236 | 183 | 320 |
| 122 | 91 | 153 | 240 | 184 | 322 |
| 123 | 95 | 154 | 244 | 185 | 325 |
| 124 | 99 | 155 | 247 | 186 | 327 |
| 125 | 103 | 156 | 251 | 187 | 329 |
| 126 | 108 | 157 | 254 | 188 | 332 |

| | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 127 | 112 | 158 | 258 | 189 | 334 |
| 128 | 116 | 159 | 261 | 190 | 336 |
| 129 | 121 | 160 | 264 | 191 | 339 |
| 130 | 126 | 161 | 267 | 192 | 341 |
| 131 | 131 | 162 | 270 | 193 | 343 |
| 132 | 136 | 163 | 273 | 194 | 346 |
| 133 | 142 | 164 | 275 | 195 | 348 |
| 134 | 147 | 165 | 278 | 196 | 350 |
| 135 | 153 | 166 | 280 | 197 | 353 |
| 136 | 159 | 167 | 283 | 198 | 355 |
| 137 | 164 | 168 | 285 | 199 | 357 |
| 138 | 170 | 169 | 287 | 200 | 358 |

Fribord for mellemliggende længder fås ved lineær interpolation.

For skibe over 200 m i længde skal fribordet fastsættes af administrationen.

- (7) Skibe af type »B«, som i position 1 har luger forsynet med lugedæksler, der opfylder kravene i regel 15 (7) eller regel 16, skal med de i denne regels stk. (8) - (13) inklusive anførte undtagelser tildeles fribord på grundlag af tabel B i regel 28.
- (*) og derunder
- (8) Ethvert skib af type »B« af over 100 m i længde kan tildeles et mindre fribord end de i henhold til stk. (7) foreskrevne under forudsætning af, at administrationen under hensyn til størrelsen af den meddelte reduktion finder:
 - (a) at de til beskyttelse af besætningen tilvejebragte foranstaltninger er tilstrækkelige;
 - (b) at lænsarrangementerne er tilstrækkelige;
 - (c) at lugedækslerne i position 1 og 2 opfylder bestemmelserne i regel 16 og har tilstrækkelig styrke, idet deres tætnings- og sikringsanordninger gøres til genstand for særlig undersøgelse;
 - (d) at skibet, når det er lastet i overensstemmelse med kravene i stk. (11), er i stand til at modstå fyldningen i et eller flere rum med en tænkt fyldbarhed på 0,95 som følge af de i stk. (12) nævnte skadesantagelser og holder sig flydende i en tilfredsstillende ligevægtstilstand som angivet i stk. (13). I et sådant skib, såfremt det er over 150 m i længde, skal maskinrummet behandles som et fyldbart rum, men med en fyldbarhed på 0,85.
- (9) Ved beregning af fribord for skibe af type »B«, som opfylder kravene i stk. (8), (11), (12) og (13) må værdierne fra tabel B i regel 28 ikke reduceres med mere end 60% af forskellen mellem de til vedkommende skibslængder svarende tabelværdier for skibe af type »B« og type »A«.
- (10) (a) Den i henhold til stk. (9) tilladte reduktion af tabellarisk fribord kan forøges op til den samlede forskel mellem de i tabel A og i tabel B i regel 28 anførte værdier på betingelse af, at skibet opfylder kravene i:
 - (i) regel 26, bortset fra stk. (4), som om det var et skib af type »A«;
 - (ii) stk. (8), (11) og (13) i denne regel; og
 - (iii) stk. (12) i denne regel, dog således at i hele skibets længde antages ethvert tværskibsskod at være beskadiget, således at to i forlængelse af hinanden beliggende rum skal fyldes samtidig, bortset fra at sådanne skader ikke gælder for skodder, der grænser op til et maskinrum.

- (b) I et sådant skib, såfremt det er over 150 m i længde, skal maskinrummet behandles som et fyldbart rum, men med en fyldbarhed på 0,85.

Begyndelseslastekondition

- (11) Begyndelseslastekondition før fyldning fastlægges som følger:
 - (a) Skibet nedlastes til sommerlastevandlinien på en imaginær ret køl.
 - (b) Ved beregning af det lodrette tyngdepunkt skal følgende principper opfyldes:
 - (i) Der transporteres en homogen last.
 - (ii) Alle lastrum, med undtagelse af de i (iii) nævnte, men inklusive rum, der agtes delvist fyldt op, skal betragtes som helt fyldt op undtagen for flydende laster, hvor hvert rum skal behandles som 98% fuldt.
 - (iii) Hvis skibet er beregnet til at operere ved sommerlastevandlinien med tomme rum, skal sådanne rum anses for tomme under forudsætning af, at den derved beregnede højde af tyngdepunktet (KG) ikke er mindre end den i henhold til (ii) beregnede.
 - (iv) Der tages højde for 50% af det respektive samlede rumindhold af alle tanke og rum, der er indrettet efter at indeholde forbrugsvæsker og stores. For hver type væske antages det, at mindst en tværskibs parvis eller enkelt centerlinietank har maksimalt fri overflade, og tanken eller den kombination af tanke, der skal tages højde for, er de hvor virkningen af frie overflader er størst; i hver tank tages indholdets tyngdepunkt i centrum af tankens volumen. De øvrige tanke antages at være enten helt tomme eller helt fyldte, og der foretages en fordeling af forbrugsvæsker mellem disse tanke, således at der opnås størst mulig højde over kølen for tyngdepunktet.
 - (v) Ved en krægningsvinkel på ikke over 5° i hvert rum, der indeholder væske, som foreskrevet i (ii) bortset fra, at i tilfælde af, at rummene indeholder forbrugsvæsker som foreskrevet i (iv), skal der tages hensyn til den maksimale frie overflades virkning.

Alternativt kan anvendes den faktiske frie overflades virkninger, såfremt administrationen kan godkende beregningsmetoderne.

- (vi) Vægten beregnes på basis af følgende værdier for massefylden:

| | |
|--------------|-------|
| Saltvand | 1,025 |
| Ferskvand | 1,000 |
| Brændselolie | 0,950 |
| Dieselolie | 0,900 |
| Smøreolie | 0,900 |

Skadesantagelser

- (12) Følgende principper for de tænkte skader skal anvendes:
 - (a) Den lodrette udstrækning af skaden antages altid at indtræde uden begrænsning fra basislinien og op.
 - (b) Skadens udstrækning tværskibs svarer til B/5 eller 11,5 m, ud fra hvilken der er mindst, målt indenbords fra skibssiden vinkelret på centerlinien ved højden af sommerlastevandlinien.
 - (c) Hvis en skade, der er mindre i udstrækning end angivet i punkt (a) og (b), medfører en mere alvorligere tilstand, skal denne anvendes.
 - (d) Medmindre andet kræves i stk. (10) (a), skal fyldningen begrænse sig til et enkelt rum mellem tværskibsskod, der støder op til hinanden, forudsat den indvendige langskibsbegrænsning ikke befinder sig indenfor den tværskibs udstrækning af den forudsatte skade. Tværskibs begrænsningskodder i vingetanke, som ikke rækker hen over skibets fulde bredde, skal antages ikke at være beskadiget, forudsat de strækker sig udover den tværskibs udstrækning af den forudsatte skade som foreskrevet i punkt (b).

Hvis der i et tværskibsskod er trin eller recesser på ikke over 3 m i længde, som befinder sig indenfor den tværskibs udstrækning af den forudsatte skade som defineret i punkt (b), kan et sådant tværskibsskod betragtes som ubeskadiget og det tilstødende rum kan alene fyldes op. Men hvis der i den tværskibs udstrækning af den forudsatte skade er et trin eller recess, der er mere end 3 m i længde i et tværskibsskod, skal de to rum, der støder op til skoddet, betragtes som fyldt. Det trin, der dannes af agterpeakskoddet og agterpeaktanktoppen skal ikke være at betragte som et trin, hvad angår denne regel.

- (e) Hvor et hovedtværskibsskod befinder sig indenfor den tværskibs udstrækning af den forudsatte skade og har trin som en dobbeltbund eller sidetank på mere end 3 m, skal dobbeltbunden eller sidetankene, der støder op til den forskudte del af hovedtværskibsskottet betragtes som fyldt samtidig. Hvis denne sidetank har åbninger ind til et eller flere rum, såsom kornfødéhuller, skal sådanne rum betragtes som fyldt samtidigt. Tilsvarende skal i et skib, der er indrettet til transport af flydende last, hvis sidetanken har åbninger ind til tilstødende rum, sådanne tilstødende rum betragtes som uden last og værende fyldte samtidigt. Denne bestemmelse finder anvendelse, selv om sådanne åbninger er indrettet med lukkemidler bortset fra fyldeventiler anbragt i skot mellem tanke og hvor ventilerne kontrolleres fra dækket. Mandehulsdæksler med tætsiddende bolte betragtes tilsvarende som ækvivalent til det ugenembrudte skod bortset fra åbninger i toptanke, der gør toptankene fælles med lastrummene.
- (f) Hvor der forudses fyldning af et hvilket som helst af to i forlængelsen af hinanden liggende rum, skal den indbyrdes afstand mellem de væsentligste tværskibs vandtætte skodder være mindst $\frac{1}{3}L$ $\frac{2}{3}$ eller 14,5 m, hvad der end er mindst, for at blive betragtet som fyldestgørende. Hvor tværskibs skodder har mindre afstand, antages et eller flere af disse skodder ikke at eksistere for at opnå minimumsafstanden mellem skodderne.

Ligevægtstilstand

- (13) Ligevægtstilstanden efter fyldning skal betragtes som tilfredsstillende såfremt:
- (a) Den endelige vandlinie efter vandfyldning, nedtrykning, krængning og trim ligger under den nederste kant af åbninger, hvorigennem fortsat nedfyldning kan finde sted. Sådanne åbninger omfatter luftrør, ventilatorer og åbninger, som lukkes ved hjælp af vejrtætte døre (uanset de opfylder regel 12) eller lugedæksler (uanset de opfylder regel 16 eller regel 19 (4)), og kan se bort fra de åbninger, der lukkes ved hjælp af mandehulsdæksler og glatdæksåbninger (som opfylder regel 18), lastelugedæksler af den i regel 27 (2) beskrevne type, fjernstyrede vandtætte skydedøre og koøjer af en type, der ikke kan åbnes (som opfylder regel 23). Dog kan døre, der adskiller hovedmaskinrummet fra styremaskinrummet, være vandtætte døre af den hængslede, hurtigtreagerende type, der skal holdes lukkede på søen, når de ikke er i brug og under forudsætning af, at tærsklerne til sådanne døre befinder sig over sommerlastevandlinien.
- (b) Hvis ledninger, kanaler eller tunneler befinder sig indenfor den antagne udstrækning af skaden som defineret i stk. (12) (b), skal der træffes forholdsregler mod, at den progressive vandfyldning kan strække sig ud til andre rum end de, der antages at være fyldte i beregningen for hvert skadestilfælde.
- (c) Krængningsvinklen som følge af usymmetrisk fyldning ikke overstiger 15 grader. Hvis ingen del af dækket er under vand, kan en krængningsvinkel på 17 grader godkendes.
- (d) Metacenterhøjden i vandfyldt tilstand er positiv.
- (e) Når en hvilken som helst del af dækket uden for det rum, der i det pågældende skadestilfælde antages at være vandfyldt, bliver nedsænket, eller i noget tilfælde, hvor stabilitetsmarginen i vandfyldt tilstand må betragtes som tvivlsom, skal reststabiliteten undersøges. Det kan betragtes som tilstrækkeligt, hvis GZ-kurven har en minimumsudstrækning på 20 grader ud over ligevægtsindstillingen med en maksimumstabilitetsarm (GZ) på mindst 0,1 m indenfor denne udstrækning. Arealet under stabilitetskurven indenfor denne udstrækning må ikke være under 0,0175 radian meter. Administrationen skal tage hensyn til fare, som beskyttede eller ubeskyttede åbninger udgør og som midlertidigt kan komme under vand indenfor udstrækningen af reststabiliteten.
- (f) Hvis administrationen finder, at stabiliteten er tilstrækkelig under de mellemliggende fyldningsstadier.

Skibe uden fremdrivningsmidler

- (14) En lægter, pram eller andet skib uden selvstændigt fremdrivningsmiddel skal tildeles et fribord i overensstemmelse med bestemmelserne i disse regler. Pramme, som opfylder kravene i stk. (2) og (3), kan tildeles fribordstype »A«.
- (a) Administrationen skal især tage hensyn til stabiliteten i pramme med last på vejrdækket. Dækslast kan kun transporteres på pramme, som har fået tildelt det ordinære fribord, type »B«.
- (b) Dog skal kravene i reglerne 25, 26 (2), 26 (3) og 39 ikke finde anvendelse på ubemandede pramme.
- (c) Sådanne ubemandede pramme, som på fribordsdækket kun har små adgangsåbninger, der er lukket med vandtæt pakkede dæksler af stål eller tilsvarende materiale, kan tildeles et fribord, der er 25% mindre end de i overensstemmelse med disse regler beregnede.

Regel 28 Fribordstabeller.

Skibe af type »A«.

- (1) Det tabellariske fribord for skibe af type »A« fastsættes efter følgende tabel:

Tabel A.

Fribordstabel for skibe af type »A«.

HISTORISK

HISTORISK



| Skibets | Fribord | Skibets | Fribord |
|---------|---------|---------|---------|
|---------|---------|---------|---------|

| længde | mm | længde | mm |
|--------|----|--------|----|
|--------|----|--------|----|

| m | | m | |
|---|--|---|--|
|---|--|---|--|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 24 | 200 | 65 | 639 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 25 | 208 | 66 | 653 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 26 | 217 | 67 | 666 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 27 | 225 | 68 | 680 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 28 | 233 | 69 | 693 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 29 | 242 | 70 | 706 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 30 | 250 | 71 | 720 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 31 | 258 | 72 | 733 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 32 | 267 | 73 | 746 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 33 | 275 | 74 | 760 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 34 | 283 | 75 | 773 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 35 | 292 | 76 | 786 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 36 | 300 | 77 | 800 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 37 | 308 | 78 | 814 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 38 | 316 | 79 | 828 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 39 | 325 | 80 | 841 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 40 | 334 | 81 | 855 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 41 | 344 | 82 | 869 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 42 | 354 | 83 | 883 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|-----|------|-----|------|
| 43 | 364 | 84 | 897 |
| 44 | 374 | 85 | 911 |
| 45 | 385 | 86 | 926 |
| 46 | 396 | 87 | 940 |
| 47 | 408 | 88 | 955 |
| 48 | 420 | 89 | 969 |
| 49 | 432 | 90 | 984 |
| 50 | 443 | 91 | 999 |
| 51 | 455 | 92 | 1014 |
| 52 | 467 | 93 | 1029 |
| 53 | 478 | 94 | 1044 |
| 54 | 490 | 95 | 1059 |
| 55 | 503 | 96 | 1074 |
| 56 | 516 | 97 | 1089 |
| 57 | 530 | 98 | 1105 |
| 58 | 544 | 99 | 1120 |
| 59 | 559 | 100 | 1135 |
| 60 | 573 | 101 | 1151 |
| 61 | 587 | 102 | 1166 |
| 62 | 600 | 103 | 1181 |
| 63 | 613 | 104 | 1196 |
| 64 | 626 | 105 | 1212 |
| 106 | 1228 | 157 | 2080 |
| 107 | 1244 | 158 | 2096 |
| 108 | 1260 | 159 | 2111 |

| | | | |
|-----|------|-----|------|
| 109 | 1276 | 160 | 2126 |
| 110 | 1293 | 161 | 2141 |
| 111 | 1309 | 162 | 2155 |
| 112 | 1326 | 163 | 2169 |
| 113 | 1342 | 164 | 2184 |
| 114 | 1359 | 165 | 2198 |
| 115 | 1376 | 166 | 2212 |
| 116 | 1392 | 167 | 2226 |
| 117 | 1409 | 168 | 2240 |
| 118 | 1426 | 169 | 2254 |
| 119 | 1442 | 170 | 2268 |
| 120 | 1459 | 171 | 2281 |
| 121 | 1476 | 172 | 2294 |
| 122 | 1494 | 173 | 2307 |
| 123 | 1511 | 174 | 2320 |
| 124 | 1528 | 175 | 2332 |
| 125 | 1546 | 176 | 2345 |
| 126 | 1563 | 177 | 2357 |
| 127 | 1580 | 178 | 2369 |
| 128 | 1598 | 179 | 2381 |
| 129 | 1615 | 180 | 2393 |
| 130 | 1632 | 181 | 2405 |
| 131 | 1650 | 182 | 2416 |
| 132 | 1667 | 183 | 2428 |
| 133 | 1684 | 184 | 2440 |

| | | | |
|-----|------|-----|------|
| 134 | 1702 | 185 | 2451 |
| 135 | 1719 | 186 | 2463 |
| 136 | 1736 | 187 | 2474 |
| 137 | 1753 | 188 | 2486 |
| 138 | 1770 | 189 | 2497 |
| 139 | 1787 | 190 | 2508 |
| 140 | 1803 | 191 | 2519 |
| 141 | 1820 | 192 | 2530 |
| 142 | 1837 | 193 | 2541 |
| 143 | 1853 | 194 | 2552 |
| 144 | 1870 | 195 | 2562 |
| 145 | 1886 | 196 | 2572 |
| 146 | 1903 | 197 | 2582 |
| 147 | 1919 | 198 | 2592 |
| 148 | 1935 | 199 | 2602 |
| 149 | 1952 | 200 | 2612 |
| 150 | 1968 | 201 | 2622 |
| 151 | 1984 | 202 | 2632 |
| 152 | 2000 | 203 | 2641 |
| 153 | 2016 | 204 | 2650 |
| 154 | 2032 | 205 | 2659 |
| 155 | 2048 | 206 | 2669 |
| 156 | 2064 | 207 | 2678 |
| 208 | 2687 | 259 | 3066 |
| 209 | 2696 | 260 | 3072 |

| | | | |
|-----|------|-----|------|
| 210 | 2705 | 261 | 3078 |
| 211 | 2714 | 262 | 3084 |
| 212 | 2723 | 263 | 3089 |
| 213 | 2732 | 264 | 3095 |
| 214 | 2741 | 265 | 3101 |
| 215 | 2749 | 266 | 3106 |
| 216 | 2768 | 267 | 3112 |
| 217 | 2767 | 268 | 3117 |
| 218 | 2775 | 269 | 3123 |
| 219 | 2784 | 270 | 3128 |
| 220 | 2792 | 271 | 3133 |
| 221 | 2801 | 272 | 3138 |
| 222 | 2809 | 273 | 3143 |
| 223 | 2817 | 274 | 3148 |
| 224 | 2825 | 275 | 3153 |
| 225 | 2833 | 276 | 3158 |
| 226 | 2841 | 277 | 3163 |
| 227 | 2849 | 278 | 3167 |
| 228 | 2857 | 279 | 3172 |
| 229 | 2865 | 280 | 3176 |
| 230 | 2872 | 281 | 3181 |
| 231 | 2880 | 282 | 3185 |
| 232 | 2888 | 283 | 3189 |
| 233 | 2895 | 284 | 3194 |
| 234 | 2903 | 285 | 3198 |

| | | | |
|-----|------|-----|------|
| 235 | 2910 | 286 | 3202 |
| 236 | 2918 | 287 | 3207 |
| 237 | 2925 | 288 | 3211 |
| 238 | 2932 | 289 | 3215 |
| 239 | 2939 | 290 | 3220 |
| 240 | 2946 | 291 | 3224 |
| 241 | 2953 | 292 | 3228 |
| 242 | 2959 | 293 | 3233 |
| 243 | 2966 | 294 | 3237 |
| 244 | 2973 | 295 | 3241 |
| 245 | 2979 | 296 | 3246 |
| 246 | 2986 | 297 | 3250 |
| 247 | 2993 | 298 | 3254 |
| 248 | 3000 | 299 | 3258 |
| 249 | 3006 | 300 | 3262 |
| 250 | 3012 | 301 | 3266 |
| 251 | 3018 | 302 | 3270 |
| 252 | 3024 | 303 | 3274 |
| 253 | 3030 | 304 | 3278 |
| 254 | 3036 | 305 | 3281 |
| 255 | 3042 | 306 | 3285 |
| 256 | 3048 | 307 | 3288 |
| 257 | 3054 | 308 | 3292 |
| 258 | 3060 | 309 | 3295 |
| 310 | 3298 | 338 | 3378 |

| | | | |
|-----|------|-----|------|
| 311 | 3302 | 339 | 3380 |
| 312 | 3305 | 340 | 3382 |
| 313 | 3308 | 341 | 3385 |
| 314 | 3312 | 342 | 3387 |
| 315 | 3315 | 343 | 3389 |
| 316 | 3318 | 344 | 3392 |
| 317 | 3322 | 345 | 3394 |
| 318 | 3325 | 346 | 3396 |
| 319 | 3328 | 347 | 3399 |
| 320 | 3331 | 348 | 3401 |
| 321 | 3334 | 349 | 3403 |
| 322 | 3337 | 350 | 3406 |
| 323 | 3339 | 351 | 3408 |
| 324 | 3342 | 352 | 3410 |
| 325 | 3345 | 353 | 3412 |
| 326 | 3347 | 354 | 3414 |
| 327 | 3350 | 355 | 3416 |
| 328 | 3353 | 356 | 3418 |
| 329 | 3355 | 357 | 3420 |
| 330 | 3358 | 358 | 3422 |
| 331 | 3361 | 359 | 3423 |
| 332 | 3363 | 360 | 3425 |
| 333 | 3366 | 361 | 3427 |
| 334 | 3368 | 362 | 3428 |
| 335 | 3371 | 363 | 3430 |

| | | | |
|-----|------|-----|------|
| 336 | 3373 | 364 | 3432 |
|-----|------|-----|------|

| | | | |
|-----|------|-----|------|
| 337 | 3375 | 365 | 3433 |
|-----|------|-----|------|

Fribord for mellemliggende længder fås ved lineær interpolation.

Fribord for skibe over 365 m i længde fastsættes af administrationen.

Tabel A.

Fribordstabel for skibe af type »A«.

| Skibets længde (feet) | Fribord (inches) | Skibets længde (feet) | Fribord (inches) |
|-----------------------------|---------------------|-----------------------------|---------------------|
|-----------------------------|---------------------|-----------------------------|---------------------|

| | | | |
|-----|------|-----|-------|
| 80 | 8.0 | 170 | 18.3 |
| 90 | 8.9 | 180 | 19.8 |
| 100 | 9.8 | 190 | 21.3 |
| 110 | 10.8 | 200 | 22.9 |
| 120 | 11.9 | 210 | 24.5 |
| 130 | 13.0 | 220 | 26.2 |
| 140 | 14.2 | 230 | 27.8 |
| 150 | 15.5 | 240 | 29.5 |
| 160 | 16.9 | 250 | 31.1 |
| 260 | 32.8 | 740 | 111.7 |
| 270 | 34.6 | 750 | 112.6 |
| 280 | 36.3 | 760 | 113.5 |
| 290 | 38.0 | 770 | 114.4 |
| 300 | 39.7 | 780 | 115.3 |
| 310 | 41.4 | 790 | 116.1 |
| 320 | 43.2 | 800 | 117.0 |
| 330 | 45.0 | 810 | 117.8 |
| 340 | 46.9 | 820 | 118.6 |
| 350 | 48.8 | 830 | 119.3 |

| | | | |
|-----|------|------|-------|
| 360 | 50.7 | 840 | 120.1 |
| 370 | 52.7 | 850 | 120.7 |
| 380 | 54.7 | 860 | 121.4 |
| 390 | 56.8 | 870 | 122.1 |
| 400 | 58.8 | 880 | 122.7 |
| 410 | 60.9 | 890 | 123.4 |
| 420 | 62.9 | 900 | 124.0 |
| 430 | 65.0 | 910 | 124.6 |
| 440 | 67.0 | 920 | 125.2 |
| 450 | 69.1 | 930 | 125.7 |
| 460 | 71.1 | 940 | 126.2 |
| 470 | 73.1 | 950 | 126.7 |
| 480 | 75.1 | 960 | 127.2 |
| 490 | 77.1 | 970 | 127.7 |
| 500 | 79.0 | 980 | 128.1 |
| 510 | 80.9 | 990 | 128.6 |
| 520 | 82.7 | 1000 | 129.0 |
| 530 | 84.5 | 1010 | 129.4 |
| 540 | 86.3 | 1020 | 129.9 |
| 550 | 88.0 | 1030 | 130.3 |
| 560 | 89.6 | 1040 | 130.7 |
| 570 | 91.1 | 1050 | 131.0 |
| 580 | 92.6 | 1060 | 131.4 |
| 590 | 94.1 | 1070 | 131.7 |
| 600 | 95.5 | 1080 | 132.0 |

| | | | |
|-----|-------|------|-------|
| 610 | 96.9 | 1090 | 132.3 |
| 620 | 98.3 | 1100 | 132.6 |
| 630 | 99.6 | 1110 | 132.9 |
| 640 | 100.9 | 1120 | 133.2 |
| 650 | 102.1 | 1130 | 133.5 |
| 660 | 103.3 | 1140 | 133.8 |
| 670 | 104.4 | 1150 | 134.0 |
| 680 | 105.5 | 1160 | 134.3 |
| 690 | 106.6 | 1170 | 134.5 |
| 700 | 107.7 | 1180 | 134.7 |
| 710 | 108.7 | 1190 | 135.0 |
| 720 | 109.7 | 1200 | 135.2 |
| 730 | 110.7 | | |

Fribord formellemliggende længder fås ved lineær interpolation.

Fribord for skibe over 1200 feet i længde fastsættes af administrationen.

Skibe af type »B«.

- (2) Det tabellariske fribord for skibe af type »B« fastsættes efter følgende tabel:

Tabel B.

Fribordstabel for skibe af type »B«.

| Skibets | Fribord | Skibets | Fribord |
|---------|---------|---------|---------|
|---------|---------|---------|---------|

længde

længde

m

mm

m

mm

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 24 | 200 | 63 | 615 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 25 | 208 | 64 | 629 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 26 | 217 | 65 | 644 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 27 | 225 | 66 | 659 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 28 | 233 | 67 | 674 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 29 | 242 | 68 | 689 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 30 | 250 | 69 | 705 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 31 | 258 | 70 | 721 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 32 | 267 | 71 | 738 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 33 | 275 | 72 | 754 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 34 | 283 | 73 | 769 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 35 | 292 | 74 | 784 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 36 | 300 | 75 | 800 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 37 | 308 | 76 | 816 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 38 | 316 | 77 | 833 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 39 | 325 | 78 | 850 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 40 | 334 | 79 | 868 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 41 | 344 | 80 | 887 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|----|-----|----|-----|
| 42 | 354 | 81 | 905 |
|----|-----|----|-----|

| | | | |
|-----|------|-----|------|
| 43 | 364 | 82 | 923 |
| 44 | 374 | 83 | 942 |
| 45 | 385 | 84 | 960 |
| 46 | 396 | 85 | 978 |
| 47 | 408 | 86 | 996 |
| 48 | 420 | 87 | 1015 |
| 49 | 432 | 88 | 1034 |
| 50 | 443 | 89 | 1054 |
| 51 | 455 | 90 | 1075 |
| 52 | 467 | 91 | 1096 |
| 53 | 478 | 92 | 1116 |
| 54 | 490 | 93 | 1135 |
| 55 | 503 | 94 | 1154 |
| 56 | 516 | 95 | 1172 |
| 57 | 530 | 96 | 1190 |
| 58 | 544 | 97 | 1209 |
| 59 | 559 | 98 | 1229 |
| 60 | 573 | 99 | 1250 |
| 61 | 587 | 100 | 1271 |
| 62 | 601 | 101 | 1293 |
| 102 | 1315 | 153 | 2375 |
| 103 | 1337 | 154 | 2396 |
| 104 | 1359 | 155 | 2418 |
| 105 | 1380 | 156 | 2440 |
| 106 | 1401 | 157 | 2460 |

| | | | |
|-----|------|-----|------|
| 107 | 1421 | 158 | 2480 |
| 108 | 1440 | 159 | 2500 |
| 109 | 1459 | 160 | 2520 |
| 110 | 1479 | 161 | 2540 |
| 111 | 1500 | 162 | 2560 |
| 112 | 1521 | 163 | 2580 |
| 113 | 1543 | 164 | 2600 |
| 114 | 1565 | 165 | 2620 |
| 115 | 1587 | 166 | 2640 |
| 116 | 1609 | 167 | 2660 |
| 117 | 1630 | 168 | 2680 |
| 118 | 1651 | 169 | 2698 |
| 119 | 1671 | 170 | 2716 |
| 120 | 1690 | 171 | 2735 |
| 121 | 1709 | 172 | 2754 |
| 122 | 1729 | 173 | 2774 |
| 123 | 1750 | 174 | 2795 |
| 124 | 1771 | 175 | 2815 |
| 125 | 1793 | 176 | 2835 |
| 126 | 1815 | 177 | 2855 |
| 127 | 1837 | 178 | 2875 |
| 128 | 1859 | 179 | 2895 |
| 129 | 1880 | 180 | 2915 |
| 130 | 1901 | 181 | 2933 |
| 131 | 1921 | 182 | 2952 |

| | | | |
|-----|------|-----|------|
| 132 | 1940 | 183 | 2970 |
| 133 | 1959 | 184 | 2988 |
| 134 | 1979 | 185 | 3007 |
| 135 | 2000 | 186 | 3025 |
| 136 | 2021 | 187 | 3044 |
| 137 | 2043 | 188 | 3062 |
| 138 | 2065 | 189 | 3080 |
| 139 | 2087 | 190 | 3098 |
| 140 | 2109 | 191 | 3116 |
| 141 | 2130 | 192 | 3134 |
| 142 | 2151 | 193 | 3151 |
| 143 | 2171 | 194 | 4167 |
| 144 | 2190 | 195 | 3185 |
| 145 | 2209 | 196 | 3202 |
| 146 | 2229 | 197 | 3219 |
| 147 | 2250 | 198 | 3235 |
| 148 | 2271 | 199 | 3249 |
| 149 | 2293 | 200 | 3264 |
| 150 | 2315 | 201 | 3280 |
| 151 | 2334 | 202 | 3296 |
| 152 | 2354 | 203 | 3313 |
| 204 | 3330 | 255 | 4085 |
| 205 | 3347 | 256 | 4098 |
| 206 | 3363 | 257 | 4112 |
| 207 | 3380 | 258 | 4125 |

| | | | |
|-----|------|-----|------|
| 208 | 3397 | 259 | 4139 |
| 209 | 3413 | 260 | 4152 |
| 210 | 3430 | 261 | 4165 |
| 211 | 3445 | 262 | 4177 |
| 212 | 3460 | 263 | 4189 |
| 213 | 3475 | 264 | 4201 |
| 214 | 3490 | 265 | 4214 |
| 215 | 3505 | 266 | 4227 |
| 216 | 3520 | 267 | 4240 |
| 217 | 3537 | 268 | 4252 |
| 218 | 3554 | 269 | 4264 |
| 219 | 3570 | 270 | 4276 |
| 220 | 3586 | 271 | 4289 |
| 221 | 3601 | 272 | 4302 |
| 222 | 3615 | 273 | 4315 |
| 223 | 3630 | 274 | 4327 |
| 224 | 3645 | 275 | 4339 |
| 225 | 3660 | 276 | 4350 |
| 226 | 3675 | 277 | 4362 |
| 227 | 3690 | 278 | 4373 |
| 228 | 3705 | 279 | 4385 |
| 229 | 3720 | 280 | 4397 |
| 230 | 3735 | 281 | 4408 |
| 231 | 3750 | 282 | 4420 |
| 232 | 3765 | 283 | 4432 |

| | | | |
|-----|------|-----|------|
| 233 | 3780 | 284 | 4443 |
| 234 | 3795 | 285 | 4455 |
| 235 | 3808 | 286 | 4467 |
| 236 | 3821 | 287 | 4478 |
| 237 | 3835 | 288 | 4490 |
| 238 | 3849 | 289 | 4502 |
| 239 | 3864 | 290 | 4513 |
| 240 | 3880 | 291 | 4525 |
| 241 | 3893 | 292 | 4537 |
| 242 | 3906 | 293 | 4548 |
| 243 | 3920 | 294 | 4560 |
| 244 | 3934 | 295 | 4572 |
| 245 | 3949 | 296 | 4583 |
| 246 | 3965 | 297 | 4594 |
| 247 | 3978 | 298 | 4607 |
| 248 | 3992 | 299 | 4618 |
| 249 | 4005 | 300 | 4630 |
| 250 | 4018 | 301 | 4642 |
| 251 | 4032 | 302 | 4654 |
| 252 | 4045 | 303 | 4665 |
| 253 | 4058 | 304 | 4676 |
| 254 | 4072 | 305 | 4686 |
| 306 | 4695 | 336 | 5015 |
| 307 | 4704 | 337 | 5025 |
| 308 | 4714 | 338 | 5035 |

| | | | |
|-----|------|-----|------|
| 309 | 4725 | 339 | 5045 |
| 310 | 4736 | 340 | 5055 |
| 311 | 4748 | 341 | 5065 |
| 312 | 4757 | 342 | 5075 |
| 313 | 4768 | 343 | 5086 |
| 314 | 4779 | 344 | 5097 |
| 315 | 4790 | 345 | 5108 |
| 316 | 4801 | 346 | 5119 |
| 317 | 4812 | 347 | 5130 |
| 318 | 4823 | 348 | 5140 |
| 319 | 4834 | 349 | 5150 |
| 320 | 4844 | 350 | 5160 |
| 321 | 4855 | 351 | 5170 |
| 322 | 4866 | 352 | 5180 |
| 323 | 4878 | 353 | 5190 |
| 324 | 4890 | 354 | 5200 |
| 325 | 4899 | 355 | 5210 |
| 326 | 4909 | 356 | 5220 |
| 327 | 4920 | 357 | 5230 |
| 328 | 4931 | 358 | 5240 |
| 329 | 3943 | 359 | 5250 |
| 330 | 4955 | 360 | 5260 |
| 331 | 4965 | 361 | 5268 |
| 332 | 4975 | 362 | 5276 |
| 333 | 4985 | 363 | 5285 |

| | | | |
|-----|------|-----|------|
| 334 | 4995 | 364 | 5294 |
|-----|------|-----|------|

| | | | |
|-----|------|-----|------|
| 335 | 5005 | 365 | 5303 |
|-----|------|-----|------|

Fribord for mellemliggende længder fås ved lineær interpolation.

Fribord for skibe over 365 m i længde fastsættes af administrationen.

Tabel B.

Fribordstabel for skibe af type »B«.

| Skibets | Fribord | Skibets | Fribord |
|---------|----------|---------|----------|
| længde | | længde | |
| (feet) | (inches) | (feet) | (inches) |

| | | | |
|-----|------|-----|-------|
| 80 | 8.0 | 160 | 16.9 |
| 90 | 8.9 | 170 | 18.3 |
| 100 | 9.8 | 180 | 19.8 |
| 110 | 10.8 | 190 | 21.3 |
| 120 | 11.9 | 200 | 22.9 |
| 130 | 13.0 | 210 | 24.7 |
| 140 | 14.2 | 220 | 26.6 |
| 150 | 15.5 | 230 | 28.5 |
| 240 | 30.4 | 730 | 142.7 |
| 250 | 32.4 | 740 | 144.5 |
| 260 | 34.4 | 750 | 146.3 |
| 270 | 36.5 | 760 | 148.1 |
| 280 | 38.7 | 770 | 149.8 |
| 290 | 41.0 | 780 | 151.5 |
| 300 | 43.3 | 790 | 153.2 |
| 310 | 45.7 | 800 | 154.8 |
| 320 | 48.2 | 810 | 156.4 |
| 330 | 50.7 | 820 | 158.0 |
| 340 | 53.2 | 830 | 159.6 |

| | | | |
|-----|-------|------|-------|
| 350 | 55.7 | 840 | 161.2 |
| 360 | 58.2 | 850 | 162.8 |
| 370 | 60.7 | 860 | 164.3 |
| 380 | 63.2 | 870 | 165.9 |
| 390 | 65.7 | 880 | 167.4 |
| 400 | 68.2 | 890 | 168.9 |
| 410 | 70.7 | 900 | 170.4 |
| 420 | 73.2 | 910 | 171.8 |
| 430 | 75.7 | 920 | 173.3 |
| 440 | 78.2 | 930 | 174.7 |
| 450 | 80.7 | 940 | 176.1 |
| 460 | 83.1 | 950 | 177.5 |
| 470 | 85.6 | 960 | 178.9 |
| 480 | 88.1 | 970 | 180.3 |
| 490 | 90.6 | 980 | 181.7 |
| 500 | 93.1 | 990 | 183.1 |
| 510 | 95.6 | 1000 | 184.4 |
| 520 | 98.1 | 1010 | 185.8 |
| 530 | 100.6 | 1020 | 187.2 |
| 540 | 103.0 | 1030 | 188.5 |
| 550 | 105.4 | 1040 | 198.8 |
| 560 | 107.7 | 1050 | 191.0 |
| 570 | 110.0 | 1060 | 192.3 |
| 580 | 112.3 | 1070 | 193.5 |
| 590 | 114.6 | 1080 | 194.8 |

| | | | |
|-----|-------|------|-------|
| 600 | 116.8 | 1090 | 196.1 |
| 610 | 119.0 | 1100 | 197.3 |
| 620 | 121.1 | 1110 | 198.6 |
| 630 | 123.2 | 1120 | 199.9 |
| 640 | 125.3 | 1130 | 201.2 |
| 650 | 127.3 | 1140 | 202.3 |
| 660 | 129.3 | 1150 | 203.5 |
| 670 | 131.3 | 1160 | 204.6 |
| 680 | 133.3 | 1170 | 205.8 |
| 690 | 135.3 | 1180 | 206.9 |
| 700 | 137.1 | 1190 | 208.1 |
| 710 | 139.0 | 1200 | 209.3 |
| 720 | 140.9 | | |

Fribord for mellemliggende længder fås ved lineær interpolation.

Fribord for skibe over 1200 feet i længde fastsættes af administrationen.

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

Det tabellariske fribord for et skib af type »B«, som er mellem 24 m (79 feet) og 100 m (328 feet) i længde, og som har lukkede overbygninger, hvis effektive længde er indtil 35 pct. af skibets længde, skal forøges med:

$$E$$
$$7,5 (100-L) (0,35 - \dots) \text{ mm}$$
$$L$$

hvor L = skibets længde i m,

E = overbygningens effektive længde i m, således som denne

længde er defineret i regel 35;

eller:

$$E$$
$$0,09 (328 - L) (0,35 - \dots) \text{ inches}$$
$$L$$

hvor L = skibets længde i feet,

E = overbygningens effektive længde i feet, således som denne

længde er defineret i regel 35.

Regel 30 Korrektion for blokkoefficient.

Såfremt blokkoefficienten (C_b) overstiger 0,68, skal det i regel 28 angivne tabellariske fribord, eventuelt korrigeret i overensstemmelse med bestemmelserne i regel 27 (8), 27 (10) og 29, multipliceres med

faktoren $C_b + 0,68$

1,36

Regel 31 Korrektion for dybde.

(1) Såfremt D overstiger L ,

15

skal fribordet forøges med:

L L

$(D - \text{---}) R$ mm, hvor R er ---- ved længder

15 0,48

under 120 m og 250 ved længder på 120 m og derover, eller

L L

$(D - \text{---}) R$ inches, hvor R er ---- ved

15 131,2

længder under 393,6 feet og 3 ved længder på 393,6 feet og derover.

L


(2) Såfremt D er mindre end ---, foretages ingen reduktion

15

undtagen i skibe med en lukket overbygning, der dækker mindst 0,6 L midtskibs, med en gennemgående trunk eller med en kombination af fritstående lukkede overbygninger og trunke, der strækker sig i hele skibets længde, i hvilket tilfælde fribordet skal reduceres med de i denne regels stk. (1) fastsatte værdier.

- (3) Såfremt overbygningens eller trunkens højde er mindre end normalhøjden, nedsættes reduktionen efter forholdet mellem den virkelige højde og normalhøjden, således som denne højde er defineret i regel 33.

Regel 32 Korrektion for dæksliniens plads.

Såfremt den virkelige dybde til dæksliniens overkant er større eller mindre end D , skal forskellen mellem de to dybder tillægges eller fratrækkes fribordet. 

Regel 33 Normalhøjde af overbygninger.

Normalhøjden af en overbygning fremgår af følgende tabel:


Normalhøjde (m).

| L (m) | Løftet | Alle andre |
|-------------------|----------|---------------|
| | agterdæk | overbygninger |
| 30 eller derunder | 0,90 | 1,80 |
| 75 | 1,20 | 1,80 |
| 125 eller derover | 1,80 | 2,30 |

| L (feet) | Løftet | Alle andre |
|---------------------|----------|---------------|
| | agterdæk | overbygninger |
| 98,5 eller derunder | 3,0 | 5,9 |
| 246 | 3,9 | 5,9 |
| 410 eller derover | 5,9 | 7,5 |

Normalhøjderne for mellemliggende længder fås ved lineær interpolation.

Regel 34 Længde af en overbygning.

- (1) Bortset fra den i nedenstående stk. (2) indeholdte bestemmelse, er længden af en overbygning (S) middellængden af de dele af overbygningen, som ligger inden for længden (L).
- (2) Såfremt en lukket overbygnings endeskod forløber i en jævn konveks kurve udover dets skæring med overbygningens sider, kan overbygningens længde forøges svarende til længden til et ækvivalent plant skod. Denne forøgelse skal være to tredjedele af krumningens pilhøjde. Den største krumning, som vil kunne tages i betragtning ved bestemmelse af denne forøgelse, er overbygningens halve bredde ved skæringspunktet mellem overbygningens buede endeskod og dens side. 

Regel 35 Effektiv længde af overbygninger.

- (1) Bortset fra den i nedenstående stk. (2) indeholdte bestemmelse, er den effektive længde (E) af en lukket overbygning af normalhøjde lig med dens længde.
- (2) I alle tilfælde, hvor en lukket overbygning af normalhøjde er trukket ind fra skibets sider som tilladt ved regel 3 (10), skal den effektive længde være længden korrigeret i forholdet b/B_s , hvor

b er bredden af overbygningen på midten af dens længde; og

B_s er bredden af skibet på midten af overbygningens længde.

Såfremt en overbygning er trukket ind over en del af dens længde, skal nævnte korrektion kun anvendes på den del, der er trukket ind.

- (3) Såfremt højden af en lukket overbygning er mindre end normalhøjden, er den effektive længde overbygningens længde reduceret i forholdet mellem den virkelige højde og normalhøjden. Såfremt højden overstiger normalhøjden, foretages ingen forøgelse af overbygningens effektive længde.
- (4) Den effektive længde af et løftet agterdæk, er dets længde indtil højst 0,6 L, såfremt dækkets frontskod er intakt. Hvis skodet ikke er intakt, betragtes det løftede agterdæk som en poop med en mindre højde end normalhøjden.
- (5) Overbygninger, som ikke er lukkede, har ingen effektiv længde.

Regel 36 Trunke.

- (1) En trunk eller lignende opbygning, der ikke strækker sig ud til skibets sider, anses som fyldestgørende, såfremt:
 - (a) trunken er mindst lige så stærk som en overbygning;
 - (b) lugerne findes i trunkdækket, og lugekarmene og lugedækslerne opfylder forskrifterne i reglerne 13-16, og trunkdæksstringeren har en sådan bredde, at den danner en tilfredsstillende passage og giver fornøden sidestivhed. Små adgangsåbninger med vandtætte dæksler kan dog tillades i fribordsdækket;
 - (c) trunkdækket eller fritstående trunke forbundet til overbygninger med solide faste løbebroer danner en permanent arbejdsplatform fra for til agter forsynet med rækværk;
 - (d) ventilatorer er beskyttet af trunken, af vandtætte dæksler eller ved andre tilsvarende midler.
 - (e) åbent rækværk forefindes på udsatte dele af fribordsdækket ud for trunken på mindst halvdelen af de udsatte deles længde;
 - (f) maskincasingerne er beskyttet af trunken, af en overbygning af mindst normalhøjde, eller af et dækshus af samme højde og tilsvarende styrke;
 - (g) trunkens bredde er mindst 60 pct. af skibets bredde, og
 - (h) trunkens længde er mindst 0,6 L, hvor der ikke findes overbygning.
- (2) Trunkens effektive længde er en fyldestgørende trunks fulde længde reduceret efter forholdet mellem dens middelbredde og B.
- (3) En trunks normalhøjde er normalhøjden af en overbygning bortset fra et løftet agterdæk.
- (4) Såfremt en trunks højde er mindre end normalhøjden, reduceres dens effektive længde i forholdet mellem den virkelige højde og normalhøjden. Såfremt højden af lugekarme på trunkdækket er mindre end den i regel 15 (l) foreskrevne, skal der foretages et fradrag i trunkens virkelige højde svarende til forskellen mellem lugekarmens virkelige højde og dens forskriftsmæssige højde.

Regel 37 Fradrag for overbygninger og trunke.

- (1) Såfremt overbygningers og trunkers effektive længde er 1,0 L, er fradraget i fribordet 350 mm for skibe af 24 m's længde, 860 mm ved en længde af 85 m og 1070 mm ved en længde af 122 m og derover (14 inches for skibe, hvis længde er 79 feet, 34 inches ved en længde af 279 feet og 42 inches ved en længde af 400 feet og derover). Fradrag ved mellemliggende længder fås ved lineær interpolation.
- (2) Såfremt overbygningers og trunkers samlede effektive længde er mindre end 1,0 L, bestemmes fradraget som en procent, der udledes af en af nedenstående tabeller: Skibe af type »A«

Samlet effektiv længde af overbygninger og trunke



0 0,1L 0,2L 0,3L 0,4L 0,5L 0,6L 0,7L 0,8L 0,9L 1,0L

Procentisk

fradrag for alle

typer af

overbygninger 0 7 14 21 31 41 52 63 75,3 87,7 100

Procenter for mellemliggende længder af overbygninger og trunke ved
lineær interpolation.

Skibe af type »B«

Samlet effektiv længde af overbygninger og trunke

0 0,1L 0,2L 0,3L 0,4L 0,5L 0,6L 0,7L 0,8L 0,9L 1,0L

Skibe med bak og

uden fritstående

bro I 0 5 10 15 23,5 32 46 63 75,3 87,7 100

Skibe med bak og

fritstående bro

II 0 6,3 12,7 19 27,5 36 46 63 75,3 87,7 100

Procenter for mellemliggende længder af overbygninger og trunke ved lineær interpolation.

- (3) For skibe af type »B« gælder endvidere:
- (a) Såfremt broens effektive længde er mindre end 0,2L, fås procenten ved lineær interpolation mellem rubrikkerne I og II.

- (b) Såfremt bakkens effektive længde overstiger $0,4L$, er procenterne de i rubrik II angivne.
- (c) Såfremt bakkens effektive længde er mindre end $0,07L$, skal ovennævnte procenter reduceres med:

$$5 \times (0,07L - f)$$

$$0,07L$$

hvor f er bakkens effektive længde.

Regel 38 Spring.

Almindelige bestemmelser.

- (1) Springet måles fra dækket i borde til en referencelinie trukket parallelt med kølen gennem springkurven midtskibs.
- (2) I skibe, der er konstrueret med styrlastighed, måles springet i forhold til en referencelinie trukket parallelt med konstruktionsvandlinien.
- (3) I glatdækkede skibe og i skibe med fritstående overbygninger måles springet fra fribordsdækket.
- (4) I skibe, hvor den øverste del af skibssiden er af usædvanlig form og har trin eller afbrydelser, skal springet betragtes i forhold til den ækvivalente dybde midtskibs.
- (5) I skibe med en overbygning af normalhøjde, der strækker sig over hele fribordsdækkets længde, måles springet fra overbygningsdækket. Såfremt højden overstiger normalhøjden, skal den mindste forskel (Z) mellem den virkelige højde og normalhøjden lægges til hver endeordinat. På tilsvarende måde skal de mellemliggende ordinater beliggende $1/6 L$ og $1/3 L$ fra hver perpendicular forøges med henholdsvis $0,444 Z$ og $0,111 Z$.
- (6) Såfremt en lukket overbygnings dæk har mindst samme spring som det udsatte fribordsdæk, skal der ikke tages hensyn til springet af den lukkede del af fribordsdækket.
- (7) Såfremt en lukket poop eller bak er af normalhøjde med større spring end fribordsdækkets spring, eller højden overstiger normalhøjden, skal fribordsdækkets spring forøges som foreskrevet i nedenstående stk. (12).

Normalspringprofil.

- (8) Ordinaterne til normalspringprofilen er angivet i nedenstående tabel:

Normalspringprofil.

(L i meter).

| Sted | Ordinat (mm) | Faktor |
|------------------------|-----------------|--------|
| | L | |
| Agterste perpendicular | 25 (--- +10) | 1 |
| | 3 | |
| Agterste halvdel | L | |
| 1/6L fra A P | 11,1 (--- +10) | 3 |
| | 3 | |
| | L | |
| 1/3L fra A P | 2,8 (--- +10) | 3 |
| | 3 | |
| Midtskibs | 0 | 1 |
| | | |
| Midtskibs | 0 | 1 |
| Forreste halvdel | L | |
| 1/3L fra F P | 5,6 (--- +10) | 3 |
| | 3 | |
| | L | |
| 1/6L fra F P | 22,2 (--- +10) | 3 |
| | 3 | |
| | L | |
| Forreste perpendicular | 50 (--- +10) | 1 |
| | 3 | |

Normalspringprofil.

(L i feet).

| Sted | Ordinat (inches) | Faktor |
|------------------------|------------------|--------|
| Agterste perpendikulær | 0,1 L+10 | 1 |
| Agterste halvdel | | |
| 1/6L fra A P | 0,0444 L+4,44 | 3 |
| 1/3L fra A P | 0,0111 L+1,11 | 3 |
| Midtskibs | 0 | 1 |
| Midtskibs | | |
| Midtskibs | 0 | 1 |
| Forreste halvdel | | |
| 1/3L fra F P | 0,0222 L+2,22 | 3 |
| 1/6L fra F P | 0,0888 L+8,88 | 3 |
| Forreste perpendikulær | 0,2 L+20 | 1 |

Måling af afvigelse fra normalspringprofil.

- (9) Såfremt springprofilen afviger fra normalprofilen, skal de fire ordinater for hver profil i den forreste eller agterste halvdel multipliceres med vedkommende faktorer i tabellen i stk. (8). Forskellen mellem summerne af de respektive produkter og de tilsvarende produkter af normalværdierne, divideret med 8, udgør det manglende eller overskydende spring i den forreste eller agterste halvdel. Det aritmetiske middeltal af de således fundne værdier er det overskydende eller manglende spring.
- (10) Såfremt den agterste halvdel af springprofilen er større end normalprofilen, og den forreste halvdel er mindre end normalprofilen, gives intet tillæg for det overskydende og kun det manglende måles.
- (11) Såfremt den forreste halvdel af springprofilen overstiger normalprofilen, og den agterste del af springprofilen ikke er mindre end 75 pct. af normalprofilen, gives der begunstiggelse for den overskydende del. Såfremt den agterste del er mindre end 50 pct. af normalprofilen, gives der ingen begunstiggelse for det overskydende spring forude. Såfremt agterspringet ligger mellem 50 pct. og 75 pct. af normalprofilen, gives en forholdsmæssig reduktion for det overskydende spring forude.
- (12) Såfremt tillæg til springet gives for poop eller bak, skal følgende formel anvendes:

$$s = y \left(\frac{L}{3} \right)^2$$

hvor s = korrektion, som skal fradrages manglende eller tillægges overskydende spring,

y = forskellen mellem overbygningens virkelige højde og dens normalhøjde ved agterste og forreste perpendicularer, i mm (inches),

L_{\ll} = middellængden af den lukkede del af poop eller bak, dog højst $0,5L$,

L = skibets længde som defineret i regel 3 (1).

Ovennævnte formel danner en kurve af parabolisk form, der tangerer den virkelige springkurve i fribordsdækket og skærer endeordinaten i et punkt under overbygningsdækket i en til en overbygningens normalhøjde svarende afstand fra dette dæk. Overbygningsdækket må ikke på noget punkt have en mindre højde end normalhøjden over denne kurve. Nævnte kurve skal anvendes ved bestemmelse af springprofilen for skibets forreste og agterste halvdele.

Korrektion for afvigelser fra normalspringprofil.

- (13) Korrektionen for spring er det manglende eller overskydende spring (se ovenstående stk. (9) - (12) multipliceret med

$$0,75 \cdot S$$

hvor S er den samlede længde af lukkede overbygninger.

Tillæg for manglende spring.

- (14) Såfremt springet er mindre end normalspringet, skal korrektionen for manglende spring (se ovenstående stk. (13) lægges til fribordet.

Fradrag for overskydende spring.

- (15) I skibe, hvor en lukket overbygning strækker sig over $0,1 L$ foran for og $0,1 L$ agten for midtskibs, skal korrektionen for overskydende spring som beregnet i henhold til bestemmelserne i ovenstående stk. (13), fradrages fribordet. I skibe, hvor der ikke findes nogen lukket overbygning midtskibs, foretages intet fradrag i fribordet. Såfremt en lukket overbygning strækker sig over mindre end $0,1 L$ foran for og $0,1 L$ agten for midtskibs, bestemmes fradraget ved lineær interpolation. Det største fradrag for overskydende spring er 125 mm for hver 100 m's længde (1 1/2 inches for hver 100 feet af længden).

Regel 39 Minimum bovhøjde.

- (1) Bovhøjden defineres som den lodrette afstand ved forreste perpendicularer fra oversiden af det udsatte dæk i borde til den vandlinie, der svarer til det tildelte sommerfribord og den styrlastighed, som skibet er konstrueret med. Bovhøjden må ikke være mindre end:

56 L (1 - L) 1,36 mm

500 Cb+0,68

for skibe under 250 m i længde,

7000 1,36 mm

Cb+0,68

for skibe, som er 250 m og derover i længde,

hvor L er skibets længde i m, og

Cb er blokkoefficienten, der ikke må ansættes til mindre end 0,68,

eller

0,672 L (1 - L) 1,36 inches

1640 Cb+0,68

for skibe under 820 feet i længde,

275,6 1,36 inches

Cb+0,68

for skibe, som er 820 feet og derover i længde,

hvor L er skibets længde i feet, og

Cb er blokkoefficienten, der ikke må ansættes til mindre end 0,68.

- (2) Såfremt den i stk. (1) foreskrevne bov højde fås ved hjælp af spring, skal springet strække sig over mindst 15 pct. af skibets længde målt fra den forreste perpendikulær. Såfremt bov højden er opnået ved anbringelse af en overbygning, skal sådan overbygning strække sig fra stævnen til et punkt, der ligger mindst 0,007 L agten for den forreste perpendikulær, og overbygningen skal opfylde følgende krav:
 - (a) for skibe ikke over 100 m (328 feet) i længde, skal overbygningen være lukket som defineret i regel 3 (10), og
 - (b) for skibe over 100 m (328 feet) i længde behøver overbygningen ikke opfylde bestemmelserne i regel 3 (10), men den skal være forsynet med lukkemidler til administrationens tilfredshed.



- (3) Skibe, som under hensyn til deres anvendelse under ganske særlige driftsforhold ikke kan opfylde forskrifterne i foranstående stk. (1) og (2), kan af administrationen underkastes særskilt behandling.

Regel 40 Minimum fribord.

Sommerfribord.

- (1) Minimum-sommerfribordet er det fribord, der udledes af tabellerne i regel 28, således som ændret ved korrektionerne i regel 27 i det omfang, disse finder anvendelse samt i reglerne 29, 30, 31, 32, 37, 38 og efter omstændighederne regel 39.
- (2) Fribordet i saltvand som beregnet i overensstemmelse med stk. (1), men uden den i regel 32 omhandlede korrektion for dækslinie, må ikke være mindre end 50 mm (2 inches). For skibe, der i position 1 har luger med lugedæksler, der ikke opfylder forskrifterne i reglerne 15 (7), 16 eller 26, skal fribordet være mindst 150 mm (6 inches).

Tropefribord.

- (3) Minimum-tropefribordet er det fribord, som fås ved fra sommerfribordet at trække $\frac{1}{48}$ af sommerdybgangen målt fra kølens overkant til midten af lastelinie mærkets cirkelring.
- (4) Fribordet i saltvand som beregnet i overensstemmelse med stk. (3), men uden den i regel 32 omhandlede korrektion for dækslinie, må ikke være mindre end 50 mm (2 inches). For skibe, der i position 1 har luger med lugedæksler, der ikke opfylder forskrifterne i reglerne 15 (7), 16 eller 26, skal fribordet være mindst 150 mm (6 inches).

Vinterfribord.

- (5) Minimum-vinterfribordet er det fribord, der fås ved at forøge sommerfribordet med $\frac{1}{48}$ af sommerdybgangen målt fra kølens overkant til midten af lastelinie mærkets cirkelring.

Nordlige Atlanterhavs vinterfribord.

- (6) Minimumsfribordet for skibe ikke over 100 m (328 feet) i længde, der sejler ind i en hvilken som helst del af det nordlige Atlanterhav, således som defineret i regel 52 (tillæg II), i den sæsonbestemte vinterperiode, er vinterfribordet forøget med 50 mm (2 inches). For andre skibe er det nordlige Atlanterhavs vinterfribord det samme som vinterfribordet.

Ferskvandsfribord.

- (7) Minimumsfribordet i ferskvand af vægtfylde 1 fås ved fra minimumsfribordet i saltvand at trække:

| | |
|-------|-------------|
| Delta | |
| ----- | cm (inches) |
| 40 T | |

hvor delta = deplacementet i saltvand i tons ved sommerlastevandlinien,

T = tons pr. cm (inch) nedtrykning i saltvand ved sommerlastevandlinien.

- (8) Såfremt deplacementet ved sommerlastevandlinien ikke kan bestemmes, er fradraget $\frac{1}{48}$ af sommerdybgangen målt fra kølens overkant til midten af lastelinie mærkets cirkelring.

KAPITEL IV.

SÆRLIGE FORSKRIFTER FOR SKIBE, SOM TILDELES TRÆLASTFRIBORD

Regel 41 Kapitlets anvendelsesområde.

Reglerne 42-45 finder kun anvendelse på skibe, som tildeles trælastfribord.

Regel 42 Definitioner.

- (1) Trædækslast: Udtrykket »trædækslast« betyder en last af træ, der føres på en udækket del af et fribords- eller overbygningsdæk. Udtrykket omfatter ikke træmasse eller lignende ladning.
- (2) Lastelinie for trædækslast. En trædækslast kan anses at give et skib en vis yderligere opdrift og en højere grad af beskyttelse mod søen. Under hensyn hertil kan der indrømmes skibe, som fører trædækslast, et mindre fribord, der beregnes i henhold til bestemmelserne i regel 45 og afmærkes på skibssiden i overensstemmelse med bestemmelserne i regel 6 (3) og (4). For at et sådant særligt fribord kan tildeles og anvendes, skal trædækslasten imidlertid opfylde visse betingelser, der er fastsat i regel 44, ligesom skibet selv skal opfylde visse konstruktionsmæssige krav, som er angivet i regel 43.

Regel 43 Skibets bygning.

Overbygning.

- (1) Skibe skal have en bak af mindst normalhøjde og af en længde, der mindst er 0,07 L. Desuden skal der, såfremt skibet er under 100 m (328 feet) i længde, agter forefindes en poop af mindst normalhøjde eller et løftet agterdæk med enten et dækshus eller en stærk stålkappe, hvis samlede højde mindst svarer til normalhøjden af en poop.

Dobbeltbundtanke.

- (2) Såfremt der findes dobbeltbundtanke inden for skibets halve længde over midten, skal disse have fyldestgørende vandtæt langskibs inddeling.

Skanseklædning.

- (3) Skibet skal enten have en fast skanseklædning, som er mindst 1 m (39 1/2 inches) høj og særlig afstivet ved den øverste kant samt støttet af stærke skanseklædningsstøtter fastgjort til dækket, og som er forsynet med de nødvendige læseporte, eller have et effektivt rækværk af samme højde og af særlig solid konstruktion.

Regel 44 Stuvning.

Almindelige bestemmelser.

- (1) Åbninger i vejrdækket, over hvilke der er stuvet last, skal være sikkert lukkede og skalkede.

Ventilatorerne og luftrørene skal være effektivt beskyttede.

- (2) Trædækslast skal mindst strække sig over hele den disponible længde, d.v.s. brøndens eller brøndenes samlede længde mellem overbygninger.

Såfremt der ikke findes nogen begrænsende overbygning agter, skal trælasten mindst strække sig til agterkanten af den agterste luge.

Trædækslasten skal strække sig tværskibs så nær skibssiden som muligt under behørig hensyntagen til forhindringer såsom rækværk, lønningsstøtter, dækslaststøtter, lodsadgang, etc., forudsat at enhver åbning, der på denne måde skabes langs skibssiden ikke må overstige et gennemsnit på 4% af bredden. Træet skal stuves så massivt som muligt og indtil mindst samme højde som normalhøjden af overbygningen, bortset fra et eventuelt forhøjet agterdæk.

- (3) I et skib, der om vinteren befinder sig inden for en årstidsbestemt vinterzone, må dækslastens højde over vejrdækket ikke overstige en trediedel af skibets største bredde.
- (4) Trædækslasten skal stuves kompakt og skal surres og sikres. Den må ikke på nogen måde vanskeliggøre skibets navigering og nødvendigt arbejde om bord.

Dækslaststøtter

- (5) Når dækslaststøtter er påkrævet på grund af trælastens beskaffenhed, skal disse have en under hensyn til skibets bredde fornøden styrke. Dækslaststøtternes styrke skal ikke overstige skanseklædningens styrke og afstanden mellem støtterne skal afpasses efter længden og arten af det transporterede træ, men må ikke overstige 3 m. Der skal forefindes stærke vinkler eller metalspor eller lige så effektive midler til sikring af støtterne.
- (6) Trædækslast skal sikres effektivt over hele længden ved et af administrationen godkendt surringssystem til arten af det transporterede træ

Stabilitet

- (7) Der skal sørges for, at der forefindes en sikker stabilitetsmargin på alle stadier af rejsen, idet der skal tages hensyn til vægtforøgelse, f.eks. sådanne, der skyldes opslugning af vand og overisning, såfremt dette kan forekomme, samt til vægtforringelse, f.eks. hidrørende fra forbrug af brændstof og stores.(*)

Beskyttelse for besætning, adgang til maskinrum m.v.

- (8) Udover de ved regel 25 (5) foreskrevne krav, skal der på hver side af dækslasten forefindes rækværk eller stræktove med en lodret indbyrdes afstand af mindst 350 mm fra hinanden i en højde af mindst 1 m over lasten.

Derudover skal et stræktov, fortrinsvis wire, der er strammet op med en Wirestrammer (vantskrue), anbringes så nær som praktisk muligt ved skibets centerlinie. (Gelænderstøtter)Sceptrer til alle rækværk og stræktove skal være anbragt med sådanne mellemrum, at unødige nedhængning undgås. Hvor lasten er uens, skal der indrettes en sikker gangbane på mindst 600 mm i bredden over lasten og den skal være effektivt fastgjort under eller i umiddelbar tilknytning til stræktovet.

- (9) Hvor de i stk. (8) foreskrevne krav ikke er praktisk gennemførlige, skal der anvendes alternative arrangementer, som administrationen finder tilfredsstillende.

Styreanlæg

- (10) Styreanlægget skal være effektivt beskyttet mod at blive beskadiget af lasten og så vidt muligt være tilgængeligt. Der skal være truffet fyldestgørende foranstaltninger til at styre skibet i tilfælde af, at hovedstyreanlægget svigter.
- (*) Der henvises til Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes A.287(VIII), ændret af sikkerhedskomiteen ved dens 39. møde.

Regel 45 Beregning til bestemmelse af fribord.

- (1) Minimum-sommerfribordet beregnes i overensstemmelse med reglerne 27 (5), (6) og (11), 28, 29, 30, 31, 32, 37 og 38, dog således, at de i regel 37 anførte procenter skal erstattes med nedenstående:

Samlet effektiv længde af overbygninger

| | 0 | 0,1L | 0,2L | 0,3L | 0,4L | 0,5L | 0,6L | 0,7L | 0,8L | 0,9L | 1,0L |
|------------------|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Procentisk | | | | | | | | | | | |
| fradrag for alle | | | | | | | | | | | |
| typer af | | | | | | | | | | | |
| overbygninger | 0 | 7 | 14 | 21 | 31 | 41 | 52 | 63 | 75,3 | 87,7 | 100 |

Procenter for mellemliggende længder af overbygninger fås ved lineær interpolation.

- (2) Vintertrælastfribordet fås ved at forøge sommertrælastfribordet med $1/36$ af sommertrælastdybgangen (moulded).
- (3) Vintertrælastfribordet for det nordlige Atlanterhav er det i regel 40 (6) foreskrevne vinterfribord for det nordlige Atlanterhav.
- (4) Tropetrælastfribordet fås ved fra sommertrælastfribordet at trække $1/48$ af sommertrælastdybgangen (moulded).

- (5) Ferskvandstrælastfribordet skal beregnes i overensstemmelse med regel 40 (7) ud fra sommertrælastvandlinien eller med regel 40 (8) ud fra sommertrædybgang målt fra den øverste kant af kølen til sommertrælastelinien.

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

