



Kunngerðablaðið A

2022

Givið út 26. august 2022

Nr. 119

22. august 2022

Kunngerð frá Sjóvinnustýrinum um lastalinjur og fríborð

Við heimild í § 2, stk. 2, § 7, stk. 1 og § 49, stk. 2 í løgtingslóg nr. 165 frá 21. desember 2001 um trygd á sjónum, sum broytt við løgtingslóg nr. 71 frá 30. mai 2011, løgtingslóg nr. 61 frá 17. mai 2013 og løgtingslóg nr. 122 frá 15. desember 2014, verður ásett:

Virkisøki o.a.

§ 1. Kunngerðin er galdandi fyri skip í heimasigling og altjóða sigling. Hesi skip skulu lúka treytirnar í altjóða Lastalinju-sáttmálanum frá 1966, við seinni broytingum, sbrt. skjal 1, uttan so annað er ásett í hesi kunngerð, sbr. tó stk. 3.

Stk. 2. Skip, ið eru undir 24 m skulu lúka treytirnar í §§ 4-6 í hesi kunngerð í staðin fyri Lastalinju-sáttmálan.

Stk. 3. Skip, ið eru 24 m til longdar ella meira, har kjølurin er strektur áðrenn 1. januar 2002 og sum einans sigla í heimasigling, skulu halda higartil galdandi reglur.

Stk. 4. Skip, ið eru undir 24 m til longdar, har kjølurin er strektur áðrenn 1. januar 2002, skulu halda higartil galdandi reglur. Hesi skip skulu harafturat lúka ásetingarnar í § 6, stk. 7 ella stk. 8, í hesi kunngerð.

Allýsingar

§ 2. Í hesi kunngerð merkir:

- 1) Longd: Sum allýst í art. 3 í Lastalinju-sáttmálanum í skjali 1.
- 2) Altjóða sigling: Ferð frá landi við skipi, sum er fevnt av SOLAS-sáttmálanum, til eina útlenska havn ella umvent. Ferðir millum Danmark og Føroyar, og millum Danmark og Grønland og eisini millum Føroyar og Grønland ella millum tvær útlenskar havnir eru at rokna sum altjóða sigling.
- 3) Heimasigling: Sigling sum ikki er altjóða sigling.

- 4) Góðkent klassafelag: Eitt felag, sum Sjóvinnustýrið hevur góðkent til at fremja sýn av skipum.

Undantøk

§ 3. Útyvir tey undantøk, ið eru nevnd í art. 6 í Lastalinju-sáttmálanum í skjali 1, kann Sjóvinnustýrið geva undantøk frá ásetingum, um tað fyri einstaka skipið er galdandi:

- 1) at skipið einans er í heimasigling, og
- 2) at sigling í tillutaðum siglingarøki er í so mikið vardum øki, at full nýtsla av reglunum vil vera órimilig ella óneyðug.

Merking

§ 4. Lastalinjumerkið kann frámerkja við bókstavum tann, ið hevur útgivið altjóða lastalinju-loyvisbrævið soleiðis:

- 1) Tá Sjóvinnustýrið útgevur loyvisbrævið, verður tað merkt F-L (Føroysk Lastalinja).
- 2) Tá eitt góðkent klassafelag útgevur loyvisbrævið, verður tað merkt við bókstavunum hjá felagnum.
- 3) Á skipum, sum skifta flagg ella góðkent klassafelag kann verða góðtikið, at verandi bókstavir verða varðveittir.

Stk. 2. Á framstavnri og hekkum verða sett djúpgangsmerki í desimetrum á báðum síðum. Merkini verða sett so nær perpendikulærunum sum møguligt.

Sýn og loyvisbræv

§ 5. Viðurskipti viðvíkjandi fríborði verða sýnað sbrt. art. 14 í Lastalinju-sáttmálanum í skjali 1.

Stk. 2. Loyvisbræv verður útskrivað skipum, sum eru sýnað og merkt í samsvari við Lastalinju-sáttmálan, og sum lúka treytirnar í hesi kunngerð.

Stk. 3. Gildi og gildistið eru sum ásett í art. 19 í Lastalinju-sáttmálanum í skjali 1.

Fríborðsviðurskipti fyrir skip undir 24 m til longdar

§ 6. Skip sum eru undir 24 m til longdar skulu hava eitt trygðarstöði, sum lýkur treytirnar í Lastalinju-sáttmálanum.

Stk. 2. Fríborð verður lutað út frá treytum í Lastalinju-sáttmálanum við fyriliti fyrir skrokkstyrkini á skipinum, stabiliteti, flótiévni og siglingarøki.

Stk. 3. Fríborð verður ásett út frá einum tabel-fríborði á 200 mm og verður rættað við teimum viðkomandi parametrunum í Lastalinju-sáttmálanum. Har parameturvirði ikki beinleiðis kunnu úrleiðast úr Lastalinju-sáttmálanum, verða virði fyrir skip á 24 m ella longri brúkt.

Stk. 4. Fríborð eigur fyrir farmaskip vanligi ikki at vera minni enn 150 mm. Tó kann, undir serligum umstøðum og við atlit til árstíð og longd á ferðini, loyvast eitt minni fríborð, men má hetta ongantíð vera minni enn 50 mm.

Stk. 5. Dekslinja og fríborðmerki verða merkt sum ávíst í Lastalinju-sáttmálanum fyrir eitt lastalinju-merki, men uttan bókstavir sum vísa til tann, ið hevur útgivið fríborðsloyvisbrævið. Á minni skipum kann fríborðsmerkið hava ein minni diametur, tó ikki minni enn 200 mm í diametri uttaná.

Stk. 6. Á framstavni og hekkum verða sett djúpgangsmerki í desimetrum á báðum síðum. Merkini verða sett so nær perpendikulærnum sum møguligt.

Stk. 7. Sjóvinnustýrið ella eitt góðkent klassafelag tilskila góðkenda fríborðið á National Cargo Ship Safety Certificate fyrir farmaskip, tá tað við einum nøktandi sýni er tryggjað, at hendan fyriskipanin er hildin. Fríborðsviðurskipti verða annars sýnað í sambandi við endurnýggjan av National Cargo Ship Safety Certificate fyrir farmaskip.

Stk. 8. Á ferðamannaskipum tilskilar Sjóvinnustýrið ella eitt góðkent klassafelag góðkenda fríborðið í fríborðsloyvisbrævið, tá tað við einum nøktandi sýni er tryggjað, at hendan fyriskipanin er hildin. Fríborðsviðurskipti verða annars sýnað í sambandi við endurnýggjan av Passenger Ship Safety Certificate fyrir ferðamannaskip.

Revsíasetingar o.a.

§ 7. Brot á §§ 1 og 6 verður revsað við sekt ella fongsl í upp til 1 ár.

Stk. 2. Feløg og aðrir lögfrøðiligir persónar koma undir revsiábyrgd eftir reglunum í kapitli 5 í revsilógini.

§ 8. Henda kunngerð kemur í gildi dagin eftir, at hon er kunngjørd.

Stk. 2. Konstruktiónskrøvini í teimum higartil galdandi ásetingunum eru framvegis galdandi fyrir verandi skip, um ikki annað er ásett í hesi kunngerð.

Sjóvinnustýrið, 22. august 2022

Hans Johannes á Brúgv (sign.)

/ Gunnvá S. á Lofti (sign.)

Den Internationale Konvention om Lastelinier fra 1966, som ændret ved protokollen af 1988 med senere ændringer (Lasteliniekonventionen)

Artikel 1	Almindelige konventionsforpligtelser
Artikel 2	Definitioner
Artikel 3	Almindelige bestemmelser
Artikel 4	Anvendelse
Artikel 5	Undtagelsesbestemmelser
Artikel 6	Fritagelser
Artikel 7	Force majeure
Artikel 8	Ækvivalens
Artikel 9	Godkendelser for eksperimentelle formål
Artikel 10	Reparationer, ombygninger og forandringer
Artikel 11	Zoner og områder
Artikel 12	Nedtrykning
Artikel 13	Syn og mærkning
Artikel 14	Førstegangs-, fornyede og årlige syn
Artikel 15	Opretholdelse af skibets tilstand efter syn
Artikel 16	Udstedelse af certifikater
Artikel 17	Udstedelse eller påtegning af certifikater ved en anden regering
Artikel 18	Certifikaternes form
Artikel 19	Certifikaternes gyldighed og gyldighedsperiode
Artikel 20	Anerkendelse af certifikater
Artikel 21	Kontrol
Artikel 22	Rettigheder
Artikel 23	Søulykker
Artikel 24	Tidligere traktater og konventioner
Artikel 25	Aftale om særlige regler
Artikel 26	Meddelelse af oplysninger
Artikel 27	Underskrift, godkendelse og tiltræden
Artikel 28	Ikrafttræden
Artikel 29	Ændringer
Artikel 30	Opsigelse
Artikel 31	Midlertidig ophævelse
Artikel 32	Territorier
Artikel 33	Registrering
Artikel 34	Sprog
Tillæg I	Regler om fastsættelse af lastelinier
Kapitel I	Almindelige bestemmelser
Regel 1	Skibes styrke og intakt stabilitet
Regel 2	Anvendelse
Regel 2-1	Bemyndigelse af anerkendte organisationer
Regel 3	Definition af udtryk, som benyttes i tillæggene

Regel 4	Dækslinie
Regel 5	Lastliniemærke
Regel 6	Linier benyttet i forbindelse med lastliniemærket
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	Endeskotter i overbygninger
Regel 12	Døre
Regel 13	Beliggenhed af luger, døråbninger og ventilatorer
Regel 14	Lastluger og andre luger
Regel 14-1	Lugekarme
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 22-1	Affaldsskakter
Regel 22-2	Kædeklys og kabellåse
Regel 23	Koojer, vinduer og skylights
Regel 24	Lænseporte
Regel 25	Beskyttelse af besætningen
Regel 25-1	Midler til mandskabets sikre færden
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 i længde
Regel 30	Korrektion for blokkoefficient
Regel 31	Korrektion for dybde
Regel 32	Korrektion for dæksliniens plads
Regel 32-1	Korrektion for recesser i fribordsdæk
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 og overskydende opdrift
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 vinterzoner og -område.
Regel 47	Sydlig halvkugles årstidsbestemte vinterzone.
Regel 48	Tropezone.
Regel 49	Årstidsbestemte tropiske områder.
Regel 50	Sommerzoner.
Regel 51	Lukkede have.
Regel 52	Nordlige Atlanterhavs vinterlastelinie.
	Lasteliniezonekort
	Tillæg III
	Certifikater
	Tillæg IV
	Verifikation af overholdelsen af bestemmelserne i lasteliniekonventionen
Regel 53	Anvendelse
Regel 54	Verifikation af overholdelse

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 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 lasteliniecifikat eller efter omstændighederne med et internationalt lastelinieundtagelsescifikat 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:
 - (1)(a) Skibe registreret i lande, hvis regeringer er kontraherende regeringer;
 - (1)(b) skibe registreret i territorier, som nærværende konvention i henhold til artikel 32 er udtrakt til at omfatte; og
 - (1)(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:
 - (1)(a) krigsskibe;
 - (1)(b) nye skibe under 24 m (79 feet) i længde;
 - (1)(c) eksisterende skibe under 150 tons brutto;
 - (1)(d) lystfartøjer, der ikke er beskæftiget erhvervsmæssigt;
 - (1)(e) fiskeskibe.
- (2) Ingen bestemmelser heri finder anvendelse på skibe, der alene besejler:
 - (2)(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° v. længde;
 - (2)(b) Det Kaspiske Hav;
 - (2)(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 videregende 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 hvilketkonventionen 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 idet 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

Førstegangs-, fornyede og årlige syn

- (1) Et skib skal underkastes nedenfor nævnte syn:
 - (1)(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.
 - (1)(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.
 - (1)(c) Et årligt syn inden for 3 måneder før eller efter årsdagen for certifikatets udstedelse for at sikre at:
 - (1)(c)(i) der ikke ved skroget eller overbygningerne er foretaget ændringer, som påvirker beregningerne til bestemmelse af lastelinien plads.
 - (1)(c)(ii) udrustning og beskyttelse af åbninger, rækværk, læseporte og adgange til mandskabsrum er vedligeholdt i fyldestgørende stand.
 - (1)(c)(iii) fribordsmærkerne er korrekt og permanent angivet.
 - (1)(c)(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.
 - (2)(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.
 - (2)(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 udstedeset 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 indrømmesfor 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, derikke overstiger 5 år fra det eksisterende certifikats udløbsdato, før forlængelsen indrømmedes.
- (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, førforlængelsen indrømmedes.
- (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:

 - (8)(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.
 - (8)(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 årsdag.
 - (8)(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.
- (9) Et internationalt lasteliniecertifikat skal ophøre med at være gyldigt i ethvert af følgende tilfælde:

 - (9)(a) Der er foretaget sådanne væsentlige forandringer ved skibets skrog eller overbygninger, som nødvendiggør tildeling af forøget fribord.
 - (9)(b) De i artikel 14, stk. (1) (c) omhandlede indretninger og anordninger ikke er vedligeholdet i fyldestgørende stand.
 - (9)(c) Certifikatet ikke er påtegnet til bevidnelse af, at skibet er blevet synet som foreskrevet i artikel 14, stk. (1)(c).
 - (9)(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.
- (10)(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:
 - (1)(a) at skibet ikke er lastet dybere end tilladt ved certifikatet;
 - (1)(b) at lastelinienes anbringelse på skibet svarer til certifikatets angivelse;
 - (1)(c) at skibet ikke er undergået så væsentlige forandringer med hensyn til de i artikel 19, stk. (9) (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 denudstrækning, 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, skalden 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 ikraft mellem regeringer, der har underskrevet nærværende konvention, skal vedblive at have fuld og uindskrænket gyldighed inden for deres gyldighedsfrist, for så vidt angår:
 - (1)(a) skibe, på hvilke nærværende konvention ikke finder anvendelse; og
 - (1)(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 kontra- herende 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:
 - (1)(a) Et tilstrækkeligt antal eksemplarer af de af dem i henhold til bestemmelserne i nærværende konvention udstedte certifikater til videresendelse til de kontraherende regeringer;
 - (1)(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;
 - (1)(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 FNs særlige organer, eller af den internationale domstols statutter, kan blive deltagere i konventionen ved:
 - (1)(a) Underskrift uden forbehold om godkendelse;
 - (1)(b) underskrift med forbehold om godkendelse efterfulgt af godkendelse; eller
 - (1)(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 staters 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 inærværende artikel nærmere angivne fremgangsmåder.
- (2) Ændring ved enstemmig beslutning:
 - (2)(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.
 - (2)(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.
 - (2)(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:
 - (3)(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.
 - (3)(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.
 - (3)(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.
 - (3)(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, fremsættforslag 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.

(3)(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:

(4)(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.

(4)(b) Enhver ændring, der vedtages af en sådan konference med to tredjedeles flertal af de tilstedeværende og stemmeafgivende kontraherende regeringer, skal af organisationen tilstilles alle de kontraherende regeringer til godkendelse.

(4)(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.

(4)(d) Med to tredjedeles 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)** Organisationens 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.

(1)(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.

(2)(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 osv. er af en sådan beskaffenhed og er således stuvet og anbragt, at skibet sikres tilstrækkelig stabilitet, og undgår for store styrkemæssige påvirkninger.

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

Regel 1 Skibes styrke og intakt stabilitet

- (1) Administrationen skal sikre sig, at skibet i almindelighed besidder tilstrækkelig styrke for den til det tildelte fribord svarende dybgang.
- (2) Et skib, som er konstrueret, bygget og vedligeholdt i overensstemmelse med relevante krav fra en af Administrationen anerkendt organisation, herunder et klassifikationsselskab, eller med Administrationens gældende nationale standarder i overensstemmelse med bestemmelserne i regel 2-1, kan anses at besidde tilstrækkelig styrke. Ovennævnte bestemmelser skal gælde for alle konstruktioner, alt udstyr og al udrustning, der er dækket af dette tillæg, for hvilke der ikke udtrykkeligt angives styrke- og designkriterier.
- (3) Overensstemmelse
 - (a) Skibe bygget før 1. juli 2010 skal opfylde en standard for intakt stabilitet, som kan accepteres af Administrationen.
 - (b) Skibe bygget den 1. juli 2010 eller senere skal mindst opfylde kravene i afsnit A i »IS-koden af 2008«.

Regel 2 Anvendelse

- (1) Skibe med mekanisk fremdrivningsmiddel eller lægttere, pramme eller andre skibe uden selvstændigt fremdrivningsmiddel skal tildeles fribord i overensstemmelse med bestemmelserne i regel 1-40.
- (2) Skibe, der fører trædækslast, kan foruden de i stk. (1) foreskrevne fribord, tildeles trælastfribord i overensstemmelse med bestemmelserne i regel 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 regel 1-40. Tillæg til fribord kan kræves efter Administrationens bestemmelse.
- (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) Regel 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) I tilfælde hvor det tildelte sommerfribord forøges, og den tilhørende dybgang ikke bliver større end den, der svarer til skibets minimum-sommerfribord, men hvor et antaget fribordsdæk er placeret så langt under det faktiske fribordsdæk, at det mindst svarer til overbygningens normalhøjde, kan betingelserne for at opfylde regel 12, 14-1 til 20, 23, 24 og 25 i forhold til fribordsdækket, være som krævet for et overbygningsdæk.

- (7) Medmindre andet udtrykkeligt angives, skal bestemmelserne gælde for skibe, hvis køl er lagt, eller som befinder sig på et lignende byggestadium den 1. januar 2005 eller senere.
- (8) Administrationen skal sikre, at skibe, hvis køl er lagt, eller som befinder sig på et lignende byggestadium før den 1. januar 2005, opfylder de krav, der gælder i henhold til den Internationale Konvention om Lastelinier af 1966, som ændret ved Protokollen af 1988, som er vedtaget af den Internationale Konference om et Harmoniseret Syms- og Harmoniseringssystem af 1988.

Højhastighedsfartøjer, der opfylder kravene i den Internationale Kode for Højhastighedsfartøjer af 2000 (HSC Koden af 2000), som vedtaget af Organisationens Sikkerhedskomiteé ved resolution MSC. 97(73), og som er blevet synet og certificeret som foreskrevet i Koden, anses for at opfylde kravene i dette tillæg. Certifikater og tilladelser, som er udstedt i henhold til HSC Koden af 2000, skal have samme retsvirkning og skal anerkendes på samme måde, som certifikater udstedt i henhold til disse bestemmelser.

Regel 2-1 Bemyndigelse af anerkendte organisationer

Administrationen¹⁾ skal bemyndige organisationer, herunder klassifikationsselskaber, der henvises til i konventionens artikel 13 og regel 1(2) i overensstemmelse med bestemmelserne i denne konvention og med "Code for Recognized Organizations" (RO-koden), der består af del 1 og del 2 (hvis bestemmelser skal anses for obligatoriske) og del 3 (hvis bestemmelser skal anses for vejledende), som vedtaget af Organisationen ved resolution MSC. 349(92), som kan ændres af Organisationen, forudsat at:

- ændringer til RO-kodens del 1 og del 2 vedtages, sættes i kraft og får retsvirkning i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel VI i protokollen til lastelinjekonventionen;
- ændringer til RO-kodens del 3 vedtages af søsikkerhedskomiteén (MSC) i overensstemmelse med dennes forretningsorden; og
- eventuelle ændringer vedtaget af søsikkerhedskomiteén (MSC) og miljøkomiteén (MEPC) er identiske og sættes i kraft og får retsvirkning på samme tidspunkt, alt efter hvad der måtte være hensigtsmæssigt.

Regel 3 Definition af udtryk, som benyttes i tillæggene

(1) »Længde«

(1)(a) 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.

(1)(b) For så vidt angår skibe uden rorstamme, skal længden (L) tages som 96% af vandlinien ved 85% af den mindste dybde (moulded).

(1)(c) 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) (se figur 3.1).

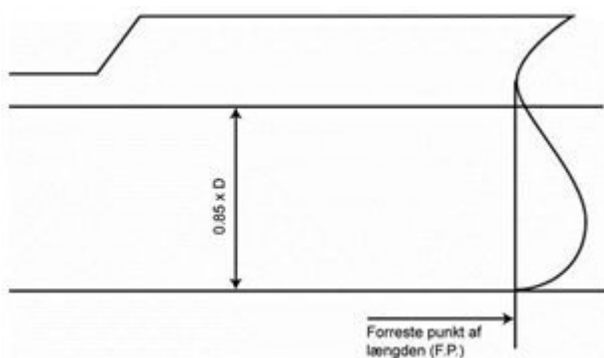


Fig. 3.1

(1)(d) I skibe konstrueret med styrlastighed skal den vandlinie, længden måles på, være parallel med konstruktionsvandlinjen ved 85% af den mindste dybde (moulded), D_{min} , som findes ved at trække en linie parallelt med skibets køllinie (inklusive hælknæ), der tangerer med fribordsdækket. Den mindste dybde er den lodrette afstand målt fra kølens overkant til tangentlinien (se figur 3.2).

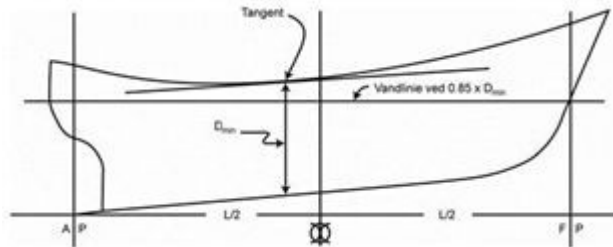


Fig. 3.2

- (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 udtrykkeligt er bestemt, er bredden (B) skibets største bredde målt midtskibs til spanternes yderkant, hvis yderklædningen er af metal og til skrogets udvendige side hvis yderklædningen er af et andet materiale.
- (5)** »Dybde« (moulded)
- (5)(a)** Dybden (moulded) er den lodrette afstand fra kølens overkant til fribordsdæksbjælkens overkant i borde. I træskibe og kompositskibe måles afstanden fra underkant af spundingen. Hvor den nederste del af middelspantet 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.
- (5)(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.
- (5)(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)
- (6)(a)** Fribordsdybden (D) er dybden (moulded) midtskibs plus tykkelsen af fribordsdækket i borde.
- (6)(b)** Fribordsdybden (D) i et skib, hvor forbindelsen mellem dæk og skibsside er afrundet og har en radius, der overstiger 4% af bredden (B), eller hvor den øverste del af skibssiden er af usædvanlig form, er lig med fribordsdybden for et skib, hvis middelspant har lodrette sider foroven, med samme bjælkebugt og samme areal af middelspantets øverste del som det faktiske middelspant.
- (7)** »Blokkoefficient«
- (7)(a)** Blokkoefficienten (C_b) bestemmes ved formlen:

$$C_b = \frac{\nabla}{L * B * d_1}, \text{ hvor}$$

∇ d_1 er 85% af den mindste dybde (moulded).

(7)(b) Når blokkoefficienten beregnes for et fartøj med flere skrog, skal den fulde bredde (B) som defineret i stk. 4 anvendes og ikke bredden af et enkelt skrog.

(8) »Fribord«. Det tildelte fribord er afstanden målt lodret nedefter midtskibs fra overkanten af dækslinientil overkanten af den pågældende lastelinie.

(9) »Fribordsdæk«

(9)(a) 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.

(9)(b) Lavere dæk 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 endeskotterne og er gennemgående tværskibs.

(9)(b)(i) Når dette lavere dæk har trin, anses den laveste del af dækket og dennes flugt parallelt med den øverste del af dækket som fribordsdæk.

(9)(b)(ii) 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.

(9)(b)(iii) Når et lavere dæk vælges som fribordsdæk, skal et sådant dæk mindst bestå af passende afstivede stringere ved skibets sider og på tværs ved hvert vandtæt skot, som strækker sig til det øverste dæk, i lastrum. Bredden af disse stringere skal ikke være mindre end, hvad med rimelighed kan indpasses under hensyn til skibets konstruktion og drift. Ethvert stringerarrangement skal være således, at konstruktionskravene ligeledes kan opfyldes.

(9)(c) Afbrudt fribordsdæk, fribordsdæk med trin

(9)(c)(i) I tilfælde, hvor en reces i fribordsdækket strækker sig til skibets sider og har en længde på mere end en meter, skal den laveste linie på det udsatte dæk og fortsættelsen af den linie parallelt med dækkets øverste del anses for fribordsdæk (se figur 3.3).

(9)(c)(ii) I tilfælde, hvor en reces i fribordsdækket ikke strækker sig til skibets sider, skal dækkets øverste del anses for fribordsdæk.

(9)(c)(iii) Der kan ses bort fra recesser, der ikke strækker sig fra side til side på et dæk under det udsatte dæk, der er tildelt som fribordsdæk, forudsat at alle åbninger i vejrdækket er udstyret med vejrtætte lukkemidler.

(9)(c)(iv) Der skal tages behørig højde for lænsning af udsatte recesser og for effekten af frie overflader på stabiliteten.

(9)(c)(v) Det er ikke hensigten, at bestemmelserne i stk. (i)-(iv) skal gælde for sandpumpere, mudderpramme eller lignende typer af skibe med store, åbne lastrum, hvor det er nødvendigt at overveje hvert enkelt tilfælde.

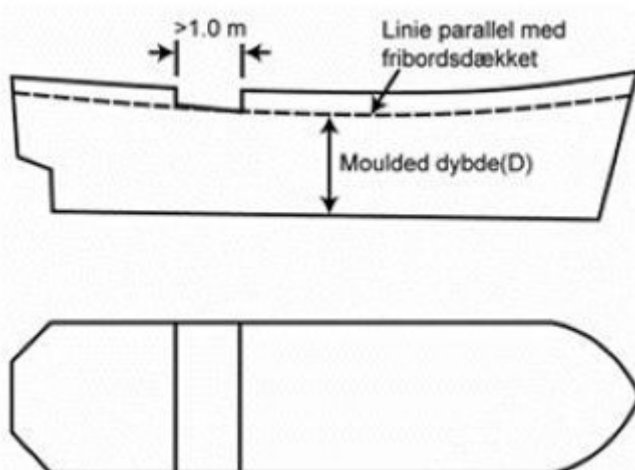


Fig. 3.3

(10) »Overbygning«

(10)(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% af bredden (B) fra yderklædningen ind mod midten af skibet.

(10)(b) En lukket overbygning er en overbygning, hvor:

(10)(b)(i) begrænsningsskotterne er af forsvarlig konstruktion;

(10)(b)(ii) eventuelle adgangsåbninger i disse skotter er forsynet med døre, der opfylder forskrifterne i regel 12;

(10)(b)(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 maskinrum og andre arbejdssteder inde i disse overbygninger fra ethvert sted på det øverste, fuldstændige, udsatte dæk eller højere oppe. Sådan adgang skal altid være tilgængelig, når åbninger i skotterne er lukket.

(10)(c) Højden af en overbygning er den mindste lodrette højde målt i borde fra oversiden af overbygningens dæksbjælker til oversiden af fribordsdæksbjælkerne.

(10)(d) Længden af en overbygning (S) er middellængden af den del af overbygningen, som ligger inden for længden (L).

(10)(e) »Bro«. En bro er en overbygning, som strækker sig hverken til den forreste eller den bageste perpendicularer.

(10)(f) »Poop«. En poop er en overbygning, som strækker sig fra den bageste perpendicularer fremefter til et punkt, som er agten for den forreste perpendicularer. Poopen kan strække sig fra et punkt, der er agten for den bageste perpendicularer.

(10)(g) »Bak«. En bak er en overbygning, som strækker sig fra den forreste perpendicularer agterud til et punkt, som er foran den bageste perpendicularer. Bakken kan strække sig fra et punkt foran den forreste perpendicularer.

(10)(h) »Hel overbygning«. En hel overbygning er en overbygning, som mindst strækker sig fra den forreste til den bageste perpendicularer.

(10)(i) »Løftet agterdæk«. Et løftet agterdæk er en overbygning, der strækker sig fremefter fra den bageste perpendicularer, som generelt har en højde, der er mindre end en normal overbygning, og

somhar et intakt skot forrest (køjer må ikke kunne åbnes og skal være forsynet med blændklapper og andre åbninger skal være forsynet med boltede mandehulsdæksler) (se figur 3.4). I tilfælde, hvor det forreste skot ikke er intakt på grund af døre og adgangsåbninger, skal overbygningen anses for en poop.

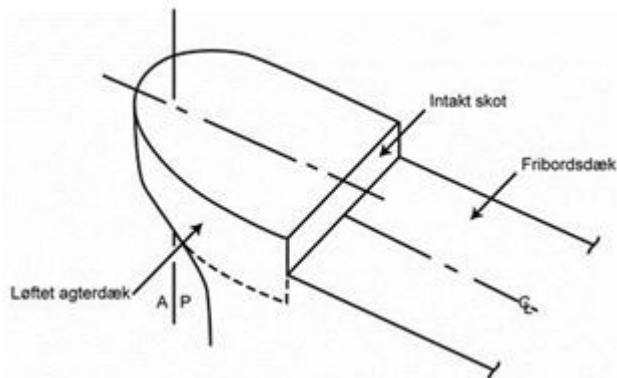
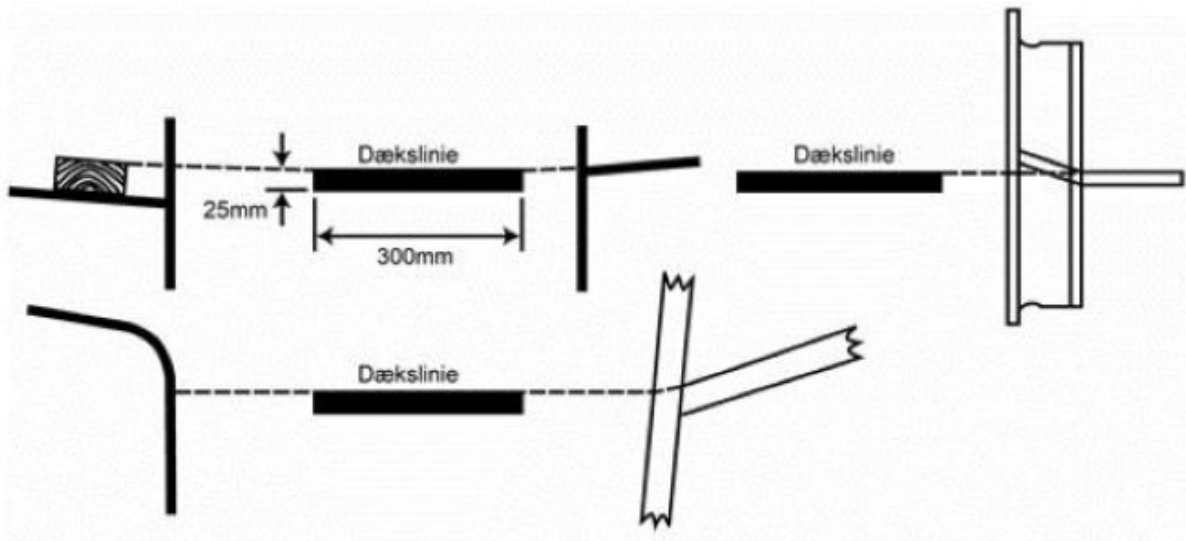


Fig. 3.4

- (11) »Overbygningsdæk«. Et overbygningsdæk er et dæk, der udgør den øverste begrænsning i enoverbygning.
- (12) »Glatdækket skib«. Et glatdækket skib er et skib, som ikke har overbygninger på fribordsdækket.
- (13) »Vejrtæt«. Vejrtæt betyder, at der uanset vejrforholdene ikke kan trænge vand ind i skibet.
- (14) »Vandtæt«. Vandtæt betyder, at der ikke kan trænge vand gennem en konstruktionsdel i nogen retning under presset fra den maksimale vandmængde, som den skal kunne modstå.
- (15) »Brønd«. En brønd er ethvert område på dækket, som er udsat for vejret, hvor vand kan samlesig. Brønde er dæksarealer, der er afgrænset på to eller flere sider af dækskonstruktioner.
- (16) »IS-koden af 2008« betyder den internationale kode om intakt stabilitet af 2008 (the International Code on Intact Stability, 2008), der består af en indledning, afsnit A (hvis bestemmelser skal anses for obligatoriske) og afsnit B (hvis bestemmelser skal anses for anbefalinger).
- (17) »Audit« betyder en systematisk, uafhængig og dokumenteret proces med det formål at indhente vidnesbyrd gennem auditter og evaluere disse objektivt med henblik på at afgøre, i hvilken udstrækning kriterierne for auditten er opfyldt.
- (18) »Auditordning« betyder IMO's auditordning for medlemsstaterne (IMO Member State Audit Scheme), som fastlagt af Organisationen og under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.²⁾
- (19) »Implementeringskoden« betyder IMO's kode for implementering af instrumenter (IMO Instruments Implementation Code (III Code)), som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1070(28).
- (20) »Auditstandard« betyder implementeringskoden.

Regel 4 Dækslinie

Dækslinien er en vandret linie, 300 mm lang og 25 mm bred. Den skal afsættes midtskibs på hver side af skibet, og dens øverste kant skal normalt skære det punkt, hvor fribordsdækkets overside skærer klædningens yderside (som vist i figur 4.1), 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.



Regel 5 Lasteliniermærke

Lasteliniermærket skal bestå af en cirkelring, 300 mm i udvendig diameter og 25 mm bred, der skæres af en vandret linie, 450 mm lang og 25 mm bred, hvis overkant går gennem ringens centrum. Cirkelringens centrum skal anbringes midtskibs i en afstand fra dæksliniens overkant målt lodret nedefter, der er lig med det tildelte sommerfribord (som vist i figur 6.1).

Regel 6 Linier benyttet i forbindelse med lasteliniermærket

- (1) De linier, der angiver det i overensstemmelse med nærværende regler tildelte fribord, skal være 230 mm lange og 25 mm brede vandrette linier, der, medmindre andet udtrykkeligt er bestemt, strækker sig forefter fra og vinkelret på en 25 mm bred lodret linie, der afsættes i en afstand af 540 mm foran for cirkelringens centrum (som vist i figur 6.1).

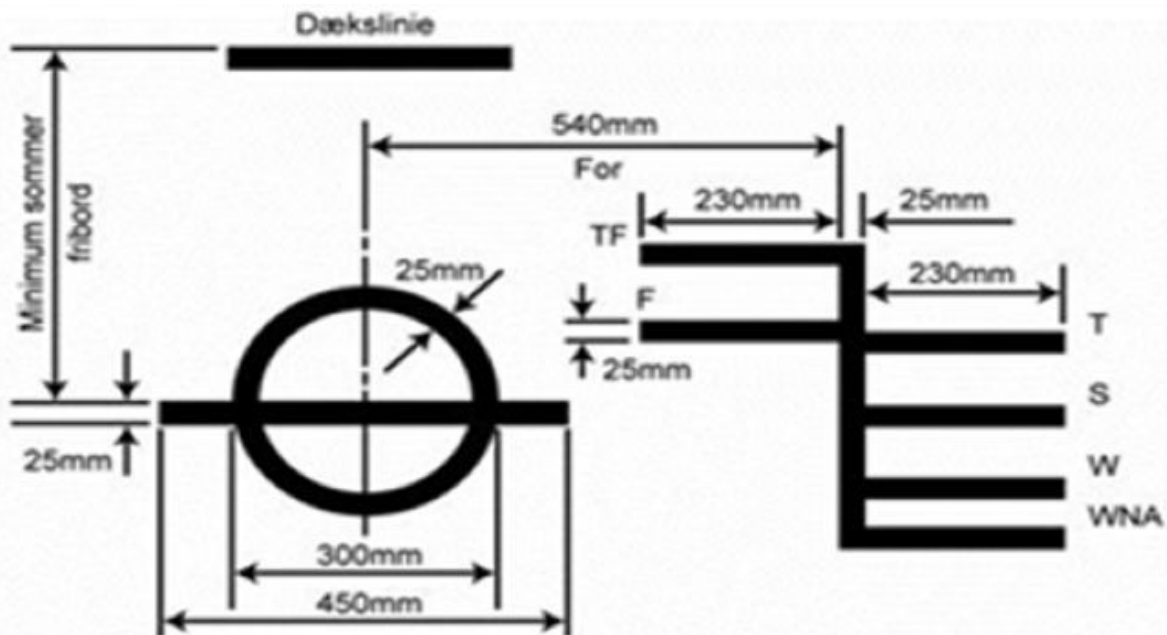


Fig. 6.1

- (2) Følgende lastelinier skal benyttes:

- (2)(a) Sommerlastelinien, som angives ved den linie, hvis overkant går gennem cirkelringens centrum, samt ved en linie mærket S.
- (2)(b) Vinterlastelinien, som angives ved overkanten af en linie mærket W.
- (2)(c) Nordlige Atlanterhavs vinterlastelinie, som angives ved overkanten af en linie mærket WNA.
- (2)(d) Tropelastelinien, som angives ved overkanten af en linie mærket T.
- (2)(e) Ferskvandslastelinien for sommer, som angives ved overkant af en linie mærket F. Ferskvandslastelinien for sommer afmærkes agterefter 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.
- (2)(f) Tropeferskvandslastelinien, som angives ved overkanten af en linie mærket TF, der afmærkes agterefter fra den lodrette linie.
- (3) Såfremt trælastfribord tildeles i overensstemmelse med nærværende regler, skal lastelinierne for trædækslast afmærkes foruden de almindelige lastelinier. Disse linier skal være 230 mm lange og 25 mm brede vandrette linier, som, medmindre andet udtrykkeligt er bestemt, påmærkes agterefter fra og vinkelret på en 25 mm bred lodret linie, der afsættes i en afstand af 540 mm agten for cirkelringens centrum (som vist i figur 6.2).

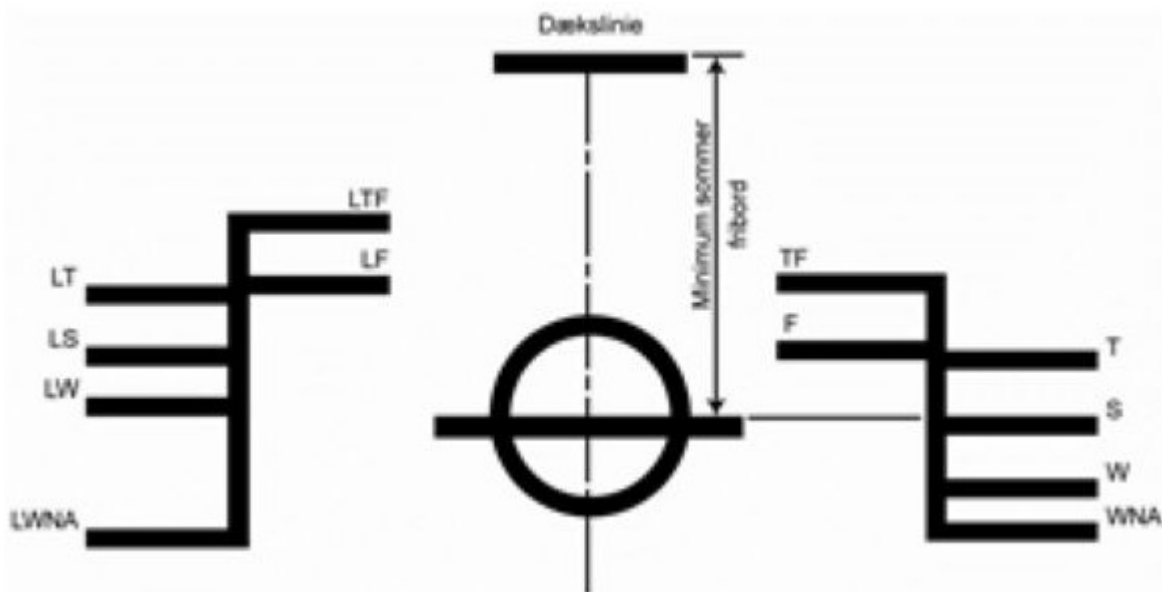


Fig. 6.2

- (4) Følgende lastelinier for trædækslast skal benyttes:
- (4)(a) Sommerlastelinien for trædækslast, som angives ved overkanten af en linie mærket LS.
- (4)(b) Vinterlastelinien for trædækslast, som angives ved overkanten af en linie mærket LW.
- (4)(c) Nordlige Atlanterhavs vinterlastelinie for trædækslast, som angives ved overkanten af en linie mærket LWNA.
- (4)(d) Tropelastelinien for trædækslast, som angives ved overkanten af en linie mærket LT.
- (4)(e) Sommerferskvandslastelinien for trædækslast, som angives ved overkanten af en linie mærket LF 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.
- (4)(f) Tropeferskvandslastelinien for trædækslast, som angives ved overkanten af en linie mærket LTF 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 minimumsfribord i overensstemmelse med denne konvention, vil det kun være nødvendigt at afsætte ferskvandslastelinien.
- (7) Såfremt nordlige Atlanterhavs vinterlastelinie er sammenfaldende med den til samme lodrette linie hørende vinterlastelinie, skal denne lastelinie mærkes W.
- (8) Yderligere lastelinier, der er foreskrevet i henhold til andre gældende internationale konventioner, kan afmærkes vinkelret på og agtrefter fra den i 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 høje og 75 mm brede, til identifikation af myndigheden.

Regel 8 Nærmere bestemmelser vedrørende mærkningen

Cirkelringen, liniernes 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, før den i henhold til bestemmelserne i Konventionens artikel 13 fungerende embedsmand eller synsmand har attesteret, at mærkerne er anbragt rigtigt og varigt på skibets sider.

Tillæg I

Regler om fastsættelse af lastelinier

Kapitel II

Betingelser for tildeling af fribord

Regel 10 Oplysninger, som skal meddeles føreren

- (1) Føreren af ethvert nyt skib skal forsynes med oplysninger, således at han kan foranstalte, at skibet lastes og ballastes 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) Oplysningerne skal gives til føreren i en form, der er godkendt af Administrationen eller en godkendt organisation. Stabilitetsoplysninger og lasteoplysninger, der også relaterer sig til skibets styrke, skal, når det kræves i henhold til stk. (1), til enhver tid forefindes om bord på skibet sammen med dokumentation for, at oplysningerne er blevet godkendt af Administrationen.
- (3) Et skib, som ikke i henhold til den gældende Internationale Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv til Søs (SOLAS) skal gennemgå en krævningsprøve efter dets færdiggøring, skal:
 - (3)(a) have foretaget en krævningsprøve, og have fastlagt det faktiske deplacement og placeringen af tyngdepunktet for skibet i let tilstand;
 - (3)(b) såfremt Administrationen godkender det, kunne opnå dispensation for krævningsprøven ved færdiggørelsen, såfremt der foreligger stabilitetsdata fra et søsterskibs krævningsprøve, og det godtgøres over for Administrationen, at der kan opnås pålidelige stabilitetsoplysninger for skibet ud fra disse data;
 - (3)(c) hvis Administrationen afgør, at det ikke er praktisk muligt eller sikkert at udføre en krævnings-

prøve, eller at en sådan ville føre til et unøjagtigt resultat på grund af et skibs særlige proportioner, arrangementer, styrke eller skrogform, få skibets karakteristika i letvægtskondition fastlagt ved et detaljeret vægtestimater, som bekræftes ved en letvægtsundersøgelse;

(3)(d) forsynes med sådanne oplysninger,³⁾ 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; og

(3)(e) til enhver tid at opbevare dets godkendte stabilitetsoplysninger om bord samt dokumentation for, at oplysningerne er godkendt af Administrationen.

- (4) Når der foretages ændringer ved et skib, som væsentligt påvirker de laste- eller stabilitetsoplysninger, som føreren er forsynet med, skal han forsynes med ændrede oplysninger. Skibet skal om nødvendigt underkastes en ny krængningsprøve.

Regel 11 Endeskotter i overbygninger

Udsatte endeskotter i lukkede overbygninger skal have tilstrækkelig styrke.

Regel 12 Døre

- (1) Alle adgangsåbninger i endeskotterne i lukkede overbygninger skal være forsynet med døre af stål eller andet tilsvarende materiale. Dørene skal være permanent og solidt fastgjort til skottet og således afstivet, støttet og anbragt, at hele konstruktionen har samme styrke som det ubrudte skot 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 skottet eller til dørene. Dørene skal være således indrettet, at de kan betjenes fra begge sider af skottet.
- (2) Medmindre andet tillades af Administrationen, skal døre åbne udad, således at der opnås yderligere sikkerhed mod søens påvirkninger.
- (3) Bortset fra hvad der i øvrigt måtte være fastsat i nærværende regler, skal tærsklerne til adgangsåbninger i endeskotterne i lukkede overbygninger have en højde af mindst 380 mm over dækket.
- (4) Aftagelige tærskler skal undgås. Dog kan aftagelige tærskler installeres for at lette ladningen/losningen af tunge reservedele eller lignende på følgende betingelser:
- (4)(a) de skal installeres, før skibet forlader havnen; og
- (4)(b) de skal have pakninger og være tilspændt med gennemgående, tætsiddende bolte.

Regel 13 Beliggenhed af luger, døråbninger og ventilatorer

I nærværende regler er 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 og beliggende mindst en normalhøjde af en overbygning over fribordsdækket.

På udsatte overbygningsdæk beliggende foran for et punkt, der ligger en fjerdedel af skibets længde fra den forreste perpendikulær og beliggende mindst to normalhøjder af en overbygning over fribordsdækket.

Regel 14 Lastluger og andre luger

- (1) Konstruktionen og midlerne til at sikre vejrtæthed af lastluger og andre luger i positionerne 1 og 2 skal mindst svare til kravene i regel 16, medmindre Administrationen tillader, at regel 15 anvendes på sådanne luger.
- (2) Lugekarme og luge-dæksler til udsatte luger på dæk over overbygningsdækket skal opfylde Administrationens forskrifter.

Regel 14-1 Lugekarme

- (1) Karme til luger skal være af forsvarlig konstruktion i forhold til deres placering, og deres højde over dækket skal mindst være:
 - (1)(a) 600 mm, hvis lugen er i position 1; og
 - (1)(b) 450 mm, hvis lugen er i position 2.
- (2) Karmhøjde til luger, der opfylder regel 16(2)-16(5), kan reduceres, eller karmene kan helt undværes, hvis Administrationen er overbevist om, at dette ikke forringer skibets sikkerhed under nogen vejrforhold.

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

Lugedæksler

- (1) Bredden af hver bæreflade for lugedæksler skal være mindst 65 mm.
- (2) Hvis dækslerne er af træ, skal tykkelsen i færdig tilstand være mindst 60 mm for en spændvidde på højst 1,5 m.
- (3) Hvis dækslerne er af blødt stål, skal styrken beregnes efter regel 16(2)-16(4), og produktet af den beregnede maksimumsspænding og faktoren 1,25 må ikke overstige materialets flydespænding. Dækslerne skal være således konstrueret, at nedbøjningen ikke overstiger 0,0056 gange spændvidden ved nævnte belastninger.

Aftagelige skærstokke

- (4) Såfremt aftagelige skærstokke til understøtning af lugedæksler er af blødt stål, skal styrken beregnes med tænkte belastninger på mindst 3,5 tons/m² på luger i position 1 og mindst 2,6 tons/m² på lugeri position 2, og produktet af den således beregnede maksimumsspænding og faktoren 1,47 må ikke overstige materialets flydespænding. Skærstokkene skal være således konstrueret, at nedbøjningen ikke overstiger 0,0044 gange spændvidden under nævnte belastninger.
- (5) De antagne belastninger på luger i position 1 kan reduceres til 2 tons/m² på skibe med en længde på 24 meter og skal ikke være mindre end 3,5 tons/m² på skibe med en længde over 100 meter. Tilsvarende belastninger på luger i position 2 kan reduceres til henholdsvis 1,5 tons/m² og 2,6 tons/m². Under alle omstændigheder skal værdierne ved mellemliggende længder opnås ved lineær interpolation.

Pontondæksler

- (6) Såfremt pontondæksler, der anvendes i stedet for aftagelige skærstokke og lugedæksler, er af blødt stål, skal styrken beregnes med kravet i regel 16(2)-16(4), og produktet af den således beregnede maksimumsspænding og faktoren 1,47 må ikke overstige materialets flydespænding. Pontondæksler skal være således konstrueret, at nedbøjningen ikke overstiger 0,0044 gange spændvidden. Hvis oversiden af pontondæksler består af plader af blødt stål, skal pladetykkelsen være mindst 1% af stagenes indbyrdes afstand, dog mindst 6 mm.
- (7) 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

- (8) 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

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

Skalkejern og kiler

- (10) 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 ved tåen.

Presenninger

- (11) 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

- (12) 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 skalket ned. Lugedæksler, hvis længde overstiger 1,5 m 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

- (1) Alle luger i position 1 og 2 skal forsynes med lugedæksler af stål eller andet tilsvarende materiale. Med undtagelse af, hvad der er angivet i regel 14(2), skal sådanne dæksler være vejrtætte og forsynet med pakninger og tilspændingsanordninger. Midlerne til sikring og opretholdelse af vejrtæthed skal være til Administrationens tilfredshed. Arrangementerne skal sikre, at tætheden kan bibeholdes under alle vejrforhold, og derfor skal der kræves tæthedsprøver ved det første syn, ligesom det kan kræves ved fornyelses- og årlige syn eller oftere.

Mindste konstruktionsbelastninger for lugedæksler

- (2) For skibe med en længde på eller over 100 meter:

(2)(a) Lugedæksler i position 1 beliggende i den forreste fjerdedel af skibets længde skal være konstrueret til bølgebelastninger ved den forreste perpendicular, der beregnes ud fra følgende udtryk:

Belastning = $5 + (L_H - 100)a$ i tons/m² hvor:

L_H er L for skibe på ikke over 340 meter, og fastsættes til 340 meter for skibe med en længde på over 340 meter;

L er skibets længde (meter) som defineret i regel 3; a angives i tabel 16.1, og reduceres lineært til 3,5 tons/m² ved enden af den forreste fjerdedels længde som vist i tabel 16.2. Den belastning, der beregnes for hvert lugedæksel, skal beregnes ud fra lugens midtpunkt .

(2)(b) Alle andre lugedæksler i position 1 skal konstrueres til 3,5 tons/m².

(2)(c) Lugedæksler i position 2 skal konstrueres til 2,6 tons/m².

(2)(d) I tilfælde, hvor en luge i position 1 er beliggende mindst en overbygning normalhøjde højere oppe end fribordsdækket, kan den konstrueres til 3,5 tons/m².

Tabel 16.1

	a
Skibe med type B fribord	0,0074
Skibe tildelt reduceret fribord ved regel 27(9) eller (10)	0,0363

- (3) For skibe med en længde på 24 meter:

Lugedæksler i position 1 beliggende i den forreste fjerdedel af skibets længde skal være konstrueret til en bølgebelastning på 2,43 tons/m² ved den forreste perpendicular og reduceres lineært til 2 tons/m²

ved enden af den forreste fjerdedels længde som vist i tabel 16.2. Den belastning, der beregnes for hvert lugedæksel, skal beregnes ud fra lugens midtpunkt.

(3)(b) Alle andre lugedæksler i position 1 skal konstrueres til 2 tons/m².

(3)(c) Lugedæksler i position 2 skal konstrueres til 1,5 tons/m².

(3)(d) I tilfælde, hvor en luge i position 1 er beliggende mindst en overbygnings normalhøjde højere oppe end fribordsdækket, kan den konstrueres til 2 tons/m².

(4) På skibe med en længde mellem 24 og 100 meter og for positioner mellem FP og 0,25 L, skal bølgebelastninger fastlægges ved lineær interpolation af de i tabel 16.2 viste værdier.

Tabel 16.2			
	Langskibs position		
	FP	0,25 L	Agter for 0,25 L
	L > 100 m		
Fribordsdæk	udtryk 16(2)(a)	3,5 t/m ²	3,5 t/m ²
Overbygningsdæk	3,5 t/m ²	3,5 t/m ²	2,6 t/m ²
	L = 100 m		
Fribordsdæk	5 t/m ²	3,5 t/m ²	3,5 t/m ²
Overbygningsdæk	3,5 t/m ²	3,5 t/m ²	2,6 t/m ²
	L = 24 m		
Fribordsdæk	2,43 t/m ²	2 t/m ²	2 t/m ²
Overbygningsdæk	2 t/m ²	2 t/m ²	1,5 t/m ²

(5) Alle lugedæksler skal konstrueres således, at:

(5)(a) produktet af maksimumspændingen beregnet i overensstemmelse med ovennævnte belastninger og faktoren 1,25 ikke overstiger materialets flydespænding ved spænding og den kritiske bulespænding ved sammentrykning;

(5)(b) nedbøjningen begrænses til højst 0,0056 gange spændvidden;

(5)(c) stålplader, der udgør overfladen af dæksler, har en tykkelse der ikke er under 1% af stagenes indbyrdes mellemrum eller 6 mm, alt efter hvad der måtte være størst; og

(5)(d) en passende korrosionsmargin er indarbejdet.

Midler til at sikre vejrtæthed

(6) Andre midler til sikring og bibeholdelse af vejrtæthed end pakninger og tilspændinger skal være til Administrationens tilfredshed.

(7) Lugedæksler, der hviler på karme, skal i lukket tilstand fastholdes ved hjælp af midler, der kan modstå vandrette belastninger under alle vejrforhold.

Regel 17 Maskinrumsåbninger

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

- (2) I tilfælde, hvor maskinrumscasinger ikke er beskyttet af andre konstruktioner, skal der kræves dobbelte døre (dvs. inder- og yderdøre, der opfylder kravene i regel 12(1)) på skibe, der tildeles fribord, der er mindre end dem, der er baseret på tabel 28.2 i regel 28. Der skal forefindes en indertærskel på 230 mm samt en ydretærskel på 600 mm.
- (3) Karme til ristværksåbninger, skorstene eller maskinrumsventilatorer på udsatte steder på fribordsdæk eller overbygningsdæk skal føres så højt op over dækket, som det er rimeligt og praktisk muligt. Generelt skal ventilatorer, der er nødvendige for uafbrudt at forsyne maskinrummet, have karme af en højde, der er tilstrækkelig til at opfylde regel 19(3), uden at det er nødvendigt at installere vejrtætte lukkeanordninger. Ventilatorer, der er nødvendige for uafbrudt at forsyne nødgeneratorrummet, skal, hvis dette rum i stabilitetsberegningerne anses for at give opdrift eller beskytter en åbning, der fører ned i skibet, have karme af en højde, der er tilstrækkelig til at opfylde regel 19(3), uden at det er nødvendigt at installere vejrtætte lukkeanordninger.
- (4) I tilfælde, hvor dette på grund af skibets størrelse og indretning ikke er praktisk muligt, kan Administrationen tillade mindre højder på ventilatorkarme i maskinrum og nødgeneratorrum, der er udstyret med vejrtætte lukkemidler i overensstemmelse med regel 19(4), sammen med andre passende arrangementer med henblik på at sikre en uafbrudt, tilstrækkelig tilførsel af ventilation til disse rum.
- (5) Ristværksåbninger skal være forsynet med stærke dæksler af stål eller andet tilsvarende materiale, og 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. På samme måde skal enhver sådan åbning i et udsat overbygningsdæk eller i toppen af dækshuse på fribordsdækket, som giver adgang til et rum under fribordsdækket eller et rum i en indskottet overbygning, være beskyttet af et forsvarligt dækshus eller en stærk nedgangskappe. Døråbninger i sådanne dækshuse eller nedgangskapper, der fører til eller giver adgang til trapper, der fører ned i skibet, skal være forsynet med døre i overensstemmelse med regel 12(1). Hvis trapper i et dækshus derimod er indskottet i passende designede nedgangskapper, der er forsynet med døre, der opfylder regel 12(1), behøver yderdøren ikke at være vandtæt.
- (3) Åbninger øverst i et dækshus på et løftet agterdæk eller i en overbygning med en højde under normalhøjden, der har en højde, der svarer til eller er større end standard agterdækshøjden, skal være udstyret med acceptable lukkeanordninger, men behøver ikke at være beskyttet af et forsvarligt dækshus eller en stærk nedgangskappe som defineret i reglen, forudsat at højden af dækshuset mindst svarer til normalhøjden for en overbygning. Åbninger øverst i et dækshus på et dækshus med en højde, der er mindre end højden på en standardoverbygning, kan behandles tilsvarende.
- (4) I position 1 skal højden over dækket af tærskler til døråbninger i nedgangskapper være mindst 600 mm. I position 2 skal højden være mindst 380 mm.
- (5) I tilfælde, hvor adgang gives fra dækket ovenover som et alternativ til adgang fra fribordsdækket i overensstemmelse med regel 3(10)(b), skal højden af tærskler indtil en bro eller poop være mindst 380 mm. Det samme skal gælde for dækshuse på fribordsdækket.
- (6) Hvor der ikke gives adgang ovenfra, skal højden på tærskler til døråbninger i dækshuse på fribordsdæk være 600 mm.
- (7) I tilfælde, hvor lukkeanordningerne på adgangsåbninger i overbygninger og dækshuse ikke er i overensstemmelse med regel 12(1), skal indre dæksåbninger anses for udsatte (dvs. beliggende på åbent dæk).

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.

Ventilatorer i position 1 skal have karme med en højde på mindst 900 mm over dækket; i position 2 skal karmene have en højde på mindst 760 mm over dækket. Såfremt karmen til en ventilator overstiger 900 mm 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 over dækket, og ventilatorer i position 2, hvis karme har en højde af over 2,3 m over dækket, behøver ikke at være udstyret med lukkeanordninger, medmindre dette udtrykkeligt forlanges af Administrationen.
- (4) Bortset fra den i stk. (3) nævnte undtagelse skal ventilatoråbninger forsynes med vejrtætte lukkemidler af stål eller andet lignende materiale. I skibe ikke over 100 m 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.
- (5) På udsatte steder kan højden af karme forøges til Administrationens tilfredshed.

Regel 20 Luftrør

- (1) 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 på fribordsdækket og mindst 450 mm på overbygningsdækket.
- (2) Såfremt nævnte højder er til ulempe under skibets drift, kan en lavere højde godkendes underforudsætning af, at Administrationen finder, at lukkemidlerne og andre omstændigheder berettiger en lavere højde.
- (3) Luftrør skal udstyres med automatiske lukkeanordninger.
- (4) PV ventiler kan accepteres på tankskibe.

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. Medmindre Administrationen tillader andet, skal disse åbninger åbne ud- ad. Antallet af sådanne åbninger skal være det mindst mulige, som er foreneligt med skibets konstruktion og behørig drift.
- (2) Medmindre Administrationen tillader andet, må underkanten af de i stk. (1) nævnte åbninger ikke ligge under en parallelt med fribordsdækket i borde trukket linie, som på sit laveste sted er mindst 230mm over overkanten af den øverste lastelinie.
- (3) I tilfælde, hvor det tillades at indrette lastporte og andre lignende åbninger med deres underkant under den i stk. (2) nærmere angivne linie, skal yderligere anordninger tilpasses med henblik på at bibeholde vandtætte integritet.
- (4) Indsættelsen af en anden port af lignende styrke og vandtæthed er et acceptabelt arrangement. En anordning til konstatering af lækager skal forefindes i sektionen mellem de to porte. Lænsning af denne sektion til rendestenene skal foranstalles, og denne skal betjenes ved hjælp af en let tilgængelig lukkeventil. Yderporten skal åbne udad.
- (5) Arrangementer for bovporte og deres inderporte, sideporte og stævnporte og disses sikringsanordninger skal være i overensstemmelse med kravene fra en anerkendt organisation eller med relevante standarder fra Administrationen, som yder et tilsvarende sikkerhedsniveau.

Regel 22 Spygatter, tilgangs- og afgangsåbninger

(1)(a) 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. Normalt skal hver enkelt afgangsåbning være forsynet med en automatisk virkende kontraventil med direkte lukkemekanisme, der kan betjenes fra et

sted over fribordsdækket. I tilfælde, hvor afgangsrørets indenbordsåbning er placeret mindst 0,01 L over sommerlastelinien, kan afgangsåbningen være forsynet med to automatisk virkende kontraventiler uden direkte lukkemekanisme. I tilfælde, hvor den lodrette afstand overstiger 0,02 L, kan en enkelt automatisk virkende kontraventil uden direkte lukkemekanisme accepteres. 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.

(1)(b) En automatisk virkende kontraventil og en sluseventil, der betjenes fra et sted over fribordsdækket, i stedet for en automatisk virkende kontraventil med direkte lukkemekanisme et sted over fribordsdækket kan accepteres.

(1)(c) I tilfælde, hvor der kræves to automatiske kontraventiler, skal indenbords ventilen være tilgængelig til enhver tid med henblik på undersøgelse under driftsforhold (dvs. indenbords ventilen skal befinde sig over niveauet for tropelastelinien). Hvis dette ikke er praktisk muligt, behøver indenbords ventilen ikke at være placeret over tropelastelinien, forudsat at en sluseventil, der betjenes lokalt, installeres mellem de to automatisk virkende kontraventiler.

(1)(d) I tilfælde, hvor afgangsåbninger og spygatter føres overbord gennem klædningen ved maskinrum, kan en direkte virkende lukkeventil, der betjenes lokalt, ved klædningen sammen med en kontraventil indenbords accepteres. Ventilerne skal betjenes fra et let tilgængeligt sted.

(1)(e) Placeringen af afgangsrørets indenbordsåbning skal relateres til sommerlastelinien for trædækslast, når et trælastfribord er tildelt.

(1)(f) Kravene om kontraventiler gælder kun for afgangsåbninger, som forbliver åbne under skibets normale drift. For så vidt angår afgangsåbninger, der skal holdes lukket til søs, kan en enkelt lukkeventil, der betjenes fra dækket, accepteres.

(1)(g) I tabel 22.1 illustreres det acceptable arrangement af spygatter, tilgangs- og afgangsåbninger.

Afgangsåbninger fra lukkede rum under fribordsdæk eller på fribordsdæk			Afgangsåbninger fra andre rum		
Generelt krav: Regel 22(1), hvor indenbordsenden < 0,01 L over SWL	Afgangsåbninger gennem maskinrum	Alternativer (regel 22(1)), hvor indenbordsenden		Udenbordsende > 450 mm under FB dæk eller < 600 mm over SWL Regel 22(4)	Ellers Regel 22(5)
		> 0,01 L over SWL	> 0,02 L over SWL		
Overbygningsdæk eller dækshus dæk					
FB dæk	FB dæk	FB dæk	FB dæk	FB dæk	FB dæk
SWL	SWL	SWL	SWL	SWL	SWL
Symboler:					
Indenbordsende af rør	Kontraventil uden direkte lukkemidler	Kontraventil uden direkte lukkemidler, der betjenes lokalt	Kontraventil uden direkte lukkemidler, der betjenes lokalt	Fjernkontrol	Normal tykkelse
Udenbordsende af rør	Ventil, der betjenes lokalt			Væsentlig tykkelse	
Rør, der udmunder på åbent dæk					

(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° 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 et 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 under fribordsdækket eller mindre end 600 mm over sommerlastelinien, være forsynet med en kontraventil ved yderklædningen. Denne ventil kan, medmindre den er foreskrevet i henhold til stk. (1) udelades, hvis rørene er af passende tykkelse (se stk. (7) nedenfor).
- (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.
- (7) Spygatter og afgangsrør

(7)(a) Følgende gælder for spygatter og afgangsrør, hvoraf der ikke kræves en betydelig tykkelse:

(7)(a)(i) For så vidt angår rør med en ydre diameter, der svarer til eller er mindre end 155 mm, skal tykkelsen ikke være mindre end 4,5 mm;

(7)(a)(ii) For så vidt angår rør med en ydre diameter, der svarer til eller er større end 230 mm, skal tykkelsen ikke være mindre end 6 mm.

Mellemliggende størrelser skal bestemmes ved lineær interpolation.

(7)(b) Følgende gælder for spygatter og afgangsrør, hvoraf der kræves en betydelig tykkelse:

(7)(b)(i) For så vidt angår rør med en ydre diameter, der svarer til eller er mindre end 80 mm, skal tykkelsen ikke være mindre end 7 mm;

(7)(b)(ii) For så vidt angår rør med en ydre diameter på 180 mm, skal tykkelsen ikke være mindre end 10 mm;

(7)(b)(iii) For så vidt angår rør med en ydre diameter, der svarer til eller er større end 220 mm, skal tykkelsen ikke være mindre end 12,5 mm.

Mellemliggende størrelser skal bestemmes ved lineær interpolation.

Regel 22-1 Affaldsskakter

- (1) To skydeventiler, der betjenes fra skaktens arbejdsdæk, og som opfylder følgende krav, kan accepteres i stedet for en kontraventil med direkte lukkeanordninger, der betjenes fra et sted over fribordsdækket:
 - (1)(a) den lavest placerede skydeventil skal betjenes fra et sted over fribordsdækket. Der skal etableres et aflåsningssystem mellem de to ventiler;
 - (1)(b) ventilens indenbords ende skal placeres over den vandlinie, der dannes ved en 8,5° krængning mod styrbords- eller bagbordsside ved en dybgang svarende til det tildelte sommerfribord, men ikke under 1.000 mm over sommervandlinien. I tilfælde, hvor ventilens indenbords ende udmunder 0,01L over sommervandlinien, er der ikke krav om betjening af ventilen fra fribordsdækket, forudsat at den indenbords skydeventil er tilgængelig til enhver tid under driftsforhold; og
 - (1)(c) alternativt kan de øverst og nederst placerede skydeventiler erstattes af et hængslet, vejrtæt dæksel ved skaktens indenbords ende sammen med en afgangsklap. Dækslet og klappen skal arrangeres med aflåsning, således at afgangsklappen ikke kan betjenes, før dækslet er lukket.

- (2) Hele skakten, herunder dækslet, skal konstrueres i materiale med en væsentlig tykkelse.
- (3) Anordningerne til betjening af skydeventilerne og/eller de hængslede dæksler skal være klart mærket, som følger: »Skal holdes lukket, når de ikke anvendes«.
- (4) I tilfælde, hvor skaktens indenbords ende befinder sig under fribordsdækket på et passagerskib eller ligevægtsvandlinierne [equilibrium waterlines] på et lastskib, som er underlagt lækstabilitetskrav, gælder følger:
 - (4)(a) dæksler/ventiler, hvis indenbords ende er hængslet, skal være vandtætte;
 - (4)(b) ventilen skal være en kontraventil af tilskruningstypen, som er placeret på et let tilgængeligt sted over den dybeste lastelinie; og
 - (4)(c) kontraventilen af tilskruningstypen skal betjenes fra et sted over skotdækket og være udstyret med indikatorer for åben og lukket position. Anordningen til betjening af ventilen skal være klart mærket, som følger: »Skal holdes lukket, når de ikke anvendes«.

Regel 22-2 Kædeklys og kabellåse

- (1) Kædeklys og kabellåse skal være vandtætte op til det dæk, der udsættes for vejret.
- (2) I tilfælde, hvor der forefindes adgangsmidler, skal de lukkes med et forsvarligt dæksel og sikres med tætsiddende bolte.
- (3) Kædeklys, igennem hvilke der føres ankerkabler, skal forsynes med fastsiddende lukkeanordninger for at mindske indtrængen af vand.

Regel 23 Koøjer, vinduer og skylights

- (1) Koøjer og vinduer samt deres glas, stormklapper og stormdæksler⁴⁾ skal, hvis sådanne findes, være afsolideret og godkendt konstruktion. Ikke-metalliske rammer kan ikke accepteres.
- (2) Koøjer defineres som runde eller ovale åbninger med et areal, der ikke overstiger $0,16 \text{ m}^2$. Runde eller ovale åbninger med et areal, der overstiger $0,16 \text{ m}^2$, skal anses for vinduer.
- (3) Vinduer defineres generelt som rektangulære åbninger med en radius ved hvert hjørne, der står i forhold til vinduets størrelse, og med runde eller ovale åbninger med et areal, der er større end $0,16 \text{ m}^2$.
- (4) Koøjer til følgende rum skal udstyres med hængslede, indre stormklapper:
 - (4)(a) Rum under fribordsdæk;
 - (4)(b) rum på niveau 1 i indskottede overbygninger; og
 - (4)(c) dækshuse på niveau 1 på fribordsdæk, der beskytter åbninger, der fører ned i skibet, eller anses for flydende i stabilitetsberegninger.

Stormklapper skal kunne lukkes og sikres vandtæt, hvis de er installeret under fribordsdækket, og vejrtæt, hvis de er installeret over fribordsdækket.
- (5) Koøjer skal ikke anbringes således, at deres underkant ligger under en linie trukket parallelt med fribordsdækket i borde og med det laveste punkt 2,5% af bredden (B) over sommerlastelinien (eller sommertrælastelinien, hvis en sådan er tildelt), dog mindst 500 mm.
- (6) Hvis de krævede lækstabilitetsberegninger indikerer, at koøjerne ville komme under vand ved et mellemtilgængeligt stadium af vandindtrængen eller den endelige ligevægtsvandlinie [equilibrium waterline], skal de være af en type, der ikke kan åbnes.
- (7) Vinduer skal ikke placeres følgende steder:
 - (7)(a) under fribordsdækket;
 - (7)(b) i endeskotter eller siderne på niveau 1 af indskottede overbygninger; eller

- (7)(c) i dækshuse på niveau 1, der anses for flydende i stabilitetsberegningerne.
- (8) Køjer og vinduer i sideklædningen på niveau 2 skal forsynes med hængslede indvendige stormklapper, der kan lukkes og sikres vejrtæt, hvis overbygningen beskytter den direkte adgang til en åbning, der fører ned i skibet, eller anses for flydende i stabilitetsberegningerne.
- (9) Køjer og vinduer i sideskotter, der er placeret indenbords for sideklædningen på niveau 2, som beskytter den direkte adgang ned i skibet til rum, som er angivet i stk. (4), skal forsynes med enten hængslede indvendige stormklapper eller, hvis de er tilgængelige, fastsiddende udvendige stormdæksler, der kan lukkes og sikres vandtæt.
- (10) Kahytsskotter og døre på niveau 2 og højere oppe, der adskiller køjer og vinduer fra en direkte adgang, der fører ned i skibet, eller hvor niveau 2 anses for flydende i stabilitetsberegningerne, kan accepteres i stedet for stormklapper eller stormdæksler, der er etableret i køjer og vinduer.
- (11) Dækshuse, der er placeret på et løftet agterdæk eller på dækket i en overbygning med en højde under normalhøjden, kan anses for at befinde sig på niveau 2, hvad angår kravene og stormklapper, forudsat at højden på det løftede agterdæk eller overbygningen svarer til eller er større end højden på normalhøjden på agterdækket.
- (12) Fastsiddende skylights eller skylights, der kan åbnes, skal have glas af en tykkelse, der er passende for deres størrelse og placering, som krævet for køjer og vinduer. Glas i skylights skal, ligegyldigt hvor de er placeret, beskyttes mod mekanisk overlast og, hvor de er placeret i position 1 eller 2, skal de være udstyret med fastsiddende stormklapper eller stormdæksler.

Regel 24 Lænseporte

(1)(a) 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.

(1)(b) Bortset fra, hvad der er fastsat i stk. (1)(c) og (2), 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 formelen fundne areal. Hvor skanseklædningens længde (l) i brønden er 20 m eller derunder, er

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

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 m² 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 m² pr. meter af brøndens længde for hver 0,1 m forskel i højde;

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

(1)(d) På et heldækket skib med et dækshus midtskibs med en bredde på mindst 80% af skibets bjælke, hvor passagen langs skibets side ikke har en bredde på over 1,5, skabes der to brønde. Hver af disse skal have det krævede lænseportsareal baseret på længden af hver brønd.

(1)(e) I tilfælde, hvor der er installeret et let skot i skibets fulde bredde ved den forreste ende af midtskibs dækshuset, deles det udsatte dæk i to brønde, og dækshusets bredde er ubegrænset.

(1)(f) Det samme skal gælde for brønde på løftede agterdæk som for brønde på fribordsdæk.

(1)(g) Rendestensjern med en højde over 300 mm, som er placeret rundt om tankskibes vejrdæk ved lastsamlerrør og lastrørledninger, skal behandles som skanseklædning. Lænseporte skal indrettes i over-

ensstemmelse med denne regel. Lukkeanordninger, der er knyttet til læseporte med henblik på lase- og losseoperationer, skal arrangeres således, at læseportene ikke kan sætte sig fast, mens skibet er til søs.

- (2) 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 tilskibets bredde	Læseportareal i forhold til skanseklædningens samlede areal
40% eller derunder	20%
75% eller derover	10%

Læseportarealet ved mellemliggende bredder fås ved lineær interpolation.

- (3) Effektiviteten af læsearealet i den i stk. (1) krævede skanseklædning afhænger af det frie gennemstrømningsareal over skibets dæk.

Det frie gennemstrømningsareal på dækket er nettoarealet af huller luger imellem og mellem luger og overbygninger og dækshuse op til skanseklædningens faktiske højde.

Læseportsarealet i skanseklædninger skal vurderes i forhold til det frie netto gennemstrømningsareal, som følger:

(3)(a) Hvis det frie gennemstrømningsareal ikke er mindre end det læseareal, der beregnes ud frstk. (2), som hvis lugekarmene havde været uafbrudte, skal det mindste læseportsareal, der beregnes i henhold til stk. (1) anses for tilstrækkeligt.

(3)(b) Hvis det frie gennemstrømningsareal svarer til eller er mindre end det areal, der beregnes i henhold til stk. (1), skal det mindste læseareal i skanseklædningen bestemmes i henhold til stk. (2).

(3)(c) Hvis det frie gennemstrømningsareal er mindre end beregnet i henhold til stk. (2), men større end det, der er beregnet i henhold til stk. (1), skal det mindste læseareal i skanseklædningen bestemmes ved hjælp af følgende formel:

$$F = F_1 + F_2 - f_p \text{ m}^2$$

hvor:

F_1 er det mindste læseareal beregnet i henhold til stk. (1);

F_2 er det mindste læseareal beregnet i henhold til stk. 2; og

f_p er det totale nettoareal af passager og huller mellem lugeender og overbygninger eller dækshuse op til skanseklædningens faktiske højde.

- (4) I skibe med overbygninger på fribordsdækket eller overbygningsdækkene, som er åbne i den ene eller i begge ender til brønde, der er forment af skanseklædningen på de åbne dæk, skal der træffes fyldestgørende foranstaltninger til at fri åbne rum inde i sådanne overbygninger for vand.

Det mindste læseportsareal på hver side af skibet til den åbne overbygning (A_s) og til den åbne brønd (A_w) skal beregnes i overensstemmelse med følgende procedure:

(4)(a) Fastsæt den totale længde af brønden (l_i) svarende til summen af længden af det åbne dæk, der er indskottet af skanseklædning (l_w), og længden af det fælles rum i den åbne overbygning (l_s).

(4)(b) Med henblik på at fastsætte A_s :

(4)(b)(i) beregn det læseportsareal (A), der kræves af en åben brønd med en længde l_i i overensstemmelse med stk. (1), idet skanseklædningen anses for at være af normalhøjde;

(4)(b)(ii) multiplicer med en faktor på 1,5 for at korrigere for manglende spring, hvis det er relevant, i

overensstemmelse med stk. (1)(c);

(4)(b)(iii) multiplicer med faktoren b_0/l_t for at tilpasse læseportsarealet til bredden (b_0) af åbningerne i endeskottet i den lukkede overbygning;

(4)(b)(iv) for at tilpasse læseportsarealet for den del af den fulde længde af brønden, som er indskottet af den åbne overbygning, multiplicer med faktoren:

$$1 - (l_w/l_t)^2$$

hvor l_w og l_t defineres i stk. (4)(a);

(4)(b)(v) for at tilpasse læseportsarealet for brønddækkets afstand over fribordsdækket for dæk, der er placeret mere end 0,5 h_s over fribordsdækket, multiplicer med faktoren:

$$0,5 (h_s/h_w)$$

hvor h_w er brønddækkets afstand over fribordsdækket, og h_s er en normalhøjde på et overbygningsdæk.

(4)(c) For at fastsætte A_w :

(4)(c)(i) læseportsarealet for den åbne brønd (A_w) skal beregnes i overensstemmelse med stk. (b)(i), idet l_w anvendes til at beregne det nominelle læseportsareal (A'), og derefter tilpasses til skanseklædningens faktiske højde (h_b) ved anvendelse af en af følgende arealkorrektioner, alt efter hvad der måtte være relevant:

for skanseklædninger med en højde over 1,2 m:

$$A_c = l_w((h_b - 1,2)/0,10)(0,004) \text{ m}^2;$$

for skanseklædninger med en højde under 0,9 m:

$$A_c = l_w((h_b - 0,9)/0,10)(0,004) \text{ m}^2;$$

for skanseklædninger med en højde mellem 1,2 m og 0,9 m er der ingen korrektion (dvs. $A_c = 0$);

(4)(c)(ii) det korrigerede læseportsareal ($A_w = A' + A_c$) skal herefter tilpasses for manglende spring, hvis det er relevant, og højden over fribordsdækket som i stk. (b)(ii) og (b)(v), idet h_s og h_w anvendes.

(4)(d) Det fremkomne læseportsareal for den åbne overbygning (A_s) og for den åbne brønd (A_w) skal forefindes langs henholdsvis hver side af det åbne rum, der er dækket af den åbne overbygning, og langs hver side af den åbne brønd.

(4)(e) Ovennævnte forhold kan opsummeres i følgende ligninger, idet det antages at l_t , summen af l_w og l_s , er større end 20 m:

læseportsareal A_w for den åbne brønd:

$$A_w = (0,07l_w + A_c) \text{ (springkorrektion)} (0,5h_s/h_w); \text{ Læseportsareal } A_s \text{ for den åbne overbygning:}$$

$$A_s = (0,07l_t) \text{ (springkorrektion)} (b_0/l_t) (1 - (l_w/l_t)^2) (0,5h_s/h_w);$$

hvor l_t er 20 m eller herunder, det basale læseportsareal er $A = 0,7 + 0,035l_t$ i overensstemmelse med stk.(1).

- (5)** Underkanten af læseportene skal være så nær dækket som praktisk muligt. To tredjedele af det krævede læseportsareal skal forefindes i den halvdel af brønden, som er nærmest springkurvens laveste punkt. En tredjedel af det krævede læseportsareal skal være fordelt ligeligt langs brøndens resterende længde. Med ingen eller lille spring på det udsatte fribordsdæk eller et udsat overbygningsdæk skal læseportsarealet være fordelt ligeligt langs brøndens længde.
- (6)** Alle åbninger i skanseklædningen skal beskyttes af tremmer eller stænger anbragt i en indbyrdes afstand af ca. 230 mm. 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. Lemmene skal ikke være forsynet med sikringsanordninger.

Regel 25 Beskyttelse af besætningen

- (1) Styrken af dækshuse, der benyttes til beboelse for besætningen, skal være acceptabel.
- (2) Rækværk eller skanseklædninger skal forefindes omkring alle udsatte dæk. Højden af skanseklædning eller rækværk skal være mindst 1 m 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) Rækværk på overbygningsdæk og fribordsdæk skal være udstyret med mindst tre stænger. Åbningen under den nederste stang i rækværk må ikke overstige 230 mm. Den indbyrdes afstand mellem de øvrige stænger må ikke overstige 380 mm. I skibe med afrundet stringerplade skal rækværksstøtterne være anbragt på den flade del af dækket. Andre steder skal der forefindes rækværk med mindst tostænger. Rækværk skal opfylde følgende bestemmelser:
 - (3)(a) fastsiddende, aftagelige eller hængslede sceptre skal opsættes med en indbyrdes afstand på mindst 1,5 m. Aftagelige eller hængslede sceptre skal kunne fastlåses i opretstående position;
 - (3)(b) mindst hver tredje scepter skal støttes af en afstiver eller stag;
 - (3)(c) hvor det er nødvendigt af hensyn til skibets normale drift, kan stålwirer accepteres i stedet for rækværk. Wirerne skal afstives ved hjælp af wirestrammere; og
 - (3)(d) hvor det er nødvendigt af hensyn til skibets normale drift, kan kæder, der er placeret mellem to fastsiddende sceptre og/eller skanseklædningen, accepteres i stedet for rækværk.
- (4) Der skal findes tilfredsstillende midler med henblik på sikker færden som krævet i regel 25-1 (i form af rækværk, livliner, løbebroer eller passage under dæk osv.) til beskyttelse af besætningen på vej til eller fra opholdsrum, maskinrum og alle andre steder, der anvendes til den nødvendige drift af skibet.
- (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 den nødvendige drift af skibet, forsvarligt kan lukkes og sikres mod indtrængen af vand. Beskyttelse af mandskabet i form af rækværk eller livliner skal anbringes over dækslasten, såfremt der ikke findes en egnet passage på eller under dæk.

Regel 25-1 Midler til mandskabets sikre færden

- (1) Mandskabets sikre færden skal sikres ved hjælp af mindst et af midler, der foreskrives i tabel 25-1.1 nedenfor:

Tabel 25-1.1

Skibs-Type	Placering af adgangsveje i skibet	Tildelt Sommer-fribord	Acceptable arrangemente iht. den tildelte type fribord***			
			Type A	Type B-100	Type B-60	Type B og B+
Alle Skibe Bortset fra olietankskibe*, kemikalietankskibe* og gas carriers*	1.1 Adgang til midtskibs opholdsrum	≤ 3.000 mm	(a)	(a)	(a)	(a)
	1.1.1 Mellem poop og bro, eller		(b)	(b)	(b)	(b)
	1.1.2 Mellem poop og dækshus med beboelsesrum eller navigationsudstyr eller begge dele.	> 3.000 mm	(c)	(c)	(c)(i)	(c)(i)
			(e)	(e)	(e)	(c)(ii)
	1.2 Adgang til enderne	≤ 3.000 mm	(d)	(d)	(d)	(d)(i)
			(f)	(f)	(f)	(d)(ii)
	1.2.1 Mellem poop og forskib (hvis der ikke er nogen bro),	> 3.000 mm	(e)	(e)	(e)	(d)(iii)
	1.2.2 Mellem bro og forskib, eller		(f)(i)	(f)(i)	(f)(i)	(e)
	1.2.3 Mellem et dækshus med beboelsesrum eller navigationsudstyr eller begge dele og forskib, eller	> 3.000 mm	(f)(ii)	(f)(ii)	(f)(ii)	(f)(i)
			(a)	(a)	(a)	(f)(ii)
1.2.4 I heldækkede skibe mellem mandskabsrum og skibets forreste og agterste ender.	> 3.000 mm	(b)	(b)	(b)	(f)(ii)	
		(c)(i)	(c)(i)	(c)(i)	(f)(iv)	
1.2.3 Mellem et dækshus med beboelsesrum eller navigationsudstyr eller begge dele og forskib, eller	> 3.000 mm	(d)(i)	(d)(i)	(d)(i)	(f)(iv)	
		(e)	(e)	(e)	(f)(iv)	
1.2.4 I heldækkede skibe mellem mandskabsrum og skibets forreste og agterste ender.	> 3.000 mm	(f)(i)	(f)(i)	(f)(i)	(f)(iv)	
		(f)(ii)	(f)(ii)	(f)(ii)	(f)(iv)	

* Olie-tankskibe, kemikalietankskibe og gas carriers som defineret i henholdsvis regel II-1/2.12, VII/8.2 og VII/1.2 af SOLAS Konventionen af 1974, med ændringer.

*** Arrangementerne (a)-(f) som beskrevet i stk. (2) nedenfor. Placeringerne (i)-(v) er beskrevet i stk. (3) ovenfor.

Tabel 25-1.1 -fortsat

Skibs-Type	Placering af adgangsveje i skibet	Tildelt Sommerfribord	Acceptable arrangemente iht. den tildelte type fribord***			
			Type A	Type B-100	Type B-60	Type B og B+
Olie-tankski-be*, kemikalie-tankski-be* og gas carriers*	2.1 Adgang til forskibet	$\leq (Af + Hs)^{**}$			(a)	
	2.1.1 Mellem poop og forskib eller				(c)	
					(f)(i)	
					(f)(v)	
	2.1.2 Mellem et dækshus med beboelsesrum eller navigationsudstyr eller begge dele og forskib, eller	$> (Af + Hs)^{**}$			(a)	
					(c)	
					(f)(i)	
					(f)(ii)	
	2.1.3 I heldækkede skibe mellem mandskabsrum og skibets forreste ende					
	2.2 Adgang til agterenden	Som krævet i 1.2.4 for andre skibstyper				
	I heldækkede skibe mellem mandskabsrum og skibets agterende.					

* Olie-tankskibe, kemikalietankskibe og gas carriers som defineret i henholdsvis regel II-1/2.12, VII/8.2 og VII/1.2 af SOLAS Konventionen af 1974, med ændringer.

** Af: Det mindste sommerfribord beregnet som type »A« skib uanset den type fribord, der faktisk er tildelt.

Hs: Overbygningens normalhøjde som defineret i regel 33.

*** Arrangementerne (a)-(f) som beskrevet i stk. (2) nedenfor. Placeringerne (i)-(v) er beskrevet i stk. (3) ovenfor.

(2) De acceptable arrangemente, der omtales i tabel 25.1.1, defineres på følgende måde:

(2)(a) En veloplyst og ventileret passage under dæk (med en lysning på mindst 0,8 m i bredden og 2 m i højden) så tæt på fribordsdækket som muligt, der skaber en forbindelse til og giver adgang til de omtalte lokaliteter.

(2)(b) En permanent og effektivt konstrueret gangbro, der er installeret ved eller over overbygningsdækkets niveau, på eller så tæt ved skibets centerlinie som praktisk muligt, der udgør en uafbrudt platform med en bredde på mindst 0,6 m og med en skridsikker overflade og rækværk på hver side i hele længden. Rækværk skal være mindst 1 m høje med tre stænger og konstrueret som krævet i regel 25(3). Der skal forefindes en fodliste.

(2)(c) En permanent gangvej med en bredde på mindst 0,6 m, der er placeret på niveau med fribordsdækket og består af to rækker rækværk med sceptre med en indbyrdes på ikke over 3 m. Antallet af stænger og deres indbyrdes afstand skal være i overensstemmelse med regel 25(3). På skibe af type »B« kan lugekarme med en højde på ikke under 0,6 m kan accepteres som den ene side af gangvejen, forudsat at der isættes to rækker rækværk mellem lugerne.

(2)(d) En livline af wire med en diameter på ikke under 10 mm, der er støttet af sceptre med en indbyrdes afstand på ikke over 10 m, eller en enkelt håndliste eller wire, der er forbundet med lugekarmene og fortsættes og støttes mellem lugerne.

(2)(e) En permanent gangvej, der:

(2)(e)(i) er placeret på eller over det niveau, hvor overbygningsdækket er;

(2)(e)(ii) er placeret på skibets centerlinie eller så tæt herved som praktisk muligt;

- (2)(e)(iii) er placeret på en sådan måde, at den ikke hindrer direkte passage over dækkets arbejdsområder;
- (2)(e)(iv) udgør en uafbrudt platform med en bredde på mindst 1 m;
- (2)(e)(v) der er konstrueret af brandsikkert og skridtsikkert materiale;
- (2)(e)(vi) er udstyret med rækværk på hver side i hele længden; rækværk skal være mindst 1 m høje med stænger som krævet i regel 25(3), som er støttet af sceptre med en indbyrdes på ikke over 1,5 m;
- (2)(e)(vii) er udstyret med en fodliste på hver side;
- (2)(e)(viii) har åbninger – med lejdere, hvor dette måtte være nødvendigt – til og fra dæk. Åbninger skal ikke befinde sig mere end 40 m fra hinanden; og
- (2)(e)(ix) har læskure placeret mod gangvejen med en indbyrdes afstand på ikke over 45 m, hvis længden af det udsatte dæk, der skal passeres henover, er større end 70 m. Hvert læskur skal kunne rumme mindst en person og være designet således, at der ydes beskyttelse mod vejret på forsiden samt bagbords- og styrbordsside.
- (2)(f) En permanent gangvej på samme niveau som fribordsdækket på skibets centerlinie eller så tæt herved som praktisk muligt med samme specifikationer som dem, der gælder for de i litra (e) nævnte permanente gangveje, undtagen for så vidt angår fodlister. På skibe af type »B« (certificeret til at føre flydende last i bulk) med en samlet højde af lugekarmen og det påsatte lugedæksel på mindst 1 m kan lugekarmene accepteres som den ene side af gangvejen, forudsat at to rækker rækværk isættes mellem lugerne.
- (3) Acceptable tværgående placeringer af de i stk. (2)(c), (d) og (f) ovenfor nævnte arrangementer, hvor det måtte være relevant:
- (3)(i) ved eller tæt ved skibets centerlinie; eller på luger ved eller tæt ved skibets centerlinie;
- (3)(ii) placeret på hver side af skibet;
- (3)(iii) placeret på skibets ene side, idet der tages højde for en mulig placering på hver side;
- (3)(iv) placeret kun på skibets ene side;
- (3)(v) placeret på hver side af lugerne så tæt ved centerlinien som praktisk muligt.
- (4)(a) I tilfælde, hvor wirer er isat, skal der forefindes wirestrammere for at sikre, at de er stramme.
- (4)(b) Hvor det måtte være nødvendigt af hensyn til skibets normale drift, kan stålwirer accepteres i stedet for rækværk.
- (4)(c) Hvor det måtte være nødvendigt af hensyn til skibets normale drift, kan kæder mellem to fastsiddende sceptre accepteres i stedet for rækværk.
- (4)(d) Hvor sceptre forefindes, skal hvert tredje scepter støttes af en afstiver eller stag.
- (4)(e) Flytbare eller hængslede sceptre skal kunne fastlåses i opretstående position.
- (4)(f) Der skal forefindes midler til at færdes over forhindringer såsom rør eller andre permanenteanordninger.
- (4)(g) Generelt bær bredden af gangbroen eller gangvejen på dæksniveau ikke overstige 1,5 m.
- (5) På tankskibe med en længde under 100 m kan minimumbredden af gangbroers platforme eller gang-veje på dæksniveau, som er placeret i overensstemmelse med henholdsvis stk. (2)(e) eller (f) ovenfor, reduceres til 0,6m.

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

Maskincasinger

- (1) Maskincasinger i skibe af type »A«, jf. definitionen af denne type i regel 27, skal være beskyttet ved hjælp

af et af følgende arrangementer:

(1)(a) af en lukket poop eller bro mindst af normalhøjde; eller

(1)(b) af et dækshus af tilsvarende højde og styrke.

- (2)** 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

- (3)** En fast løbebro, der er konstrueret i overensstemmelse med bestemmelserne i regel 25-1(2)(e), skal anbringes langs skibs i skibe af type »A« i højde med overbygningsdækket mellem poopen og midtskibsbroen eller et eventuelt dækshus midtskibs. Det i regel 25-1(2)(a) nævnte arrangement skal anses for tilsvarende forbindelsesveje, der kan tjene samme formål som løbebroen.
- (4)** Der skal i højde med løbebroen forefindes sikker adgang mellem adskilte afdelinger af mandskabsaparteringen og endvidere mellem mandskabsaparteringer og maskinrummet.

Luger

- (5)** 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

- (6)** Skibe af type »A« med skanseklædning skal have åbent rækværk i mindst den halve længde af vejr-dækket eller andre lignende lænsemuligheder. Et lænseportsareal i den nederste del af skanseklædningen på 33% af skanseklædningens samlede areal er et acceptabelt ekvivalent lænsearrangement. Overkanten af barkholtsrangen skal være så lav som praktisk muligt.
- (7)** Hvor overbygninger er forbundet med trunke, skal der anbringes åbent rækværk i hele længden af de udsatte dele af fribordsdækket.

Tillæg I

Regler om fastsættelse af lastelinier

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:

(2)(a) er indrettet til udelukkende at transportere flydende last i bulk;

(2)(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

(2)(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 28.1.

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 lugedæksler, der tillades af Administration som opfyldelse af kravene i regel 15, bortset fra stk. (6), eller som er udstyret med sikringsanordninger, der er accepteret henhold til bestemmelserne i stk. 16(6), skal tildeles fribord på grundlag af de i tabel 28.2 angivne værdier med værdiforøgelse, som det fremgår af tabel 27.1:

Tabel 27.1					
Forøgelse af tabellarisk fribord for skibe af type »B«, i hvilke lugedækslerne opfylder bestemmelserne i regel 15 (bortset fra stk. 6)					
Skibets længde	Fribordsforøgelse mm	Skibets længde	Fribordsforøgelse mm	Skibets længde	Fribordsforøgelse mm
m		m		m	
≤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 16(2) til (5), skal med de i stk. (8)-(13) inklusive anførte undtagelser tildeles fribord på grundlag af tabel 28.2.

(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:

(8)(a) at de til beskyttelse af besætningen tilvejebragte foranstaltninger er tilstrækkelige;

(8)(b) at læsearrangementerne er tilstrækkelige;

(8)(c) at lugedækslerne i position 1 og 2 opfylder bestemmelserne i regel 16(1)-(5) og (7); og

(8)(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 28.2 ikke reduceres med mere end 60% af forskellen mellem de til vedkommende skibslængder svarende tabelværdier (tabel 28.1 og 28.2) 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 28.1 og i tabel 28.2 anførte værdier på betingelse af, at skibet opfylder kravene i:

(10)(a)(i) regel 26, bortset fra stk. (5), som om det var et skib af type »A«;

(10)(a)(ii) stk. (8), (11) og (13); og

(10)(a)(iii) stk. (12), dog således at i hele skibets længde antages ethvert tværskibsskot at være beskadiget, således at to i forlængelse af hinanden beliggende rum skal fyldes samtidig, bortset fra at sådanne skader ikke gælder for skotter, der grænser op til et maskinrum.

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

Begyndelseslastekondition

(11) Begyndelseslastekondition før fyldning fastlægges som følger:

(11)(a) Skibet nedlastes til sommerlastevandlinien på en imaginær ret køl.

(11)(b) Ved beregning af det lodrette tyngdepunkt skal følgende principper opfyldes:

(11)(b)(i) Der transporteres en homogen last.

(11)(b)(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.

(11)(b)(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 ikke er mindre end den i henhold til (ii) beregnede.

(11)(b)(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.

(11)(b)(v) Ved en krængningsvinkel 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.

(11)(b)(vi) Vægten beregnes på basis af følgende værdier for massefylden: Saltvand 1,025
Ferskvand 1,000

Brændselsolie 0,950

Dieselolie 0,900

Smøreolie 0,900

Skadesantagelser

(12) Følgende principper for de tænkte skader skal anvendes:

(12)(a) Den lodrette udstrækning af skaden antages altid at indtræde uden begrænsning fra basislinien og op.

(12)(b) Skadens udstrækning tværskibs svarer til B/5 eller 11,5 m alt afhængig af, hvilken der er mindst, målt indenbords fra skibssiden vinkelret på centerlinien ved højden af sommerlastevandlinien.

(12)(c) Hvis en skade, der er mindre i udstrækning end angivet i punkt (a) og (b), medfører en alvorligere tilstand, skal denne anvendes.

(12)(d) Medmindre andet kræves i stk. (10)(a), skal fyldningen begrænse sig til et enkelt rum mellem tværskibsskot, der støder op til hinanden, forudsat at den indvendige langskibsbegrænsning ikke befinder sig inden for den tværskibs udstrækning af den forudsatte skade. Tværskibs begrænsningsskotter i vingetanke, som ikke rækker hen over skibets fulde bredde, skal antages ikke at være beskadiget, forudsat de strækker sig ud over den tværskibs udstrækning af den forudsatte skade som foreskrevet i punkt (b).

Hvis der i et tværskibsskot er trin eller recesser på ikke over 3 m i længde, som befinder sig inden for den tværskibs udstrækning af den forudsatte skade som defineret i punkt (b), kan et sådant tværskibsskot 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 en reces, der er mere end 3 m i længde i et tværskibsskot, skal de to rum, der støder op til skottet, betragtes som fyldt. Det trin, der dannes af agterpeakskottet og agterpeaktanktoppen, skal ikke være at betragte som et trin, hvad angår denne regel.

(12)(e) Hvor et hovedtværskibsskot befinder sig inden for 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 kornfødnehuller, 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. Mande-hulsdæksler med tætsiddende bolte betragtes tilsvarende som ækvivalent til det ugennembrudte skot bortset fra åbninger i toptanke, der gør toptankene fælles med lastrummene.

(12)(f) Hvor der forudses fyldning af et hvilket som helst af to i forlængelse af hinanden liggende rum, skal den indbyrdes afstand mellem de væsentligste tværskibs vandtætte skotter være mindst $1/3L$ $2/3$ eller $14,5$

m, hvad der end er mindst, for at blive betragtet som fyldestgørende. Hvor tværskibs skotter har mindre afstand, antages et eller flere af disse skotter ikke at eksistere for at opnå minimumsafstanden mellem skotterne.

Ligevægtstilstand

(13) Ligevægtstilstanden efter fyldning skal betragtes som tilfredsstillende, såfremt:

(13)(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 lufrør, ventilatorer (uanset at de opfylder regel 19(4) og åbninger, som lukkes ved hjælp af vejrtætte døre (uanset at de opfylder regel 12) eller lugedæksler (uanset at de opfylder regel 16(1)-(5)), 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 køjer 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, hurtigt-reagerende 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.

(13)(b) Hvis ledninger, kanaler eller tunneler befinder sig inden for 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.

(13)(c) Krægningsvinklen som følge af usymmetrisk fyldning ikke overstiger 15°. Hvis ingen del af dækket er under vand, kan en krægningsvinkel på 17° godkendes.

(13)(d) Metacenterhøjden i vandfyldt tilstand er positiv.

(13)(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° ud over ligevægtsindstillingen med en maksimumstabilitetsarm (GZ) på mindst 0,1 m inden for denne udstrækning. Arealet under stabilitetskurven inden for 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 inden for udstrækningen af reststabiliteten.

(13)(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«.

(14)(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«.

(14)(b) Dog skal kravene i reglerne 25, 26(3), 26(4) og 39 ikke finde anvendelse på ubemandede pramme.

(14)(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 FribordstabellerSkibe af type »A«

(1) Det tabellariske fribord for skibe af type »A« fastsættes efter tabel 28.1:

Tabel 28.1			
Skibets længde m	Fribord mm	Skibets længde m	Fribord mm

24	200	52	467
25	208	53	478
26	217	54	490
27	225	55	503
28	233	56	516
29	242	57	530
30	250	58	544
31	258	59	559
32	267	60	573
33	275	61	587
34	283	62	600
35	292	63	613
36	300	64	626
37	308	65	639
38	316	66	653
39	325	67	666
40	334	68	680
41	344	69	693
42	354	70	706
43	364	71	720
44	374	72	733
45	385	73	746
46	396	74	760
47	408	75	773
48	420	76	786
49	432	77	800
50	443	78	814
51	455	79	828
80	841	118	1426
81	855	119	1442
82	869	120	1459
83	883	121	1476

84	897	122	1494
85	911	123	1511
86	926	124	1528
87	940	125	1546
88	955	126	1563
89	969	127	1580
90	984	128	1598
91	999	129	1615
92	1014	130	1632
93	1029	131	1650
94	1044	132	1667
95	1059	133	1684

96	1074	134	1702
97	1089	135	1719
98	1105	136	1736
99	1120	137	1753
100	1135	138	1770
101	1151	139	1787
102	1166	140	1803
103	1181	141	1820
104	1196	142	1837
105	1212	143	1853
106	1228	144	1870
107	1244	145	1886
108	1260	146	1903
109	1276	147	1919
110	1293	148	1935
111	1309	149	1952
112	1326	150	1968
113	1342	151	1984
114	1359	152	2000
115	1376	153	2016
116	1392	154	2032
117	1409	155	2048
156	2064	194	2552
157	2080	195	2562
158	2096	196	2572
159	2111	197	2582
160	2126	198	2592
161	2141	199	2602
162	2155	200	2612
163	2169	201	2622
164	2184	202	2632
165	2198	203	2641

166	2212	204	2650
167	2226	205	2659
168	2240	206	2669
169	2254	207	2678
170	2268	208	2687
171	2281	209	2696
172	2294	210	2705
173	2307	211	2714
174	2320	212	2723
175	2332	213	2732
176	2345	214	2741
177	2357	215	2749

178	2369	216	2768
179	2381	217	2767
180	2393	218	2775
181	2405	219	2784
182	2416	220	2792
183	2428	221	2801
184	2440	222	2809
185	2451	223	2817
186	2463	224	2825
187	2474	225	2833
188	2486	226	2841
189	2497	227	2849
190	2508	228	2857
191	2519	229	2865
192	2530	230	2872
193	2541	231	2880
232	2888	270	3128
233	2895	271	3133
234	2903	272	3138
235	2910	273	3143
236	2918	274	3148
237	2925	275	3153
238	2932	276	3158
239	2939	277	3163
240	2946	278	3167
241	2953	279	3172
242	2959	280	3176
243	2966	281	3181
244	2973	282	3185
245	2979	283	3189
246	2986	284	3194
247	2993	285	3198

248	3000	286	3202
249	3006	287	3207
250	3012	288	3211
251	3018	289	3215
252	3024	290	3220
253	3030	291	3224
254	3036	292	3228
255	3042	293	3233
256	3048	294	3237
257	3054	295	3241
258	3060	296	3246
259	3066	297	3250

260	3072	298	3254
261	3078	299	3258
262	3084	300	3262
263	3089	301	3266
264	3095	302	3270
265	3101	303	3274
266	3106	304	3278
267	3112	305	3281
268	3117	306	3285
269	3123	307	3288
308	3292	337	3375
309	3295	338	3378
310	3298	339	3380
311	3302	340	3382
312	3305	341	3385
313	3308	342	3387
314	3312	343	3389
315	3315	344	3392
316	3318	345	3394
317	3322	346	3396
318	3325	347	3399
319	3328	348	3401
320	3331	349	3403
321	3334	350	3406
322	3337	351	3408
323	3339	352	3410
324	3342	353	3412
325	3345	354	3414
326	3347	355	3416
327	3350	356	3418
328	3353	357	3420
329	3355	358	3422

330	3358	359	3423
331	3361	360	3425
332	3363	361	3427
333	3366	362	3428
334	3368	363	3430
335	3371	364	3432
336	3373	365	3433

Fribord for mellemliggende længder fås ved lineær interpolation.

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

Skibe af type »B«

(2) Det tabellariske fribord for skibe af type »B« fastsættes efter tabel 28.2:

Tabel 28.2			
Fribordstabel for skibe af type »B«			
Skibets længde m	Fribord mm	Skibets længde m	Fribord mm
24	200	54	490
25	208	55	503
26	217	56	516
27	225	57	530
28	233	58	544
29	242	59	559
30	250	60	573
31	258	61	587
32	267	62	601
33	275	63	615
34	283	64	629
35	292	65	644
36	300	66	659
37	308	67	674
38	316	68	689
39	325	69	705
40	334	70	721
41	344	71	738
42	354	72	754
43	364	73	769
44	374	74	784
45	385	75	800
46	396	76	816
47	408	77	833
48	420	78	850
49	432	79	868
50	443	80	887
51	455	81	905
52	467	82	923
53	478	83	942
84	960	122	1729
85	978	123	1750
86	996	124	1771
87	1015	125	1793
88	1034	126	1815
89	1054	127	1837
90	1075	128	1859
91	1096	129	1880
92	1116	130	1901

93	1135	131	1921
94	1154	132	1940
95	1172	133	1959
96	1190	134	1979
97	1209	135	2000
98	1229	136	2021
99	1250	137	2043
100	1271	138	2065
101	1293	139	2087
102	1315	140	2109
103	1337	141	2130
104	1359	142	2151
105	1380	143	2171
106	1401	144	2190
107	1421	145	2209
108	1440	146	2229
109	1459	147	2250
110	1479	148	2271
111	1500	149	2293
112	1521	150	2315
113	1543	151	2334
114	1565	152	2354
115	1587	153	2375
116	1609	154	2396
117	1630	155	2418
118	1651	156	2440
119	1671	157	2460
120	1690	158	2480
121	1709	159	2500
160	2520	198	3235

161	2540	199	3249
162	2560	200	3264
163	2580	201	3280
164	2600	202	3296
165	2620	203	3313
166	2640	204	3330
167	2660	205	3347
168	2680	206	3363
169	2698	207	3380
170	2716	208	3397
171	2735	209	3413
172	2754	210	3430
173	2774	211	3445
174	2795	212	3460

175	2815	213	3475
176	2835	214	3490
177	2855	215	3505
178	2875	216	3520
179	2895	217	3537
180	2915	218	3554
181	2933	219	3570
182	2952	220	3586
183	2970	221	3601
184	2988	222	3615
185	3007	223	3630
186	3025	224	3645
187	3044	225	3660
188	3062	226	3675
189	3080	227	3690
190	3098	228	3705
191	3116	229	3720
192	3134	230	3735
193	3151	231	3750
194	4167	232	3765
195	3185	233	3780
196	3202	234	3795
197	3219	235	3808
236	3821	274	4327
237	3835	275	4339
238	3849	276	4350
239	3864	277	4362
240	3880	278	4373
241	3893	279	4385
242	3906	280	4397

243	3920	281	4408
244	3934	282	4420
245	3949	283	4432
246	3965	284	4443
247	3978	285	4455
248	3992	286	4467
249	4005	287	4478
250	4018	288	4490
251	4032	289	4502
252	4045	290	4513
253	4058	291	4525
254	4072	292	4537
255	4085	293	4548
256	4098	294	4560

257	4112	295	4572
258	4125	296	4583
259	4139	297	4594
260	4152	298	4607
261	4165	299	4618
262	4177	300	4630
263	4189	301	4642
264	4201	302	4654
265	4214	303	4665
266	4227	304	4676
267	4240	305	4686
268	4252	306	4695
269	4264	307	4704
270	4276	308	4714
271	4289	309	4725
272	4302	310	4736
273	4315	311	4748
312	4757	339	5045
313	4768	340	5055
314	4779	341	5065
315	4790	342	5075
316	4801	343	5086
317	4812	344	5097
318	4823	345	5108
319	4834	346	5119
320	4844	347	5130
321	4855	348	5140
322	4866	349	5150
323	4878	350	5160
324	4890	351	5170

325	4899	352	5180
326	4909	353	5190
327	4920	354	5200
328	4931	355	5210
329	3943	356	5220
330	4955	357	5230
331	4965	358	5240
332	4975	359	5250
333	4985	360	5260
334	4995	361	5268
335	5005	362	5276
336	5015	363	5285
337	5025	364	5294
338	5035	365	5303

Fribord for mellemliggende længder fås ved lineær interpolation.

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

Regel 29 Korrektion til fribordet for skibe under 100 m i længde

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

$$7,5(100 - L) \left(0,35 - \frac{E_1}{L} \right) (\text{mm})$$

hvor L = skibets længde i m,

E_1 = overbygningens effektive længde i m, således som denne længde er defineret i regel 35, dog uden længden af trunke.

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

$$\text{faktoren } \frac{C_b + 0,68}{1,36}$$

Blokkoefficienten må ikke være større end 1,0.

Regel 31 Korrektion for dybde

(1) Såfremt D overstiger

$$\frac{L}{15},$$

skal fribordet forøges med:

$$\left(D - \frac{L}{15} \right) R \text{ mm, hvor } R \text{ er } \frac{L}{0,48} \text{ ved længder}$$

under 120 m og 250 ved længder på 120 m og derover.

(2) Såfremt D er mindre end

$$\frac{L}{15}$$

foretages ingen reduktion

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 trunker, der strækker sig i hele skibets længde, i hvilket tilfælde fribordet skal reduceres med de i stk. (1) fastsatte værdier.

- (3) Såfremt overbygningens eller trunkens højde er mindre end den tilsvarende normalhøjde, nedsættes den beregnede reduktion efter forholdet mellem overbygningens eller trunkens virkelige højde og den relevante normalhøjde, 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 32-1 Korrektion for recesser i fribordsdæk

- (1) I tilfælde, hvor der forefindes en reces i fribordsdækket, og denne ikke strækker sig til skibets sider, skal det fribord, der er beregnet uden hensyntagen til recessen, korrigeres for det følgende tab af opdrift. Korrektionen skal svare til den værdi, der opnås ved at dividere recessens fylde med arealet af skibets vandlinieplan ved 85% af den mindste dybde (moulded) (se figur 32-1.1).
- (2) Korrektionen skal udgøre et tillæg til det fribord, der opnås, når alle andre korrektioner er anvendt, bortset fra korrektion for forskibets højde.
- (3) I tilfælde, hvor fribordet – korrigeret for mistet opdrift som ovenfor – er større end det mindste geometriske fribord, som fastsat på basis af dybden (moulded) målt til bunden af recessen, kan sidstnævnte værdi anvendes.

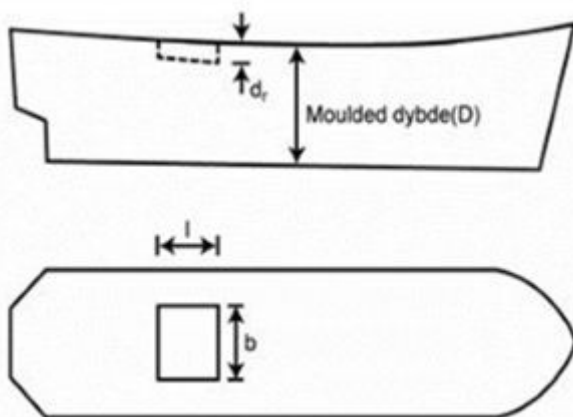


Fig. 32-1.1

Korrektionen er det tillæg til fribordet, der svarer til:

$$\frac{l \times b \times d_r}{WP \text{ areal ved } 0,85D}$$

Regel 33 Normalhøjde af overbygninger

Normalhøjden af en overbygning fremgår af følgende tabel:

Tabel 33.1

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

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).

Hvor der findes en reces i et overbygningsskot, skal overbygningens effektive længde reduceres med en værdi, der svarer til recessens areal i plan divideret med overbygningens bredde ved recessens midterlængde. I tilfælde, hvor recessen ikke er symmetrisk om centerlinien, skal det største del af recessen anses for at gælde for begge skibets sider. Det er ikke nødvendigt, at en reces er overdækket.

- (2) Såfremt en lukket overbygningsskot forløber i en jævn konveks kurve ud over dets skæring med overbygningens sider, kan overbygningens længde forøges svarende til længden til et ækvivalent plant skot. 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 endeskot og dens side.

I tilfælde, hvor der findes en forlængelse af en overbygning med en bredde på hver side af centerlinien på mindst 30% af skibets bredde, kan overbygningens effektive længde forøges, idet et ækvivalent

overbygningsskot med form som en parabel tages i betragtning. Denne parabel skal strække sig fra forlængelsen af centerlinien og passere gennem det faktiske overbygningsskots forbindelsespunkt med forlængelsens sider og strækker sig til skibets sider. Denne parabel skal befinde sig fuldt og helt inden for overbygningen og dens forlængelsers grænser.

Hvis overbygningen er trukket ind fra skibets sider, op til den tilladte grænse i henhold til regel 3(10), skal det ækvivalente skot beregnes på basis af overbygningens faktiske bredde (og ikke på basis af skibets bredde).

- (3) Overbygninger med skotter med skrå ender skal behandles på følgende måde:

(3)(a) Når overbygningens højde, målt fri af den skrå ende, svarer til eller er mindre end normalhøjden, skal længden S findes på den i figur 34.1 viste måde.

(3)(b) Når højden er større end normalhøjden, skal længden S findes på den i figur 34.2 viste måde.

(3)(c) Ovennævnte gælder kun, når den hældningen i forhold til basislinien er 15° eller større. I tilfælde, hvor hældningen er mindre end 15°, skal konfigurationen behandles som spring.

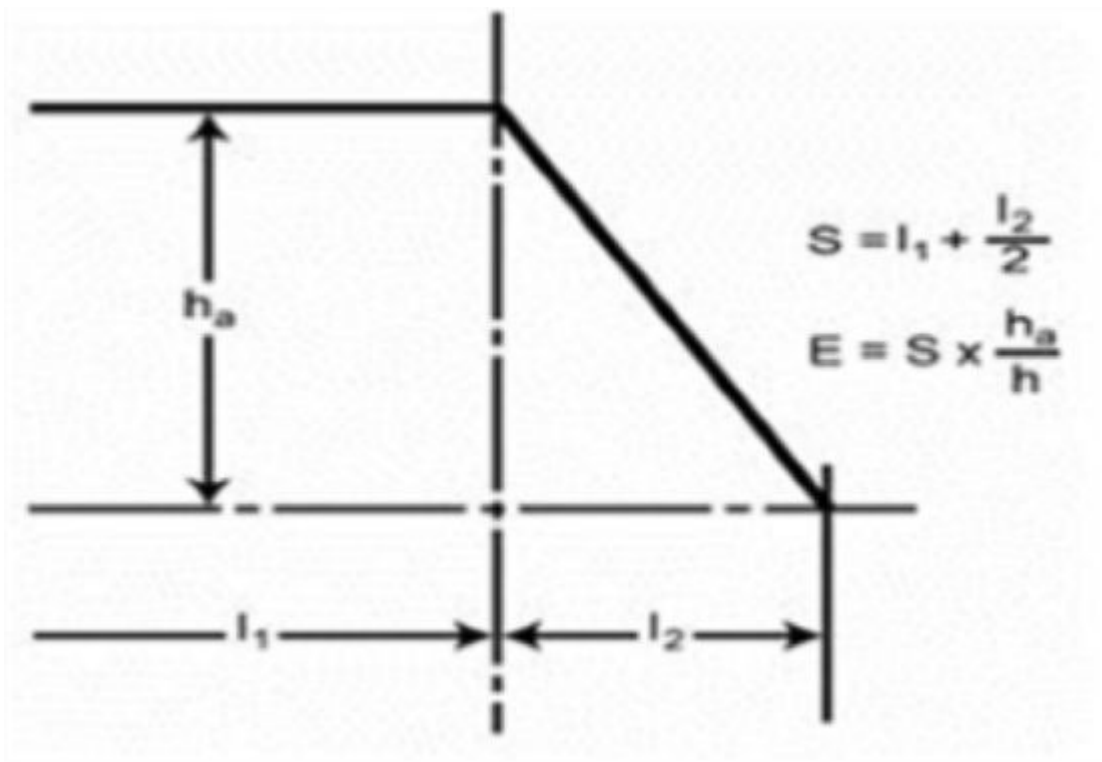


Fig. 34.1

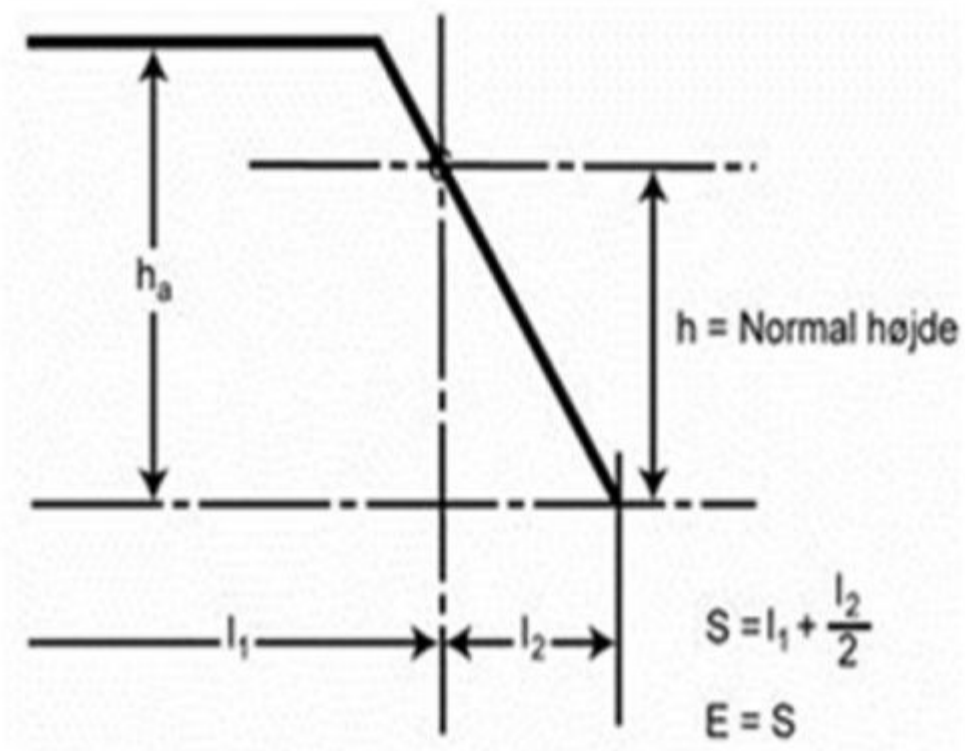


Fig. 34.2

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 overbygningernes effektive længde (se figur 34.1 og 34.2).

I tilfælde, hvor højden – målt fri af hældningen – af en overbygning med skrå endeskotter er mindre end normalhøjden, skal dens effektive længde E være dens længde S som fastsat ved hjælp af figur 34.1 og reduceret i forholdet mellem den virkelige højde og normalhøjden.

I tilfælde, hvor en poop eller bak med en højde under normalhøjden placeres på et skib med usædvanligt stor spring, men uden nogen overbygning inden for 0,2 L midtskibs, kan poopens eller bakkens højde forøges ved en forøgelse af den faktiske højde med forskellen mellem den faktiske højde og de normale springprofiler. Der skal ikke ydes begrænsninger for usædvanligt stor spring i overensstemmelse med regel 38(16).

- (4) Den effektive længde af et løftet agterdæk, er dets længde indtil højst 0,6 L, såfremt dækkets frontskoter intakt. Hvis skottet ikke er intakt, betragtes det løftede agterdæk som en poop med en mindre højde end normalhøjden.

Den maksimale effektive længde på 0,6 L af en løftet agterdæk skal måles fra den bageste perpendikulær, selv når en poop er placeret sammen med det løftede agterdæk.

- (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:
 - (1)(a) trunken er mindst lige så stærk som en overbygning;
 - (1)(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;
 - (1)(c) trunkdækket eller fritstående trunke forbundet til overbygninger med solide faste løbebroer danner en permanent arbejdsplatform fra for til agter forsynet med rækværk;
 - (1)(d) ventilatorer er beskyttet af trunken, af vandtætte dæksler eller ved andre tilsvarende midler;
 - (1)(e) åbent rækværk forefindes på udsatte dele af fribordsdækket ud for trunken på mindst halvdelen af de udsatte deles længde, eller som et alternativ hertil er der et læseportsareal i den nedre ende af skanseværket i henhold til regel 24(2) på 33% af skanseklædningens samlede areal;
 - (1)(f) maskincasingerne er beskyttet af trunken, af en overbygning af mindst normalhøjde eller af et dækshus af samme højde og tilsvarende styrke;
 - (1)(g) trunkens bredde er mindst 60% af skibets bredde, og

- (1)(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 14-1 foreskrevne, skal der foretages et fradrag i trunkens virkelige højde svarende til forskellen mellem lugekarmens virkelige højde og dens forskriftsmæssige højde.
- (5) I tilfælde, hvor trunkhøjden er mindre end normalhøjden, og trunkens lugekarme ligeledes har en højde under normalhøjden eller er fuldstændigt udeladt, skal reduktionen i trunkens faktiske højde på grund af lugekarme med utilstrækkelig højde være forskellen mellem 600 mm og karmens faktiske højde eller 600 mm, hvis der ikke findes lugekarme. Trunkens faktiske højde skal ikke kræves reduceret i tilfælde, hvor der kun forefindes små luger af mindre end normalhøjde i trunkdækket, for hvilke der kan gives dispensation fra kravet om normal karmhøjde.
- (6) Ubrudte luger kan betragtes som en trunk ved beregningen af fribord, forudsat at bestemmelserne i dette stk. opfyldes i enhver henseende.

Den i stk. (1)(b) nævnte trunkdækstringer kan placeres udenbords i forhold til trunkens sideskot sammen med følgende:

- (6)(a) den således dannede stringer skal udgøre en direkte gangvej med en bredde på mindst 450 mm på hver side af skibet;
- (6)(b) stringeren skal være af solidt plademateriale, effektivt understøttet og afstivet;
- (6)(c) stringeren skal befinde sig så langt over fribordsdækket som praktisk muligt. Ved beregningen af fribord skal trunkhøjden reduceres med mindst 600 mm eller med den faktiske forskel mellem trunkens overside og stringeren, alt efter hvad der måtte være størst;
- (6)(d) sikringsanordningerne til lugedækslet skal være tilgængelige fra stringeren eller gangvejen; og
- (6)(e) trunkens bredde skal måles mellem trunkens sideskoter.
- (7) I tilfælde, hvor den trunk, der støder op til en overbygning såsom en poop, bro eller bak, medtages i beregningen af fribordet, skal åbningerne ikke placeres i den del af skottet, der er fælles for trunken og overbygningen. Disse bestemmelser kan blødes op i forbindelse med små åbninger såsom til rør, kabler eller mandehuller med dæksler, der er påsat ved hjælp af bolte.
- (8) Siderne i trunke, der medtages i beregningen af fribord, skal være intakte. Sideluger af en type, der ikke kan åbnes, samt tilbøvede mandehulsdæksler kan accepteres.

Regel 37 Fradrag for overbygninger og trunke

- (1) Såfremt overbygningers og trunkes effektive længde er 1 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. Fradrag ved mellemliggende længder fås ved lineær interpolation.
- (2) Såfremt overbygningers og trunkes samlede effektive længde er mindre end 1 L, bestemmes fradraget som en procent, der udledes af nedenstående tabel:

Tabel 37.1											
Fradragsprocent for skibe af type »A« og »B«											
	Samlet effektiv længde af overbygninger og trunke										
	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1L
	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L	L

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 fås ved lineær interpolation.

- (3) For skibe af type »B«, hvor bakkens effektive længde er under 0,07 L, tillades intet fradrag.

Regel 38 Spring

Almindelige bestemmelser

- (1) Springet måles fra dækket i borde til en referencelinie trukket parallelt med kølen gennem springkur-ven 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 $0,111 Z$. I tilfælde, hvor en lukket poop eller bak er placeret oven på overbygningen, skal der ydes tillæg for spring [sheer credit] for en sådan poop eller bak i overensstemmelse med den i stk. (12) angivne metode som vist i figur 38.1.

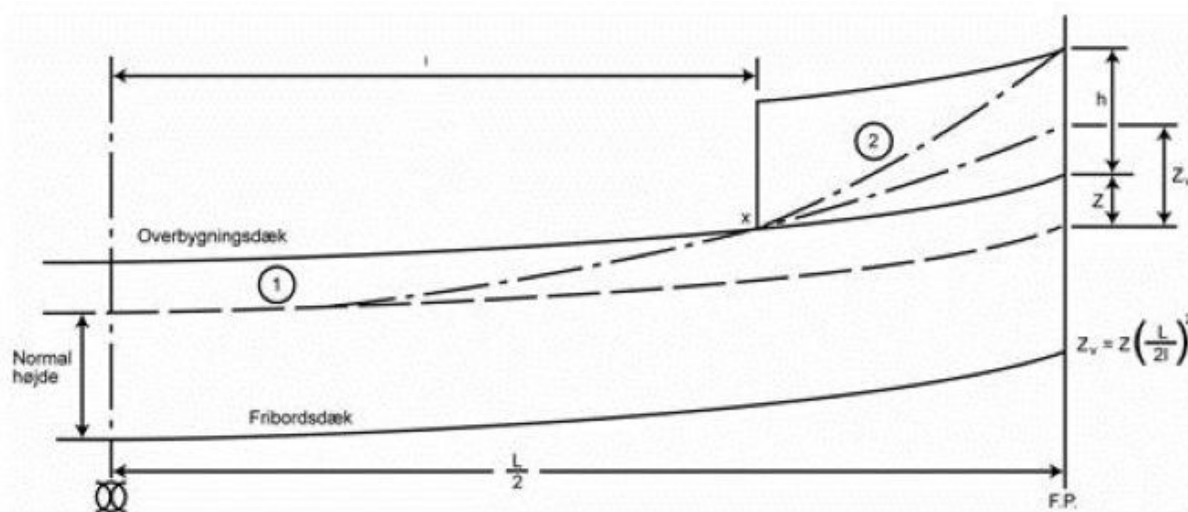


Fig. 38.1

- (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).

I tilfælde, hvor en poop eller bak består af to lag, skal den i figur 38.2 viste metode anvendes.

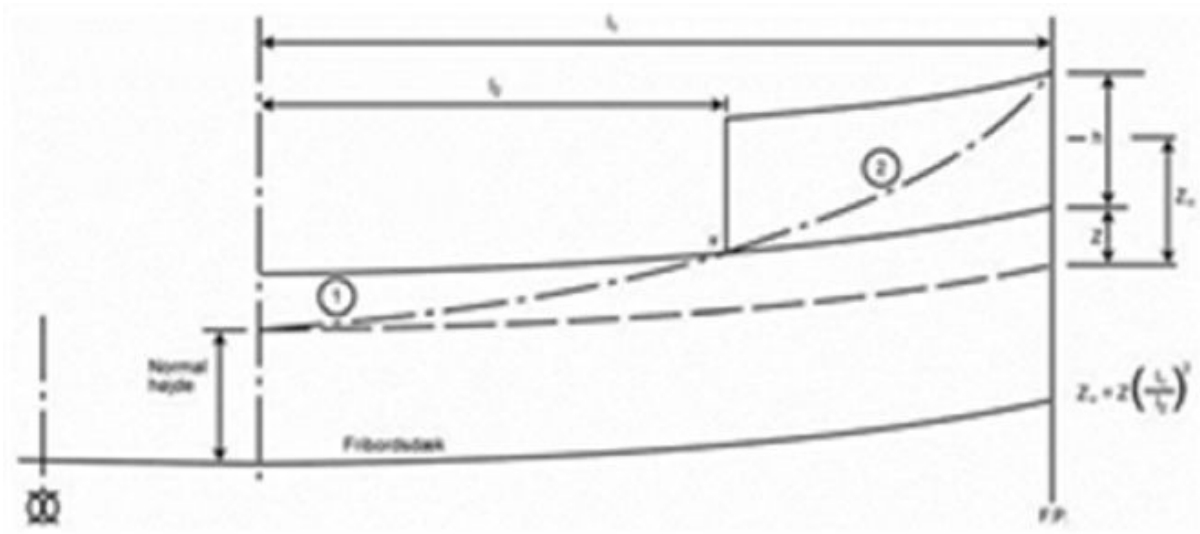


Fig. 38.2

Ved anvendelsen af figur 38.1 og 38.2 gælder følgende definitioner:

Z som defineret i stk. (5); og

Z_v er endekoordinaten af en virtuel normal parabolkurve taget gennem punktet »X«. Hvis Z_v er større end $(Z + h)$, skal endekoordinaten være $(Z + h)$, i hvilket tilfælde der skal ses bort fra punktet »X«, og kurven (2) ikke skal tages i betragtning.

Når længden af overbygningen på niveau 1 er større end 0,5 l, skal den virtuelle normale parabolkurve begynde midtskibs som vist i figur 38.1.

Normalspringprofil

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

Tabel 38.1

Normalspringprofil (L i meter)

Sted	Ordinat (mm)	Faktor
Agterste perpendikulær	$25 \left(\frac{L}{3} + 10\right)$	1
Agterste halvdel 1/6L fra A P	$11,1 \left(\frac{L}{3} + 10\right)$	3
1/3L fra A P	$2,8 \left(\frac{L}{3} + 10\right)$	3
Midtskibs	0	1
Midtskibs	0	1
Forreste halvdel 1/3L fra F P	$5,6 \left(\frac{L}{3} + 10\right)$	3
1/6L fra F P	$22,2 \left(\frac{L}{3} + 10\right)$	3
Forreste perpendikulær	$50 \left(\frac{L}{3} + 10\right)$	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% af normalprofilen, gives der begunstigelse for den overskydende del. Såfremt den agterste del er mindre end 50% af normalprofilen, gives der ingen begunstigelse for det overskydende spring forude. Såfremt agterspringet ligger mellem 50% og 75% 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:

$$s = \frac{y}{3} \frac{L'}{L}$$

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

y = forskellen mellem overbygningens virkelige højde og dens normalhøjde ved agterste og forreste perpendikulær,

L' = middellængden af den lukkede del af poop eller bak, dog højst $0,5L$, og 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.

- (13)(a) Enhver overskydende højde i en overbygning, som ikke strækker sig til den bageste perpendikulær, kan

ikke anses for at bidrage til tillægget for spring.

(13)(b) I tilfælde, hvor en overbygningens højde er mindre end normalhøjden, skal overbygningsdækket ikke være mindre end minimumhøjden på overbygningen over den virtuelle springkurve ved ethvert punkt. I denne forbindelse skal y være forskellen mellem overbygningens faktiske og mindste højde ved den bageste/forreste perpendikulær.

(13)(c) I forbindelse med et løftet agterdæk kan der kun gives tillæg, når dette agterdæks højde er større end normalhøjden på »andre overbygninger« som defineret i regel 33, og kun for den del, hvormed det løftede agterdæks højde overstiger normalhøjden.

(13)(d) Når en poop eller bak har skrå endeskotter, kan der gives tillæg til spring på bekostning af den overskydende højde. Den i stk. (12) angivne formel skal anvendes, idet værdierne for y og L' er som vist ifigur 38.3.

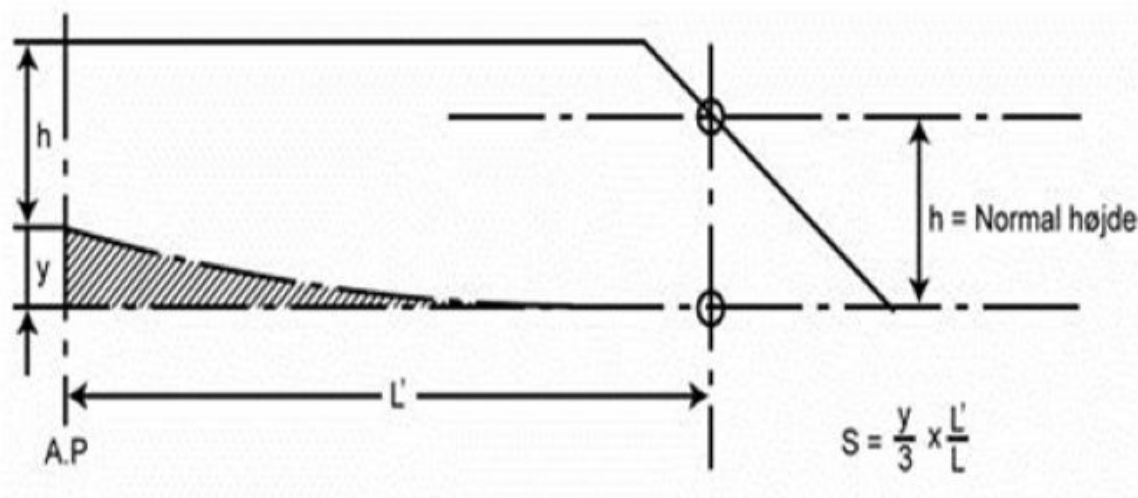


Fig. 38.1

Korrektion for afvigelser fra normalspringprofil

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

$$0,75 - \frac{S_1}{2L}$$

hvor S_1 er den samlede længde S af lukkede overbygninger som defineret i regel 34 uden trunke.

Tillæg for manglende spring

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

Fradrag for overskydende spring

(16) 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. (14), 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.

Ved anvendelsen af dette stykke skal overbygningens højde relateres til dens normalhøjde. I tilfælde, hvor højden på overbygningen eller det løftede agterdæk er mindre end normalhøjden, skal fradraget være forholdet mellem den faktiske højde og normalhøjden.

Regel 39 Minimum bovhøjde og overskydende opdrift

- (1) Bovhøjden (F_b) defineres som den lodrette afstand ved forreste perpendicular 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:

$$F_b = \left(6075 \left(\frac{L}{100} \right) - 1875 \left(\frac{L}{100} \right)^2 + 200 \left(\frac{L}{100} \right)^3 \right) \times (2,08 + 0,609C_b - 1,603C_{wf} - 0,0129(L/d_1))$$

hvor:

F_b er den beregnede minimum bovhøjde i mm;

L er længden som defineret i regel 3 i m;

B er bredden (moulded) som defineret i regel 3 i m;

d_1 er dybgangen ved 85% af den mindste dybde D (moulded) i m;

C_b er blokkoeficienten som defineret i regel 3;

C_{wf} er koeficienten for arealet af vandplanet foran L/2: $C_{wf} = A_{wf} / \{(L/2) \times B\}$;

A_{wf} er arealet af vandplanet foran L/2 ved dybgangen d_1 i m².

På skibe, der er tildelt sommerfribord, skal sommerfribordet (og ikke sommerfribordet for trælast) anvendes når stk. (1) anvendes.

- (2) Såfremt den i stk. (1) foreskrevne bovhøjde fås ved hjælp af spring, skal springet strække sig over mindst 15% af skibets længde målt fra den forreste perpendicular. Såfremt bovhøjden er opnået ved anbringelse af en overbygning, skal sådan overbygning strække sig fra stævnen til et punkt, der ligger mindst 0,07 L agten for den forreste perpendicular, og være lukket som defineret i regel 3(10).

- (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.

(4)(a) Der kan tages højde for springet af det dæk, hvorpå bakken er placeret, selv om bakkens længde er under 0,15 L, men større end 0,07 L, forudsat at bakkens højde ikke er under halvdelen af overbygningens normalhøjde som defineret i regel 33 mellem 0,07 L og den forreste perpendicular.

(4)(b) I tilfælde, hvor bakkens højde er mindre end halvdelen af overbygningens normalhøjde som defineret i regel 33, kan den tillagte bovhøjde bestemmes, som følger:

(4)(b)(i) I tilfælde, hvor fribordsdækket har et spring, der strækker sig fra agten for 0,15 L, ved hjælp af en parabolisk kurve med sit udgangspunkt 0,15 L agten for den forreste perpendicular ved en højde svarende til skibets midtskibsdybde, forlænget gennem bakkens skots krydspunkt med dækket og op til et punkt ved den forreste perpendicular, der ikke er højere oppe end niveauet for det dæk, hvorpå bakken er placeret (som illustreret i figur 39.1). Hvis værdien af den højde, der betegnes h_t i figur 39.1, er mindre end værdien af den højde, der betegnes h_b , så kan h_t udskiftes med h_b i forbindelse med den tilgængelige

bovhøjde.

(4)(b)(ii) I tilfælde, hvor fribordsdækket har et spring, der strækker sig mindre end $0,15 L$, eller ikke har noget spring, ved hjælp af en linie, der trækkes fra det dæk, hvorpå bakken er placeret, i borde ved $0,07 L$ parallelt med basislinien til den forreste perpendicularer (som illustreret i figur 39.2).

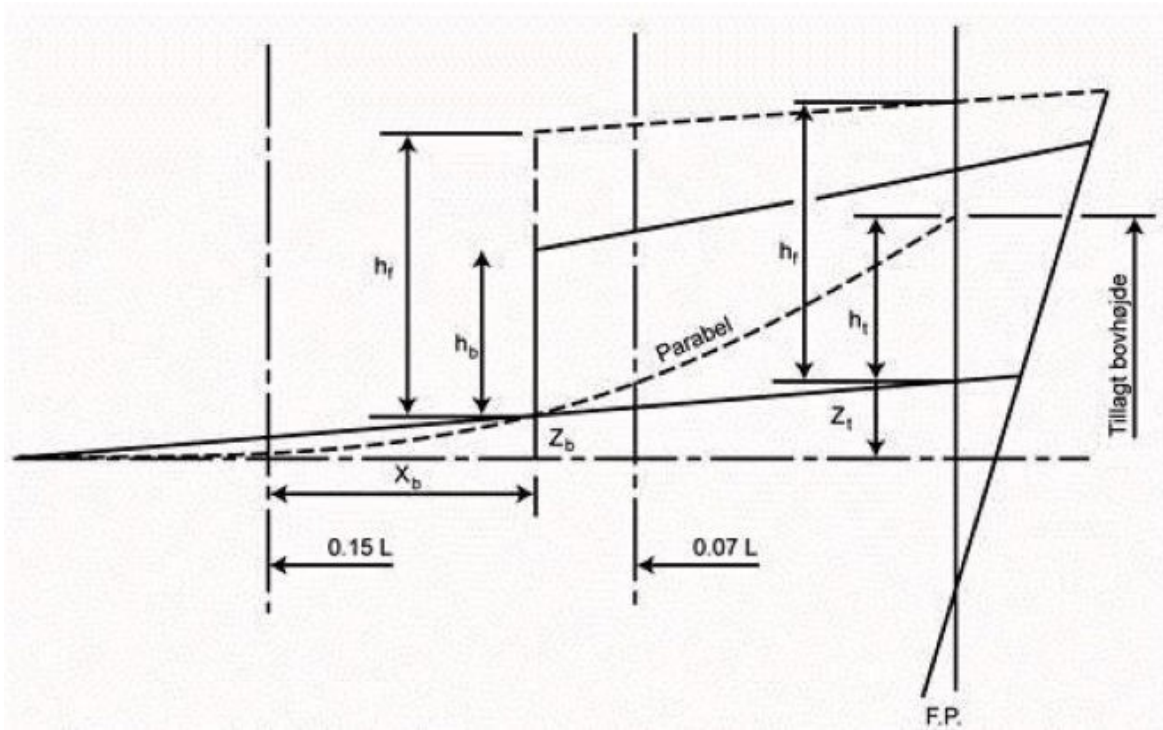


Fig. 39.1

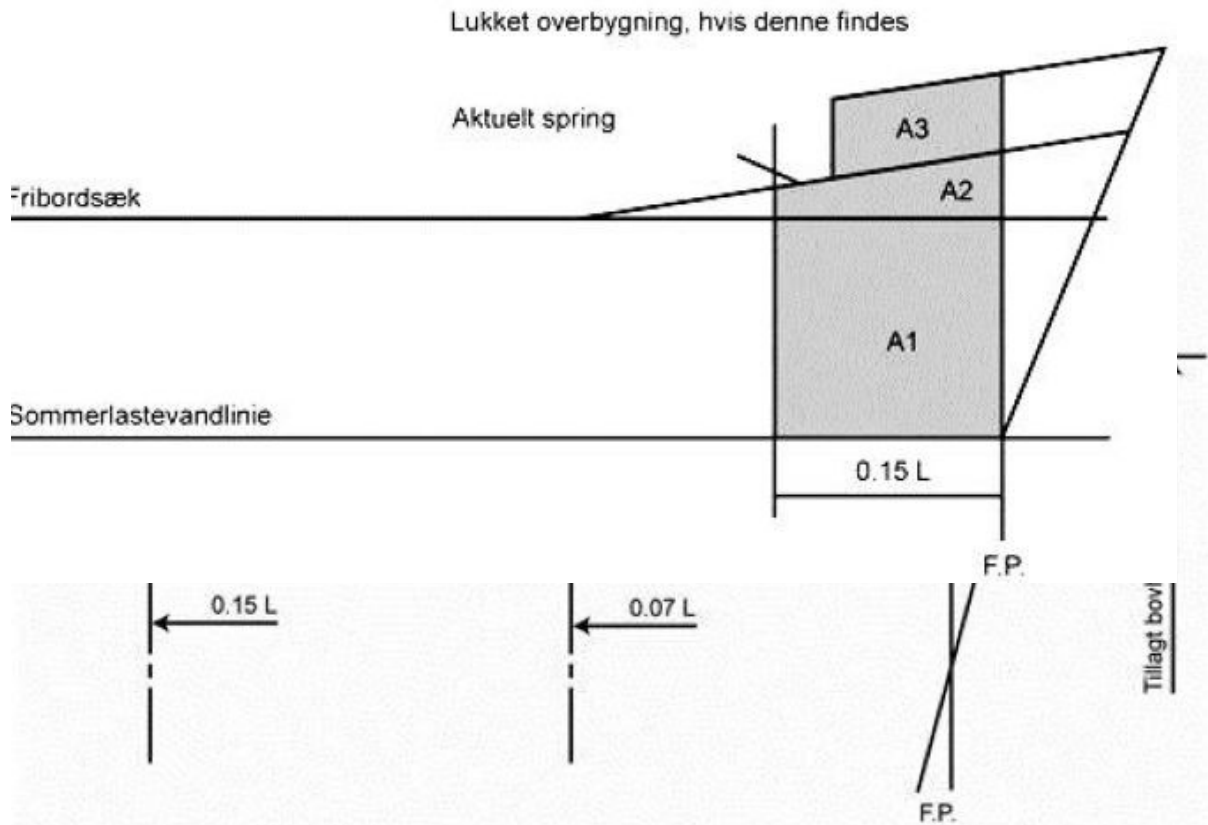


Fig. 39.2

h_f = Halvdelen af overbygningens normalhøjde som defineret i regel 33.

(5) Alle skibe, der er tildelt et type »B« fribord – bortset fra olietankskibe⁵⁾ kemikalietankskibe¹ og gas carriers¹ – skal have yderligere overskydende opdrift i forenden. Inden for et område 0,15 L agten forreste perpendikulær, skal summen af det fremspringende areal mellem sommerlastvandlinien og dækket i borde (A1 og A2 i figur 39.3) og en lukket overbygningens fremspringende areal, hvis der findes en sådan overbygning, (A3) ikke være mindre end:

$$(0,15) F_{\min} + 4 (L/3 + 10)L/1000 \text{ m}^2$$

hvor:

F_{\min} beregnes ved: $F_{\min} = (F_0 \times f_1) + f_2$;

F_0 er det tabulariske fribord i mm fra tabel 28.2 korrigeret for regel 27(9) eller 27(10), alt efter hvad der måtte være relevant;

f_1 er korrektionen for den i regel 30 angivne blokkoefficient; og

f_2 er korrektionen for den i regel 31 angivne dybde i mm.

Fig. 39.3

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. For skibe, der i position 1 har luger med lugedæksler, der ikke opfylder forskrifterne i reglerne 16(1)-(5) eller regel 26, skal fribordet være mindst 150 mm.

Tropefribord

- (3) Minimum-tropefribordet er det fribord, som fås ved fra sommerfribordet at trække 1/48 af sommerdybgangen målt fra kølens overkant til midten af lastliniemærkets 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. For skibe, der i position 1 har luger med lugedæksler, der ikke opfylder forskrifterne i reglerne 16(1)-(5) eller regel 26, skal fribordet være mindst 150 mm.

Vinterfribord

- (5) Minimum-vinterfribordet er det fribord, der fås ved at forøge sommerfribordet med 1/48 af sommerdybgangen målt fra kølens overkant til midten af lastliniemærkets cirkelring.

Nordlige Atlanterhavs vinterfribord

- (6) Minimumsfribordet for skibe ikke over 100 m 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. 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:

$$\frac{\Delta}{40 T} \text{ cm}$$

hvor Δ = displacementet i saltvand i tons ved sommerlastevandlinien, og T = tons pr. cm nedtrykning i saltvand ved sommerlastevandlinien.

- (8) Såfremt displacementet ved sommerlastevandlinien ikke kan bestemmes, er fradraget 1/48 af sommerdybgangen målt fra kølens overkant til midten af lastliniemærkets cirkelring.

Tillæg I

Regler om fastsættelse af lastelinier

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

fribordsdæk. Udtrykket omfatter ikke træmasse eller lignende ladning.⁶⁾

- (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 i længde, agter forefindes en poop af mindst normalhøjde eller et løftet agterdæk med et dækshus, 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 høj og særlig afstivet ved den øverste kant samt støttet af stærke skanseklædningsstøtter fastgjort til dækket, og som er forsynet med de nødvendige lænseporte, eller have et effektivt rækværk af samme højde og af særlig solid konstruktion.

Regel 44 Stuvning

Almindelige bestemmelser

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

Ventilatorerne og lufttrørene skal være effektivt beskyttede.

- (2) Trædækslast skal mindst strække sig over hele den disponible længde, dvs. 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, osv., 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 højdeover dæk, der er udsat for vejret, ikke overstige en tredjedel af skibets største bredde.
- (4) Trædækslasten skal stuves kompakt og skal 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.

Surringer

- (6) Trædækslast skal sikres effektivt over hele længden ved et af Administrationen godkendt surringssystem til arten af det transporterede træ. 2

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 opugning af vand og overisning, såfremtdette kan forekomme, samt til vægtforringelse, f.eks. hidrørende fra forbrug af brændstof og stores.

Beskyttelse for besætning, adgang til maskinrum m.v.

- (8) Ud over de ved regel 25(5) foreskrevne krav skal der på hver side af dækslasten forefindes rækværk eller stræktov 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. Sceptre til alle rækværk og stræktov 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

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.

Regel 45 Beregning til bestemmelse af fribord

- (1) Minimum-sommerfribordet beregnes i overensstemmelse med reglerne 27(5), 27(6), 27(14), 28, 29, 30, 31, 32, 37 og 38, dog således, at de i regel 37 anførte procenter skal erstattes med nedenstående:

Tabel 45.1

Procentisk fradrag for alle typer af overbygninger

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
20	31	42	53	64	70	76	82	88	94	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 sommertrælastvandlinjen eller med regel 40(8) ud fra sommertrædybgangen målt fra den øverste kant af kølen til sommertrælastelinien.
- (6) Trælastfribord kan tildeles til skibe med reducerede type »B« fribord, forudsat at de beregnes på grundlag af det almindelige type »B« fribord.
- (7) Trælastvintermærket og/eller trælastvintermærket for det nordlige Atlanterhav skal placeret på samme niveau som det reducerede type »B« vintermærke, når det beregnede trælastvintermærke og/eller det beregnede trælastvintermærke for det nordlige Atlanterhav er beliggende under det reducerede type »B« vintermærke.

Siderne 205 til 224 er reserveret til senere brug.

TILLÆG II

Zoner, områder og årstidsbestemte perioder

De i dette tillæg omhandlede zoner og områder er i almindelighed fastlagt efter følgende kriterier:

Sommerzoner og -områder:

– Zoner og områder, i hvilke der højst forekommer 10 pct. vinde af vindstyrke 8 efter Beauforts skala (34knob) eller derover,

Tropiske zoner og områder:

– Zoner og områder, i hvilke der højst forekommer 1 pct. vinde af vindstyrke 8 efter Beauforts skala (34 knob) eller derover, og i hvilke der i hver enkelt kalendermåned højst forekommer en tropisk storm over en 10-årig periode inden for et 5° stort kvadratisk område.

Herfra er det af praktiske grunde fundet rimeligt i et vist omfang at foretage lempelser for enkelte særlige områder.

Et kort over de neden for nærmere angivne zoner og områder er vedføjet nærværende tillæg.

Regel 46 Nordlige halvkugles årstidsbestemte vinterzoner og -område.

(1) Nordlige Atlanterhavs årstidsbestemte vinterzoner I og II.

(1)(a) Det nordlige Atlanterhavs årstidsbestemte vinterzone I begrænses af meridianen 50° V fra Grønlands kyst til 45° N; derfra breddeparallel 45° N til 15° V; derfra meridianen 15° V til 60° N; derfra breddeparallel 60° N til Greenwich-meridianen; derfra denne meridian mod nord.

Årstidsbestemte perioder: VINTER: 16. oktober til 15. april.
SOMMER: 16. april til 15. oktober.

(1)(b) Det nordlige Atlanterhavs årstidsbestemte vinterzone II begrænses af meridianen 68° 30' V fra De forenede Staters kyst til 40° N; derfra kompaslinien til punktet 36° N, 73° V; derfra breddeparallel 36° N til 25° V og derfra kompaslinien til Kap Torinana.

Undtaget fra denne zone er det nordlige Atlanterhavs årstidsbestemte vinterzone I, det nordlige Atlanterhavs årstidsbestemte vinterområde samt Østersøen begrænset af Skagens breddeparallel i Skagerak. Shetlandsøerne skal betragtes som beliggende på grænsen mellem det nordlige Atlanterhavs årstidsbestemte vinterzoner I og II.

Årstidsbestemte perioder:

VINTER: 1. november til 31. marts

SOMMER: 1. april til 31. oktober.

(2) Det nordlige Atlanterhavs årstidsbestemte vinterområde.

Grænserne for det nordlige Atlanterhavs årstidsbestemte vinterområde er:

Meridianen 68° 30' V fra De forenede Staters kyst til 40° N; derfra kompaslinien til det sydligste skæringspunkt mellem meridianen 61° V og Canadas kyst og derfra østkysten af Canada og De forenede Stater.

Årstidsbestemte perioder:

For skibe over 100 m (328 feet) i længde:

VINTER: 16. december til 15. februar.

SOMMER: 16. februar til 15. december.

For skibe på 100 m (328 feet) og derunder i længde:

VINTER: 1. november til 31. marts.

SOMMER: 1. april til 31. oktober.

(3) Det nordlige Stillehavs årstidsbestemte vinterzone:

Den sydlige grænse for det nordlige Stillehavs årstidsbestemte vinterzoner er:

Breddeparallellen 50° N fra USSR's østkyst til Sakhalins vestkyst; derfra Sakhalins vestkyst til sydspidsen af Cape Kril'on derfra kompaslinien til Wakkanai, Hokkaido, Japan; derfra østkysten og sydkysten af Hokkaido til 145° Ø; derfra meridianen 145° Ø til 35° N; derfra breddeparallellen 35° N til 150° V og derfra kompaslinien til sydspidsen af Dall Island, Alaska.

Årstidsbestemte perioder:

VINTER: 16. oktober til 15. april.

SOMMER: 16. april til 15. oktober.

Regel 47 – Sydlige halvkugles årstidsbestemte vinterzone

Den nordlige grænse for den sydlige halvkugles årstidsbestemte vinterzone er:

Kompaslinjen fra Kap Tres Puntas på det amerikanske kontinents østkyst til punktet 34° S, 50° V; derfra breddeparallellen 34° S til 16° Ø; derfra kompaslinjen til punktet 36° S, 20° Ø; derfra kompaslinjen til punktet 34° S, 30° Ø; derfra langs kompaslinjen til punktet 35° 30' S, 118° Ø og derfra kompaslinjenti Kap Grim på Tasmaniens nordvestkyst. Derfra langs nordkysten og østkysten af Tasmanien til det sydligste punkt på Bruny Island; derfra kompaslinjen til Black Rock Point på Stewart Island; derfra kompaslinjen til punktet 47° S, 170° Ø; derfra langs kompaslinjen til punktet 33° S, 170° V og derfra breddeparallellen 33° S til det amerikanske kontinents vestkyst.

Årstidsbestemte perioder:

VINTER: 16. april til 15. oktober.

SOMMER: 16. oktober til 15. april.

Regel 48 Tropezone

(1) Nordlig grænse for tropezonen. Den nordlige grænse for tropezonen er:

Breddeparallellen 13° N fra det amerikanske kontinents østkyst til 60° V; derfra kompaslinien til punktet 10° N, 58° V; derfra breddeparallellen 10° N til 20° V; derfra meridianen 20° V til 30° N og derfra breddeparallellen 30° N til Afrikas vestkyst. Fra Afrikas østkyst breddeparallellen 8° N til 70° Ø; derfra meridianen 70° Ø til 13° N; derfra breddeparallellen 13° N til Indiens vestkyst; derfra Indiens sydkyst

til 10° 30' N på Indiens østkyst; derfra kompaslinien til punktet 9° N, 82° Ø; derfra meridianen 82°Ø til 8° N; derfra breddeparallellell 8° N til Malaysias vestkyst; derfra Sydøstasiens kyst til 10° N på Vietnams østkyst; derfra breddeparallellell 10° N til 145° Ø; derfra meridianen 145° Ø til 13° N og derfra breddeparallellell 13° N til det amerikanske kontinents vestkyst.

Saigon anses at ligge på grænselinien mellem den tropiske zone og det årstidsbestemte tropiske område.

- (2) Sydlig grænse for tropezonen. Den sydlige grænse for tropezonen er: Kompaslinien fra Santos havn, Brasilien, til skæringspunktet mellem meridianen 40° V og Stenbukkens vendekreds; derfra Stenbukkens vendekreds til Afrikas vestkyst. Fra Afrikas østkyst breddeparallellell 20°S til Madagaskars vestkyst; derfra Madagaskars vestkyst og nordkyst til 50° Ø; derfra meridianen 50° Ø til 10° S, derfra breddeparallellell 10° S til 98° Ø; derfra kompaslinien til Port Darwin, Australien, derfra mod øst langs kysten til Australien og Wessel Island til Kap Wessel; derfra breddeparallellell 11° S til Kap Yorks vestsider. Fra Kap Yorks østsider breddeparallellell 11° S til 150° V; derfra kompaslinien til punktet 26° S, 75° V; derfra kompaslinien til punktet 32° 47' S, længde 72° V, og derefter til breddeparallellell 32°47' S til Sydamerikas vestkyst.

Valparaiso og Santos anses at ligge på grænselinien mellem tropezonen og sommerzonen.

- (3) Områder, som skal indbefattes i tropezonen.

Følgende områder skal betragtes som hørende til tropezonen:

- (3)(a) Suezkanalen, Det røde Hav og Adenbugten fra Port Said til meridianen 45° Ø

Aden og Berbera anses at ligge på grænselinien mellem tropezonen og det årstidsbestemte tropiske område.

- (3)(b) Den persiske Bugt til meridianen 59° Ø

(3)(c) Området, som begrænses af breddeparallellell 22° S fra Australiens østkyst til Great BarrierReef; derfra Great Barrier Reef til 11° S Områdets nordlige grænse er tropezonens sydlige grænse.

Regel 49 Årstidsbestemte tropiske områder

Følgende områder er årstidsbestemte tropiske områder:

- (1) I det nordlige Atlanterhav. Et område begrænset af:
Mod nord af kompaslinien fra Kap Catoche, Yucatan, til Kap San Antonio, Cuba; Cubas nordkyst til 20° N og derfra breddeparallellell 20° N til 20° V,

mod vest af det amerikanske kontinents kyst, mod syd og øst af tropezonens nordlige grænse.
Årstidsbestemte perioder:
TROPISK: 1. november til 15. juli.

SOMMER: 16. juli til 31. oktober.
- (2) I Det arabiske Hav. Et område begrænset af:
Mod vest af Afrikas kyst; meridianen 45° Ø i Adenbugten; Sydarabiens kyst og meridianen 59° Ø i Omanbugten;

mod nord og øst af Pakistans og Indiens kyster, mod syd af tropezonens nordlige grænse.
Årstidsbestemte perioder:

TROPISK: 1. september til 31. maj.

SOMMER: 1. juni til 31. august.
- (3) I Den bengalske Bugt.

Den bengalske Bugt nord for tropezonens nordlige grænse. Årstidsbestemte perioder:
TROPISK: 1. december til 30. april.

SOMMER: 1. maj til 30. november.

(4) I det sydlige indiske Ocean.

(4)(a) Et område begrænset:

Mod nord og vest af tropezonens sydlige grænse og Madagaskars østkyst,
mod syd af breddeparallelle 20° S, mod øst af kompaslinien fra punktet 20° S, 50° Ø til punktet 15° S,
51° 30' Ø og derfra meridianen 51° 30' Ø til 10° S

Årstidsbestemte perioder:

TROPISK: 1. april til 30. november.

SOMMER: 1. december til 31. marts.

(4)(b) Et område begrænset:

Mod nord af tropezonens sydlige grænse, mod øst af Australiens kyst,
mod syd af breddeparallelle 15° S fra 51° 30' Ø til 114° Ø og derfra meridianen 114° Ø til Australiens
kyst,

mod vest af meridianen 51° 30' Ø

Årstidsbestemte perioder:
TROPISK: 1. maj til 30. november.

SOMMER: 1. december til 30. april.

(5) I Det kinesiske Hav. Et område begrænset:

Mod vest og nord af Kinas og Vietnams kyster fra 10° N til Hong Kong,

mod øst af kompaslinien fra Hong Kong til Sual havn (Luzon) og vestkysten af øerne Luzon, Samar og
Leyte til 10° N,

mod syd af breddeparallelle 10° N

Hong Kong og Sual anses at ligge på grænselinien mellem det årstidsbestemte tropiske område
ogsommerzonen.

Årstidsbestemte perioder: TROPISK: 21. januar til 30. april.

SOMMER: 1. maj til 20. januar.

(6) I det nordlige Stillehav.

(6)(a) Et område begrænset:

Mod nord af breddeparallelle 25° N, mod vest af meridianen 160° Ø,
mod syd af breddeparallelle 13° N, mod øst af meridianen 130° V

Årstidsbestemte perioder:

TROPISK: 1. april til 31. oktober.

SOMMER: 1. november til 31. marts.

(6)(b) Et område begrænset:

Mod nord og øst af det amerikanske kontinents vestkyst,

mod vest af meridianen 123° V fra det amerikanske kontinents kyst til 33° N og af kompaslinien
frapunktet 33° N, 123° V til punktet 13° N, 105° V

mod syd af breddeparallelle 13° N

Årstidsbestemte perioder:
TROPISK: 1. marts til 30. juni og november til 30. november.

SOMMER: 1. juli til 31. oktober og december til 28./29. februar.

(7) I det sydlige Stillehav.

(7)(a) Carpentariabugten syd for 11° S

TROPISK: 1. april til 30. november.

SOMMER: 1. december til 31. marts.

(7)(b) Et område begrænset:

Mod nord og øst af tropezonens sydlige grænse,

mod syd af længdeparallellen 24° S fra Australiens østkyst til 154° Ø; derfra meridianen 154° Ø til Stenbukkens vendekreds og derfra Stenbukkens vendekreds til 150° V; derfra meridianen til 150° V til 20° S og derfra breddeparallellen 20° S til det punkt, hvor den skærer tropezonens sydlige grænse,

mod vest af grænserne for det område inden for Great Barrier Reef, som er indbefattet i tropezonen, og af Australiens østkyst.

Årstidsbestemte perioder:

TROPISK: 1. april til 30. november.

SOMMER: 1. december til 31. marts.

Regel 50 Sommerzoner

De øvrige områder er sommerzoner.

For skibe på 100 m (328 feet) og derunder i længde er imidlertid området, der er begrænset:

Mod nord og vest af De forenede Staters østkyst, mod øst af meridianen 68° 30' V fra De forenede Staterskyst til 40° N og derfra kompaslinien til punktet 36° N, 73° V og mod syd af breddeparallellen 36° N,

et årstidsbestemt vinterområde. Årstidsbestemte perioder:

VINTER: 1. november til 31. marts.

SOMMER: 1. april til 31. oktober.

Regel 51 Lukkede have

(1) Østersøen.

Dette hav, begrænset af Skagens breddeparallel i Skagerrak, indbefattes i sommerzonerne.

For skibe på 100 m (328 feet) og derunder i længde er området dog et årstidsbestemt vinterområde.

Årstidsbestemte perioder:

VINTER: 1. november til 31. marts.

SOMMER: 1. april til 31. oktober.

(2) Det sorte Hav.

Dette hav indbefattes i sommerzonerne.

For skibe på 100 m (328 feet) og derunder i længde er området nord for 44° N dog et årstidsbestemt vinterområde.

Årstidsbestemte perioder:

VINTER: 1. december til 28/29. februar. SOMMER: 1. marts til 30. november.

(3) Middelhavet.

Dette hav indbefattes i sommerzonerne.

For skibe på 100 m (328 feet) og derunder i længde er dog området, der er begrænset:

Mod nord og vest af Frankrigs og Spaniens kyster og meridianen 3° Ø fra Spaniens kyst til 40° N, mod syd af breddeparallellen 40° N fra 3° Ø til Sardinien vestkyst,

mod øst af Sardinien vestkyst og nordkyst fra 40° N til 9° Ø; derfra meridianen 9° Ø til Corsicassydkyst; derfra Corsicas vestkyst og nordkyst til 9° Ø og derfra kompaslinien til Kap Sicie,

et årstidsbestemt vinterområde. Årstidsbestemte perioder:
VINTER: 16. december til 15. marts.

SOMMER: 16. marts til 15. december.

(4) Det japanske Hav.

Dette hav syd for 50° N indbefattes i sommerzonerne.

For skibe på 100 m (328 feet) i længde og derunder er dog området mellem breddeparallellen 50°N og kompaslinien fra 38° N på Koreas østkyst til 43° 12' N på vestkysten af Hokkaido, Japan, et årstidsbestemt vinterområde.

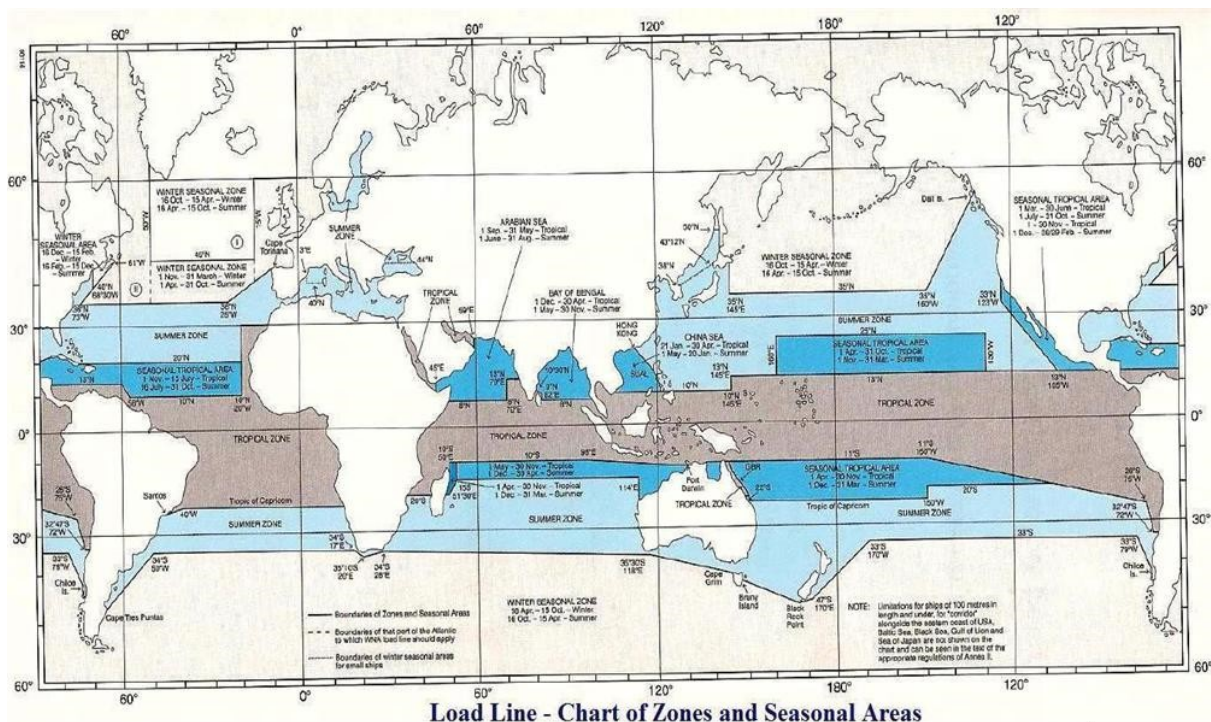
Årstidsbestemte perioder:

VINTER: 1. december til 28./29. februar. SOMMER: 1. marts til 30. november.

Regel 52 Nordlige Atlanterhavs vinterlastelinie

Den i regel 40 (6) omhandlede del af det nordlige Atlanterhav omfatter:

- (a) Den del af det nordlige Atlanterhavs årstidsbestemte vinterzone II, som ligger mellem meridianerne 15° V og 50° V
- (b) Hele det nordlige Atlanterhavs årstidsbestemte vinterzone I, idet Shetlandsøerne anses at ligge på grænsen.



TILLÆG III

Certifikater

En oversigt over relevante opdaterede certifikater findes på Søfartsstyrelsens hjemmeside.

TILLÆG IV

Verifikation af overholdelsen af bestemmelserne i lasteliniekonventionen

Regel 53 Anvendelse

De kontraherende parter skal anvende bestemmelserne i implementeringskoden, når de udfører deres forpligtelser og påtager sig deres ansvar i henhold til lasteliniekonventionen.

Regel 54 Verifikation af overholdelse

- 1 Enhver kontraherende part skal underkastes periodiske auditter af Organisationen i overensstemmelse med auditstandarden med henblik på at verificere overholdelsen og gennemførelsen af lasteliniekonventionen.
- 2 Organisationens generalsekretær skal være ansvarlig for administrationen af auditorordningen på grundlag af de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.⁷⁾
- 3 Enhver kontraherende part skal være ansvarlig for at facilitere afholdelsen af auditten og implementeringen af et handlingsprogram med henblik på at håndtere iagttagelser på grundlag af de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.⁸⁾
- 4 Auditter af alle kontraherende parter skal:
 - 4.1 baseres på en overordnet tidsplan, der er udarbejdet af Organisationens generalsekretær, under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer;⁹⁾ og
 - 4.2 udføres med periodiske intervaller under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.¹⁰⁾

1) Bestemmelsen medtages af praktiske grunde for at sikre helhed i gengivelse af det internationale regelværk. For Den Europæiske Union reguleres forholdet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/15/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse hermed, som ændret ved Kommissionens gennemførelsesdirektiv 2014/111/EU, og af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 391/2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, som ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1355/2014.

2) Der henvises til »Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1067(28).

3) Der henvises til den internationale Kode om intakt stabilitet, 2008 for alle typer skibe, der dækkes af IMO's instrumenter, som vedtaget af Organisationen ved resolution MSC. 267(85), med ændringer.

4) Stormklapper placeres på indersiden af vinduer og køjer, mens stormdæksler placeres på ydersiden af vinduerne, hvor disse er tilgængelige, og kan være hængslede eller aftagelige.

5) Olie-tankskibe, kemikalietankskibe og gas carriers som defineret i SOLAS Konventionen af 1974, henholdsvis regel II-1/2.12, VII/8.2 og VII/11.2.

6) Der henvises til »the Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes« vedtaget af Organisationen ved resolution A. 715(17), med ændringer.

7) Der henvises til »Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1067(28).

8) Der henvises til »Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1067(28).

9) Der henvises til »Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1067(28).

10) Der henvises til »Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1067(28).