



📄 Senere ændringer til forskriften



[Se detaljeret overblik](#)



[BEK nr 10191 af 26/06/1997](#)

📄 Lovgivning forskriften vedrører



[Se detaljeret overblik](#)



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

📄 Ændrer i/ophæver



[Se detaljeret overblik](#)



[FSK nr 60356 af 21/10/1991](#)

📄 Yderligere dokumenter



Beretninger fra ombudsmanden, der anvender denne retsforskrift



HISTORISK

Redaktionel note

'meddelelser b'

følgende søgning: I feltet "Forskriftens titel" skrives

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

eksisterende skibe, medmindre andet bestemmes i denne forskrift.

til historisk base gælder de konstruktionsmæssige krav fortsat for

(* 2) TFSK 10013 af 19911021 udgår. Selvom forskriften er overført

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

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

(* 2) TFSK 10013 af 19911021 udgår. Selvom forskriften er overført til historisk base gælder de konstruktionsmæssige krav fortsat for eksisterende skibe, medmindre andet bestemmes i denne forskrift.

FSK nr 10020 af 19/09/1994

Erhvervsministeriet

Yderligere oplysninger >

Teknisk forskrift for skibes bygning og
udstyr m.v. Meddelelser fra Søfartsstyrelsen
B. Kapitel II-1 A Konstruktion - inddeling,
stabilitet, maskineri og elektriske anlæg, 3.
januar 1994 (* 1) (* 2) (* 3)

(Meddelelser B)

KAPITEL II-1

Konstruktion - inddeling og stabilitet maskineri og elektriske anlæg

- Afsnit A Almindelige bestemmelser
- Regel 1 Anvendelsesområde
- Regel 2 Definitioner
- Regel 3 Definitioner vedrørende afsnit C, D og E
- Afsnit B Inddeling og stabilitet
- Regel 4 Fyldningslængde i passagerskibe
- Regel 5 Fyldbarhed i passagerskibe
- Regel 6 Rummenes tilladelige længde i passagerskibe
- Regel 7 Særlige krav med hensyn til inddelingen i passagerskibe
- Regel 8 Passagerskibes stabilitet ved havari
- Regel 9 Ballastning af passagerskibe
- Regel 10 Peak- og maskinrumsskodder, akselgange etc. i passagerskibe
- Regel 11 Peak og maskinrumsskodder samt stævnør i lastskibe
- Regel 12 Dobbeltbund i passagerskibe
- Regel 12-1 Dobbeltbund i lastskibe bortset fra tankskibe
- Regel 12-2 Adgang til rum indenfor olietankskibes lastområde
- Regel 13 Fastsættelse, mærkning og angivelse af inddelingslastelinier i passagerskibe
- Regel 14 Konstruktion og første afprøvning af vandtætte skodder etc. i passager- og lastskibe
- Regel 15 Åbninger i vandtætte skodder i passagerskibe
- Regel 16 Passagerskibe, der befordrer godsvogne med ledsagende

- personale
- Regel 17 Åbninger i passagerskibes yderklædning under
nedsænkningsslinien
- Regel 18 Konstruktion og førstegangsprøver af vandtætte døre,
køjer etc. i passager- og lastskibe
- Regel 18-1 Retningslinier for konstruktion og installation af
hængedæk med tilhørende sikringsanordninger i
passagerskibe
- Regel 19 Konstruktion og førstegangsprøver af vandtætte dæk,
trunke etc. i passager- og lastskibe
- Regel 20 Passagerskibes vandtæthed over nedsænkningsslinien
- Regel 20-1 Lukning af lasteporte
- Regel 20-2 Luger, lastlejdere m.v. i passager- og lastskibe
- Regel 21 Lænsearrangement
- Regel 22 Stabilitetsoplysninger for passager- og lastskibe
- Regel 23 Havarikontrolplaner i passagerskibe
- Regel 23-1 Havarikontrolplan i tørlastskibe
- Regel 23-2 Integritet af skrog og overbygning, lækforebyggelse og
kontrol
- Regel 24 Mærkning, periodiske øvelser med og eftersyn af
vandtætte døre etc. i passagerskibe
- Regel 25 Indførsler i passagerskibes journaler
- Afsnit B-1 Inddeling og lækstabilitet for lastskibe
- Regel 25-1 Anvendelsesområde
- Regel 25-2 Definitioner

- Regel 25-3 Krævet inddelingsindeks »R«
- Regel 25-4 Opnået inddelingsindeks »A«
- Regel 25-5 Beregning af faktoren »pi«
- Regel 25-6 Beregning af faktoren »si«
- Regel 25-7 Fyldbarhed
- Regel 25-8 Stabilitetsinformation
- Regel 25-9 Åbninger i vandtætte skodder og indvendige dæk i
lastskibe
- Regel 25-10 Udvendige åbninger i lastskibe
- Afsnit C Maskininstallationer
- Regel 26 Almindelige bestemmelser
- Regel 27 Maskineri
- Regel 28 Bakevne
- Regel 29 Styreanlæg
- Regel 30 Yderligere krav for elektriske og elektrohydrauliske
styreanlæg
- Regel 31 Kontrolforanstaltninger for maskiner
- Regel 32 Dampkedler og kedelfødesystemer
- Regel 33 Damprørssystemer
- Regel 34 Lufttryksystemer
- Regel 35 Ventilationssystemer i maskinrum
- Regel 36 Beskyttelse med støj
- Regel 37 Kommunikation mellem kommandobro og maskinrum
- Regel 38 Maskinmesteralarm
- Regel 39 Nødinstallationers placering i passagerskibe

Afsnit D	Elektriske installationer
Regel 40	Almindelige bestemmelser
Regel 41	Elektrisk hovedenergikilde og belysningsanlæg
Regel 42	Elektrisk nødenergikilde i passagerskibe
Regel 42-1	Supplerende nødbelysning for ro-ro passagerskibe
Regel 43	Elektrisk nødenergikilde i lastskibe
Regel 44	Startanordninger for nødgeneratorsæt
Regel 45	Forholdsregler med stød, brandfare og andre faremomenter af elektrisk art
Afsnit E	Yderligere krav til periodisk ubemandede maskinrum
Regel 46	Almindelige bestemmelser
Regel 47	Forholdsregler mod brand
Regel 48	Beskyttelse mod fyldning
Regel 49	Styring af fremdrivningsmaskineriet fra kommandobroen
Regel 50	Kommunikation
Regel 51	Alarmanlæg
Regel 52	Sikkerhedsanlæg
Regel 53	Særlige krav for maskin- og kedelinstallationer samt for elektriske installationer
Regel 54	Særlige overvejelser med hensyn til passagerskibe
Afsnit F	Lossegrej
Regel 55	Hejsemidler og lossegrej
KAPITEL II-1	
Konstruktion - inddeling og stabilitet maskineri og elektriske anlæg	
Afsnit A	Almindelige bestemmelser

Regel 1 Anvendelsesområde

Regel 2 Definitioner

Regel 3 Definitioner vedrørende afsnit C, D og E

KAPITEL II-1

Konstruktion - inddeling og stabilitet, maskineri og elektriske anlæg

Afsnit A Almindelige bestemmelser

Regel 1 Anvendelsesområde

1.1 Medmindre andet udtrykkeligt er bestemt, finder dette

kapitel anvendelse på skibe, hvis køl er lagt eller

befinder sig på et tilsvarende byggestadium den

1. juli 1986 eller senere.

1.2 I dette kapitel betyder udtrykket »et tilsvarende

byggestadium« det stadium, hvor:

.1 et byggeri, der kan identificeres med et bestemt

skib, påbegyndes; og

.2 samling af dette skib er påbegyndt, omfattende

mindst 50 tons eller 1% af den anslåede samlede

skrogvægt, hvis denne er mindre.

1.3 I dette kapitel

.1 betyder udtrykket »skibe, der er bygget«

»skibe,

hvis køl er lagt eller befinder sig på et

tilsvarende byggestadium«;

.2 betyder udtrykket »alle skibe« »skibe, der

er

bygget før den 1. juli 1986 eller efter denne dato«;

.3 skal et lastskib, uanset hvornår det er bygget, der

ombygges til et passagerskib, ligestilles med et

passagerskib, der er bygget på det tidspunkt, da en

sådan ombygning påbegyndes.

2 Medmindre andet udtrykkeligt er bestemt, skal
administrationen, for såvidt angår skibe, der er
bygget før 1. juli 1986, sikre sig, at de krav, der i
henhold til kapitel II-1 i den internationale
konvention af 1974, som ændret ved Resolution MSC.1
(XLV), MSC.11(55) og MSC.12 (56) er opfyldt.

3.1 Alle skibe, der gennemgår reparationer, ombygninger,
ændringer og udrustning i forbindelse dermed, skal
fortsat som minimum opfylde de krav, som tidligere var
gældende for disse skibe. Sådanne skibe skal hvis de
er bygget før 1. juli 1986 som en hovedregel opfylde
kravene for skibe, der er bygget på eller efter denne
dato, i mindst samme omfang, som de gjorde før de
gennemgik sådanne reparationer, ombygninger, ændringer
eller udrustning. Reparationer, ombygninger og
ændringer af større omfang samt udrustning i
forbindelse hermed, skal opfylde kravene for skibe,
der er bygget den 1. juli 1986 eller derefter i så
stor udstrækning som administrationen anser dette for
rimeligt og praktisk muligt.

3.2 Uanset bestemmelserne i stk. 3.1 skal passagerskibe der gennemgår reparationer, ombygninger og ændringer for at opfylde kravene i regel 8.9, ikke anses for at have gennemgået reparationer, ombygninger og ændringer af større omfang.

4 Administrationen i en stat kan, hvis den skønner, at rejsen foregår under så beskyttede forhold, at anvendelsen af en eller flere bestemmelser i dette kapitel ville være urimelig eller unødvendig, fritage bestemte skibe eller klasser af skibe, som har ret til at føre den pågældende stats flag, og som under rejsen ikke fjerner sig mere end 20 sømil fra nærmeste land, for at opfylde disse krav.

5 Hvad angår passagerskibe, der anvendes til befordring af et større antal passager i særlig fart, som f.eks. pilgrimsfart, kan administrationen i flagstaten, hvis den skønner, at det ikke er praktisk muligt at forlange kravene i dette kapitel opfyldt, fritage sådanne skibe for at opfylde disse krav, forudsat at de fuldtud overholder reglerne i:

.1 bilaget til overenskomst af 1971 om passagerskibe i særlig fart; og i

.2 bilaget til protokol af 1973 om pladskrav for passagerskibe i særlig fart.

6 Oplysninger og tegningsmateriale m.v.

.1 Nye skibe

På det tidligst mulige tidspunkt skal følgende

oplysninger m.v. indsendes til Søfartsstyrelsen:

1. Rederi.
2. Byggeværft og nybygningsnummer.
3. Klasse og klassebetegnelse.
4. Det ønskede fartsområde.
5. Det ønskede passagerantal (kun for passagerskibe).
6. Den skønnede tonnage.
7. Den skønnede effekt af hovedmaskineri.
8. Tegningsmateriale i henhold til Søfartsstyrelsens retningslinier.

.2 Eksisterende skibe der skal ombygges.

På det tidligst mulige tidspunkt skal oplysninger og

tegninger m.v. vedrørende påtænkt ombygning indsendes

til Søfartsstyrelsen.

7 Almindelige konstruktionsregler

.1 Ethvert skib skal i hele dets indretning besidde den

for formålet fornødne styrke.

.2 For uklasset skib gælder med hensyn til konstruktion,

styrke, materialedimensioner, ankre, kæder, ankerspil

og slæbetrosser hvor intet andet er fastsat, i

almindelig regler, svarende til dem, som anvendes

af et af Søfartsstyrelsen til enhver tid anerkendt

klassifikationsselskab som betingelse for, at skibet

under hensyn til dets type og brug kan opnå optagelse

i klasse.

.3 For klasset skib eller skib, der bygges til optagelse

i klasse, anerkendes klassens regler med hensyn til

konstruktion, styrke, materialedimensioner og for

ankre, kæder, ankerspil og slæbetrosser som

fyldestgørende på de områder, disse regler dækker.

Regel 2 Definitioner

1.1 »Inddelingslastelinie« er en vandlinie, der lægges

til

grund ved bestemmelse af skibets inddeling.

1.2 »Dybeste inddelingslastelinie« er den vandlinie, som

svarer til det største dybgående, der er tilladt efter

de inddelingskrav, der finder anvendelse.

2 »Skibets længde« er længden målt mellem

perpendikulærer oprejst i yderpunkterne af den dybeste

inddelingslastelinie.

3 »Skibets bredde« er den største bredde fra yderkant

af

spant til yderkant af spant målt ved eller under den

dybeste inddelingslastelinie.

4 »Dybgang« er den lodrette afstand fra kølens

overkant

midtskibs til den pågældende inddelingslastelinie.

5 »Skoddæk« er det øverste dæk, hvortil de vandtætte

tværskibsskodder er ført op.

6 »Nedsænkningsslinie« trukket mindst 76 mm under
overkanten af skoddækket i borde.

7 »Et rums fyldbarhed« er den procentdel af rummet,
som
kan opfyldes af vand. Rumindholdet af et rum, der
strækker sig op over nedsænkningsslinien, skal kun
måles til højde med denne linie.

8 »Maskinrum« skal regnes for at strække sig fra
køleens
overkant til nedsænkningsslinien og mellem de yderste
vandtætte tværskibs hovedskodder, der afgrænser de
rum, hvori hoved- og hjælpefremdrivningsmaskineriet
samt kedler, der er nødvendige til fremdrivning, og
alle faste kulkasser er opstillet. I tilfælde af
mere specielle indretninger kan administrationen
fastlægge grænserne for maskinrummet.

9 »Passagerrum« er de rum, der er indrettet til
anvendelse for passagerer, bortset fra bagage-,
stores-, proviant- og postrum. Ved anvendelsen af
reglerne 5 og 6 skal rum, der er indrettet under
nedsænkningsslinien til beboelse og brug for
mandskabet, betragtes som passagerrum.

10 Rumindhold og arealer skal overalt beregnes til
konstruktionslinierne.

11 »Vejrtæt« betyder, at der - uanset forholdene på søen - ikke vil trænge vand ind i skibet.

12 »Et olietankskib« er et olietankskib som defineret i regel 1 i annex 1 til protokollen fra 1978 til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973.

Regel 3 Definitioner vedrørende afsnit C, D og E

Ved anvendelse af bestemmelserne i afsnit C, D, og E gælder, medmindre andet udtrykkeligt er bestemt, følgende definitioner:

1 »Kontrolsystem« er det middel, hvorved ordrer overføres fra kommandobroen til styreanlæggets drivanordninger. Kontrolsystemet for styreanlæg omfatter sender- og modtageapparater, hydrauliske kontrolpumper og dermed forbundne motorer, kontrolapparater, rørledninger og kabler.

2 »Hovedstyreanlæg« er maskineriet, roraktivatorerne og de eventuelle kraftenheder for styreanlægget med dertil hørende udstyr samt midler til overføring af fornødne torsionsmoment til rorstammen (f.eks. rorpind eller kvadrant) til at bevæge roret med henblik på styring af skibet under normale driftsforhold.

3 »Drivanordning til styreanlæg« er:
.1 hvor det drejer sig om elektriske styreanlæg, en

elektrisk motor med tilhørende elektrisk udstyr;

.2 hvor det drejer sig om elektrohydrauliske

styreanlæg, en elektrisk motor med tilhørende

elektrisk udstyr og tilsluttet pumpe;

.3 hvor det drejer sig om andet hydraulisk styreanlæg,

en drivmotor med tilsluttet pumpe.

4 »Reservestyreanlæg« er det udstyr, der - uden at

være

en del af hovedstyreanlægget - er nødvendigt for at

styre skibet i tilfælde af, at hovedstyreanlægget

skulle svigte, men som ikke omfatter rorpind, kvadrant

eller komponenter, der tjener samme formål.

5 »Normale drifts- og opholdsforhold« er forhold,

hvorunder skibet som helhed, maskineriet, anlæg,

apparater og hjælpemidler til sikring af fremdriften,

styreevne, sikker navigation, sikring mod brand og

fyldning, indvendige og udvendige kommunikationer og

signaler, udgangsveje og bådespil for både samt

indretningen af komfortable opholdsrum, er i orden og

fungerer normalt.

6 »Nødsituation« er en situation, hvor anlæg, der er

nødvendige for normale drifts- og opholdsforhold, ikke

fungerer som følge af, at den elektriske

hovedenergikilde svigter.

7 »Elektrisk hovedenergikilde« er en kilde, der skal

forsyne hovedstrømtavlen med elektrisk energi til
fordeling til alle anlæg, der er nødvendige for at
opretholde normale drifts- og opholdsforhold i skibet.

8 »Dødt skib« er en situation, hvor

hovedfremdrivnings-

anlægget, kedler og hjælpemaskineri er ude af drift på
grund af manglende kraft.

9 »Hovedkraftstation« er det rum, hvor den elektriske
hovedenergikilde er beliggende.

10 »Hovedstrømtavle« er en strømtavle, der forsynes
direkte fra den elektriske hovedenergikilde, og som
skal fordele elektrisk energi til skibets anlæg.

11 »Nødstrømtavle« er en strømtavle, som i tilfælde
af,
at den elektriske hovedenergikilde skulle svigte,
forsynes direkte fra den elektriske nødenergikilde
eller den midlertidige nødenergikilde, og som skal
fordele elektrisk energi til nødanlæggene.

12 »Elektrisk nødenergikilde« er en elektrisk
energikilde, der skal forsyne nødstrømtavlen i
tilfælde af, at strømtilførslen fra den elektriske
hovedenergikilde skulle svigte.

13 »Kraftaktiverende system« er det hydrauliske udstyr,
der skal levere kraft til drejning af rorstammen,
omfattende en eller flere drivordninger med

tilhørende rørledninger og armatur samt en
roraktivator. De kraftaktiverende systemer kan dele
fælles maskinkomponenter, dvs. rorpind, kvadrant og
rorstamme, eller komponenter, der tjener samme formål.

14 »Største fart fremover« er den største fart, som
skibet er konstrueret til at opretholde på søen ved
største dybgående.

15 »Største fart bak« er den fart, som skibet skønnes
at
kunne opnå med den maksimale bagevne ved største
dybgående, som skibet er konstrueret til.

16 »Maskinrum« er alle maskinrum af kategori A samt
alle
andre rum, der indeholder fremdrivningsmaskineri,
kedler, brændselolieinstallationer, dampmaskiner,
forbrændingsmotorer, generatorer og større elektriske
maskiner, oliefyldningsstationer, kølemaskiner,
stabiliseringsanordninger, maskineri til ventilation
og luftkonditionering og lignende rum samt trunke til
disse rum.

17 »Maskinrum af kategori A« er de rum og trunke til
sådanne rum, som indeholder:
.1 forbrændingsmotorer, som benyttes til
hovedfremdrivning; eller
.2 forbrændingsmotorer, som benyttes til andre formål

end hovedfremdrivning, når dette maskineri har en

samlet ydelse på mindst 375 kW; eller

.3 en oliefyret kedel eller en brændselsolie-

installation.

18 »Kontrolrum« er de rum, hvor radiostationen, hovednavigationsudstyret, nødenergianlægget eller de centrale installationer for brandmelding eller brandkontrol er anbragt.

19 »Kemikalietankskib« er et lastskib, der er bygget eller indrettet og benyttes til transport i bulk af ethvert af følgende flydende produkter, der er opført i enten:

.1 Den internationale kode for konstruktion og udrustning af skibe, som fører farlige kemikalier i bulk, kapitel 17, som er vedtaget af sikkerhedskomiteen ved Resolution MSC.4(48), og herefter kaldet »den internationale

kemikaliekode«

(the International Bulk Chemical Code MSC.4(48),

således som den måtte blive ændret af

organisationen; eller

.2 koden for konstruktion og udrustning af skibe, som

fører farlige kemikalier i bulk, vedtaget af

organisationen ved resolution A.212(VII), herefter

kaldet »Kemikaliekoden« (Bulk Chemical Code

A.212(VII), således som den er eller måtte blive

ændret af organisationen;

alt efter hvilken der måtte være relevant.

20 »Gastankskib« er et lastskib, der er bygget eller

indrettet og benyttes til transport i bulk af en

fordråbet luftart eller andet stof, der er opført i

enten:

.1 Den internationale kode for konstruktion og

udrustning af skibe, som fører fordråbede luftarter

i bulk, kapitel 19, som er vedtaget af

sikkerhedskomiteen ved resolution MSC.5(48),

herefter kaldet »den internationale gas kode«

(the

International Gas Carrier Code MSC.5(48), således

som det måtte blive ændret af organisationen;

eller

.2 koden for konstruktion og udrustning af skibe, som

fører fordråbede luftarter i bulk, kapitel XIX, som

er vedtaget af organisationen ved Resolution A.328

(IX), herefter kaldet »gaskoden« (Gas Carrier

Code

A.328(IX), således som den måtte blive ændret;

alt efter hvilken der måtte være relevant.

21 »Dødvægt« er forskellen i metriske tons mellem et

skibs displacement i vand af en massefylde på 1,025 ved

den lastevandlinie, der svarer til det tildelte

sommerfribord og skibets letvægt.

22

»Letvægt« betyder et skibs displacement i metriske

tons

uden last, brændstof, smøreolie, ballastvand,

ferskvand og fødevand i tanke, skibsproviant samt

passagerer og mandskab med deres effekter.

23

»Centralvarmekedel« er en kedel til fremstilling af

varmt vand til cirkulation.

Om

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

På retsinformation.dk anvendes der ikke cookies.

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

Besøg også

Vælg site

