



Senere ændringer til forskriften



[Se detaljeret overblik](#)



[FSK nr 10020 af 19/09/1994](#)

Lovgivning forskriften vedrører



[Se detaljeret overblik](#)



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

Ændrer i/ophæver

Yderligere dokumenter



Beretninger fra ombudsmanden, der anvender denne retsforskrift



HISTORISK

Redaktionel note

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

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

andet bestemmes i denne forskrift

konstruktionsmæssige krav fortsat for eksisterende skibe, medmindre

Selvom forskrifterne er overført til historisk base gælder de

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

'meddelelser b'

følgende søgning: I feltet "Forskriftens titel" skrives

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

FSK nr 60356 af 21/10/1991

Erhvervsministeriet

[Yderligere oplysninger >](#)

Teknisk forskrift for skibes bygning og udstyr m.v. Meddelelser fra Søfartsstyrelsen

B, Kapitel B II-1 A (* 1) (* 2)

(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

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.

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

Alle skibe, der er under reparation, ombygning, forandring og udrustning i forbindelse dermed, skal fortsat som minimum opfylde de krav, som tidligere var gældende for disse skibe. Er de bygget før 1. juli 1986, skal de som regel opfylde kravene for skibe, der er bygget på det nævnte tidspunkt eller senere, i mindst samme omfang, som de gjorde før en sådan reparation, ombygning, forandring eller udrustning. Større reparationer, ombygninger og forandringer samt udrustning i forbindelse hermed skal opfylde kravene for skibe, der er bygget den 1. juli 1986 eller senere, for så vidt administrationen anser dette for rimeligt og praktisk muligt.

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 almindelighed 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

»Dybste 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

»Nedsænkningelinie« 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 nedsænkningelinien, skal kun måles til højde med denne linie.

8

»Maskinrum« skal regnes for at strække sig fra kølens overkant til nedsænkningelinien 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 nedsænkningelinien 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. **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 hovedfremdrivningsanlægget, 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 drivanordninger 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, brændselsolieinstallationer, 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 brændselsolieinstallation.

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 fordråbete 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 fordråbete 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

