



📄 Senere ændringer til forskriften

📄 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



GÆLDENDE

Redaktionel note

(* 2) Søfartsstyrelsens Meddelelser E i helhed findes ved følgende søgning: I feltet "Forskriftens titel" skrives 'meddelelser e'

(* 2) Søfartsstyrelsens Meddelelser E i helhed findes ved følgende søgning : I feltet "Forskriftens titel" skrives "meddelelser e"

FSK nr 60242 af 23/07/1990

Erhvervsministeriet

[Yderligere oplysninger >](#)

Søfartsstyrelsens Meddelelser E. Forskrifter for bygning og udstyr m.v. for fiskeskibe. Kapitel E II, dateret 2. juli 1990 (* 2)

KAPITEL II

Konstruktion

2.100 Almindelige bestemmelser

.110 Generelt

.120 Stål- og aluminiumskibe

.130 Træskibe

.140 Isforstærkning

.150 Ballast

2.200 Bovhøjde

.210 Udstrækning og højde

2.300 Skodder

.310 Generelt

.320 Forpeakskod (kollisionsskod)

.330 Agterpeakskod

.340 Døre i skodder

.350 Kofferdamme

.360 Dam

.370 Paunskodder i lastrum

2.400 Tryk- og tæthedsprøver m.v.

.410 Generelt

.420 Isolation af fiskelaster

2.500 Styre- og rorarrangement

.510 Generelt

.520 Propeller

.530 Rorarrangement

.540 Ror og rorstamme

.550 Træror

2.100 Almindelige bestemmelser

2.110 Generelt.

.111 Ethvert skib skal være således konstrueret, at det har den til dets formål fornødne styrke.

.112 For uklasset skib gælder med hensyn til konstruktion, styrke og materialedimensioner, hvor intet andet er fastsat, i almindelighed regler svarende til dem, som anvendes af et af de til enhver tid anerkendte klassifikationsselskaber som betingelse for, at skibet under hensyn til dets type og brug kan optages i klasseregistret.

.113 For skibe, der er bygget og besigtiget i overensstemmelse med et af de anerkendte klassifikationsselskabers gældende regler til optagelse i klasse, anerkendes klassens regler med hensyn til konstruktion, styrke, materialedimensioner og kontrol som fyldestgørende på de områder, disse regler dækker. (* 1)

.114 Et klasset skib skal opfylde de foreliggende forskrifter på de områder, hvor det enkelte klassifikationsselskab ikke har tilsvarende bestemmelser.

.115 Dybgang for dimensioner skal fastsættes som angivet i 1.225. Hvor det for et klasset skib på enkelte områder er mere hensigtsmæssigt at opfylde de foreliggende forskrifter i stedet for de tilsvarende i klassebestemmelserne, kan dette tillades, såfremt klassifikationsselskabet i hvert enkelt tilfælde har tilkendegivet, at man er indforstået hermed.

.116 For uklassede, nye skibe skal byggeværft/konsulent oplyse overfor Søfartsstyrelsen, hvilke klasseregler der er anvendt som basis ved udformning af konstruktionstegningerne. Tegninger ifølge tegningsliste skal indsendes til Søfartsstyrelsen for godkendelse.

.117 Det skal over for Søfartsstyrelsen dokumenteres, at det til skibets bygning anvendte materiale er egnet til formålet og er klassificeret af et anerkendt klassifikationsselskab.

Stål:

Materiale, der skal anvendes i skrog, overbygninger, master, bomme samt vigtige udrustningskomponenter, skal være skibsbygningsstål med klassecertifikat og mindst kvalitet »grade A«.

Brudspænding 400 - 490 N/mm², flydespænding min. 235 N/mm². Til fabrikation af sekundære elementer om bord vil stål leveret med værkcifikat kunne godkendes efter særlig aftale.

Hvor rorstammen skal svejses til rorkoblingen, skal der anvendes smedestål af en svejsbar kvalitet med et kulstofindhold på under 0,25% og af beroliget stål svarende til en kvalitet »grade D« eller »grade E« ved anvendelse af valset materiale.

For diametre op til 250 mm kan valset rundstål erstatte smedestål, såfremt overfladen afdrejes for at fjerne overfladefejl og glødeskaller.

Materialer med en brudspænding under 400 N/mm² eller højere end 900 N/mm² vil normalt ikke blive godkendt til rorstammer, aksler, pintles, fedre eller bolte.

Rustfrit stål:

Rustfrit stål, der skal anvendes i skrog, overbygning, ror, rorstammer, bøsninger eller andre udrustningskomponenter, skal være af en legering mindst svarende til AISI 304 eller AISI 316 (SIS 2333 og 2343), idet der skal tages hensyn til faren for korrosionsangreb. Med hensyn til vurdering af legeringens egenskaber henvises til DVS 11011.

Aluminium:

Aluminium, der skal anvendes i skrog, overbygninger, luger, døre eller andre væsentlige udrustningskomponenter, skal være søvandsbestandigt aluminium med klassecertifikat.

Kombinationsmaterialer af stål og aluminium vil blive vurderet i hvert enkelt tilfælde.

GRP:

Den anvendte gelcoat, polyester og glasarmering skal være certificeret af et anerkendt klassifikationsselskab. Produktions- og lagerlokale samt arbejdsforhold og procedure skal opfylde bestemmelserne i Statens Skibstilsyns »Vejledning for Bygning af Både af glasfiberarmeret Polyester«.

Ferrocement:

De anvendte råmaterialer skal opfylde bestemmelserne herfor i klassifikationsselskabernes regler.

Data for det aktuelle laminat, fundet gennem en materialeprøvning udført af et anerkendt prøvelaboratorium, skal indsendes sammen med tegningsmaterialet. Materialeprøvningen skal dokumentere, at de anvendte materialer og det færdige laminat har den foreskrevne styrke i de givne dimensioner.

Følgende værdier skal oplyses:

Brudstyrke ved bøjning

Brudstyrke ved træk

Trækstyrke

Revnepænding ved bøjning

Revnepænding ved træk.

.118 Svejsning af stål og aluminium skal udføres i overensstemmelse med reglerne herfor hos et af de anerkendte klassifikationsselskaber.

Svejsarbejdet på skibets skrog samt andre væsentlige styrkeelementer skal udføres af svejsere med gyldigt certifikat, og værftet skal for egen regning under skibets bygning lade foretage røntgenfotoafregning og/eller ultralydmåling af svejse sømmene i den udstrækning, Søfartsstyrelsen finder det påkrævet.

.119 Såfremt et skib udgår af klassen og overgår som uklasset, er dets hidtidige fartstilladelse efter sit indhold ugyldigt.

Da de regler, hvorunder skibet i sin tid er bygget, og den synspraksis, der er udøvet af det pågældende classeselskab i henhold til gældende regler, anses for at være ligeværdige med de krav. Søfartsstyrelsen ville have stillet, såfremt skibet ikke havde været klasset, skal de krav, der stilles i forbindelse med udgang af klasse, i princippet inden for klasseområdet være de samme som de krav, der ville være blevet stillet af klassen. For at skabe klarhed over disse krav skal alle klassecertifikater og samtlige klasserapporter for den seneste klasseperiode forelægges Søfartsstyrelsen. Ligeledes skal der forelægges dokumentation fra vedkommende classeselskab, om der henstår uopfyldte krav, eller der findes tilbagestående krav ved skibets udgang af klasse.

Forinden ny fartstilladelse kan udstedes, skal der afholdes 1. hovedsyn af normalt omfang for et uklasset skib af den pågældende alder. Forinden dette syn afholdes, skal et sæt af de oprindeligt godkendte klassetegninger udleveres til Søfartsstyrelsen.

2.120 Stål- og aluminiumsskibe.

.121 Hvor lastrum isoleres, og hvor det derefter ikke er muligt at føre tilsyn med klædningen og spantestrukturen, skal klædningstykkelsen udfør disse lastrum forøges med 1,0 mm udover det normale regelkrav.

2.130 Træskibe.

.131 Skibe, der er bygget af træ, skal med hensyn til konstruktion, styrkedimensioner og materiale ligeledes opfylde bestemmelserne i pkt. 2.112 eller skal bygges i henhold til Handelsministeriets bekendtgørelse af 8. oktober 1947, idet rordimensioner m.v. dog skal opfylde pkt. 2.500.

.132 Såfremt træskibe med en længde L under 20 m bygges i henhold til ovennævnte bekendtgørelse, kan den i pkt. 2.116 nævnte dokumentation erstattes af det efterfølgende byggeskema, som i udfyldt stand fremsendes til det stedlige distriktskontor.

.133 Byggeskema for træskibe

Værftets navn Hjemsted

Bygge nr. Køber

Længde i dækket indvendig mellem stævne

Største bredde udvendig på spanterne

Dybde fra spundingens underkant til overkant dæksbjælke i borde

Omtrentlig tonnage

Motorens effekt i kW

Dimensionstal

Materialerdimensioner m.v.

-----~

Materialer	Dimensioner	Antal	Bemærkninger
------------	-------------	-------	--------------

-----~

Køl

Forstævn

Agterstævn

Bundstok

Spantetømmer ved

Tømmerafstand:

let V.L.

Spantetømmer ved

Luftmelletrum:

skandæk

Kølsvin

Skandæk

Vaterbord

Bjælkevæger

Sætgang

Dæksbjælker

Kimmingsvæger

Barkholt

Sider

Kimning

Bund

Kølplanke

Garnering

Trækne

Jernkne

Lugekarm

Dæksler

Skærstokke

Bovbånd

Agterbånd

Damdæksvæger

Damdæk

Damdæksbjælker

Damskodder

Bundstok

Tømmer ved damdæk

Tømmerafstand:

-----~

Forboltning (bolte og spigre)

-----~
Dimension Antal

-----~
Bolte Spigre Bolte Spigre

-----~
Køl og kølsvin

Spantetømmer

Dæksvæger

Kimmingsvæger

Vaterbord

Barkholt

Sider

Kimning

Bund

Kølplanke

Garnering

Trækne

Jernkne

For- og agterbånd

Damdæk

Damdæksvæger

Damskod

Damtragt

-----~

.141 Fiskeskibe bygget af stål, der får tildelt et fartsområde ved Grønland, skal have skrogkonstruktionen forstærket svarende til »mindste isklasse« hos et af de anerkendte klassifikationsselskaber.

.142 Fiskeskibe bygget af aluminium vil på grund af aluminiummaterialets specielle egenskaber ikke kunne få tildelt et fartsområde ved Grønland.

.143 Fiskeskibe bygget af træ, der har fartsområde ved Grønland, skal have påsat stævnskinne, stævnsko og isforhudning m.v. Skibe, der har fart inden for linien Skagen-Vinga og som anvendes til sejlads i isfyldte farvande, skal ligeledes have påsat stævnskinne, stævnsko og isforhudning.

Stævnskinne

Til beskyttelse af forstævn påsættes i dennes fulde bredde en stålskinne fra top af stævn til ca. 1 meter agten for samling mellem køl og stævn. Skinnen fastgøres til stævnen med stuvbolte eller skibsspiger.

Stævnsko

Til forstærkning af forstævnen påsættes en stævnsko ved påboltning af sideplader på stævn og svejsning af disse til ovennævnte stævnskinne.

Dimensionering af stævnskinne og sideplader retter sig efter skibets størrelse og anvendelse m.v. For at beskytte kalfatringen i spundingsnåden påsættes skinne af halvroundjern eller ishuden føres henover spundingen.

Ishud

Ishudsplader påsættes fra for til agter rundt hele skibet fra 500 mm over til 500 mm under lastet vandlinie samt i en kile fra agterkant stævnsko ved køl til ishudsbælte ved forreste lastrumsskod.

Ishud kan udføres af:

Sort eller galvaniseret stålplade,

aluminiumsplade

kobber eller sømplate,

rustfrit stål,

som vil være acceptabelt, når det er påsat i passende omfang og tykkelse og forsvarligt hæftet til yderklædningen med spigre med en længde på ca. 3/4 x klædningstykkelsen, og af et materiale, der ikke forårsager galvanisk tæring i den valgte plade eller i spigrene. Ishud af aluminium og kobber må intet sted berøre stål eller metal.

Isbånd

Fartøjer med et fartsområde, hvor der er risiko for særlig kraftig isgang, skal have klædningen yderligere beskyttet med isbånd. Disse påsættes nærmest vinkelret på stævn og indbyrdes forbundet med hæftesvejsning i området over og under lastet vandlinie.

2.150 Ballast.

.151 Anvendes lokkepropper, udstanset eller afskåret ståloffald som ballast, skal dette, inden det indstøbes, udvaskes for skæreeolie.

2.200 Bovhøjde

.2.210 Udstrækning og højde.

.211 Ethvert fiskeskib skal være konstrueret med en fornøden bovhøjde med en passende udstrækning af springet resp. bak/poop såvel for som agter. I den forbindelse er det en forudsætning, at springlinien har et normalt forløb, og at en evt. bak/poop har en normal udformning. Bovhøjden må dog aldrig blive mindre end de evt. begrænsninger, der bliver fastsat i relation til skibets styrke og stabilitet.

.212 Bovhøjden defineres som den lodrette afstand imellem den dybeste vandlinie og overkanten af det øverste dæk ved henholdsvis den forreste og agterste perpendicular, jfr. de efterfølgende skitser.

.213 Bovhøjden skal mindst have en højde målt lodret på perpendicularen som angivet i de efterfølgende formler og tilhørende skitser.

L

HB = --

16

hvor HB er højden til skanseklædning/bakdæk.

7L

HD = 0,8 + --, hvis 12 m < L < 24 m.

L 240

HD = --, hvis L >/- 24 m,

16

hvor HD er højden til fribordsdækket ved F.P.

L

HDA = 0,3 + --

30,

hvor HDA er højden til fribordsdækket ved A.P.

Såfremt bov højden opnås ved hjælp af spring, skal springet strække sig over mindst 15% af skibets længde målt fra den forreste perpendikulær.

Dybeste vandlinie er en linie parallel med basislinien (se 1.232) i højden T (se 1.225) målt midtskibs.



Dette billede er ikke indlagt



Dette billede er ikke indlagt

2.300 Skodder

2.310 Generelt.

.311 Der skal forefindes et forpeakskod, et agterpeakskod samt skodder, der adskiller lastrum og motorrum fra de øvrige rum i skibet. Skodderne skal have den fornødne styrke og skal føres vandtæt op til et vandtæt dæk.

.312 Hvor der findes en overbygning med en længde på mere end 0,2 x L forude, skal forpeakskoddet forlænges vejrtæt til det dæk, der ligger umiddelbart over fribordsdækket. Denne forlængelse behøver ikke være anbragt direkte over det underliggende skod, forudsat at det er anbragt inden for de i pkt. 2.321 foreskrevne grænser, og den del af dækket, der danner forskydningen, er gjort effektivt vandtæt.

.313 Med undtagelse af forpeakskoddet skal åbninger i de øvrige foreskrevne skodder nemt og hurtigt kunne lukkes ved haner, ventiler eller vandtætte døre. På rørledninger gennem de her omhandlede skodder kræves intet afspærringsmiddel. Angående døre, jfr. pkt. 2.340. Gennemføringen af rør og elektriske kabler m.v. skal dog være af en sådan beskaffenhed, at skoddets vandtætte integritet opretholdes.

.314 Styremaskine, tankarrangement og lignende, der er placeret i last eller storesrum, skal være afskærmet eller indskoddet, så funktionerne altid kan opretholdes.

.315 Skibe, der er bygget af træ, skal ligeledes være forsynet med skodder i nævnte omfang, dog vil krav til forpeakskod først blive stillet op træskibe med en længde L på 24 m og derover. Skodder i træskibe skal, så vidt det er praktisk gennemførligt, være vandtætte.

2.320 Forpeakskod (kollisionsskod).

.321 Forpeakskoddet skal anbringes i en afstand fra den forreste perpendicular:

.1 ikke under $0,05 \times L$ og ikke over $0,08 \times L$ for skibe af 45 meters længde og derover;

.2 ikke under $0,05 \times L$ og ikke over $0,05 \times L$ plus 1,35 m for skibe med en længde L mindre end 45 m, medmindre andet tillades af Søfartsstyrelsen;

.3 i intet tilfælde under 2,0 m, dette gælder dog ikke i overbygninger;

.4 Søfartsstyrelsen kan tillade en placering agten for $0,08 \times L$, såfremt en skade i stævnen ikke vil resultere i stort trim forover.

.322 Hvor en del af skibet under vandlinien strækker sig foran for den forreste perpendicular, f.eks. en bulbstævn, skal de i pkt. 2,321 fastsatte afstande måles fra et punkt enten:

.1 fra midten af denne forlængelse eller

.2 i en afstand af 1,5% af skibets længde foran for den forreste perpendicular.

.323 Skoddet kan have forskydninger eller recesser, forudsat at de i pkt. 2.321 og 2.322 foreskrevne grænser overholdes.

.324 I forpeakskoddet må der ikke findes døre, mandehuller, ventilationskanaler eller andre åbninger med undtagelse af rør til brug for lænsning af forpeaktanken.

.325 De i pkt. 2.324 nævnte lænserrør skal være forsynet med passende ventiler, der kan betjenes fra et let tilgængeligt sted over fribordsdækket, og ventilhuset skal være anbragt på skoddet inden i forpeaken. Betjeningsstedet skal være umiddelbart over eller agten for skoddet. Ventilerne kan anbringes på agtersiden af forpeakskoddet, forudsat at de er let tilgængelige under alle driftsforhold, og at det rum, hvori de er anbragt, ikke er et lastrum. Alle ventiler skal være af stål, bronze eller andet godkendt sejt materiale. Ventiler af almindeligt støbejern eller lignende materiale kan ikke godkendes.

.326 Der må ikke anbringes nogen form for hjælpemaskiner eller andre tekniske installationer, der er nødvendige for skibets drift, foran for forpeakskoddet eller dets forlængelse over fribordsdækket.

.327 Antallet af åbninger i forpeakskoddets forlængelse over fribordsdækket skal begrænses så meget, som er foreneligt med skibets konstruktion og normale drift. Alle sådanne åbninger skal kunne lukkes vejrtæt.

2.330 Agterpeakskod.

.331 Skibe med en længde L på 18 m og derover skal desuden have et agterpeakskod, der skal være vandtæt forbundet til stævnørret/bossrørret og være ført op til et vandtæt dæk.

.332 Hvor det agterste maskinrumsskod er placeret mindre end $0,25 \times L$ foran for den agterste perpendicular, kan dette skod desuden betragtes som agterpeakskod.

.333 I skibe med en længde L på 18 m og derover skal der findes en vandtæt akselgang mellem agterpeakskoddet og agterste maskinrumsskod. Denne bestemmelse finder dog ikke anvendelse på skibe, i hvilke maskinrummet ligger umiddelbart foran for agterpeakskoddet, jfr. pkt. 2.332.

2.340 Døre i skodder.

.341 Antallet af åbninger i vandtætte skodder skal begrænses til det mindst mulige, der er foreneligt med skibets almindelige indretning og driftsmæssige behov. Åbningerne skal udstyres med vandtætte døre med en tilsvarende styrke som den tilstødende, ikke-gennembrudte struktur. Et opslag med teksten »Døren skal holdes lukket til søs« skal anbringes på hver side af døren.

.342 I skibe med en længde L mindre end 45 m skal døre i de vandtætte skodder under fribordsdækket være hængslede og selvlukkende og skal automatisk kunne holdes i lukket stilling. Samtidig skal dørenes lukkemidler kunne betjenes fra hver side af døren, og dørene skal normalt holdes lukket til søs.

.343 Hængslede døre skal udføres som vejrtætte døre i overensstemmelse med Dansk Værftstandard, DVS 43012, 43016 (central-lukke) eller tilsvarende standard.

.344 I skibe med en længde L på 45 m og derover skal vandtætte døre være skydedøre i følgende tilfælde:

I rum, hvor det er hensigten, at de skal kunne åbnes til søs, og hvis de er anbragt med tærsklen under den dybeste arbejdsvandlinie, medmindre Søfartsstyrelsen anser det for at være upraktisk eller unødvendigt under hensyn til skibets type og brug.

Der skal i styrehuset være en visuel indikering, der viser, at døren ikke er lukket vandtæt.

I andre tilfælde kan vandtætte døre være af den hængslede type i henhold til pkt. 2.342 og 2.343.

.345 Vandtætte skydedøre skal kunne betjenes ved en krængning af skibet på op til 15 grader til hver side.

.346 Vandtætte skydedøre skal, hvad enten de betjenes ved håndkraft eller på anden måde, kunne betjenes fra hver side af døren. I skibe med en længde L på 45 m og derover skal sådanne døre også kunne betjenes ved fjernkontrol fra en tilgængelig position over arbejdsdækket, dog med undtagelse af døre anbragt i mandskabsrum.

.347 Der skal ved alle fjernkontrolpladser være anbragt indikatorer, der viser, om en skydedør er åben eller lukket.

2.350 Kofferdamme.

.351 Fast indbyggede tanke, der er beregnet for drikkevand eller tankføring af fisk, skal have kofferdamme mod tanke beregnet til andre væsker. Kofferdamme kan undlades med tanke indeholdende søvand. Skibssiden må i nittede skibe ikke danne begrænsning for en drikkevandstank.

Såfremt tanke for fisk er forsynet med isolation og denne er dækket med en vandtæt garnering, kan dette arrangement ækvivalere en kofferdam.

.352 Rør må ikke føres igennem en ferskvandstank, uden at disse rør er trukket igennem et vandtæt bøsningrør med en godstykkelse som tankskoddets.

2.360 Dam.

.361 Dersom fartøjet er forsynet med dam, skal damtragt, -dæk og skodder have samme styrke som skroget, og damtragten skal være ført vandtæt til dækket.

.362 Overkant af damtragten skal have en højde på mindst 300 mm over vandlinien ved dybeste nedlastning.

2.370 Paunskodder i lastrum.

.371 Fiskeskibe, som fører industrifisk eller anden løs fisk i lastrummet, skal være indrettet med inddelingsskodder til begrænsning af fangstens forskydning.

Alle skodder skal være så tætte som muligt. Langskibs- og tværskibsskodder skal strække sig fra bunden og så tæt til dækket eller faste gardinplader og lugedækning som praktisk muligt.

.372 I lastrum, hvor største bredde målt indvendig på garnering under dæk er under 6,0 m, skal der opsættes mindst et langskibs paunskod. Hvor bredden er på 6,0 m eller derover, skal der opsættes mindst 2 paunskodder. Afstanden imellem langskibsskodderne indbyrdes eller imellem langskibsskodder og garnering må ikke overstige 3,0 m.

.373 I skibe med et langskibsskod skal dette placeres i skibets centerlinie. I skibe med flere langskibsskodder skal disse placeres symmetrisk i forhold til skibets centerlinie.

.374 I lastrum, som er længere end 9,0 m, skal opsættes faste tværskibsskodder. Afstanden mellem tværskibsskodderne må sædvanligvis ikke overstige 9,0 m.

.375 Løse langskibs- og tværskibs paunbrædder udføres af træ eller aluminium. Paunbrædder af træ skal have et tværsnit på min. 150 x 38 mm, for længder indtil 1,20 m.

For større længder forøges modstandsmomentet i forhold til kvadratet på længdeforøgelsen.

Normalt benyttes gran eller fyr, men hvor der kan påregnes større slid benyttes egetræ.

Paunbrædder af profileret aluminium skal have et modstandsmoment på 7 cm³ for længder indtil 1,20 m.

For større længder forøges modstandsmomentet i forhold til længdeforøgelsen.

.376 Paunstøtter i lastrum skal udføres af stål eller aluminium.

Støtter med en længde på indtil 3,0 m skal have et modstandsmoment på min. 45 cm³ for stål og min. 68 cm³ for aluminium.

For støtter med større længde forøges modstandsmomentet i forhold til kvadratet på længdeforøgelsen.

Paunbrædder skal have en anlægsflade på min. 30 mm, når brættet er i bund i den anden ende.

.377 Faste tværskibsskodder på for- og agterkant af lastrummet skal dimensioneres i overensstemmelse med klassereglerne.

Herudover skal disse skibe, der anvendes til fangst af industrifisk, opfylde bestemmelserne i pkt. 16.300 m »Foranstaltninger til imødegåelse af den med industrifiskelaster forbundne sundhedsfare« samt Arbejdstilsynets »At-anvisning om arbejde med industrifisk i skibe i havn«.

2.400 Tryk- og tæthedsprøver m.v.

2.410 Generelt.

.411 Alle tanke, vandtætte skodder, vand- og vejrtætte døre samt ror og skruedyser m.v. skal tryk- eller tæthedsprøves i henhold til gældende normer og praksis hos de anerkendte klassifikationselskaber.

2.420 Isolation af fiskelaster.

.421 Det anvendte skummateriale skal i opskummet tilstand have lukkede celler, og isolationsarbejdet må kun udføres af firmaer, der af Søfartsstyrelsen er godkendt til at udføre dette arbejde.

.422 Såfremt rummet mellem yder- og inderklædningen korrosionsbeskyttes med en godkendt coating, inden hulrummet udfyldes med skum, eller det af et anerkendt kontrolinstitut ved en termografisk måling konstateres, at skummet udfylder alle hulrum, kan krav til korrosionstillæg som nævnt i 2.121 frafalde.

.423 Inderklædningen i alle lastrum, der anvendes til industrifisk eller tankføring af fisk, skal i overværelse af Søfartsstyrelsen, klassifikationselskabet eller et anerkendt laboratorium trykprøves med luft og sæbevand, forinden mellemrummet imellem yder- og inderklædningen opskummes med isolering.

2.500 Styre- og rorarrangement

2.510 Generelt.

.511 Skibet skal have et egnet styre- og rorarrangement, som skal sikre en støt og pålidelig manøvrering, når propelleren er indkoblet såvel ved den maksimale som ved en mindre motoreffekt og såvel ved fart fremover som under bakning.

.512 Styreevnen skal påvises, forinden skibet sættes i drift. Afprøvning af hoved- såvel som reservestyreanlæg skal foretages under prøveturen.

.513 Styreanlægget skal forsynes med passende rorstop, som begrænser rorudslaget til ca. 35 til hver side, og skal desuden opfylde bestemmelserne i pkt. 8.310 - 8.330.

2.520 Propeller.

.521 Afstanden imellem propellerens bladtip og vandoverfladen må ikke være mindre end 10% af propellerens diameter i en hvilken som helst kondition.

.522 I fartøjer med dobbelt propelleranlæg skal afstanden imellem propellerakslerne være mindst 1,5 gange propellerdiameteren,

.523 Afstanden fra propelleren til de omgivende konstruktioner skal være mindst som angivet på skitsen,



hvor $a = 0,10 \times D$

$b = 0,10 \times D$

$c = 0,15 \times D$ (gælder også afstand til akselbærere)

$d = 0,03 \times D$

Ved propelleromdrejninger på 1000 o/min. og derover skal »b« mindst være på 0,20 x D. Ved omdrejninger imellem 600 og 1000 o/min. interpoleres imellem 0,10 x D og 0,20 x D.

Ved propelleromdrejninger under 600 o/min. kan en reduktion af »b« tillades, dog aldrig til mindre end 0,05 x D.

.524 Frigangen imellem agterkant propellerdyse og forkant ror skal mindst være 50 mm ved alle rorvinkler.

2.530 Rorarrangement.

.531 Ror med beslag, rorstamme, koblinger m.v. skal have den fornødne styrke, og der skal udføres nødvendige afstivninger og forstærkninger, hvor der anbringes gennemføringer og beslag.

.532 Der skal findes effektive midler til at bære rorets vægt (rorbæreleje, hældeleje). Der skal være mulighed for en effektiv smøring af rorbærelejer.

.533 Roret skal være forsvarligt sikret mod at kunne løfte sig, og bolte i rorkoblinger m.v. skal sikres, så boltene ikke løsner sig ved vibrationer etc.

.534 Rorstammens pakdåse skal altid være tilgængelig for inspektion og evt. smøring. Hæklejets, respektiv hældejets højde skal være i overensstemmelse med reglerne herfor hos klassifikationsselskaberne. Såfremt afstanden mellem hæklejet og kvadranten overstiger 6 gange diameteren af rorstammen, skal der anbringes et topleje.

.535 Rorlejets tolerance skal være i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger, dog skal tolerancen for metalbøsninger være 1 mm som minimum. For tryksmurte lejer skal tolerancerne specielt vurderes i hvert enkelt tilfælde.

2.540 Ror og rorstamme.

.541 Ror og rorstamme m.v. skal dimensioneres og udføres i henhold til bestemmelserne herfor i et af de anerkendte klassifikationsselskabers konstruktionsbestemmelser.

.542 Dersom motorens effekt overskrider normaleffekten ifølge kurve I med mere end 15%, skal skibets fart V i knob ifølge kurve II ved de af klassifikationsselskabet opstillede beregningsformler forøges med den i kurve III angivne procentsats. Såfremt den aktuelle motoreffekt overskrider normaleffekten med mere end 35%, skal den procentvise forøgelse af farten V dog ikke sættes højere end 50%.

.543 Såfremt der er monteret en propellerdyse foran for roret, skal den dimensionerende fart ifølge kurve II efter en eventuel korrektion ifølge kurve III forøges med yderligere 5%.

.544 De i pkt. 2.542 og 2.543 nævnte bestemmelser gælder såvel klassede som uklassede skibe.



Dette billede er
ikke indlagt

(2.550 Træror.

.551 Rorblad af træ skal være af egetræ, og de enkelte planker skal samles med et passende antal stuvbolte af fornøden dimension.

.552 Hvor ikke andet er nævnt i klassifikationsselskabets regler, skal rorblad af træ mindst have følgende tykkelse:

$tt = 16 \times td,$

hvor td er tykkelsen i mm i henhold til kurve IV.

.553 Ved træror med rorstamme af stål må stammen tildannes med en smedet gaffel af forsvarlige dimensioner.

Officielle noter

(* 1) Med hensyn til anerkendelse af klassens syn og undersøgelse henvises til bekendtgørelse nr. 113 af 16. marts 1976 vedrørende anerkendelse af klassifikationsselskaber for skibe.

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

