



# Kunngerðablaðið A

2022

Givið út 26. august 2022

Nr. 118

22. august 2022

## **Kunngerð um broyting í kunngerð frá Sjóvinnustýrinum um byggikrøv og útgerðarkrøv o.a.** (Rættingar í frymlum til stabilitetsútrokningar o.a.)

### § 1

Í kunngerð nr. 141 frá 21. oktober 2021 frá Sjóvinnustýrinum um byggikrøv og útgerðarkrøv o.a. (SOLAS) verður skjal 2 broytt sum ásett í skjali 1.

### § 2

Henda kunngerð kemur í gildi 1. september 2022.

Sjóvinnustýrið, 22. august 2022

**Hans Johannes á Brúgv (sign)**

/ Gunnvá S. á Lofti (sign.)

Í skjali 2 í kunngerð nr. 141 frá 21. oktober 2021 frá Sjóvinnustýrinum um byggikrøv og útgerðarkrøv o.a (SOLAS) verða gjørdar hesar broytingar:

1. Í innihaldsvirlitinum í kapitl II-1 verður “Regel 3-13 Konstruktion og installation af hængedæk med tilhørende sikringsanordninger i passager-skibe” strikað.
2. Í innihaldsvirlitinum í kapitl II-1 verður aftan á “Regel 19 Havarikontrolplanir” sett: “Regel 19-1 Øvelser i havarikontrolplaner for passagerskibe”.
3. Í kapitl II-1 verður “afsnit A-1, regel 3-13” strikað.
4. Í kapitl II-1, afsnit B-1 verður regel 7-2, nr. 2-4 orðað soleiðis:

“2. For passagerskibe og lastskibe, der er udstyret med krydsfyldningsanordninger, skal faktoren  $S_{\text{intermediate},i}$  beregnes som den mindste af de s-faktorer, der opnås ved alle fyldningsfaser, herunder fasen før ligevægt (såfremt den forekommer), og skal beregnes, som følger:

$$S_{\text{intermediate},i} = \left[ \frac{GZ_{\text{max}}}{0.05} \cdot \frac{\text{Range}}{7} \right]^{\frac{1}{4}}$$

hvor  $GZ_{\text{max}}$  ikke skal sættes til mere end 0,05 m, og *udstrækning* (Range) ikke skal sættes til mere end 7°.  $S_{\text{intermediate},i} = 0$ , hvis den mellemliggende krængningsvinkel overstiger 15° for passagerskibe og 30° for lastskibe.

For lastskibe, der ikke er udstyret med krydsfyldningsanordninger, skal faktoren  $S_{\text{intermediate},i}$  beregnes som 1, dog således at hvis Administrationen finder, at stabiliteten ved mellemliggende fyldningsstadier måske er utilstrækkelig, bør det kræve yderligere undersøgelse

For passagerskibe og lastskibe, der er udstyret med krydsfyldningsanordninger, må udligningstiden ikke overstige 10 minutter.

3. Faktoren  $S_{\text{final},i}$  skal beregnes ud fra formlen:

$$S_{\text{final},i} = K \times \left[ \frac{GZ_{\text{max}}}{TGZ_{\text{max}}} \times \frac{\text{Range}}{TRange} \right]^{\frac{1}{4}}$$

hvor:

$GZ_{\text{max}}$  ikke skal beregnes som større end  $TGZ_{\text{max}}$ ;

*Udstrækningen* (Range) ikke skal beregnes som større end  $TRange$ ;

$TGZ_{\text{max}} = 0,20$  m, for ro-ro-passagerskibe hvert skadestilfælde, der involverer et ro-ro-rum,

$TGZ_{\text{max}} = 0,12$  m, i øvrige tilfælde;

$TRange = 20^\circ$ , for ro-ro-passagerskibe hvert skadestilfælde, der involverer et ro-ro-rum,

$TRange = 16^\circ$ , i øvrige tilfælde;

$K = 1$  hvis  $\Theta_e \leq \Theta_{\text{min}}$

$K = 0$  hvis  $\Theta_e \geq \Theta_{\max}$

$$K = \sqrt{\frac{\Theta_{\max} - \Theta_e}{\Theta_{\max} - \Theta_{\min}}} \quad \text{i \u00f8vrige tilf\u00e6lde}$$

hvor:

$\Theta_{\min}$  er  $7^\circ$  for passagerskibe og  $25^\circ$  for lastskibe; og

$\Theta_{\max}$  er  $15^\circ$  for passagerskibe og  $30^\circ$  for lastskibe.

4. Faktoren  $S_{\text{mom},i}$  g\u00e5lder kun for passagerskibe (for lastskibe skal  $S_{\text{mom},i}$  s\u00e6ttes til 1) og skal beregnes ved den sidste udligning i henhold til formlen:

$$S_{\text{mom},i} = \frac{(GZ_{\max} - 0.04) \times \text{Displacement}}{M_{\text{heel}}}$$

Hvor:

*Displacement* er det intakte displacement ved den relevante dybgang ( $d_s$ ,  $d_p$  eller  $d_l$ ).

$M_{\text{heel}}$  er det st\u00f8rst formodede kr\u00e6ngningsmoment beregnet i henhold til stk. 4.1; og  $S_{\text{mom},i} \leq 1$

4.1 Kr\u00e6ngningsmomentet  $M_{\text{heel}}$  skal beregnes, som f\u00f8lger:

$$M_{\text{heel}} = \text{maximum} (M_{\text{passenger}} \text{ eller } M_{\text{wind}} \text{ eller } M_{\text{survivalcraft}})$$

4.1.1  $M_{\text{passenger}}$  er det st\u00f8rst formodede kr\u00e6ngningsmoment som resultat af passagerbev\u00e6gelse og skal beregnes, som f\u00f8lger:

$$M_{\text{passenger}} = (0,075 \times N_p) \times (0,45 \times B) \text{ (tm)}$$

hvor:

$N_p$  er det st\u00f8rste antal passagerer, der er tilladt at v\u00e6re om bord i den sejladscondition, der svarer til den p\u00e5g\u00e6ldende dybeste inddelingsdybgang; og

$B$  er skibets bredde som defineret i regel 2.8.

Alternativt kan kr\u00e6ngningsmomentet beregnes under antagelse af, at passagererne fordeles med 4 personer pr. kvadratmeter p\u00e5 de tilg\u00e6ngelige d\u00e6ksarealer i skibets ene side p\u00e5 de d\u00e6k, hvor m\u00f8nstringsstederne er beliggende, p\u00e5 en s\u00e5dan m\u00e5de, at de danner det mest ugunstige kr\u00e6ngningsmoment. Det skal her antages, at hver passager vejer 75 kg.

4.1.2  $M_{\text{wind}}$  er det maksimalt antagne vindmoment i l\u00e6k tilstand:

$$M_{\text{wind}} = (P \times A \times Z) / 9.806 \text{ (tm)}$$

hvor:

$$P = 120 \text{ N/m}^2;$$

$A$  = projiceret lateralplansareal over vandlinjen;

Z = afstand fra tyngdepunktet af det projicerede lateralplansareal over vandlinjen til T/2; og

T = dybgang, ( $d_s$ ,  $d_p$  eller  $d_i$ ).

**4.1.3**  $M_{Survivalcraft}$  er det største formodede krængningsmoment som resultat af udsætning af alle fuldt lastede david-udsatte overlevelsesfartøjer på den ene side. Det skal beregnes med udgangspunkt i de følgende forudsætninger:

**4.1.3.1** alle redningsbåde og mand over bord-både installeret i den side, hvortil skibet krænger efter skade, antages at være blevet svunget ud fuldt lastet og klar til nedfiring;

**4.1.3.2** for redningsbåde, der er beregnet til udsætning i fuldt lastet stand direkte fra det sted, hvor de er anbragt, anvendes det maksimale krængningsmoment under udsætning;

**4.1.3.3** en fuldt lastet david-udsat redningsflåde fastgjort på hver david på den side, hvortil skibet krænger efter skade, antages at være svunget ud og klar til nedfiring;

**4.1.3.4** personer, der ikke befinder sig i udsvungne redningsmidler, skal hverken give ekstra krængningsmoment eller oprettende moment.

**4.1.3.5** redningsmidler på den side af skibet, der er modsat den side, hvortil skibet krænger, antages at være i stuvet position.”

5. Í bilag 3 aftaná afsnit B-4, regel 19 verður sett:

“Regel 19-1 - Øvelser i havarikontrol for passagerskibe”

6. Í bilag 3, afsnit B-4 verður regel 19-1, nr. 1 orðað soleiðis:

“1. Denne regel gælder for passagerskibe, der er bygget før, på eller efter den 1. januar 2020.”

7. Í Bilag 4, afsnit G verður tabel 19.1 við notum, tabel 19.2 við notum og tabel 19.3 við notum orðað soleiðis:

“

<b>Tabel 19.1 - Kravenes anvendelse på forskellige former for transport af farligt gods i skibe og lastrum</b>									
Hvor betegnelsen »X« forekommer i tabel 19.1, betyder det, at dette krav finder anvendelse på alle klasser af farligt gods, som angivet i den pågældende linie i tabel 19.3, undtagen dog jf. noterne.									
Regel		. 1	. 2	. 3		. 4	. 5		
Regel 19	Vejrdæk (. 1 til . 5 inklusiv)	Ikke specielt indrettet	Container lastrum	Lukkede ro/ro-rum <sup>5</sup>	Åbne ro/ro-rum	Fast, farligt gods i bulk	Skibslægttere		
. 3.1.1	X	X	X	X	X			X	
. 3.1.2	X	X	X	X	X				-
. 3.1.3	-	X	X	X	X				X
. 3.1.4	-	X	X	X	X				X
. 3.2	-	X	X	X	X				X <sup>4</sup>

. 3.3	-	X	X	X	-	For opfyldelsen af regel 19 ved forskellige klasser af farligt gods, se tabel 19.2	X <sup>4</sup>
. 3.4.1	-	X	X <sup>1</sup>	X	-		X <sup>4</sup>
. 3.4.2	-	X	X <sup>1</sup>	X	-		X <sup>4</sup>
. 3.5	-	X	X	X	-		-
. 3.6.1	X	X	X	X	X		-
. 3.6.2	X	X	X	X	X		-
. 3.7	X	X	-	-	X		-
. 3.8	X	X	X <sup>2</sup>	X	X		-
. 3.9	-	-	-	X <sup>3</sup>	X		-
. 3.10.1	-	-	-	X	-		-
. 3.10.2	-	-	-	X	-	-	

**Noter til tabel 19.1:**

1)	Gælder ikke for lukkede containere, for så vidt angår fast gods af klasse 4 og 5.1. Hvad angår klasse 2, 3, 6.1 og 8, kan ventilationshastigheden, når transporten foregår i lukkede fragtkontainere, reduceres til mindst to luftskift i timen. For så vidt angår flydende gods af klasse 4 og 5.1, kan ventilationshastigheden, når transporten foregår i lukkede fragtkontainere, reduceres til mindst to luftskift i timen. I forbindelse med dette krav anses en transportabel tank for en lukket fragtkontainer.
2)	Gælder kun for dæk.
3)	Gælder kun for lukkede ro/ro rum, der ikke kan lukkes tæt.
4)	I det særlige tilfælde, hvor lægterne kan indeholde brændbare dampe, eller hvis de er i stand til at udtømme brændbare dampe til et sikkert rum uden for lægternes fragtrum ved hjælp af ventilationskanaler, der er tilsluttet lægteren, kan disse krav lempes eller frafalde til Administrationens tilfredshed.
5)	Speciallastum skal behandles som lukkede ro-ro rum, når der transporteres farligt gods.

**Tabel 19.2 - Kravenes anvendelse på forskellige klasser af farligt gods for skibe og lastrum, der transporterer fast, farligt gods i bulk**

Klasse →	4.1	4.2	4.3 <sup>6</sup>	5.1	6.1	8	9
Regel 19 ↓							
. 3.1.1	x	x	-	x	-	-	x
. 3.1.2	x	x	-	x	-	-	x
. 3.2	x	x <sup>7</sup>	x	x <sup>8</sup>	-	-	x <sup>8</sup>

. 3.4.1	-	x <sup>7</sup>	x	-	-	-	-
. 3.4.2	x <sup>9</sup>	x <sup>7</sup>	x	x <sup>7,9</sup>	-	-	x <sup>7,9</sup>
. 3.4.3	x	x	x	x	x	x	x
. 3.6	x	x	x	x	x	x	x
. 3.8	x	x	x	x <sup>7</sup>	-	-	x <sup>10</sup>

**Noter til tabel 19.2**

6)	Stofferne i denne klasse, som kan transporteres i bulk, indebærer sådanne farer, at Administrationen i særlig grad skal være opmærksom på de pågældende skibes konstruktion og udrustning, ud over at de tilfredsstillende krav, der er opregnet i denne tabel.
7)	Vedrører kun »Seedcake« der indeholder opløsningsmidler, »Ammonium nitrate« og »Ammonium nitrate fertilizers«.
8)	Vedrører kun »Ammonium nitrate« og »Ammonium nitrate fertilizers«. En beskyttelse i henhold til: EC standard 60079, elektriske apparater i eksplosiv gasatmosfære, er tilstrækkelig.
9)	Kun egnet trådned er krævet.
10)	Kravene i the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code med ændringer, er tilstrækkelige.

**Tabel 19.3 - Kravenes anvendelse på forskellige klasser af farligt gods, bortset fra fast, farligt gods i Bulk (Klasse 1 – 4)**

Klasse →	1.1- 1.6	1.4S	2.1	2.2	2.3	2.3	3	3	4.1	4.2	4.3	4.3
Regel 19 ↓					Brandbare <sup>20</sup>	Ikke brandbare	Væsker FP <sup>15</sup> <23° C	Væsker FP <sup>15</sup> ≥23°C; ≤60°C			Væsker <sup>21</sup>	Faste stoffer
. 3.1.1	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
. 3.1.2	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
. 3.1.3	x	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
. 3.1.4	x	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
. 3.2	x	-	x	-	x	-	x	-	-	-	x <sup>18</sup>	-
. 3.3	x	x	x	x	-	x	x	x	x	x	x	x
. 3.4.1	-	-	x	-	-	x	x	-	x <sup>11</sup>	x <sup>11</sup>	x	x
. 3.4.2	-	-	x	-	-	-	x	-	-	-	-	-
. 3.5	-	-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	-

. 3.6	-	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
. 3.7	-	-	-	-	-	-	x	x	x	x	x	x
. 3.8	x <sup>12</sup>	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
. 3.9	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
. 3.10.1	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
. 3.10.2	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

**Tabel 19.3 - Kravenes anvendelse på forskellige klasser af farligt gods, bortset fra fast, farligt gods i Bulk (Klasse 5 – 9)**

Klasse →	5.1	5.2	6.1	6.1	6.1	6.1	8	8	8	8	9
Regel 19 ↓			Væsker FP <sup>15</sup> <23°C	Væsker FP <sup>15</sup> ≥23°C; ≤60°C	Væsker	Faste stoffer	Væsker FP <sup>15</sup> <23°C	Væsker FP <sup>15</sup> ≥23°C; ≤60°C	Væsker	Faste stoffer	
. 3.1.1	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
. 3.1.2	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	-
. 3.1.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
. 3.1.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
. 3.2	-	-	x	-	-	-	x	-	-	-	x <sup>17</sup>
. 3.3	x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	-
. 3.4.1	x <sup>11</sup>	-	x	x	-	x <sup>11</sup>	x	x	-	-	x <sup>11</sup>
. 3.4.2	-	-	x	-	-	-	x	-	-	-	x <sup>17</sup>
. 3.5	-	-	x	x	x	-	x	x <sup>19</sup>	x <sup>19</sup>	-	-
. 3.6	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x <sup>14</sup>
. 3.7	x	-	x	x	-	-	x	x	-	-	-
. 3.8	x <sup>13</sup>	x	x	x	-	-	x	x	-	-	-
. 3.9	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
. 3.10.1	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
. 3.10.2	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

**Noter til tabel 19.3**

11)	Når et »mekanisk-ventileret rum« er krævet, jf. IMDG-koden med ændringer.
12)	Stuves i en afstand af 3 m vandret fra maskinrumsskoter i alle tilfælde.
13)	Henvisning til IMDG-koden, med ændringer.
14)	I henhold til det gods, som transporteres.
15)	Henviser til flammepunkt.
16)	I henhold til bestemmelserne i IMDG-koden, med senere ændringer, er det forbudt at stuve farligt gods af klasse 5.2 under dæk eller i lukkede ro-ro rum.
17)	Gælder kun for farligt gods der udvikler brændbare dampe, som angivet i IMDG-koden.
18)	Gælder kun for farligt gods der har et flammepunkt under 23 grader C som angivet i IMDG-koden.
19)	Gælder kun for farligt gods som har en underordnet risikoklasse 6.1.
20)	I henhold til bestemmelserne i IMDG-koden er det forbudt at stuve farligt gods af klasse 2.3 med en underordnet risikoklasse 2.1 under dæk eller i lukkede ro-ro rum.
21)	I henhold til IMDG-koden er det forbudt at stuve farligt gods klasse 4.3 væsker med et flammepunkt under 23 grader C under dæk eller i lukkede ro-ro rum.

7. Í bilag 5, afsnit B verður regel 30, nr. 3 orðað soleiðis:

“3. Øvelser i havarikontrol skal udføres som fastlagt i regel II-1/19-1.”.