



Lovtidende A

Bekendtgørelse om supplerende bestemmelser for last- og passagerskibe¹⁾

I medfør af § 1, stk. 2 og 3, § 3, stk. 1, nr. 1-4, 6, 7 og 10, § 4, stk. 1 og 2, § 5 og § 32, stk. 9, i lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 1629 af 17. december 2018 og § 1, stk. 2 og 3, § 3, stk. 1, nr. 1-4, 6, 7 og 10, § 4, stk. 1 og 2, § 5 og § 32, stk. 2, i anordning om ikrafttræden for Grønland af lov om sikkerhed til søs, jf. anordningsbekendtgørelse nr. 1674 af 16. december 2015, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 1, stk. 1, nr. 3, i bekendtgørelse nr. 744 af 24. juni 2013 om henlæggelse af visse beføjelser til Søfartsstyrelsen og om klageadgang m.v.:

§ 1. Denne bekendtgørelse finder anvendelse for last- og passagerskibeskibe i såvel national som international fart, med mindre andet er udtrykkeligt bestemt, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Denne bekendtgørelse finder ikke anvendelse på

- 1) krigs- og troppetransportskibe,
- 2) lastskibe med en længde (L), der er mindre end 15 m, og som har et dimensionstal på under 100,
- 3) skibe, der ikke er maskinelt fremdrevne,
- 4) træskibe af primitiv konstruktion,
- 5) fritidsfartøjer, som ikke anvendes i erhvervsmæssigt øjemed, og
- 6) fiskeskibe.

Definitioner

§ 2. I denne bekendtgørelse forstås ved:

- 1) SOLAS: Den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv til søs fra 1974, med senere ændringer.
- 2) Passagerskibsdirektivet: Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/2108 af 15. november 2017 om ændring af direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe.
- 3) Lasteliniekonventionen: Den internationale konvention om lastelinier fra 1966, med senere ændringer.
- 4) Længde: Som defineret i Lasteliniekonventionens tillæg I, regel 3(1).
- 5) International rejse: En rejse fra et land, der er omfattet af SOLAS, til en havn uden for det pågældende land eller omvendt. Rejser mellem Danmark og Færøerne og mellem Danmark og Grønland samt rejser mellem Færøerne og Grønland eller mellem to udenlandske havne anses for internationale rejser.

- 6) National fart: Sejlads, der ikke er en international rejse.
- 7) Anerkendt organisation: Organisation, som er autoriseret af Søfartsstyrelsen i overensstemmelse med bestemmelserne i bekendtgørelse om anerkendelse og autorisation af organisationer, som udfører inspektion og syn af skibe.
- 8) Køleanlæg: Ethvert anlæg - bortset fra husholdningskøleskabe og -frysebokse - hvori der som kølemiddel indgår væsker eller fordråbede luftarter, hvis damptryk ved + 30°C overstiger 0,1 N/mm².

Dispensationer og ækvivalenser

§ 3. Søfartsstyrelsen kan undtage et skib, der er udstyret med helt nye indretninger, fra bestemmelserne i bilaget, når anvendelsen af disse bestemmelser kan være en alvorlig hindring for forskningsarbejde med hensyn til udviklingen af disse indretninger og deres installation i skibe, der går i international fart, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Ethvert sådant skib skal opfylde de sikkerhedskrav, som efter Søfartsstyrelsens konkrete vurdering er tilstrækkelige for den fart, skibet er bestemt for, og kan garantere skibets almindelige sikkerhed, og som endvidere er godkendt i lovgivningen i de lande, som skibet skal besøge.

§ 4. Søfartsstyrelsen kan efter en konkret vurdering, i forbindelse med tegningsgodkendelse og første syn, fritage skibe for en eller flere bestemmelser i denne bekendtgørelse. Forudsætningen herfor er, at skibet opfylder tilsvarende sikkerhedskrav, som efter Søfartsstyrelsens konkrete vurdering er tilstrækkelige for skibe af denne størrelse og med den fart, skibet er bestemt for.

§ 5. Såfremt denne bekendtgørelse kræver, at et bestemt tilbehør, materiale, anordning eller apparat eller type heraf skal anbringes eller forefindes i et skib, eller at der skal træffes en bestemt foranstaltning, kan Søfartsstyrelsen tillade, at der anbringes eller forefindes et andet tilbehør, materiale, anordning eller apparat eller type heraf, eller at der træffes en anden foranstaltning i skibet, hvis den ved afprøvning heraf eller på anden måde finder det godtgjort, at et sådant tilbehør, materiale, anordning eller apparat eller type heraf eller foranstaltning er mindst lige så effektiv som det, der kræves efter bekendtgørelsen.

¹⁾ Bekendtgørelsen er notificeret.....

Syn og certifikater²⁾

§ 6. De supplerende krav til last- og passagerskibe efter denne bekendtgørelse synes i forbindelse med de syn, der er en forudsætning for udstedelse af hhv. et passagerskibssikkerhedscertifikat, et udstyrssikkerhedscertifikat eller nationalt lastskibssikkerhedscertifikat, som relevant efter skibstypen.

Stk. 2. Skibet skal opfylde de relevante supplerende bestemmelser for at det tilhørende certifikat kan udstedes, endosseres eller fornys. Søfartsstyrelsen kan dog, efter en konkret vurdering, give en tidsfrist for opfyldelse af kravene efter at certifikatet er udstedt.

Rækværk på passagerskibe

§ 7. Passagerskibe skal på de dæk, hvor passagerne tillades adgang, og hvor skanseklædning af fornøden højde ikke forefindes, være forsynet med rækværk, som i betydeligt omfang hindrer en person i at forcere rækværket.

Stk. 2. Stk. 1 kan opnås ved følgende foranstaltninger:

- 1) Rækværkets totale højde skal være mindst 1000 mm målt fra dækket.
- 2) Rækværket skal konstrueres med lodrette stænger, der kun er forbundet til en øvre og en nedre vandret stang, evt. stringer eller gardinplade.
- 3) Afstanden mellem de i punkt (ii) nævnte øvre og nedre vandrette stænger/stringer- eller gardinplader må ikke være mindre end 800 mm.
- 4) Åbningen under den i punkt (ii) nævnte nedre vandrette stang må ikke overstige 120 mm.
- 5) Lysningen mellem de lodrette stænger må ikke overstige 120 mm, og afstanden mellem sceptre må ikke overstige 1,5 m.

Stk. 3. Udvendige trapper, afsatser o.l. skal forsynes med rækværk af tilsvarende konstruktion.

Stk. 4. De dæk, der er effektivt afspærrede for passagerers ophold og færden, skal enten være forsynede med rækværk, der opfylder stk. 1, eller rækværk/skanseklædning som foreskrevet i Lasteliniekonventionen. Den effektive afspærring skal ligeledes opfylde stk. 1.

Stk. 5. Hvor låge anvendes, må lukkeanordningen ikke være umiddelbar tilgængelig for passagererne, og passende skiltning skal forefindes.

Passagerernes opholdsrum

§ 8. Opholdsrum må ikke anbringes i overbygninger, der ikke har permanent karakter, foran kollisionskottet eller på det dæk, der er lavere end det, der ligger umiddelbart under vandlinien ved størst tilladte dybgang.

Stk. 2. Passagerer må ikke anbringes i rum, der ikke er godkendt hertil.

Stk. 3. Soverum for passagerer skal på passende måde være adskilt fra tilstødende rum, ligesom de skal være forsynet med en tydelig angivelse af det største antal personer, de er bestemt til.

§ 9. Der skal findes et toilet og en håndvask for hver 50 passagerer eller påbegyndte del af dette antal.

Stk. 2. Toiletterne skal være forsvarligt beskyttet mod sø og vejr og have de fornødne udskylningsanordninger.

Stk. 3. Alle toiletter skal være godt oplyst og ventileret.

Stk. 4. Søfartsstyrelsen kan efter en konkret vurdering, af bl.a. skibets størrelse, rejsens længde, farvandsområdet og adgang til faciliteter i land fravige kravet om toilet.

Stk. 5. Kravet om toilet og håndvask gælder ikke for åbne fartøjer.

§ 10. Passagerskibe i fart, der strækker sig over mere end 1 nat skal have køjeplads eller godkendt fast liggeplads til alle passagerer.

Stk. 2. Personantallet i soverum fastsættes ved at dividere soverummets frie dørkareal med 1,1 m². Hvor soverum indrettes med særskilt bade-, eller bade- og toiletrum, kan dette frie dørkareal medregnes ved beregningen af personantallet. Uregelmæssige dørkarealer, hvor længde og bredde er under 0,6 m, tages ikke i betragtning ved beregningen. En bruseniche, der har de angivne minimumsmål, kan indgå i det frie areal.

Stk. 3. På åbent dæk, hvortil der er adgang for passagerer, skal der ud over det i regel 26(2) i bilaget nævnte areal findes mindst 0,5 m² frit dæksareal for hver passager. Ved beregningen heraf fradrages de dele af dækket, hvor passagererne ikke bekvemt kan stå eller sidde.

§ 11. Passagerskibe i fart, der ikke strækker sig over mere end 1 nat skal have lukkede rum for alle passagerer i natfart, dvs. fart mellem kl. 22.00 og 06.00, af over 6 timers varighed.

Stk. 2. Passagerantallet i andre rum end soverum fastsættes som det mindste af tallene:

- 1) Det dørkareal - målt i m² - hvorpå passagererne kan opholde sig, dvs. med fradrag af serveringsdiske og adgangen til disse samt til udgange og lignende, divideret med 0,85 m².
- 2) Det i punkt 1 nævnte dørkareal multipliceret med midelhøjden - målt i m - i rummet målt fra oversiden af dæksbelægningen til underkant af dæksbjælkerne eller disses beklædning, divideret med 1,98 m³.
- 3) Antallet af siddepladser i rummet.

Stk. 3. Personantallet i soverum fastsættes ved at dividere soverummets frie dørkareal med 0,85 m². Hvor soverum indrettes med særskilt bade-, eller bade- og toiletrum, kan dette frie dørkareal medregnes ved beregningen af personantallet. Uregelmæssige dørkarealer, hvor længde og bredde er under 0,6 m, tages ikke i betragtning ved beregningen.

Stk. 4. Søfartsstyrelsen kan efter en konkret vurdering, af bl.a. skibets størrelse, rejsens længde, farvandsområdet og adgang til faciliteter i land fravige disse bestemmelser.

§ 12. Passagerskibe i dagfart, dvs. fart, der ikke overstiger 6 timer inden for tidsrummet mellem kl. 22.00 og 06.00, skal for hver passager beregne 0,85 m² frit dørkareal i lukkede rum, der ikke er soverum; dog må rummet ikke beregnes til flere passagerer, end der er siddeplads til.

Stk. 2. For eventuelle soverum gælder bestemmelserne i § 11 stk. 3.

Stk. 3. I tiden fra 1. maj til 30. september kan det, ud over det i lukkede rum tilladte antal passagerer, yderligere tillades at befordre passagerer på frit dæk, hvor der mindst skal beregnes 0,55 m² dæksareal for hver passager. Der skal dog findes lukkede rum til mindst 1/6 af det størst tilladte passagerantal.

Stk. 4. For skibe i dagfart, der ikke overstiger 90 minutter, kan det i tiden fra 30. september til 1. maj tillades at der ikke er siddeplads til alle passagerer i lukkede rum. Der skal dog for hver passager beregnes 0,85 m² frit dørkareal i lukkede rum, der ikke er soverum.

Stk. 5. Ved beregningen af passagerantallet skal der altid fradrages den plads, som er nødvendig til skibets navigering m.v. herunder håndtering af og indskibning i redningsmidler, samt alle de dele af dækket, hvorpå passagererne ikke bekvemt kan sidde eller stå.

Stk. 6. For passagerskibe, hvor ophold i bilerne under overfarten i øvrigt er tilladt, er der ingen krav om opholdsrum til de passagerer, der kommer om bord i bilerne.

Stk. 7. Det skal sikres, at samling af passagererne i forbindelse med evt. evakuering skal kunne foretages beskyttet for vejrliget.

Bevægelseshæmmede personer

§ 13. Hvor det er praktisk muligt, skal der på grundlag af nedenstående retningslinjer træffes hensigtsmæssige foranstaltninger til, at der er sikker adgang for bevægelseshæmmede personer til alle passagerskibe i national fart i klasse A, B, C og D og alle højhastighedspassagerfartøjer, der benyttes til offentlig transport, og hvis køl er lagt, eller som er på et lignende konstruktionsstadium den 1. oktober 2004 eller senere.

Stk. 2. IMO's cirkulære 735 (MSC/735) af 24. juni 1996 vedrørende henstillinger om design og drift af passagerskibe, så de imødekommer ældre og handicappede personers behov skal følges.

Stk. 3. Skibet skal være bygget og udstyret på en sådan måde, at en bevægelseshæmmet person let og sikkert kan komme om bord eller fra borde og sikres adgang til de forskellige dæk enten uden hjælp eller ved hjælp af ramper, løfteplatforme eller elevatorer. Der opsættes skiltning med henvisning til sådanne adgangsfaciliteter ved skibets andre indgange og andre hensigtsmæssige steder på hele skibet.

Stk. 4. Skilte beregnet til at vejlede passagererne på skibet skal være tilgængelige og nemme at læse for bevægelseshæmmede personer (herunder personer med sensoriske handicap) og skal være opsat på centrale steder.

Stk. 5. Der skal være midler om bord til visuelt og verbalt at kommunikere meddelelser om f.eks. forsinkelser, sejlplansændringer og tjenesteydelser om bord til bevægelseshæmmede personer med forskellige former for nedsat mobilitet.

Stk. 6. Alarmsystemer og knapper skal være tilgængelige for og skal kunne alarmere alle bevægelseshæmmede passagerer, herunder personer med sensoriske handicap og personer med intelligenshandicap.

Stk. 7. Gelændere, korridorer og gange, døråbninger og døre skal være tilgængelige for en person i kørestol. Elevatorer, bildæk, passagersaloner, faciliteter og toiletter skal være udformet på en sådan måde, at de er tilgængelige på rimelig måde og i rimeligt omfang forefindes for bevægelseshæmmede personer.

Stk. 8. Søfartsstyrelsen samarbejder med og hører organisationer, der repræsenterer bevægelseshæmmede personer, om de hensigtsmæssige foranstaltninger efter stk. 1.

§ 14. Ved ombygning af passagerskibe i national fart i klasse A, B, C og D og højhastighedsfartøjer, der benyttes til offentlig transport, og hvis køl er lagt eller som er på et lignende konstruktionsstadium før den 1. oktober 2004, anvendes retningslinjerne i § 14 stk. 1 i det omfang det er økonomisk rimeligt og gennemførligt.

Hængedæk

§ 15. Bevægelige hængedæk med tilhørende ramper og sikkerhedsanordninger, skal certificeres af en anerkendt organisation i henhold til dets regler. Der skal i den forbindelse tages hensyn til, om personer må opholde sig i bilerne på en bevægelig rampe, mens denne bevæges.

Stk. 2. Det bevægelige hængedæk med tilhørende ramper og sikkerhedsanordninger, skal underkastes et periodisk eftersyn i henhold til reglerne fra det certificerende anerkendte organisation eller en virksomhed autoriseret til eftersyn og reparation af hejsemidler i skibe.

Stk. 3. Såfremt det tillades, at personer opholder sig i biler på en bevægelig rampe medens rampen bevæges, skal det sikres, at bilerne ikke kan køre af rampen eller komme i klemme under bevægelse samt når rampen er løftet. Der skal i øvrigt tages passende tiltag til at sikre mod klemningsulykker eller nedstyrtning i forbindelse med f.eks. døre, rækværk og låseanordninger.

Stk. 4. Gældende bekendtgørelse om teknisk forskrift om transport af motorkøretøjer m.v. med passagerskibe, skal iagttages for det bevægelige hængedæk med tilhørende ramper.

Køleanlæg og proviantkølerum

§ 16. Trykprøvning af de komponenter der indgår i køleanlægget, skal udføres på basis af anerkendte prøvningsstandarder. Prøvningen af lastkøleanlæg skal udføres af en anerkendt organisation eller af anerkendte prøveinstitutter, herunder af prøveinstitutter i andre EU-medlemsstater samt i lande, der er omfattet af EØS-aftalen og Tyrkiet, og som giver passende og tilfredsstillende garantier af teknisk, fagmæssig og uafhængig art.

Stk. 2. For aircondition- og proviantkøleanlæg accepteres værkstedsattestifikater.

Stk. 3. Trykbeholdere skal være mærket i henhold til anerkendte prøvningsstandarder.

§ 17. Døre til alle køle-, fryse- og blæserum, i hvilke personer kan opholde sig, skal åbne udad, og dørenes lukke- og låsemekanismer skal uafhængigt af de forekommende temperaturer og temperaturforskelle kunne fungere let og sikkert ved betjening indefra også i låst tilstand.

Stk. 2. Ethvert køle- og fryserum, i hvilke personer kan opholde sig, skal være forsynet med fast installeret elektrisk lys.

§ 18. Det skal sikres, at lyset i et proviantkølerum ikke slukkes utilsigtet når personer opholder sig i rummet. Der skal endvidere være indikering, placeret på et passende sted, af om lyset i en proviantkølerum er tændt.

Stk. 2. I proviantkølerum, i hvilke personer kan opholde sig, skal der forefindes en alarmmulighed, således det er muligt at tilkalde hjælp til det enkelte rum.

Luger, lastlejdere m.v.³⁾

§ 19. Hvor højden fra dækkets overkant til lastrummenes bund er større end 1,5 m, skal der findes forsvarlige lejdere, der kan fortsættes direkte i trin eller lignende på lugekarmen. Er der flere dæk, skal lejdere mellem de nedre dæk, hvor det er praktisk gennemførligt, være anbragt i linje med lejdere fra ovenfor beliggende dæk. Ved lugekarmene skal der være den fornødne plads for benyttelse af lejderne. Trinene skal være mindst 250 mm i bredden, og fodfæstet skal være mindst 115 mm i dybden. Foden må ikke kunne glide til side uden for trinnet.

Stk. 2. Omkring luger, hvis karmhøjde er under 0,75 m målt fra dækkets overkant, og som fører til lastrum af over 1,5 m dybde, skal der kunne opsættes en indhegning af en højde af mindst 0,90 m bestående af rækværk, stræktov eller lignende.

Stk. 3. Lignende indhegning skal findes ved nedgange eller andre åbninger i dækkene, hvor det anses for nødvendigt.

Stk. 4. Skærstokke skal kunne sikres imod vertikal og horisontal forskydning.

Konstruktion, brandsikring, opdagelse og slukning af brand

§ 20. Tillæg til bestemmelserne i »Fire Safety Systems Code« (FSS-Code), kapitel 5, stk. 2.1 og 2.2. Krav til CO₂ brandslukningsanlæg der anvendes som fast anbragte installationer for slukning af brand med luftarter.

Stk. 2. CO₂ anlæg skal, så vidt muligt, sikres mod fejlbetjening.

Stk. 3. CO₂ anlægs tilstand skal på en sikker måde kunne kontrolleres af skibets besætning. Anlæggene må ikke utilsigtet kunne udløses i forbindelse med kontrol, vedligeholdelse m.v. Vedligeholdes og eftersyn skal foretages i henhold til IMOs vejledning om vedligeholdelse og eftersyn af fastinstallerede CO₂ brandslukningsanlæg.⁴⁾

Stk. 3. CO₂ anlæg skal kunne sikres mod udløsning under værftsarbejde i maskinrummet.

Stk. 4. Ved nybygning/indflugning skal det kunne godtgøres, at CO₂ anlæg under alle forhold vil virke efter hensigten, hvis der skulle opstå brand.

§ 21. Tillæg til bestemmelserne i kapitel 4 i »Fire Safety Systems Code« (FSS-Code) Periodiske eftersyn m.v. af ildslukkere

Stk. 2. Generelt

- 1) Ildslukkere og reserveladninger skal til stadighed være i orden og under rutinemæssig kontrol.
- 2) Et passende antal af skibets transportable ildslukkere fra såvel aptering som maskinrum skal systematisk funktionsprøves i forbindelse med afholdelse af brandøvelser.
- 3) Transportable ildslukkere skal efterses i henhold til de retningslinjer der er fastsat i IMOs vejledning om transportable ildslukkere⁵⁾. De i denne regel foreskrevne eftersyn må foretages om bord under ansvar af det pågældende skibs fører, maskinchef eller overstyrmand på vilkår, at fabrikantens serviceinstruktion for hver enkelt slukkertype, der forefindes om bord, følges. De under 2 nævnte trykprøvninger må foretages om bord af det pågældende skibs maskinchef på vilkår, at vedkommende har erhvervet bevis som skibsmaskinchef i henhold til STCW-konventionen, kapitel III, regel III-2. Såfremt nævnte eftersyn og trykprøvninger ikke foretages om bord, skal de her i landet udføres af godkendte firmaer, personer eller prøvningsinstitutioner. I udlandet kan eftersyn og prøver foretages af stedlige anerkendte firmaer.

Stk. 3. Periodiske trykprøvninger m.v.

- 1) Beholdere til trykladede slukkere skal rengøres og besigtiges indvendigt samt trykprøves hvert 10. år. Prøvningstrykket skal være det på beholderen indstemplede prøvningstryk. Såfremt der er hengået mere end 5 år siden seneste trykprøvning, må en trykladet slukker ikke genoplades, forinden ny trykprøvning er afholdt med tilfredsstillende resultat.
- 2) Beholdere til slukkere med drivgaspatron skal rengøres og besigtiges indvendigt samt trykprøves hvert 5. år. Prøvningstrykket skal være det i beholderen indstemplede prøvningstryk.

Stk. 4. Måned og årstal for trykprøvningen skal på holdbar måde påmærkes beholderen.

Straffebestemmelser og foranstaltninger m.v.

§ 22. Overtrædelse straffes med bøde eller fængsel i indtil 1 år.

Stk. 2. Straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år, hvis der

- 1) ved overtrædelsen, herunder i forbindelse med forvoldelse af søulykke eller sejlads i strid med godt sømandskab, er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor,
- 2) tidligere er afgivet forbud eller påbud for samme eller tilsvarende forhold, eller
- 3) ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre.

Stk. 3. Sker der ikke konfiskation af udbytte, som er opnået ved overtrædelsen, skal der ved udmåling af bøde, herunder tillægsbøde, tages særligt hensyn til størrelsen af en opnået eller tilsigtet økonomisk fordel.

Stk. 4. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

§ 23. Såfremt forholdet er omfattet af anordning om ikrafttræden for Grønland af lov om sikkerhed til søs, kan

der fastsættes foranstaltninger i henhold til kriminalloven for Grønland.

Stk. 2. De i § 22, stk. 2, nævnte forhold skal anses som skærpende omstændigheder.

Stk. 3. Sker der ikke konfiskation af udbytte, jf. kriminallovens § 120, stk. 1, som er opnået ved overtrædelsen, skal der ved udmåling af bøde, herunder tillægsbøde, tages særligt hensyn til størrelsen af en opnået eller tilsigtet økonomisk fordel.

Stk. 4. Er en overtrædelse begået af selskaber m.v. (juridiske personer), kan der pålægges den juridiske person som sådan bødeansvar. Er overtrædelsen begået af staten, Grønlands Selvstyre, en kommune, et kommunalt fællesskab, der er omfattet af § 64 i Landstingslov om kommunalbestyrelser og bygdebestyrelser m.v., eller en bygdebestyrelse, kan der

pålægges vedkommende offentlige myndighed som sådan bødeansvar.

Stk. 5. Såfremt en person ikke er bosat i Grønland, eller personens tilknytning til det grønlandske samfund i øvrigt har en sådan løsere karakter, at forudsætningerne for anvendelse af foranstaltninger ikke er til stede, kan sagen anlægges eller henvises til forfølgning i Danmark, jf. § 7 i kriminalloven for Grønland.

Ikrafttræden m.v.

§ 24. Bekendtgørelsen træder i kraft den 21. december 2019.

Stk. 2. De hidtil gældende regler finder fortsat anvendelse for eksisterende skibe, medmindre andet er bestemt i denne bekendtgørelse.

Søfartsstyrelsen

XX

-
- 2) Der henvises til Global and uniform implementation of the harmonized system of survey and certification (HSSC) ved resolution A. 883(21) og Survey guidelines under the harmonized system of survey and certification ved resolution A. 1104(29), med ændringer.
- 3) Kapitel II-1. *De i denne regel anførte bestemmelser bygger på den internationale konvention om arbejderes beskyttelse mod ulykkestilfælde ved lastning og losning af skibe, ILO konvention nr. 32 og 152. Der henvises endvidere til IMO Resolutionerne A. 272(VIII) og A. 330(IX) om sikker adgang til og arbejde i store tanke og store lastrum.*
- 4) Tekst mangler.
- 5) Tekst mangler.