

kommende de danske Lastelinierregler af 30. September 1909), vil, saafremt Rederiet ønsker det, kunne bibeholde det hidtidige Fribord, hvorved de dog saavidt muligt skal opfylde de i Konventionen givne konstruktive Bestemmelser, men under fornøden Hensyntagen til Effektiviteten af de forhaandenværende Konstruktioner.

Udover at give Regler for Bestemmelsen af det almindelige Dødvægt-Fribord for Damp- og Sejlskibe fastsætter Konventionen ogsaa særlige Fribordsregler for Skibe, der fører Træ-Dækslast, og for Tankskibe samt for Skibe af speciel Bygning, ligesom Konventionen nøje angiver de Zoner og Omraader, hvor de forskellige Lastelinier skal anvendes.

For ethvert »Konventionsskib« udstedes der et »internationalt Lastelinie Certifikat«, der med visse Aars Mellemlum, dog højst 5, skal fornyes. Certifikatet udstedes af Regeringen i det Land, hvor Skibet er hjemmehørende, eller af Institutioner eller bestemte Personer, der af Regeringen er bemyndiget dertil, men i alle Tilfælde bærer dog den paa-gældende Regering det fulde Ansvar for Certifikatet saavel som for de Synsforretninger m. v., der betinger Certifikatets Udstedelse. Ligesom ved Konventionen om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen er der aabnet Adgang for Certifikatets Udstedelse i et andet Konventionslands Havn ved velvillig Foranstaltning af Regeringen i sidstnævnte Land.

Saafremt der forandres noget ved Skibet, som enten vilde ændre Fribordsberegningen eller nedsætte Sikkerheden, er Administrationen forpligtet til at annullere Certifikatet.

Konventionen skelner iøvrigt mellem Dampskibe og Sejlskibe.

Udtrykket »Dampskib« omfatter alle Skibe med tilstrækkelige, mekaniske Fremdrivningsmidler, undtagen naar de er forsynet med saa stor Sejlføring, at de kan manøvrere for Sejl alene.

Udtrykket »Sejlskib« omfatter alle Skibe forsynet med tilstrækkelig Sejlføring for Manøvrering med Sejl alene, hvad enten de derudover er forsynet med mekaniske Fremdrivningsmidler eller ikke. Lægtene, Pramme og andre Skibe uden selvstændige Fremdrivningsmidler faar tildelt Fribord som »Dampskibe«.

For Opnaaelsen af det internationale Lastelinie Certifikat er der i Konventionen opstillet visse konstruktive Betingelser, der alle tager Sigte paa at sikre den fornødne Styrke og betrygge Sikkerheden for Skib og Besætning, herunder Krav om, at Art og

Stuvning af Last og Ballast etc. er saaledes, at der sikres Skibet den fornødne Stabilitet.

Lugekarmene skal have en vis bestemt Højde, og langskibs og tværskibs Lugebjælker skal dimensioneres efter de i Reglerne nærmere fastsatte Krav. For Luge-dæksler, Presenninger, Beslag og lignende samt Sikring af Dækslerne foreskrives der bestemte Regler.

For Maskincasinger, Kuldæksler, Nedgange og i det hele taget alle Aabninger i Fribordsdækket foreskrives der ligeledes i hvert enkelt Tilfælde Regler.

Afløbsrør, der føres gennem Skibssiden fra Rum under Fribordsdækket, skal være forsynet med fornødne Midler til at hindre Vand i at trænge ind i Skibet.

Aabent *Gelænder* eller fast *Skanseklædning* skal anbringes langs Skibssiderne paa Fribords- og Opbygningsdæk. Lænseporte skal anbringes i fast Skanseklædning efter nærmere angivne Regler.

Der skal være anbragt Løbebro, Stræktøve eller andre tilfredsstillende Midler til Beskyttelse af Besætningen paa Vej til og fra Opholdsrummene.

Der kræves en udvidet og effektiv Kontrol til Betyggelse for, at Ændringer, der vilde formindske Sikkerheden for Menneskeliv, ikke foretages. Under Hensyn til Forskelligartetheden i de enkelte Landes administrative System har bestemte Terminer for herhenhørende Kontrolsyn ikke kunnet fastsættes i selve Konventionen, men det anbefales af Konferencen, at enhver Regering saavidt muligt vil foranstalte Foretagelse af saadanne Syn med Mellemlum af ca. 12 Maaneder.

Fribordets Fastsettelse.

Dampskibe.

Beregningen af det tabellariske Fribord er i Sammenligning med de nuværende Regler væsentlig simplere, og man gaar i de nye Regler ud fra Skibets Længde modsat de eksisterende Regler, der tager Dybdens som Udgangspunkt, ligesom man anvender Skibets *Displacement*koefficient ved en Dybgang paa 85 pCt. af Sidehøjden i Stedet for de nugældende Reglers *Tonnage*koefficient.

Et Skib, hvis *Materialdimensioner* svarer til et anerkendt *Klassifikationsselskabs* højeste Standard, anses som havende fornøden Styrke til at opnaa Minimum Fribord, medens et Skib med ringere *Materialdimensioner* tildeles et forøget Fribord, der i hvert enkelt Tilfælde fastsættes af vedkommende Administration, og Konventionen angiver her til Vejledning *Formler* for det fornødne lang-