

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:114) om skrovkonstruktion, stabilitet och fribord;

TSFS 2010:83

Utkom från trycket
den 19 maj 2010

SJÖFART

beslutade den 28 april 2010.

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 2 kap. 1 och 4 §§ samt 6 kap. 11 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) i fråga om Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:114) om skrovkonstruktion, stabilitet och fribord

dels att nuvarande regel 3.4.7 i bilaga 4 ska betecknas regel 3.4.8,

dels att 1 kap. 5 §, 2 kap. 1 §, del 1 regel 1.3 i bilaga 2 samt regel 3.1.3 och 4.1.2 i bilaga 4 ska ha följande lydelse,

dels att det i bilaga 4 ska införas tre nya regler, 1.4, 3.4.7 och 3.4.9, av följande lydelse.

1 kap.

5 § Bilaga 4 ska tillämpas på

– alla svenska fartyg, samt

– utländska fartyg med en längd (L_{LL}) av 24 meter eller mer med byggnadsdatum den 1 juli 2010 eller senare.

Bilagan ska inte tillämpas på höghastighetsfartyg.

2 kap.

1 § I dessa föreskrifter används följande definitioner, om inte annat särskilt anges.

<i>Inrikes resa</i>	Resa från en svensk hamn till samma hamn eller annan svensk hamn.
<i>Intaktstabilitets-koden</i>	International Code on Intact Stability, 2008 (2008 IS Code), antagen genom IMO-resolution MSC.267(85).
<i>Internationell resa</i>	Resa från svensk hamn till en hamn i annat land eller vice versa.

TSFS 2010:83

Denna författning träder i kraft den 1 juli 2010.

På Transportstyrelsens vägnar

STAFFAN WIDLERT

Johan Colliander
(Sjöfartsavdelningen)

Bilaga 2

Del 1

KAPITEL I

Regel 1

3 Svenska fartyg ska uppfylla de intaktstabilitetskrav som anges i bilaga 4. Stabilitetsdokumentationen ska vara utförd i enlighet med bilaga 9. Utländska fartyg med byggnadsdatum före den 1 juli 2010 ska, med avseende på intaktstabilitet, uppfylla resolution MSC.749(18)¹ med ändringar, eller motsvarande regelverk, godkänt av flaggstaten. Utländska fartyg med byggnadsdatum den 1 juli 2010 eller senare ska uppfylla de intaktstabilitetskrav som anges i bilaga 4.

¹ Resolution MSC.749(18), Code on Intact Stability for All Types of Ships Covered by IMO Instruments.

Bilaga 4

Regel 1

4. För fartyg med rullningsdämpande system ska kriterierna i denna bilaga uppfyllas såväl när systemen är i drift som vid eventuellt driftstopp.

Regel 3

1 Allmänna stabilitetskriterier

1.3 Den maximalt rätande hävarmen (GZ_{\max}) ska inträffa vid en krängningsvinkel som inte är mindre än 25° . Om detta inte är praktiskt möjligt kan Transportstyrelsen godkänna alternativa kriterier enligt regel 3.2.1 IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1281² under förutsättning att likvärdig säkerhetsnivå uppnås.

4 Väderkriterium

4.7 Transportstyrelsen kan godkänna alternativa metoder för att bestämma vindmomentarmen (l_{w1}). Sådana metoder ska baseras på IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1200.³

4.9 Tabellerna och formlerna i regel 3.4.8 baseras på fartyg med följande karaktäristik:

1. B/d mindre än 3.5;
2. $(KG/d-I)$ mellan -0.3 och 0.5, och
3. T mindre än 20 s.

där: B = fartygets mallade bredd (m)

d = fartygets mallade medeldjupgående (m)

KG = vertikalt tyngdpunktsläge över baslinjen (m)

T = tiden i sekunder för en hel rullningsperiod.

För fartyg med en karaktäristik som avviker från ovanstående parametrar får rullningsvinkeln (θ_1) bestämmas genom modellförsök enligt IMO-cirkulär MSC.1/Circ.1200. Transportstyrelsen kan godkänna sådana modellförsök även för andra fartyg.

² MSC.Circ.1281, Explanatory Notes to the International Code on Intact Stability, 2008.

³ MSC.1/Circ.1200, Interim Guidelines for alternative assessment of the weather criterion.

Regel 4

1 Passagerarfartyg

1.2 Krängningsvinkeln på grund av gir får inte överstiga 10° i någon driftskondition, när det krängande momentet M_R beräknas enligt formeln:

$$M_R = 0,200 \frac{V_0^2}{L} \cdot \Delta \left(KG - \frac{d}{2} \right) \text{ kNm}$$

- där V_0 = fartygets servicefart (m/s)
 L = fartygets vattenlinjelängd (m)
 Δ = displacement (ton)
 d = medeldjupgående (m)
 KG = vertikalt tyngdpunktsläge över baslinjen (m).

För fartyg med rullningsdämpande system kan systemen antas vara i drift. Fartyg får, som alternativ till beräkning enligt formeln ovan, genomföra fullskaleprov för att visa att krängningsvinkeln inte överstiger 10° i någon driftskondition. Om det anses nödvändigt kan Transportstyrelsen kräva att krängningsvinkeln på grund av gir ska verifieras genom fullskaleprov med olastat fartyg i närvaro av en fartygsinspektör från Transportstyrelsen.