

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

TSFS 2011:48

Utkom från trycket
den 1 juni 2011

SJÖFART

beslutade den 11 maj 2011.

Transportstyrelsen föreskriver¹ med stöd av 2 kap. 1 och 4 §§ samt 6 kap. 11 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) i fråga om styrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:114) om skrovkonstruktion, stabilitet och fribord

dels att nuvarande regel 3.9 i bilaga 3 ska betecknas 3.10,

dels att 2 kap. 1 §, regel 1, 7 och 12 i bilaga 6 samt regel 10 i bilaga 9 ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 1 kap. 18 §, samt två nya regler, 3.9 och 8.1.3 i bilaga 3, med följande lydelse, samt beslutar följande allmänna råd.

1 kap.

18 § Regel 3–5 i bilaga 1 avseende nyinstallation av material som innehåller asbest är tillämplig på samtliga fartyg som omfattas av dessa föreskrifter.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (EUT L 163, 26.6.2009, s. 1, Celex 32009L0045) senast ändrat genom kommissionens direktiv 2010/36/EU av den 1 juni 2010 (EUT L 162, 29.6.2010, s. 1, Celex 32010L0036).

2 kap.

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

Egenvikt Färdigställt fartygs displacement i ton, inkluderande normala driftsnivåer av vätskor i maskin och tillhörande rörsystem men utan last, bränsle, smörjolja, barlastvatten, färskvatten, matarvatten i tankar, förbrukningsförråd samt passagerare, besättning och deras tillhörigheter.

Erkänd organisation något av följande:

1. för svenska fartyg: sådan organisation som definieras i 1 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) och som Transportstyrelsen enligt 9 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) har ingått avtal med,
2. för fartyg från medlemsstater: sådan organisation som erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg², eller
3. för övriga fartyg: sådan organisation som avses i SOLAS 74, kapitel I, regel 1

Eskortbogserfartyg Bogserfartyg avsett för att styra, bromsa eller i övrigt kontrollera assisterat fartyg där den styrande kraften skapas genom de hydrodynamiska krafter som verkar på bogserfartygets skrov.

Isbrytare Fartyg speciellt konstruerat och byggt för att bryta is.

Klasscertifikat Ett certifikat utfärdat av en organisation, som erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse

² EGT L 131, 28.5.2009, s. 11 (Celex 32009R0391).

*Kemikalie-
tankfartyg*

därmed³, vilket intygar att fartyget är byggt och hållet i stånd i enlighet med organisationens regler.

Ett lastfartyg som är byggt eller anpassat för, och som används för bulktransport av flytande produkter listade i kap. 17 i IBC-koden

Denna författning träder i kraft den 29 juni 2011.

På Transportstyrelsen vägnar

STAFFAN WIDLERT

Johan Colliander
(Sjöfartsavdelningen)

³ EGT L 131, 28.5.2009, s. 47 (Celex 32009L0015).

Bilaga 3

Skrovkonstruktion

Regel 3

Generella konstruktionskrav

9 Utrustning för bogsering och lotsning

Denna regel ska tillämpas på passagerarfartyg med en längd om minst 24 meter i fartområde B, C och D med byggnadsdatum den 1 januari 2012 eller senare.

9.1 Fartyg ska förses med anordningar, utrustning och tillbehör som klarar den belastning som krävs för att all bogsering och lotsning i samband med fartygets normala drift ska kunna utföras på ett säkert sätt.

9.2 Anordningar, utrustning och tillbehör som används enligt 9.1 ska uppfylla de normer som anges för klassificering i en erkänd organisations bestämmelser eller likvärdiga bestämmelser, som används av Transportstyrelsen i enlighet med artikel 11.2 i rådets direktiv 2009/1557/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed⁴.

9.3 Varje tillbehör eller exemplar av utrustningen som avses i denna regel ska tydligt märkas med eventuella restriktioner för säker drift, med hänsyn till styrkan i anslutningen till fartygets konstruktion.

Allmänna råd

Se MSC/Circ. 1175⁵ om vägledning om utrustning för bogsering och lotsning ombord på fartyg.

Regel 8

Kvalitetssäkring vid nybyggnation och reparationer

1 Dimensioneringsberäkningar, konstruktionsritningar

1.1 Fartygets ägare eller dess ombud ska till Transportstyrelsen för granskning lämna in samtliga dimensioneringsunderlag i form av konstruktionsritningar och beräkningar eller sammanfattningar av sådana, som är nödvändiga för att konstruktionsstandarderna ska kunna säkerställas.

1.2 För fartyg som innehar giltigt klasscertifikat eller byggs med avsikt att erhålla klasscertifikat ska ritningarna godkännas av den erkända organisationen. För övriga fartyg ska ritningarna godkännas av

⁴ EUT L 131, 28.5.2009, s. 47–56, Celex 32009L0015.

⁵ MSC/Circ. 1175 Guidance on shipboard towing and mooring equipment.

Transportstyrelsen. I det senare fallet ska det framgå vem som tagit fram dimensionerings-underlaget samt vilket regelverk och vilken metod för kvalitetssäkring man avser tillämpa.

1.3 Denna regel ska tillämpas på passagerarfartyg i fartygsområde B, C och D med byggnadsdatum den 1 januari 2012 eller senare.

1. En uppsättning slutliga konstruktionsritningar och andra planer som visar senare ombyggnader ska finnas ombord.
2. En uppsättning ritningar enligt 1.3.1 ska förvaras i land hos rederiet.

Allmänna råd

Vid tillämpning av 1.3.1 bör rekommendationerna i MSC/Circ.113⁶ tillämpas.

⁶ MSC/Circ. 1135 As-built construction drawings to be maintained on board the ship and ashore.

Bilaga 6

Regel 1

Allmänt

Denna bilaga innehåller regler om fartygs indelning och stabilitet. Reglerna bygger på del B i kapitel II-1 i bilaga 1 till passagerarfartygsdirektivet⁷.

Del 1 i denna bilaga ska, om inte annat anges nedan, tillämpas på inrikes resa för:

- passagerarfartyg i fartområde B, C, och D med byggnadsdatum den 1 juli 1998 eller senare, samt
- passagerarfartyg i fartområde B med byggnadsdatum före den 1 juli 1998.

Passagerarfartyg i fartområde B, C och D vilkas köl sträcktes den 1 januari 2009 eller senare, eller som befann sig på motsvarande byggnadsstadium vid detta datum, kan som alternativ till kraven i del 1 i denna bilaga tillämpa bestämmelserna i bilaga 1 del B till dessa föreskrifter.

Del 2 av denna bilaga ska, om inte annat anges nedan, tillämpas på inrikes resa för:

- passagerarfartyg i fartområde C med byggnadsdatum före den 1 juli 1998, om passagerarantalet uppgår till 30 eller fler,
- passagerarfartyg i fartområde D med byggnadsdatum före den 1 juli 1998, om passagerarantalet uppgår till 60 eller fler, och
- passagerarfartyg i fartområde E med byggnadsdatum den 1 juli 2006 eller senare, om passagerarantalet uppgår till 120 eller fler.

⁷ Jfr rådets direktiv 98/18/EG av den 17 mars 1998 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (EGT L 144, 15.5.1998, s.1, Celex 31998L0018), ändrat genom kommissionens direktiv 2002/25/EG (EGT L 98, 15.4.2002, s.1, Celex 32002L0025).

Del 1

Regel 7

Indelningsfaktor

Nya fartyg i fartområde B, C och D samt existerande ro-ro-passagerarfartyg i fartområde B

- 1 Indelningsfaktorn ska vara:
 - 1,0 om fartyget är godkänt att medföra färre än 400 personer.
 - 1,0 om fartyget är godkänt att medföra 400 personer eller fler och har en längd under 55 meter.
 - 0,5 om fartyget är godkänt att medföra 400 personer eller fler och har en längd om 55 meter eller mer.

Existerande ro-ro-passagerarfartyg i fartområde B måste uppfylla detta krav senast det datum som anges i regel 12.2.

Existerande fartyg i fartområde B, andra än ro-ro-passagerarfartyg

- 2 Indelningsfaktorn ska vara 1,0.

Regel 12

Skadestabilitet för ro-ro-passagerarfartyg

Nya fartyg i fartområde B, C och D och existerande fartyg i fartområde B

Utan hinder av bestämmelserna i regel 10 och 11, gäller följande:

- 1 Nya ro-ro-passagerarfartyg, godkända att medföra minst 400 personer, ska med en antagen skada var som helst inom fartygets längd (*Lindeln*) uppfylla bestämmelserna i regel 10.6.
- 2 Existerande ro-ro-passagerarfartyg, godkända för att medföra minst 400 personer, ska uppfylla kraven i 1 senast vid den första periodiska besiktningen efter det datum som föreskrivs i 2.1–2.3, varvid det senaste datumet ska gälla.

Värde för A/A_{\max} :	Datum för efterlevnad:
mindre än 85 %	1 oktober 1998
85 % eller mer men mindre än 90 %	1 oktober 2000
90 % eller mer men mindre än 95 %	1 oktober 2002
95 % eller mer men mindre än 97,5 %	1 oktober 2004
97,5 % eller mer	1 oktober 2010

Bilaga 9

Regel 10

Vägning och krängning

1 Samtliga fartyg ingående i en byggnadsserie ska genomgå individuella krängningsprov. Transportstyrelsen kan dock i enskilda fall medge undantag från detta krav från och med tredje fartyget i serien, om vägning visar att fartygets egenvikt inte skiljer sig mer än 2 % eller att långskeppstyngdpunkten inte har flyttats mer än 1 % av fartygets längd från något av de tidigare systerfartygen.

För passagerarfartyg byggda före den 1 juli 1998 i fartområde B och passagerarfartyg byggda efter den 1 juli 1998 i fartområde B, C och D ska MSC/Circ. 1158⁸ tillämpas.

2 För enskilda fartyg som lastar vätskor eller malm i bulk, där det är opraktiskt att kränga fartyget med vikter eller genom att använda provisoriska pumpsystem, kan Transportstyrelsen medge undantag från individuella krängningsprov, förutsatt att referenser till liknande fartyg tydligt indikerar att tillräcklig metacenterhöjd kommer att finnas i alla tänkbara lastfall.

3 För pråmfartyg, vägfärjor och övriga fartyg där ett noggrant krängningsprov inte är praktiskt genomförbart kan Transportstyrelsen medge att detaljerade beräkningar av tyngdpunkten ersätter krängningsprov.

Allmänna råd

Vid detaljerade beräkningar av tyngdpunkten bör regel 2.7 i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:102) om säkerheten på höghastighetsfartyg (HSC-koden 2000) tillämpas.

4 Transportstyrelsen kan besluta att ett krängningsprov ska skjutas upp om omständigheter föreligger, som bedöms påverka krängningsprovet så att tillräcklig noggrannhet inte kan uppnås.

Vid genomförande av ett krängningsprov ska följande iakttas:

5 Väderleksförhållandena ska vara goda och fartyget ska ligga fritt från kaj med slacka förtöjningar.

6 Fartyget ska vid provet vara så färdigt som möjligt och så fritt som möjligt från vikter som inte tillhör fartyget.

7 Vattnets densitet och temperatur vid provet ska fastställas. Densiteten ska fastställas med en metod där eventuella skiktningar i vattnet beaktas.

8 Djupgåendebestämning ska åtminstone ske med avläsning, dels midskepps, SB och BB, dels i för och akter, SB och BB. Dokumentationen

⁸ MSC/Circ. 1158 Unified interpretations of SOLAS chapter II-1.

ska vara sådan att djupgåendebestämningen går att repetera och avläsningen bör ske med en metod som innebär att vattenytans rörelse dämpas.

9 Tankar bör vara tomma eller fulla. Att tankar är fulla ska verifieras. För delfylld tank kan korrektion för fria vätskeytor medges om noggrann beräkning av korrektionen presenteras. Fyllnadsgrad för samtliga tankar, torr tankar och andra utrymmen som pejlas ska redovisas. Tillförlitliga pejl-/ullagetabeller ska finnas.

10 En noggrann inventering av avgående och tillkommande vikter med bestämning av storlek och tyngdpunktslägen ska göras.

11 Krängningsvikter ska vara kontrollvägda i närvaro av Transportstyrelsens representant och märkta med sin vikt eller försedda med aktuell viktattest. Transportstyrelsen kan, om användande av krängningsvikter är praktiskt ogenomförbart, medge att fartygets tankar används vid krängningsprov.

12 Om fartyget har en längd större än 50 m ska krängningsvinklarna mätas med minst två vinkelmätninginstrument. Minst ett av dessa ska om möjligt vara en pendel.

13 Pendellängden ska vara så stor som möjligt.

14 Minst fyra tillfredsställande krängningar ska utföras åt vardera sidan, där varje viktörflyttning ska resultera i en krängningsförändring av minst 1° och högst 3°, samtidigt som den maximala krängningsvinkeln inte får överstiga 3° räknat från upprätt läge.

Allmänna råd

Initialslagsidan bör inte överstiga 0,5°.

Som hjälpmedel vid genomförande av vägning och krängningsprov kan kapitel 7 och bilaga 1 av Intaktstabilitetskoden användas.