

Bilaga 8

Särskild skadestabilitet för roropassagerarfartyg

Allmänt

Alla roropassagerarfartyg som går i internationell resa samt vissa roropassagerarfartyg som går i nationell resa ska uppfylla de särskilda skadestabilitetsregler som återfinns i bilaga 8. Reglerna behöver inte uppfyllas av höghastighetsfartyg.

Bakgrund / historik

De skadestabilitetsregler som återfinns i bilaga 8 tillkom för att förbättra skadestabilitet för roropassagerarfartyg och är en direkt följd av Estoniakatastrofen 1994. Reglerna kallas "Stockholmsöverenskommelsen" och trädde ikraft 1 april 1997, i Sverige genom föreskriften SJÖFS 1997:3. Denna överenskommelse är inte obligatorisk genom någon internationell konvention. Istället är det så att resolution 14 från 1995-års SOLAS-konferens ger möjlighet till regionala överenskommelser om skadestabilitet för roropassagerarfartyg, vilket framgår av en fotnot till regel 8-1 i kapitel II-1 i SOLAS. Till resolutionen finns en bilaga som innehåller regler och kriterier. Eventuella regionala överenskommelser får inte ställa högre krav än vad som framgår av resolutionens bilaga. Stockholmsöverenskommelsen är en sådan regional överenskommelse vilken ursprungligen åtta stater anslöt sig till, vilket 2005 utökats till tio stater. Kraven i Stockholmsöverenskommelsen är inte identiska med de regler som återfinns i bilagan till resolution 14, men skillnaderna är små. Stockholmsöverenskommelsen har reviderats med avseende på modellförsök genom resolution MSC.141(76). Överenskommelsen i sig är publicerad internationellt genom Circular letter No. 1891 från IMO.

Sedan 2003 är det flera länder som berörs av Stockholmsöverenskommelsen eftersom ett EU-direktiv (2003/25/EG) införde att överenskommelsen ska tillämpas av unionens alla medlemmar. Genom EU-direktivet (2003/24/EG) utökas också tillämpningsområdet för medlemsländerna då reglerna även ska tillämpas på vissa roropassagerarfartyg certifierade för inrikes resa. Det har även kommit ett EU-direktiv (2005/12/EG) som införlivar den nya modellförsöksmetodiken som finns i resolution MSC.141(76).

Vad innebär de särskilda stabilitetskraven för roropassagerarfartyg?

Avsikten med reglerna är att säkerställa att fartygen har godtagbar skadestabilitet även då en mängd vatten har samlats på rorodäcket. Stabilitetskriterierna som ska uppfyllas är de så kallade SOLAS90-kriterierna. Att fartyget uppfyller dessa krav kan visas antingen genom beräkningar, eller genom modellförsök. Det finns ett dokument (SLF40/inf.14) som innehåller tolkningar till Stockholmsöverenskommelsen. Detta dokument ingår också som en bilaga till EU-direktiv 2003/25/EG.

Parallelluppställning

Nedan följer en parallelluppställning mellan Stockholmsöverenskommelsen, EU-direktivet med ändringar, samt bilaga 8 i den svenska föreskriften. En parallelluppställning visar hur den internationella förlagan är införlivad i svenska författningar. Överenskommelser och direktiv innehåller inte bara regler som ska tillämpas av tredje man utan även regler och anvisningar för Sjöfartsinspektionen. Detta är anledningen till att allt inte är införlivat i Sjöfartsverkets föreskrifter.

Förklaring av tabellen

Tabellen utgår från Stockholmsöverenskommelsen, och visar vilka artiklar/regler i EU-direktivet, och den svenska föreskriftens bilaga 8, som motsvarar överenskommelsens artiklar/regler. EU-direktivet innehåller lite mer information än överenskommelsen, vilket behandlas i del 2 av tabellen.

Vad är skillnaden mellan Stockholmsöverenskommelsen, EU-direktivet och den svenska föreskriften?

EU-direktivet innehåller lite mer information än Stockholmsöverenskommelsen. De flesta skillnaderna härrör sig från att regelverk utformas olika i olika organisationer.

	Stockholmsöverenskommelsen	EU-direktiv	Bilaga 8	Kommentarer / Svenska tolkningar
Del 1	Artikel 1	Artikel 2	Regel 2	Direktivet innehåller fler definitioner än överenskommelsen. Bilaga 8 hänvisar främst till 2 kap. 1§ när det gäller definitioner, och alla definitioner från direktivet har inte ansetts nödvändiga.
	Artikel 2	Artikel 3.1	Saknas	Artikel 3.2 i direktivet är instruktion till Sjöfartsinspektionen.
	Artikel 3	Artikel 7	1 kap.9§ och övergångsbestämmelserna	Direktivet har andra ikraftråddedatum
	Artikel 4	Saknas	1 kap. 17§	Främst en instruktion till Sjöfartsinspektionen. Möjlighet till undantag bes i 1 kap. 17§.
	Artikel 5	Artikel 3.1 och 3.2	1 kap.9§	Artikel 5.2 och 5.3 är instruktioner till Sjöfartsinspektionen.
	Artikel 6	Artikel 8	Regel 1.2	Artikel 6.2 och 6.3 är instruktioner till Sjöfartsinspektionen.
	Artikel 7	Saknas	Saknas	Instruktion till Sjöfartsinspektionen.
	Artikel 8	Saknas	Saknas	Instruktion till Sjöfartsinspektionen.
	Artikel 9	Saknas	Saknas	Instruktion till Sjöfartsinspektionen.
	Artikel 10	Saknas	Saknas	Instruktion till Sjöfartsinspektionen.
	Artikel 11	Saknas	Saknas	Instruktion till Sjöfartsinspektionen.
	Annex 1			
	Regel 1	Artikel 4 och 5, samt regel 3 i bilaga 1	Regel 3.1	
	Regel 2	Artikel 9.1 och 9.3, samt regel 3.1 i bilaga 1	Regel 3.2.1 och 3.2.3	
	Annex 2	Bilaga 1		
	Tillämpning	Saknas	Saknas	Infasningen av äldre fartyg är redan avslutad.
	Regel 1	Regel 1	Regel 4.1	
Regel 2	Regel 2	Regel 4.2		
Del 2	Saknas	Artikel 1	Saknas	Redovisar reglernas syfte.
	Regel 1 i annex 2	Artikel 6.1	Regel 4.1	
	Saknas	Artikel 6.2	Regel 1.1	
	Fotnot i annex 2	Artikel 6.3	Allmänt råd efter regel 1.1.	
	Saknas	Artikel 10	Saknas	Instruktion till Sjöfartsinspektionen.
	Saknas	Artikel 11	Saknas	Instruktion till Sjöfartsinspektionen.
	Saknas	Artikel 12	Saknas	Instruktion till Sjöfartsinspektionen.
	Saknas	Artikel 13	Saknas	Instruktion till Sjöfartsinspektionen.
Saknas	Artikel 13	Saknas	Instruktion till Sjöfartsinspektionen.	

Vad gäller för äldre fartyg?

Här är det en skillnad mellan Stockholmsöverenskommelsen och direktivet, men eftersom vi är anslutna till överenskommelsen är den styrande för oss. Enligt överenskommelsen skulle alla existerande roropassagerarfartyg i internationell trafik vara uppgraderade senast 1 oktober 2002, och alla nya fartyg ska uppfylla reglerna.

EU-direktiv 2003/24/EG ger att även vissa roropassagerarfartyg på inrikes resa ska uppfylla Stockholmsöverenskommelsen. Vilka framgår av tabellen nedan, vilken alltså endast gäller svenska fartyg på inrikes resa.

Fartyg certifierade för nationell resa		
Byggnadsdatum	Fartområde	Behöver bilaga 8 uppfyllas?
Före 1 oktober 2004	A och B	Ja
Före 1 oktober 2004	C eller mer inskränkt fart	Nej
1 oktober 2004 eller senare	A, B och C	Ja
1 oktober 2004 eller senare	D eller mer inskränkt fart	Nej

Vilka tolkningar är gjorda?

- Reglerna behöver inte tillämpas på höghastighetsfartyg som uppfyller HSC-koden 1994 eller HSC-koden 2000.
- I dokumentet SLF40/inf.14 finns tolkningar som Sjöfartsinspektionen tillämpar.