

# Sjöfartsverkets författningssamling



## Sjöfartsverkets föreskrifter om ändring i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2002:17) om säkerheten på passagerarfartyg i inrikes trafik;

**SJÖFS 2004:1**

Utkom från trycket  
den 7 januari 2004

beslutade den 17 december 2003.

**SFH**  
**1.1**

Sjöfartsverket föreskriver<sup>1</sup> med stöd av 2 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) att 1, 4 och 6 §§ samt kap. II-1, del C, regel 3.2.8, kap. II-2, del A, regel 6.9a, del B, regel 9.2 kap. III, regel 3.2.2.1 och regel 5-1 i bilaga 1 skall ha följande lydelse.

**1 §** Dessa föreskrifter skall tillämpas på passagerarfartyg som kölsträcktes eller som befann sig på motsvarande byggnadsstadium den 1 juli 1998 eller senare och övriga passagerarfartyg med en längd av 24 meter och däröver, oberoende av vilken flagga de för när de används på inrikes resor i Sverige. Fartygen skall uppfylla tillämpliga krav enligt *bilaga 1* till dessa föreskrifter.

För ro-ro passagerarfartyg som nyttjas i reguljär tidtabellsbunden inrikes trafik skall i relevanta delar Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1997:2) med föreskrifter om stabilitetskrav för ro-ro passagerartrafik tillämpas.

Resolutionerna och cirkulären, som nämns i eller hänvisas till i *bilaga 1*, finns på engelska i *bilaga 3*. I *bilaga 2* finns undantag från SOLAS kapitel IV för fartyg av klass D. De resolutioner som översatts till svenska<sup>2</sup> finns i *bilaga 4*.

**4 §** I dessa föreskrifter används följande definitioner:

*Boghöjd*: det vertikala avståndet vid förliga perpendikeln mellan den vattenlinje som vid konstruktionstrim svarar mot det fastställda sommarfribordet och översidan av väderdäcket vid fartygssidan;

*Erkänd organisation*: en organisation som erkänts i enlighet med artikel 4 i rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse

<sup>1</sup> 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), senast ändrat genom kommissionens direktiv 2003/75/EG (EUT L 190, 30.7.2003, s. 6 – 9, Celex 32003L0075).

<sup>2</sup> Vid en eventuell tvist skall den engelska texten ha företräde.

därmed<sup>3</sup>, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG<sup>4</sup>;

*Existerande passagerarfartyg*: ett passagerarfartyg som inte är ett nytt passagerarfartyg;

*Fartområde*: fartområdenas indelning framgår av 1 kap. 7 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2003:3) om fartområdenas indelning;

*GMDSS*: det globala maritima nödsignal- och säkerhetssystemet till sjöss enligt kapitel IV i 1974 års SOLAS-konvention, i gällande version;

*HSC-koden*: den internationella koden för höghastighetsfartyg (International Code of Safety for High-Speed Craft), i gällande version<sup>5</sup>;

*Höghastighetspassagerarfartyg*: ett höghastighetsfartyg enligt definitionen i regel X/1 i 1974-års SOLAS-konvention i gällande version, dvs. ett fartyg som kan drivas fram med en högsta fart i meter per sekund lika med eller större än

$$3,7 \nabla^{0.1667}$$

där:  $\nabla$  = deplacement som svarar mot konstruktionsvattenlinjen (kubikmeter) och som medför fler än tolv passagerare.

Ett passagerarfartyg som används på inrikes resor och som tilldelats klass B, C eller D enligt dessa föreskrifter skall inte betraktas som höghastighetspassagerarfartyg när:

- dess konstruktionsvattenlinje motsvarar ett deplacement som är mindre än 500 m<sup>3</sup> och

- dess högsta hastighet är under 20 knop. Med högsta hastighet avses den fart som uppnås vid största kontinuerliga framdrivningseffekt för vilken fartyget vid största driftvikt och i lugnt vatten är certifierat;

*IMO*: den internationella sjöfartsorganisationen (The International Maritime Organization);

*Inrikes resa*: en resa till sjöss från en medlemsstats hamn till samma eller en annan hamn i den medlemsstaten;

*Intaktstabilitetskoden*: koden om intaktstabilitet för alla fartygstyper som omfattas av IMO:s regler, resolution A.749(18) av den 4 mars 1993, i gällande version;

*LL 1966*: 1966 års internationella lastlinjekonvention samt därtill hörande protokoll och ändringar, i gällande version;

*Medlemsstat*: en stat som är medlem i Europeiska unionen;

*Motsvarande byggnadsstadium*: avser att byggandet, som kan hänföras till ett visst fartyg, har påbörjats och sammanfogning av fartyget har påbörjats omfattande minst 50 ton eller 1 procent av den beräknade mängden av allt byggnadsmaterial, varvid den lägsta angivelsen skall gälla;

*Nytt passagerarfartyg*: ett passagerarfartyg vars köl har sträckts eller som befinner sig på motsvarande byggnadsstadium den 1 juli 1998 eller senare;

<sup>3</sup> EGT L 319, 12/12/1994 s. 20 –27, Celex 31994L0057.

<sup>4</sup> EGT L 324, 29/11/2002 s. 53 –58, Celex 32002L0084.

<sup>5</sup> Införlivad genom Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2000:2) om säkerheten på höghastighetsfartyg (HSC-koden 1994) och Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2003:12) och allmänna råd om säkerheten på höghastighetsfartyg (HSC-koden 2000).

*Nytt passagerarfartyg byggt den 1 januari 2003 eller senare:* ett passagerarfartyg vars köl har sträckts eller som befinner sig på motsvarande byggnadsstadium den 1 januari 2003 eller senare;

*Passagerare:* alla personer, med undantag av befälhavaren och medlemmar av besättningen eller andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord för fartygets behov och verksamhet samt barn under ett år;

*Passagerarfartyg:* ett fartyg som medför fler än tolv passagerare;

*Passagerarfartyg med genomgående däck:* ett passagerarfartyg som är försedd med ett fullständigt däck och som har fasta anordningar för vädertät tillslutning av alla öppningar i däckets mot väder och sjö oskyddade delar samt av alla öppningar i fartygets sidor under däckets. Det fullständiga däckets kan vara ett vattentätt däck eller en likvärdig konstruktion som består av ett däck som inte är vattentätt men som har en överbyggnad som är fullständigt vädertät och försedd med anordningar för vädertät tillslutning;

*Passagerarfartygs längd:* den längd som är 96 procent av hela längden i en vattenlinje belägen på 85 procent av minsta malldjupet mätt från kölens överkant, eller längden från förkanten av förstäven till mittlinjen av roderhjärtstocken i samma vattenlinje, om den sistnämnda längden är större. För ett passagerarfartyg konstruerat med styrlastighet, skall längden mätas i en vattenlinje som är parallell med konstruktionsvattenlinjen;

*SOLAS 1974:* 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss samt därtill hörande protokoll och ändringar, i gällande version.

**6 §** Alla passagerarfartyg skall, vad gäller

- konstruktion,
- byggande och underhåll av skrov, huvud- och hjälpmaskineri, samt
- elektriska och automatiska anläggningar,

uppfylla reglerna för klassificering som tillämpas av en erkänd organisation eller av Sjöfartsverket.

Fartygen skall dessutom uppfylla kraven kapitel IV, V<sup>6</sup> och VI i SOLAS 1974.

---

Denna författning träder i kraft den 29 januari 2004.

PER NORDSTRÖM

Staffan Eliasson  
(Sjöfartsinspektionen)

<sup>6</sup> Införlivat genom Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2003:5) och allmänna råd om navigations säkerhet och navigationsutrustning.

**KAPITEL II-1 \* KONSTRUKTION - INDELNING OCH  
STABILITET, MASKINER OCH ELEKTRISKA  
INSTALLATIONER**

**Del C - Maskineri**

**3. Länspumpanordningar (R 21)**

- 2.8** Diametern  $d$  i huvud- och sidolänsledningen skall beräknas enligt följande formler. Den verkliga innerdiametern kan dock avrundas till den närmaste standardstorlek som flaggstatens administration godkänner.

Huvudlänsledningens diameter:

$$d = 25 + 1,68 \sqrt{L(B + D)}$$

Sidolänsledningens diameter:

$$d = 25 + 2,15 \sqrt{L_1(B + D)}$$

där

$d$  är länsledningens innerdiameter (mm),

$L$  och  $B$  är fartygets längd och bredd (m),

$L_1$  är avdelningens längd och

$D$  är fartygets mallade djup till skottdäcket (m); i ett fartyg med ett slutet lastutrymme på skottdäcket som invändigt dräneras i enlighet med kraven i punkt 1.6.2 och som sträcker sig utefter fartygets hela längd, skall  $D$  mätas till nästa däck ovanför skottdäcket. Där de slutna lastutrymmena är av mindre längd skall  $D$  anses som det mallade djupet till skottdäcket plus  $lh/L$  där  $l$  och  $h$  är de slutna lastutrymmenas sammanlagda längd respektive höjd.

**KAPITEL II-2 \* BRANDSKYDD, UPPTÄCKANDE AV BRAND  
OCH BRANDSLÄCKNING**

**Del A – Allmänt**

**6. Brandsläckningsanordningar i maskineriutrymmen (R 7)**

- 9a.** Dessa fartyg skall uppfylla kraven om fasta lokala punktskyddssystem enligt Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 1985:24) om brandskydd på fartyg som omfattas av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss;

**Del B - Brandsäkerhetsåtgärder**

**9. Ventilationsanläggningar (R 32)**

2. *Fartyg som medför högst 36 passagerare*

**KAPITEL III \* LIVRÄDDNINGSPREDSKAP**

**3. Nödlarm, bruksanvisningar, utbildningsbok, samlingslistor och nödanvisningar (R 6 + 8 + 9 + 19 + 20)**

2. *Högtalarsystem (R 6.5)*

- 2.1 Förutom kraven i regel II-2/B/15.4 och punkt 1 skall alla passagerarfartyg som medför fler än 36 passagerare vara utrustade med ett högtalarsystem. För existerande fartyg skall kraven i punkterna 2.2, 2.3 och 2.5, om inte annat följer av bestämmelserna i punkt 2.6, vara uppfyllda senast vid den första periodiska besiktningen som inträffade efter 1 juli 1998.

**5-1. Krav för ro-ro passagerarfartyg (R 26)**

**RO-RO FARTYG AV KLASS B, C OCH D, BYGGDA FÖRE DEN 1 JANUARI 2003**

1. Ro-ro passagerarfartyg byggda före den 1 januari 2003 skall uppfylla kraven i punkterna 6.2, 6.3, 6.4, 7, 8 och 9 senast vid den första periodiska besiktningen efter den 1 januari 2006. Fram till dess skall punkterna 2, 3, 4 och 5 gälla för ro-ro passagerarfartyg byggda före den 1 januari 2003. När livräddningsredskap eller livräddningsanordningar byts ut eller när nämnda fartyg blir föremål för sådana reparationer, ombyggnader eller ändringar i väsentligt avseende som även omfattar utbyte av eller tillägg till fartygens befintliga livräddningsredskap eller livräddningsanordningar, skall de relevanta kraven i punkterna 6, 7, 8 och 9 uppfyllas.
2. *Livflottar*
  1. Livflottar på ro-ro passagerarfartyg skall betjänas av fartygs-evakueringsystem (MES) som uppfyller kraven i SOLAS regel III/48.5, i dess lydelse av den 17 mars 1998, eller sjösättningsredskap som uppfyller kraven i SOLAS regel III/48.6, i dess lydelse av den 17 mars 1998, jämnt fördelade på fartygets båda sidor. Kommunikation skall kunna ske mellan embarkeringsstationen och plattformen.

2. Varje livflotte på ro-ro passagerarfartyg skall vara försedd med anordning för fri uppflytning som uppfyller kraven i SOLAS regel III/23, i dess lydelse av den 17 mars 1998.
3. Varje livflotte på ro-ro passagerarfartyg skall vara utrustad med en äntringsramp som uppfyller kraven i antingen SOLAS regel III/39.4.1 eller SOLAS regel III/40.4.1, i deras lydelse av den 17 mars 1998.
4. Varje livflotte på ro-ro passagerarfartyg skall antingen vara automatiskt självvätande eller tältförsedd och värdbar samt vara stabil i hög sjö och fungera säkert, oavsett vilken sida som är värd uppåt. Öppna, värdbara livflottor får godkännas, om flaggstatens administration anser detta lämpligt med hänsyn till resans skyddade karaktär och de gynnsamma klimatförhållanden som råder i verksamhetsområdet och under verksamhetsperioden samt under förutsättning att sådana livflottor helt uppfyller kraven i bilaga 10 till koden för höghastighetsfartyg.

Alternativt skall fartyget medföra automatiskt självvätande livflottor eller tältförsedda, värdbara livflottor, förutom sin normala utrustning av livflottor, som sammanlagt skall kunna rymma minst 50 % av de personer som inte ryms i livbåtarna. Denna extra kapacitet av livflottor skall fastställas på grundval av skillnaden mellan det totala antalet personer ombord och det antal personer som ryms i livbåtarna. Varje sådan livflotte skall godkännas av flaggstatens administration med hänsyn till IMO:s rekommendationer i MSC/Circ.809.

### 3. *Snabbgående beredskapsbåtar*

1. Minst en av beredskapsbåtarna på ett ro-ro passagerarfartyg skall vara en snabbgående beredskapsbåt som är godkänd av flaggstatens administration i enlighet med IMO:s rekommendationer i MSC/Circ.809.
2. Varje snabbgående beredskapsbåt skall betjänas av ett lämpligt sjösättningsredskap som är godkänt av flaggstatens administration. När flaggstatens administration godkänner sådana redskap skall den ta hänsyn till att den snabbgående beredskapsbåten är avsedd att sjösättas och tas ombord även under svåra väderförhållanden och även ta hänsyn till IMO:s rekommendationer.
3. Minst två besättningar till varje snabbgående beredskapsbåt skall utbildas och tränas regelbundet med beaktande av avsnitt A-VI/2, tabell A-VI/2-2 ”Specifikation av lägsta utbildningsnivå för handhavande av snabbgående beredskapsbåtar” i Regler för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-koden) och IMO:s rekommendationer enligt resolution A.771(18), i gällande lydelse. Utbildningen

och träningen skall innefatta alla aspekter på räddning, handhavande, manövrering och drift av dessa båtar under olika förhållanden samt att vända dem rätt efter kantring. Ytterligare bestämmelser om krav på utbildning finns i 4 kap. 5 § förordning (1998:965) om behörigheter för sjöpersonal.

4. Om den snabbgående beredskapsbåt som krävs enligt punkt 3.1 inte kan installeras i ett existerande ro-ro passagerarfartyg på grund av fartygets konstruktion eller storlek, får den snabbgående beredskapsbåten installeras i stället för en existerande livbåt som är godkänd som beredskapsbåt eller båt för användning i en nödsituation, under förutsättning att alla följande villkor är uppfyllda:

1. Den snabbgående beredskapsbåt som installeras betjänas av ett sjösättningsredskap som uppfyller bestämmelserna i punkt 3.2.
2. Den kapacitet i livräddningsfarkoster som förlorats genom ovannämnda utbyte kompenseras genom installering av livflottar som kan medföra minst det antal personer som den ersatta livbåten kunde medföra.
3. Sådana livflottar betjänas av existerande sjösättningsredskap eller marina evakueringsystem.

#### 4. *Räddningsmedel*

1. Varje ro-ro passagerarfartyg skall vara utrustat med effektiva anordningar för att överlevande snabbt ska kunna räddas ur vattnet och för att de ska kunna föras från räddningsenheter eller livräddningsfarkoster till fartyget.
2. Utrustningen för att överföra överlevande till fartyget kan ingå som en del av ett marint evakueringsystem eller bestå av ett system som är utformat för räddningsändamål. Sådan utrustning skall godkännas av flaggstaten med hänsyn till IMO:s rekommendationer i MSC/Circ.810.
3. Om rutschbanan i ett marint evakueringsystem är avsedd att användas för att överföra överlevande till fartygets däck, skall banan vara försedd med handrep eller stegar som hjälpmedel för att klättra uppför rutschbanan.

#### 5. *Räddningsvästar*

1. Tillräckligt många räddningsvästar skall vara placerade närheten av samlingsstationerna, så att passagerarna inte skall behöva återvända till sina hytter för att hämta sina räddningsvästar.
2. I ro-ro passagerarfartyg skall varje räddningsväst vara utrustad med ett ljus som uppfyller kraven i regel 2.2.

RO-RO PASSAGERARFARTYG AV KLASS B, C OCH D, BYGGDA  
1 JANUARI 2003 ELLER SENARE

6. *Livflottor*

1. Livflottor på ro-ro passagerarfartyg skall betjänas av marina evakueringsystem (MES) som uppfyller kraven i avsnitt 6.2 i LSA-koden eller sjösättningsredskap som uppfyller kraven i punkt 6.1.5 i LSA-koden, jämnt fördelade på fartygets båda sidor. Kommunikation skall kunna ske mellan embarkeringsstationen och plattformen.
2. Varje livflotte på ro-ro passagerarfartyg skall vara försedd med anordningar för fri uppflytning som uppfyller kraven i SOLAS regel III/13.4.
3. Varje livflotte på ro-ro passagerarfartyg skall vara utrustad med en antringsramp som uppfyller kraven i antingen punkt 4.2.4.1 eller 4.3.4.1 i LSA-koden.
4. Varje livflotte på ro-ro passagerarfartyg skall antingen vara automatiskt självvätande eller tältförsedd och vändbar samt vara stabil i hög sjö och fungera säkert, oavsett vilken sida som är vänd uppåt. Öppna vändbara livflottor får godkännas om flaggstatens administration anser detta lämpligt med hänsyn till resans skyddade karaktär och de gynnsamma klimatförhållanden som råder i verksamhetsområdet och under verksamhetsperioden samt under förutsättning att sådana livflottor helt uppfyller kraven i bilaga 10 till koden för höghastighetsfartyg.

Alternativt skall fartyget medföra automatiskt självvätande livflottor eller tältförsedda vändbara livflottor, förutom sin normala utrustning av livflottor, som sammanlagt skall kunna rymma minst 50 % av de personer som inte ryms i livbåtarna. Denna extra kapacitet av livflottor skall fastställas på grundval av skillnaden mellan det totala antalet personer ombord och det antal personer som ryms i livbåtarna. Varje sådan livflotte skall godkännas av flaggstatens administration med hänsyn till IMO:s rekommendationer i MSC/ Circ.809.

7. *Snabbgående beredskapsbåtar*

1. Minst en av beredskapsbåtarna på ett ro-ro passagerarfartyg skall vara en snabbgående beredskapsbåt.
2. Varje snabbgående beredskapsbåt skall betjänas av ett lämpligt sjösättningsredskap som är godkänt av flaggstatens administration. När flaggstatens administration godkänner sådana redskap skall den ta hänsyn till att den snabbgående beredskapsbåten är avsedd att sjösättas och tas ombord även



under svåra väderförhållanden och även ta hänsyn till IMO:s rekommendationer.

3. Minst två besättningar till varje snabbgående beredskapsbåt skall utbildas och tränas regelbundet med beaktande av avsnitt A-VI/2, tabell A-VI/2-2 "Specifikation av lägsta utbildningsnivå för handhavande av snabbgående beredskapsbåtar" i Regler för sjöfolks utbildning, certifiering och vakt-hållning (STCW-koden) och IMO:s rekommendationer enligt resolution A.771(18), i gällande lydelse. Utbildningen och träningen skall innefatta alla aspekter på räddning, handhavande, manövrering och drift av dessa båtar under olika förhållanden samt att vända dem rätt efter kantring. Ytterligare bestämmelser om krav på utbildning finns i 4 kap. 5 § förordning (1998:965) om behörigheter för sjöpersonal.
4. Om den snabbgående beredskapsbåt som krävs enligt punkt 3.1 inte kan installeras i ett existerande ro-ro passagerarfartyg på grund av fartygets konstruktion eller storlek, får den snabbgående beredskapsbåten installeras i stället för en existerande livbåt som är godkänd som beredskapsbåt eller båt för användning i en nödsituation, under förutsättning att alla följande villkor är uppfyllda:
  1. Den snabbgående beredskapsbåt som installeras, betjänas av ett sjösättningsredskap som uppfyller bestämmelserna i punkt 3.2.
  2. Den kapacitet i livräddningsfarkoster, som förlorats genom ovan nämnda utbyte, kompenseras genom installering av livflottar som kan medföra minst det antal personer som den ersatta livbåten kunde medföra.

#### 8. *Räddningsmedel*

1. Varje ro-ro passagerarfartyg skall vara utrustat med effektiva anordningar för att överlevande snabbt ska kunna räddas ur vattnet och för att de ska kunna föras från räddningsenheter eller livräddningsfarkoster till fartyget.
2. Utrustningen för att överföra överlevande till fartyget kan ingå som en del av ett marint evakueringssystem eller bestå av ett system som är utformat för räddningsändamål. Sådan utrustning skall godkännas av flaggstaten med hänsyn till IMO:s rekommendationer i MSC/Circ.810.
3. Om rutschbanan i ett marint evakueringssystem är avsedd att användas för att överföra överlevande till fartygets däck, skall banan vara försedd med handrep eller stegar som hjälpmedel för att klättra uppför rutschbanan.

9. *Räddningsvästar*

1. Tillräckligt många räddningsvästar skall vara placerade i närheten av samlingsstationerna, så att passagerarna inte skall behöva återvända till sina hytter för att hämta sina räddningsvästar.
2. I ro-ro passagerarfartyg skall varje räddningsväst vara utrustad med ett ljus som uppfyller kraven i punkt 2.2.3 i LSA-koden.