

Transportstyrelsens tillsyn av fartyg och rederier enligt nationella föreskrifterna.

Fartygsinspektör Gustaf Dillner.



Certifikatspliktiga fartyg fram till 31 mars 2018.

- o Alla passfartyg
- o Lastfartyg > 19 brutto
- o Fritidsfartyg > 99 brutto:

Tillsyn hittills:

- Tillsynsintervallen för sjövärdighet, fribord, säkerhetsorganisation och skrov har hittills varit kopplade till certifikatens utgångsdatum och perioder för mellanbesiktning och utförts av Transportstyrelsen.



Från den 1 april 2018 för certifikatspliktiga fartyg

(Från den 1 april 2019 för övriga icke certifikatspliktiga fartyg)

”Övertar” redarna ansvaret och ska själva utföra **egentillsyn** av:

- Sjövärdighetsbesiktningen - fartygens utrustning.
- Fribord – skrovet och överbyggnadernas täthet.
- Säkerhetsorganisationen för fartyg och rederi =
Systematiskt sjösäkerhetsarbete i nya föreskriften.

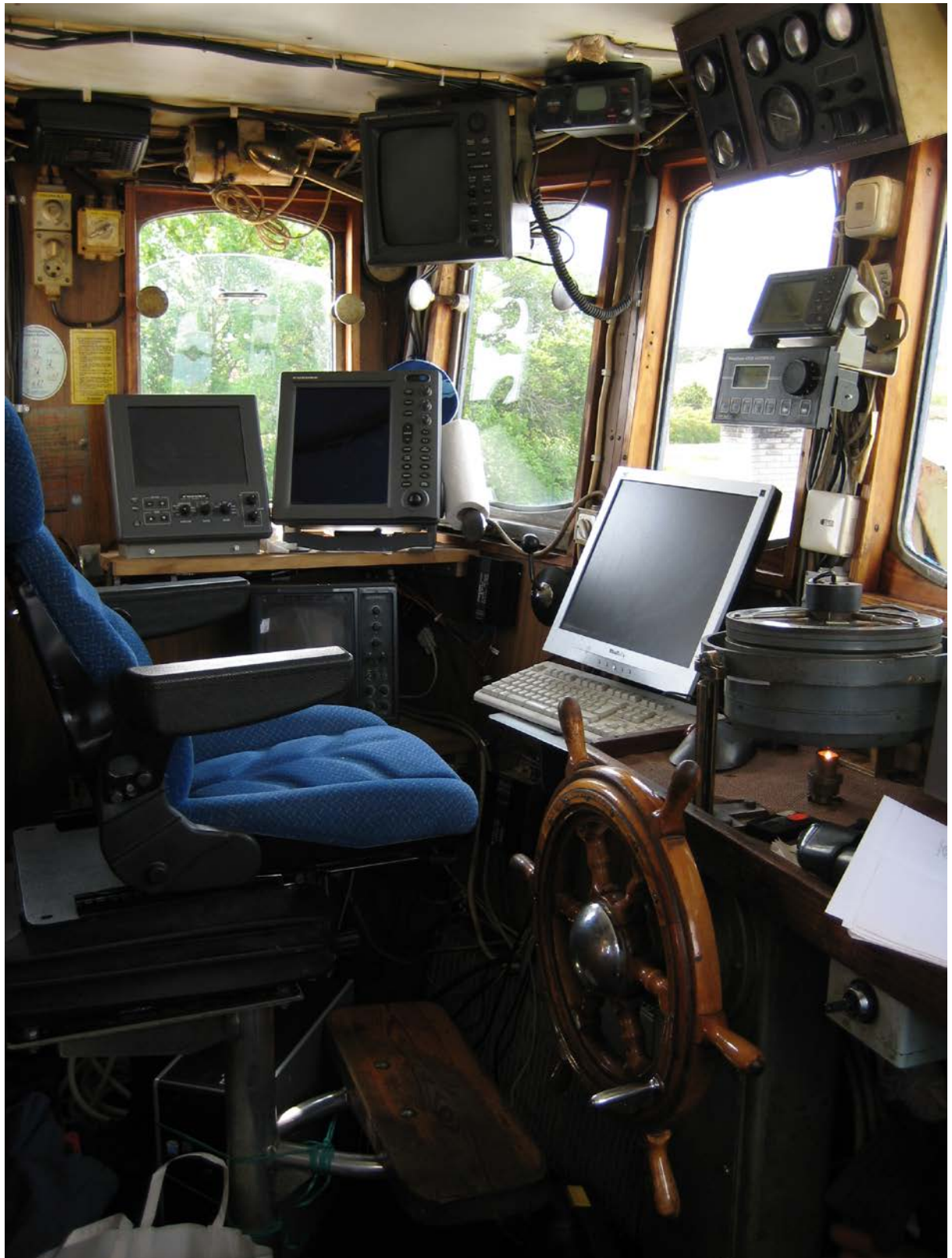
SKEPPSMÄTNING FÖR FARTYG SOM NYTTJAS YRKESMÄSSIGT. Gäller fortfarande från 12 x 4m.

Förordning (1994:1162) om skeppsmätning

UPPDATERA GENOM Förordning 2017:1332 om ändring i förordning (1994:1162) om skeppsmätning;

Denna förordning träder i kraft den 1 februari 2018.

4 §1 Ett svenskt fartyg vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter och som inte har undantagits från registreringsplikt enligt 2 kap. 1 § tredje stycket sjölagen (1994:1009) eller 4 § tredje stycket lagen (1979:377) om registrering av båtar ska mätas.







Vilka fartyg är certifikatspliktiga:

- Passfartyg oavsett storlek men inte SOLAS och EU-pass.
- Lastfartyg med skrovlängd större än 14,99 meter men inte SOLAS eller EU-fiske.
- Fritidsfartyg med en skrovlängd överstigande 24 meter.

Om Certifikat.

De tidigare certifikaten kommer att behållas **men:**

Giltighetstiden blir **tillsvidare** för:

- Fart
- Fribord
- Passagerarfartygscertifikat
- Säkerhetsorganisation fartyg (gäller pass, traditionsfartyg och utbildningsfartyg)

FARTCERTIFIKAT

TRADE CERTIFICATE



Sverige
Sweden

Certifikat nr:
Certificate no

Utfärdat med stöd av fartygssäkerhetslagen (2003:364)
Issued under the provisions of the Ship Safety Act (2003:364)

Fartygsuppgifter

Particulars of ship

Fartygets namn: VESTLAND
Name of the ship

Signal: SFRQ
Call sign

Hemort: Kappelshamn
Port of registry

IMO-nummer:
IMO-number

Bruttodräktighet: 56
Gross tonnage

Fartygsart: Fiskefartyg
Type of ship

SE-beteckning: SE-B-A1-UMS
SE-notation

Datum för kölsträckning eller då fartyget var på motsvarande byggnadsstadium: 1951
Date on which the keel was laid or ship was at a similar stage of construction

Fartområde som fartyget får trafikera: B
Sea area in which the ship is certified to operate

med följande restriktioner och tillägg:
subject to the following restrictions or additional requirements

HÄRMED INTYGAS:

This is to certify

1. **att fartyget har besiktigats i enlighet med fartygs säkerhetslagen**
that the ship has been surveyed in accordance with the Ship Safety Act
2. **att besiktningen utvisade att fartyget uppfyllde tillämpliga krav**
that the survey showed that the ship complied with the relevant requirements
3. **att fartyget enligt Sjöfartsinspektionens beslut undantas från följande krav:**
that the ship, by decision of the Swedish Maritime Safety Inspectorate, has been exempted from the following regulations

Fartyget har certifierats enligt PM 20-100

Grunder på vilka undantag har beviljats:

Conditions on which the exemptions are granted

4. **att fartygets livräddningsutrustning är tillräcklig för 3 personer**
that the life saving equipment of the ship is sufficient for 3 persons
5. **att fartyget har radioutrustning enligt SJÖFS 2004:28**
that the ship have radio equipment due to SJÖFS 2004:28

Certifikatet gäller till och med: 31 augusti 2009

This certificate is valid until and including

under förutsättning att mellanliggande besiktning utförts.

on condition that intermediate survey has been carried out

Utfärdat i Stockholm

Issued at

den 2008-10-02

on

Enligt Sjöfartsinspektionens uppdrag

By order of the Swedish Maritime Safety Inspectorate

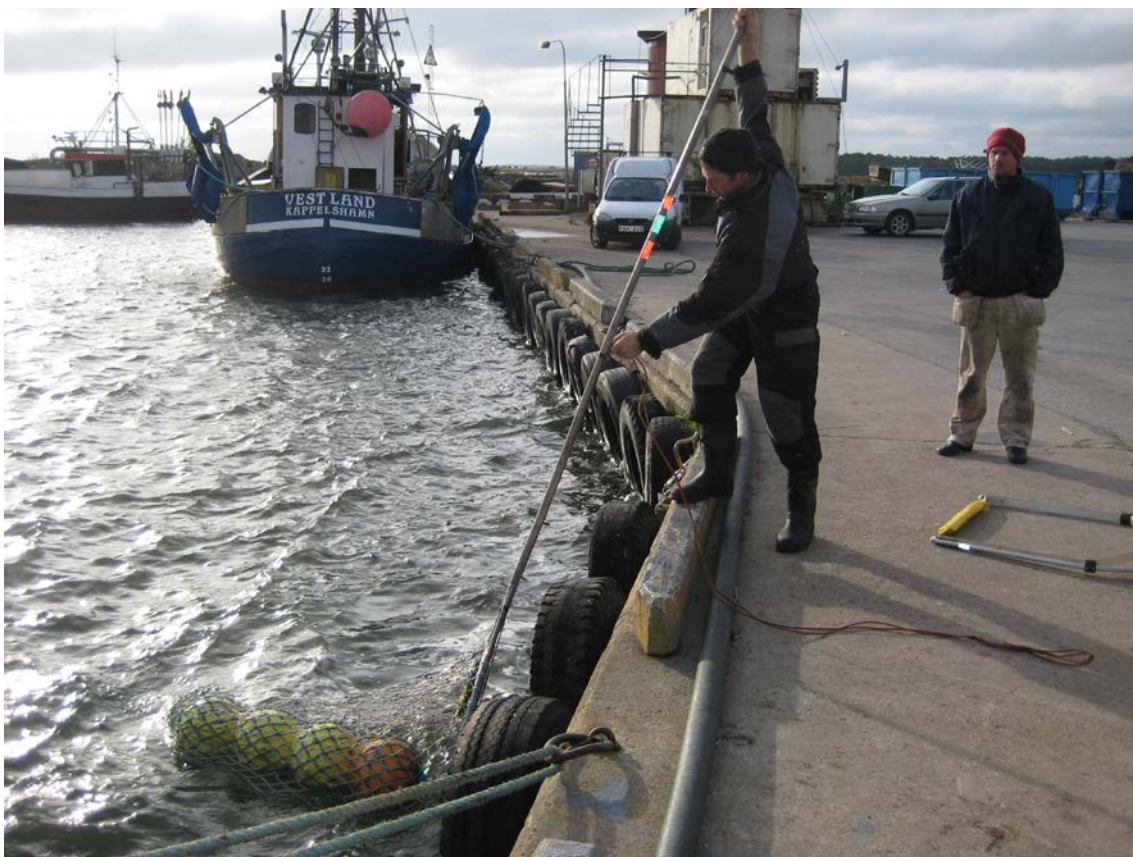
**GUSTAF DILLNER
FARTYGSINSPEKTÖR
SJÖFARTSINSPEKTIONEN**

Giltighetstiden blir som tidigare **tidsbegränsad** för:

- **Säkerhetsorganisation** rederi (gäller pass, traditionsfartyg och utbildningsfartyg)
 - Gäller i fem år
 - Mellanliggande kontroller omfattas av redarens egenkontroll (samt TS riskbaserade tillsyn mm.).
- Certifikat som styrs av **internationella konventioner**, exempelvis:
 - Internationellt fribord
 - Sewage och antifoulingcertifikat.

- **Besiktning vid utbyte av certifikat under en övergångstid på upp till 5 år.**
 - Antal fartyg som omfattas är drygt 800 st varav drygt 500st finns i SLoS område.
 - Transportstyrelsen bokar tid.
 - De tidsbegränsade certifikaten lever upp till fem år framåt från mars 2018.
 - För de fartyg vars mellanbesiktningsperiod bortre gräns är efter 1 april 2018 kommer inte denna besiktning att utföras och därmed inte certifikaten påtecknas.
 - Tillsynen utförs i första hand för att verifiera att dessa fartyg har etablerat sitt systematiska sjösäkerhetsarbete.
 - De fartyg (Passfartyg + Utbildningsfartyg + Traditionsfartyg) som har en **godkänd säkerhetsorganisation** kan sägas uppfylla kraven på ett systematiskt sjösäkerhetsarbete.
 - **Övriga fartygstyper behöver etablera och dokumentera sitt systematiska sjösäkerhetsarbete. Exempel, tips och råd finns på vår hemsida.**

Systematiskt sjösäkerhetsarbetet





Omfattningen av dokumentationen av det **Systematiska sjösäkerhetsarbetet** beror på vilken verksamhet som bedrivs och storleken på fartyget.

För passfartyg är det samma aktiviteter som föreskrivs i TSFS 2009:1 men + Systematiskt arbetsmiljöarbete + Eventuella riskanalyser.

För övriga fartyg bör de punkter dokumenteras som är relevanta för verksamheten men minst ägarförhållanden, driftsrutiner, nödrutiner och systematisk arbetsmiljöarbete.

	Systematiska sjösäkerhetsarbetet enligt TSFS 2017:26, 1 kap 27 – 29 §§.	
1	Säkerhets- och miljöskyddsförklaring	Ska undertecknas av den som är högst ansvarig för rederiet.
2	Ägarförhållandena	Ägaren, redaren eller den som övertagit ansvaret för fartygets drift.
3	Säkerhets- och miljöansvarig.	Namn, befattning och ansvarsområden för den som är säkerhets- och miljöansvarig
4	Ansvar och befogenheter	- Fördelningen av ansvaret för det systematiska sjösäkerhetsarbetet mellan respektive befattningshavare. - Befälhavarens övergripande ansvar och befogenheter.
5	Kompetens och utbildning	Rutiner för rekrytering, inskolning, fartygskännedom och vidareutbildning av personal.
6	Checklistor för driftsrutiner	Uppstart: Beskrivning hur fartyget sätts i drift. Däcksarbete: Angöring, losskastning och förtöjningsarbete. Under gång: Utkik, journalföring och vaktrutiner. Uppläggning: Avslutat arbetspass och fartygets nedstängning. Bunkring: Information om bränslen och vatten, vilka tankar som nyttjas och hur de ansluts, förberedelse av oljespillssanering. Tömning av septiktank. Länsning. Länsvattenkontroll då det inte får innehålla olja eller annan förorening, vilket länsvatten behöver tas iland?

		- Avfallshantering. - Ankring. Metod, val av ankringsplats - Passagerarregistrering (gäller endast passagerarfartyg). Hur uppgifter före avgång lämnas till befälhavaren och landorganisationen. - Lastning och lossning. T.ex. vilka laster kan tas ombord, behöver lastning ske i någon viss ordning och behöver fartyg barlastas. Hantering av kran, ramp och lastsäkring. Särskilda åtgärder för farligt gods. - Hänvisningar till handböcker eller motsvarande.
7	Nödrutiner och övningar	Alla fartyg ska ha en instruktion om hur man larmar i ett nödläge. Det kan till exempel vara: • En instruktion om aktivering av nödsignal och nödanrop. • En lista med viktiga telefonnummer till räddningstjänst m.fl. Checklistor bör upprättas med de viktigaste åtgärderna vid: - Grundstötning - Kollision - Brand - Övergivande av fartyg - Man överbord - Sjukdom - Vattenförorening Att öva på kritiska situationer är mycket lärorikt och ska utföras regelbundet. Notera övningstillfällen, vilken typ av övning och deltagare i ett övningsschema och uppdatera instruktionerna vid behov.
8	Utvärdering och uppföljning	Rutiner för regelbunden utvärdering och när behov uppstår uppdatering av det systematiska sjösäkerhetsarbetet. Inträffar ett tillbud eller en olycka behöver sjösäkerhetsarbetet ses över. Det är också obligatoriskt att rapportera olyckor och allvarliga tillbud till Transportstyrelsen. Använd blanketten "Rapport om sjöolycka".
9	Underhåll	Rutiner för underhåll bör dokumenteras, exempelvis:

		- Torrsättningsperioder med tillhörande åtgärder. - Skrov, överbyggnader och inredning. - Däcksutrustning, förtöjning och ankring. - Säkerhetsutrustning, livflottar, MOB anordningar, flytvästar - Brandsläckningsystem - Kommunikationssystem - Maskineri, elsystem och nödkraft Utförande och periodicitet bör följa tillverkarens rekommendationer eller om sådan saknas vedertagen fackmannamässig branschpraxis.
10	Dokumentation	Företaget ska ha rutiner för kontroll av alla dokument och all information som ingår i det systematiska sjösäkerhetsarbetet samt uppdateringar mm.
11	Systematiskt arbetsmiljöarbete	Det systematiska arbetsmiljöarbetet ska bedömas med utgångspunkt från de anställdas arbetsmiljö med beaktande av vilka verksamheter som bedrivs ombord, verksamhetens risker, inträffade tillbud/arbetsskador, tillgång till företagshälsovård samt antalet anställda. Det kan utföras och dokumenteras enligt följande fyra steg: 1. Undersökning av arbetsplatsen och identifiering av risker, inklusive också händelser och olyckor. 2. Bedömning av de risker som framkommit vid undersökningen 3. Åtgärder för att minska de funna riskerna. 4. Kontroll att åtgärderna bidragit till en bättre arbetsmiljö
12	Risikanalyser (för tekniska lösningar, operativa åtgärder och utökning av fartområde mm.).	Värdera risken, t.ex. hur stora konsekvenser kan en olycka få och hur stor sannolikhet är det att den inträffar. För att dokumentera risikanalyser kan du använda <u>mall för riskanalys</u> som finns tillgänglig i handboken för egentillsyn (under rubriken "Metoder och modeller") eller vid mer komplicerade analyser behövs ofta vetenskapligt vedertagna analyser.

Transportstyrelsens kommer istället att bedriva:

- **Riskbaserad tillsyn:**

- Tidigare har tillsynen utgått från statiska checklistor för exempelvis skrov, utrustning och fribord och intervallen styrts av certifikaten.

- I framtiden kommer tillsynen i högre grad fokusera på exempelvis:

- **Systematiska sjösäkerhetsarbetet**
 - Underhållssystemet.
 - Besättningens och rederiers förmåga att förebygga risker och hantera olyckor/tillbud.
 - Fartygets sjövärdighet och utrustning.
 - Omhändertagande av avvikelser.

- **Initialt blir tillsynsintervallen för fartygen:**

- Pass A-C ska ha minst en kontroll på **12 månader**.
 - Pass D-E ska ha minst en kontroll på **60 månader (5år)**.
 - Övriga rederier och fartyg som har krav på fartcertifikat ska ha minst en kontroll på **120 månader (10år)**.
 - Rederier och fartyg som inte har krav på certifikat men som bedriver personbefordran ska ha minst en kontroll på **120 månader (10år)**.
 - Övriga rederier och fartyg som inte har krav på certifikat kontrolleras endast **stickprovsmässigt eller händelsestyrt**.

o **På sikt kan intervallen exempelvis i högre grad riskbaseras med utgångspunkt från:**

- Fartygens användningsområde.
- Riskgrupper där det händer mer olyckor enligt exempelvis haverikommisionen, exempelvis:
 - Landnära flytande entreprenadarbeten med pråmar, flytande utrustning och arbetsbåtar.



- Ribbcharter
- Ensamfiske i mindre arbetsbåtar

- **Händelsestyrd tillsyn**, vid exempelvis:
 - o Akuta händelser och olyckor.
 - o Rapporter från KBV, branschen och allmänheten.
 - o Utebliven självdeklaration
- **Stickprovskontroller**
 - o Slumpmässig kontroll av fartyg som sällan kontrolleras
 - o Misstanke om brister
- **Tillsyn av auktoriserade utövare för kontrollansvariga och skrovkontrollanter.** *Kräver ny föreskrift.*
 - o Denna tillsyn kommer att ske på samma sätt som för fartyg och rederier, dvs. riskbaserad, händelsestyrd eller stickprov.

- **Skrov och bottenbesiktning = Periodisk besiktning gäller endast certifikatspliktiga fartyg**



- **23 § Passagerarfartyg oavsett skrovlängd och övriga fartyg med en skrovlängd av minst 15 meter ska genomgå skrovbesiktning senast 12 år efter nybyggnad och därefter periodiska besiktningar enligt följande:**
 1. Bottenbesiktning för **passagerarfartyg** som trafikerar fartområde A–C med högst 15 månaders intervall.
 2. Bottenbesiktning för **övriga fartyg** som trafikerar fartområde A–C med högst 36 månaders intervall.
 3. Skrovbesiktning med högst 72 månaders intervall. **För de fartyg som inte omfattas av punkt 1 eller 2.**

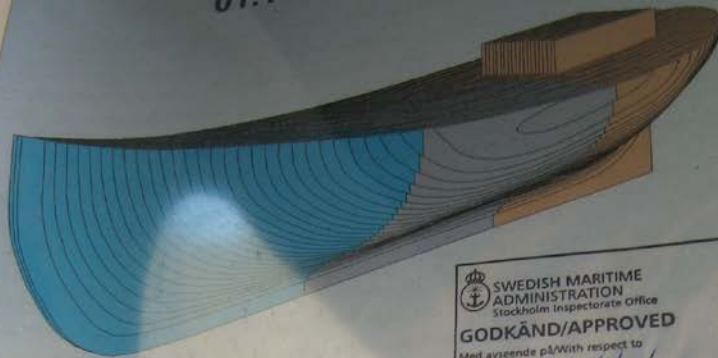
- Tillsyn för utfärdande av **Bogsertillstånd** men inte längre tillstånd för enstaka resa.



- **Ny och om-certifiering vid exempelvis:**
 - o Nybyggnation
 - o Ombyggnationer
 - o Större renoveringar
 - o Inflaggning
 - o Tidigare indragna certifikat
 - o Fastställande av godkänt fribord enl. FSL.



01.111.1130.4.101 B



M/S VESTLAND

SWEDISH MARITIME
ADMINISTRATION
Stockholm Inspectorate Office
GODKÄND/APPROVED
Med avseende på/With respect to
Stabilitetsboken
Under förutsättning att givna anmärkningar iakttagas
Upon condition that the remarks made are observed
Name *[Signature]*
Date *20011104* Dnr *0132116*

STABILITY BOOKLET
(LOADING MANUAL)
FOR SEA WATER DENSITY 1.005 T/M³

ASCE Ab Ltd.

Norra Esplanadgatan 4 B, FIN-22100 Mariehamn
tel. +358-(0)18-19965
fax. +358-(0)18-17696

2001-10-01

Exempel på funktionsbaserad regel från nya föreskriften.

Sjukvård och läkemedel (1 §)

På fartyg ska läkemedel och medicinsk utrustning medföras i den omfattning som är nödvändig med hänsyn till antalet ombordvarande, den verksamhet som bedrivs samt tiden till närmaste anlöpbara hamn.

Allmänna råd till 1–3 §§.

Befälhavaren bör vid behov samråda med läkare.

Kompletterande upplysningar.

Det är i huvudsak följande faktorer som styr vilka läkemedel och vilken medicinsk utrustning som behöver finnas ombord:

- Antalet personer ombord.
- Fartygets verksamhet (exempelvis transport av passagerare eller farligt gods).
- Förväntad tid för att få hjälp av sjukvården (exempelvis tid till hamn).

Läkemedel och medicinsk utrustning som kan vara lämpliga

Mindre fartyg som endast används till korta transporter

T.ex. ett fartyg som används av en hantverkare för att transportera byggmaterial.

- Första hjälpen-utrustning med förbandsartiklar såsom handskar, blodstoppare, elastisk binda, sax, plåster, brännskadeförband och ögonskölj.

Fartyg i skärgårds- eller kustnära trafik

- Första hjälpen-utrustning med förbandsartiklar såsom handskar, blodstoppare, elastisk binda, sax, plåster, brännskadeförband och ögonskölj.

- Om tiden till hamn överstiger 30 minuter, är det lämpligt att komplettera med läkemedel som kan motverka smärta och sjösjuka. Se bilaga D till SJÖFS 2000:21 för mer information.
- Om tiden till hamn överstiger två timmar, är det även lämpligt med narkotiskt preparat som har lugnande effekt och det är då särskilt viktigt att samråda med läkare.

Redarnas egentillsyn och avrapportering.

- ”Övertar” redarna ansvaret och ska själva utföra **egentillsyn** av fartygens sjövärdighet, fribord och säkerhetsorganisationen för fartyg och rederi.
- Checklistor och rapportformulär för egenkontrollen finns tillgängliga på EKAN för de som behöver.
- Initial rapport till EKAN senast den 31 mars.

1. Fartygskategori.
2. Områden som fartyget är avsett att trafikera.
3. Största antal personer respektive passagerare som får medföras ombord.
4. Typ av last som fartyget är avsett att transportera.
5. Verifieringsmetod som använts.
 - Godkänd sen tidigare av Transportstyrelsen.
 - Etablerat regelverk
 - Beräkningar och analyser
 - Empirisk erfarenheter.
6. Regelverk som tillämpats.

- Redarna ska en gång per år (1 jan – 31 maj) **deklarera** i EKAN att egenkontrollen har genomförts.
 - o Från 2018 för passfartyg och övriga certifikatspliktiga fartyg. Fritidsfartyg deklarerar vart 5:e år.
 - o Från 2019 för övriga fartyg från 5 till 14,99 meter som nyttjas yrkesmässigt.

Ny självdeklaration

Jag intyggar att nedanstående områden har kontrollerats enligt TSFS 2017:26 och att funktionen är tillfredsställande

☐

Förändringar som kräver förstagångsbesiktning har anmälts till Transportstyrelsen

☐

Den grundläggande fartygsdokumentationen är uppdaterad

☐

Alla sjöolyckor (inkl arbetsplatsolycka) har meddelats till Transportstyrelsen

☐

Säkerhetsorganisation är genomgången och uppdaterat utifrån aktuell verksamhet

☐

Fartyget har kontrollerats och uppfyller gällande föreskrifter och är i sjövärddigt skick

Intyga att följande besiktningar (utöver egenkontroll) är utförda:

i

Besiktningsregler för detta fartyg

> Skrovbesiktning måste ske senast 12 år efter byggnation och sedan med 72 månaders mellanrum.

☐ Skrovbesiktning

Välj aktör

Datum vid senaste genomförande:

Signerad av:

Välj intressent som begärt ändringen

Datum vid genomförande:

2018-01-16

Signal: SBTU
Skeppnamn: MOVITZ

Senast sparad: 2018-01-16 15:49:10
Status: Påställd

Lämna in självdeklaration