



# Yrkesfartyg

med en längd av 5–15 m

**Dags att göra  
en säkerhets-  
genomgång  
av ditt fartyg och  
din verksamhet**

## INNEHÅLL

<b>Inledning</b>	<b>3</b>
Vilka fartyg är berörda av de nya reglerna?	4
Hur fungerar det och vad är det som är nytt?	4
Vad ska jag göra?	5
När ska det vara klart?	5
Hur ska jag göra?	5
<b>A. Hur kontrollerar jag att mitt fartyg och dess utrustning uppfyller de regler som gäller?</b>	<b>6</b>
<b>B. Hur tar jag fram rutiner för säker drift, löpande underhåll och kontroller?</b>	<b>16</b>
<b>C. Hur kontrollerar jag att min verksamhet bedrivs på ett säkert sätt?</b>	<b>20</b>
<b>D. Hur kontrollerar jag att mitt fartyg och tillhörande utrustning är i bra skick och att säkerhetsarbetet hålls uppdaterat?</b>	<b>23</b>
<b>E. Vilka uppgifter är nödvändiga att dokumentera?</b>	<b>23</b>
<b>F. Hur gör jag en självdeklaration?</b>	<b>24</b>
Att-göra-lista	25
Gör Transportstyrelsen några kontroller av fartygen och verksamheten?	26
Avgifter och kostnader	26
Om jag inte gör det här?	26



# Reglerna för ditt fartyg och din verksamhet har ändrats

De nya reglerna, Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om fartyg i nationell trafik (TSFS 2017:26), som infördes 1 juni 2017 innebär bland annat att du som är fartygsägare har ett större ansvar för att systematiskt kontrollera och dokumentera att ditt fartyg är säkert och att din verksamhet bedrivs på ett säkert sätt. Du behöver därför göra en säkerhetsgenomgång av ditt fartyg och din verksamhet och därefter själv se till att säkerheten fortlöpande kontrolleras.

En av de större förändringarna i Transportstyrelsens föreskrift är att det införs krav på ett systematiskt sjösäkerhetsarbete. För den som bedriver en mindre verksamhet handlar det i huvudsak om gott sjömanskap och sunt förnuft, men arbetet behöver dokumenteras på ett överskådligt och lättanvänt sätt. Det systematiska sjösäkerhetsarbetet ska också bidra till att man har beredskap och är tränad för tänkbara nödsituationer.

Genom de ändrade reglerna förbättras möjligheterna att få en mer likvärdig säkerhetsnivå oavsett fartygets storlek och verksamhet. Enhetliga regler för samtliga aktörer på marknaden främjar också en sund konkurrenssituation för fartyg som används yrkesmässigt.



## Vilka fartyg är berörda av de nya reglerna?

De ändrade reglerna gäller alla svenska passagerarfartyg samt alla svenska fartyg som har en skrovlängd av 5 meter eller mer och som används i yrkesmässig trafik (även om du bara använder fartyg någon enstaka gång i yrkesmässig trafik). Reglerna gäller även fritidsfartyg med en skrovlängd som är större än 24 meter.

I den här broschyren vänder vi oss till dig som har yrkesfartyg med skrovlängd 5–15 m.

Några exempel på fartyg som berörs:

- fiskebåtar
- taxibåtar
- bilfärjor
- bogserbåtar
- arbetsbåtar
- charterbåtar
- båtar som nyttjas för utbildningsverksamhet
- fisketurbåtar
- fartyg som används av hantverkare för transport av material, utrustning och personal.

## Hur fungerar det och vad är det som är nytt?

Lagar och myndighetsregler för fartyg och deras verksamhet har funnits länge. Två stora förändringar nu är att Transportstyrelsen infört vad som kallas funktionsbaserade regler samt krav på ett systematiskt arbetssätt för fartygets och verksamhetens säkerhet.

Att en regel är funktionsbaserad innebär att regeln talar om vad som ska uppnås men inte hur det ska uppnås. Det medför att det ofta finns flera olika lösningar för att uppfylla regeln.

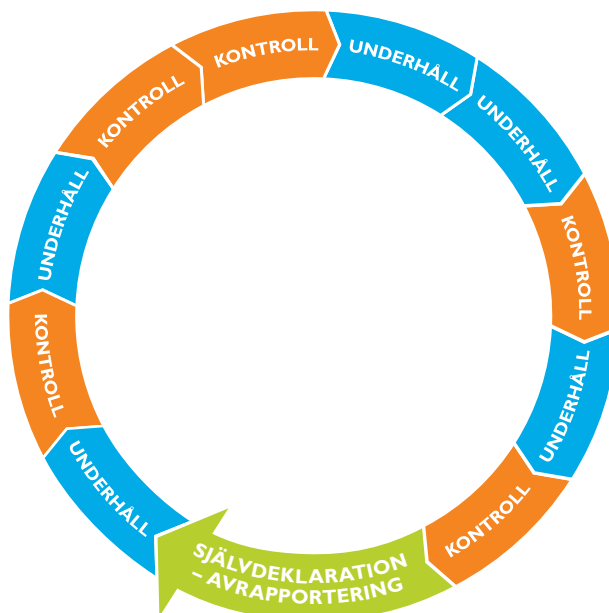
Det nya arbetssättet för att se till att fartyg och verksamhet har en tillräcklig säkerhetsnivå innehåller följande delar:

- dokumentation för fartyget och verksamhetens säkerhetsarbete (systematiskt sjösäkerhetsarbete)
- underhåll
- fortlöpande kontroller (egenkontroll)
- dokumentation av underhåll och egenkontroller som genomförts
- avrapportering till Transportstyrelsen (självdeklaration)
- tillsyn av Transportstyrelsen.

Underhåll och kontroll av till exempel skrov, maskin och utrustning har du kontinuerligt gjort även tidigare. Viktigare är nu att åtgärderna dokumenteras så att du har ordning på vad som gjorts och när.

Nytt är att du ska göra en självdeklaration (avrapportering) till oss på Transportstyrelsen en gång om året. Genom självdeklarationen intygar du att du gjort det som är nödvändigt för att fartyget och verksamheten ska vara tillräckligt säkra.

Arbetsgången under ett år kan exempelvis se ut så här:



Underhåll kan till exempel vara oljebyte i maskin eller bottenmålning. Kontroll kan vara funktionsprov av bottenventiler eller kontroll av utgångsdatum för första förband. Efter varje åtgärd ska du dokumentera vad som gjorts och när det gjordes.

Om du själv bedömer att du inte har tillräcklig kompetens för att ta fram dokumentation eller genomföra underhåll, egenkontroll och självdeklaration, kan du naturligtvis ta hjälp från någon med lämplig kunskap. Men det är alltid du som är fartygsägare som är ansvarig.

### Vad ska jag göra?

Du behöver se till att ditt fartyg och din verksamhet är säker. Gå igenom följande punkter och dokumentera det du kommer fram till.

- A. Kontrollera att ditt fartyg och dess utrustning uppfyller de regler som gäller för din verksamhet.
- B. Ta fram rutiner för säker drift, löpande underhåll och kontroller.
- C. Se till att din verksamhet bedrivs på ett säkert sätt.
- D. Kontrollera att ditt fartyg och tillhörande utrustning är i bra skick och att ert säkerhetsarbete hålls uppdaterat.
- E. Se till att nödvändiga uppgifter finns dokumenterade.
- F. Gör en självdeklaration.

Du hittar information om varje punkt längre fram i broschyren.

### När ska det vara klart?

Punkterna (A–E) ska vara klara **senast den 31 mars 2019**. Därefter kommer du att behöva kontrollera att ditt fartyg och din verksamhet bibehåller sin säkerhetsnivå och lämna in din självdeklaration via Transportstyrelsens e-tjänst EKAN **senast den 31 maj varje år**.

### Hur ska jag göra?

Det är du som är fartygsägare som måste se till att de sex punkterna (A–F) genomförs men du kan naturligtvis ta hjälp. I vilken mån uppgifterna redan finns eller behöver tas fram kan variera från fall till fall.

Som fartygsägare måste du känna till ditt fartygs begränsningar och ha kontroll över verksamhetens säkerhetsarbete. Vissa uppgifter behöver dokumenteras, dels som stöd för den egna verksamheten, dels för att möjliggöra för tillsynsmyndigheter att kontrollera fartyget och verksamheten.

Transportstyrelsen har tagit fram blanketter, mallar och kontrollistor som kan användas som stöd för att göra underhåll och egenkontroll samt sammanfatta nödvändig dokumentation.

I kommande exempel redovisar vi ett tillvägagångssätt för de sex punkterna. Informationen bygger på att du använder vår blankett (BSS14393) som du kan hämta på [transportstyrelsen.se/sjofart](http://transportstyrelsen.se/sjofart). Vill du gå igenom och redovisa de sex punkterna på något annat sätt går det också bra.



## EKAN

**Transportstyrelsens e-tjänst** för att registrera uppgifter om fartyget och intyga att egenkontrollen genomförts. EKAN finns på [transportstyrelsen.se/sjofart](http://transportstyrelsen.se/sjofart) under E-tjänster och blanketter.

## A. HUR KONTROLLERAR JAG ATT MITT FARTYG OCH DESS UTRUSTNING UPPFYLLER DE REGLER SOM GÄLLER?

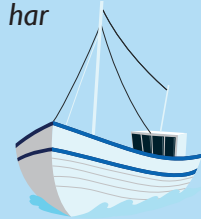
### A.1 Vad är fartygsuppgifter och vilken verksamhet bedriver jag med mitt fartyg?

Till att börja med redovisar du fartygsuppgifter och beskriver vilken verksamhet som bedrivs med fartyget. I huvudsak är det fartygets huvuddimensioner, vad du

använder fartyget till, var fartyget används och när fartyget används som du ska redovisa.

I exemplet får du följa hur Kim Persson går igenom uppgiften. Han har en båt från 1960-talet, den är 10,5 x 3,5 meter och han använder den för garnfiske, transporter och turfiske med passagerare. Transporter och turfiske görs i fartområde D. Vid garnfiske är Kim ibland även ute i fartområde C. Oftast jobbar Kim ensam men då och då har han med sin granne Lena. Det förekommer även att Lena kör båten själv.

Kim hämtar de flesta uppgifter han behöver från EKAN och fyller i följande i blankett BSS14393.



### Uppgifter om fartyget

Fartygets namn <b>Klara-Fina II</b>			Signal <b>SFE-2357</b>
Fartygsart <b>Fiskebåt</b>			Byggnadsdatum <b>Troligen 1967</b>
Fribordslängd (m) <b>-</b>	Skrovlängd (m) <b>10,51</b>	Största bredd (m) <b>3,53</b>	Framdrivningseffekt (kW) <b>137</b>
Upprätthåller klass <b>Nej</b>			

Fribordslängd behöver Kim inte fylla i, det behövs bara för fartyg med en skrovlängd som är större än 24 meter. Kims fartyg besiktas inte av ett klassningssällskap så Kim svarar "nej" i rutan "Upprätthåller klass".

### Fartygets avsedda användning

Område som avses trafikeras (fartområde) <b>C vid fiske och D vid persontransport</b>		
Fartygets nyttjande <b>Fiskefartyg, fartyg för persontransport</b>		
Typ av last som fartyget är avsett att transportera <b>Byggmaterial</b>		
Största antal personer som får medföras ombord (per fartområde)		
Fartområde: <b>D</b>	Största antal passagerare: <b>7</b>	Max antal ombordvarande: <b>9</b>
Fartområde: <b>C</b>	Största antal passagerare: <b>0</b>	Max antal ombordvarande: <b>2</b>
Fartområde:	Största antal passagerare:	Max antal ombordvarande:
Nyttjandeperiod		
Verksamhet: <b>fiskefartyg</b>	Fr.om: <b>Mars</b>	T.o.m.: <b>December</b>
Verksamhet: <b>turfiske och persontransport</b>	Fr.om: <b>Maj</b>	T.o.m.: <b>September</b>

*Kim använder fartyget för fiske och transport så länge islåget tillåter. Från och med maj till och med september kompletterar han verksamheten med turfiske. Kim läser om fartområden för fartygets konstruktion och utrustning på [transportstyrelsen.se/sjofart](http://transportstyrelsen.se/sjofart).*

### **Fartygets namn**

Fartygets namn som det är registrerat i fartygsregistret.

### **Signal**

Den igenkänningsbeteckning fartyget har i fartygsregistret (bokstäver eller en kombination av bokstäver och siffror).

### **Fartygsart**

Den fartygskategori som har anmälts till fartygsregistret.

### **Fribordslängd**

Endast aktuellt för fartyg med en skrovlängd större än 24 meter.

### **Skrovlängd**

Skrovets största längd inklusive fast anbringsad utrustning och varaktigt integrerade tillbehör. I skrovlängd inräknas vanligen utskjutande, ej rörliga/ledade, fast monterade (svetsade, plastade, bultade) konstruktioner liksom skärmlåtar över däcksnivå (brädgång); barriärer med horisontella/vertikala spolar inräknas dock inte. Vägfärjors och ro-ro-fartygs rörliga ramper samt bogspröt och liknande ingår normalt inte skrovlängden. Information om skrovlängd återfinns även i *Båtar – Huvuddata* (ISO 8666:2002).

### **Största bredd**

Skrovets största bredd inklusive fast anbringsad utrustning och varaktigt integrerade tillbehör.

### **Framdrivningseffekt**

Den sammanlagda effekten av de maskiner som används för framdrivning.

### **Upprätthåller klass**

Om fartyget besiktas och certifieras av ett klassningssällskap, skriv in vilket.

### **Område som avses trafikeras (fartområde)**

Fartområden är en områdesindelning av sjöar och hav. För information se *fartområde för fartygets konstruktion och utrustning* på [transportstyrelsen.se](http://transportstyrelsen.se). Ange det fartområde som bäst överensstämmer med det område fartyget får användas i.

### **Fartygets nyttjande**

Beskriv vad fartyget används till. Rullista med alternativ finns i EKAN.

### **Typ av last som fartyget är avsett att transportera**

Redovisa vilken last fartyget kan transportera. Rullista med alternativ finns i EKAN.

### **Största antal personer som får medföras ombord (per fartområde)**

Det största antalet personer och passagerare som får vara med på fartyget. Varierar antalet mellan olika fartområden? Ange då antalet för respektive fartområde (om antalet passagerare är fler än tolv måste besiktning och certifiering utföras av Transportstyrelsen).

### **Nyttjandeperiod**

Ange under vilka månader fartyget används i de olika verksamheterna.





## A.2 Vilka begränsningar finns för fartyget och verksamheten?

Fartyg är vanligen anpassade för en viss verksamhet och för var den verksamheten bedrivs. Det som framför allt avgör hur och under vilka förhållanden ett fartyg får användas är hur fartyget är byggt och utrustat. Tänk på att besättningens behörighet också påverkar var fartyget får användas, se [transportstyrelsen.se/sjofart](http://transportstyrelsen.se/sjofart) för mer information.

Det finns många faktorer som bestämmer vad fartyget får användas till och under vilka förhållanden, till exempel:

- våghöjd eller område som fartyget är konstruerat för
- fartygets stabilitetsegenskaper
- antal personer och passagerare som fartyget har ombord
- hur och var ombordstigning för passagerare sker
- vilken last och hur mycket last som fartyget transporterar
- navigations-, livräddnings- och kommunikationsutrustning
- hur mycket last kranen får ta
- om fartyget kommer att framföras i is
- om fartyget används nattetid
- i vilka luft- och vattentemperaturer verksamheten kommer att bedrivas
- möjligheter till räddningsassistans i närområde
- förväntad maximal tid innan hjälp kan fås
- tiden det tar att evakuera fartyget
- restid och resornas längd
- vilken årstid eller vilka månader fartyget används.

I dag byggs vanligen fartyg i enlighet med något regelverk. Med regelverket som hjälp anpassas fartyg och utrustning för de punkter ovan som är relevanta för verksamheten, till exempel våghöjd, vindstyrka och stabilitetsegenskaper. Fartygets begränsningar dokumenteras.

För äldre fartyg kan motsvarande information saknas eller vara bristfällig. Ett alternativ för äldre fartyg kan vara att den användning som fartyget har haft fram till i dag utgör grunden till fartygets avsedda användning och dess begränsningar (empirisk data eller historisk erfarenhet). Det är denna användning och dessa begränsningar som ska dokumenteras.

I vissa fall kan det vara nödvändigt att uppgradera eller komplettera fartyget och dess utrustning så att de grundläggande säkerhetskraven uppfylls. Eventuella brister kan ibland kompenseras med operativa åtgärder, till exempel att man inte går ut vid en viss vindstyrka eller möjliggör snabb hjälp från andra fartyg i närheten.

*Klara-Fina II är byggd av en lokal båtbyggare på 60-talet. Kim har inte någon dokumentation som kan visa vad båten klarar. Han börjar med att ta reda på så mycket som möjligt om Klara-Fina II. Kims faster Amina kände båtbyggaren och hon kan berätta att han byggde 16 båtar med samma dimensioner som Klara-Fina II. En av dessa förliste vid en backmanöver i grov sjö. Kim pratar också med sin vän Gabriel som har en båt av samma modell. Gabriel säger att han gillar båten men att han inte kan ta så mycket last på fördäcket för då rullar hon otäckt, något som Kim känner igen.*

*Även om Kim kan sin båts begränsningar, behöver han skriva ner uppgifterna så att tillsynsmyndigheter kan ta del av dem vid behov. Uppgifterna behövs också som information till Lena som sköter fisketurismen när Kim inte har tid och för en eventuell ny ägare i framtiden. Kim tänker igenom hur han använder Klara-Fina II och skriver i blanketten:*

## Fartygets tekniska och operativa begränsningar

Beskrivning av det område fartyget får användas i, under vilka förhållanden fartyget får användas och huvudsakliga begränsningar

### Som fiskefartyg:

Används i fartområde C. När det blåser mer än 14 m/s går jag inte utanför Klampen och Måsskäret, vilka ligger i fartområde D.

### Vid fisketurism:

Används i fartområde D. Går i området mellan Djupstads hamn, Klampen, Måsskäret och Marvikslandet. Vattentemperaturen måste vara  $\geq 10^{\circ}\text{C}$  (på grund av räddningsdräkterna).

### Övriga begränsningar: Vattenbarlasttanken (tank vbl)

måste alltid vara full och toppad.

Vndvik gång i dålig sikt (ingen radar).

Vndvik backmanöver i sjögång (risk för att få in vatten).

### Hjälp vid turfiskeresor: Sarah och William Rök på

Rumholmen kommer att bistå med hjälp om vi skulle få problem under en turfiskeresor. Jag meddelar Sarah eller William när vi går ut och när vi kommer tillbaka.

Sarah har telefon 079-311 236 och William 079-656 229.

Största längd (m) <b>11,06</b>	Största djupgående (m) <b>1,52</b>	Största höjd (m) <b>4,30</b>
-----------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------

## Konstruktion

Våghöjd och/eller område fartyget är byggt för <b>Det saknas teknisk dokumentation för fartyget. Kan används i fartområde C (erfarenhet).</b>	Max vindstyrka (m/s) <b>14 m/s (erfarenhet)</b>	Byggt för gång i is med istjocklek (cm) <b>oBS! Får inte gå i is (utanpåliggande söt-vattenskylning).</b>
Största antal personer ombord som fartyget byggts till <b>Det saknas teknisk dokumentation för fartyget. 9 personer (erfarenhet).</b>	Största tillåtna motorstyrka (kW) <b>137 (erfarenhet)</b>	Bränslevoly (liter) och bränsletyp <b>350 diesel</b>
Fartygets normala räckvidd/drifttid (NM eller timmar) <b>ca 180 NM vid marchfart (10 knop) ca 135 NM vid maxfart (15 knop)</b>	Nödsystemens drifttid (h) <b>3</b>	Maximal "bollard pull"/dragkraft (kN) <b>-</b>
Övrigt	Länspumpskapacitet (lit/min) <b>75 (för titen!) Ny pump 140</b>	Reservlänspumpskapacitet (lit/min) <b>handpump 1,2 lit/slag</b>

## Stabilitet och last

Största tillåtna lastvikt/mängd (ton eller m <sup>3</sup> ) <b>Arbetsdäck: 1,5 ton</b>	Lastens höjdyngdpunkt <b>0,8 m från däck</b>	Lastens långskeppstyngdpunkt <b>1,9 m från aktra styrhusskottet</b>
Största tillåtna lastvikt/mängd (ton eller m <sup>3</sup> ) <b>Fördäck: 400 kg</b>	Lastens höjdyngdpunkt <b>1,0 m från däck</b>	Lastens långskeppstyngdpunkt <b>2,1 m från förliga styrhusskottet</b>
Nödvändig barlast (kg/ton eller liter/m <sup>3</sup> ) <b>420 liter i vattenbarlasttanken (tank vbl)</b>	Barlastens höjdyngdpunkt <b>-</b>	Barlastens långskeppstyngdpunkt <b>-</b>
Nödvändig barlast (kg/ton eller liter/m <sup>3</sup> ) <b>230 kg järntackor (10 st) i utrymmet för om maskinrummet</b>	Barlastens höjdyngdpunkt <b>0,3 m från kölplankans överkant</b>	Barlastens långskeppstyngdpunkt <b>0,9 m från förliga maskinrumsskottet</b>
Maximalt antal personer ombord <b>9</b>	Personernas placering/fördelning <b>Högst 4 personer på fördäck samtidigt</b>	Maximal last i kran (tonn) <b>0,9 tonn</b>
Minsta tillåtna fribord (m) <b>0,52 m</b>	Minsta tillåtna boghöjd (m) <b>0,87 m</b>	Minsta tillåtna skrovhöjd i aktern (m) <b>0,58 m</b>
Övrigt <b>Järntackorna (barlast) är säkrade med spännband</b>		

## Utrustning

Antal personer som livräddningsutrustningen är dimensionerad för <b>9</b>	Område där nödvändig kommunikation kan upprätthållas <b>Mobiltäckning i hela fartygets användningsområde</b>	Våghöjd och vindstyrka eller område som ankringsutrustningen är dimensionerad för <b>1 m och 10 m/s (erfarenhet)</b>
Övrigt		Automatisk motoravstängning

### **Beskrivning av det område fartyget får användas i**

Beskrivningen ska sammanfatta var och hur fartyget får användas. Det kan till exempel vara ett fartområde, ett specificerat skärgårdsområde, en viss sjö eller en specifik rutt. Under vilka förhållanden och huvudsakliga begränsningar kan till exempel vara en specificerad vindstyrka, vattentemperatur eller siktförhållande.

### **Största längd (m)**

I största längd ingår till exempel ramper och bogspröt.

### **Största djupgående**

Djupgående vid maximal nedlastning till kölens underkant eller andra utstickande delar om de ligger djupare.

### **Största höjd**

Höjd från vattenytan inklusive master med mera.

### **Våghöjd och/eller område fartyget är byggt för**

Våghöjd och/eller område som fartyget är dimensionerat för, vilket vanligen framgår av det regelverk som tillämpats.

### **Max vindstyrka (m/s)**

Dimensionerande vindstyrka, vilket vanligen framgår av tillämpat regelverk.

### **Maximal "bollard pull"/dragkraft**

Anges främst för fartyg som är avsedda för bogsering.

### **Nödvändig barlast**

I de fall barlast är nödvändig – ange vikt och placering. Om barlasten är placerad på flera ställen, använd gärna "övrigt"-rutan för att få med informationen.

### **Personernas placering/fördelning**

Beskriver exempelvis maximalt antal personer i respektive utrymme.

### **Maximal last i kran (ton el. tonmeter)**

Maximal last vid minst gynnsamt flytläge.

### **Minsta tillåtna fribord**

Skrovsidans minsta tillåtna höjd vid största tillåtna nedlastning.

### **Minsta tillåtna boghöjd**

Minsta tillåtna boghöjd vid största tillåtna nedlastning.

### **Minsta tillåtna skrovhöjd i aktern**

Minsta tillåtna skrovhöjd i aktern vid största tillåtna nedlastning.

### **Område där nödvändig kommunikation kan upprätthållas**

Kan till exempel vara mobiloperatörens täckningskarta.

### A.3 Hur kontrollerar jag att mitt fartyg uppfyller reglerna?

För nya fartyg bestäms många av de punkterna som listas vanligen av det regelverk som tillämpas. För äldre fartyg kan det vara den användning som fartyget har haft fram till i dag som utgör grunden till fartygets fortsatta användning. Det är denna användning och dessa begränsningar som

dokumenteras (empirisk data eller historisk erfarenhet). För maskineri och utrustning går det vanligen att i efterhand kontrollera att reglerna är uppfyllda med något lämpligt regelverk.

#### Överensstämmelse med tillämpliga krav

Ange vilken eller vilka metoder som tillämpats för verifieringen av fartygets konstruktion

- giltigt certifikat från Transportstyrelsen
- relevant godkännande
- etablerat sammanhållet regelverk eller standard
- jämförande analys eller riskanalys i enlighet med etablerade vetenskapliga metoder
- empirisk data (historisk erfarenhet)

Förklarande information

Eftersom Klara-Fina inte ursprungligen är byggd i enlighet med ett regelverk, har jag för vissa teknikområden gjort (eller låtit göra) kontroller i efterhand för att se om säkerhetsnivån är acceptabel.

Skrov: Båten är byggd på 1960-talet (troligen 1967) av Benjamin Andersson på Ålholmen. Det finns ingen konstruktionsdokumentation. Båten är byggd i trä efter Benjamins erfarenhet. Fartyget har sedan 1974 använts i trafik i fartområde D. Viss trafik har även bedrivits i fartområde C men inte om det blåst mer än 14 m/s.

Dessutom kontrollerade John Svensson på Jämtö skrovets konstruktion 2018. John gjorde jämförelser med "Regler för byggandet av fiskefartyg i trä (Göteborgs och Bohus läns havsfiskeförening, 1952) och båten uppfyller relevanta delar av dessa regler (rapport från kontrollen, bilaga 1).

Stabilitet och flytbarhet: Fartyget används ibland i fartområde C. För den trafiken bedömer jag att de historiska data, med den lastbegränsning som redovisas i tabellen ovan under punkten "Stabilitet och last", visar att stabilitetsegenskaperna är bra. Den här trafiken har vi kört sedan 1974.

Då jag kör turfiskeresor med upp till 7 passagerare i fartområde D ville jag för dessa resor göra en särskild stabilitetskontroll. Vi gjorde därför de praktiska prov beskrivna i regel 3.3 i bilaga 4 av TSFS 2009:114. John Svensson på Jämtö genomförde proven 2018 (rapport från proven finns, bilaga 2).

John tog även fram en fribordsplan (sammanställning av öppningar och genomföringar i skrovet, bilaga 3) samt spolprovade luckor och dörr. Dörren till styrhytten kompletterades med en löstagbar tröskel som är 380 mm hög och som monteras vid hårt väder. Dessutom markerades lastmärken på skrovsidorna.

Läsningsutrustning enligt NBS-Y. Ny länsump (140 l/min) installerades 2018 p.g.a. för liten kapacitet hos den gamla.

Maskineri: Den nya maskinen med axel och propeller satte vi in 2002 och vi använde då NBS-Y som regelverk. Motorn har en godkänd teknisk dokumentation (technical file).

El: Det mesta av elen byttes 2014. Kontrollerad 2018 mot ISO 10133 (CE-regler för fritidsbåtar) av Jutorps båt elektriska AB (kontrollintyg finns, bilaga 4).

Brandskydd: Vid maskinbytet 2002 kontrollerades brandskyddet mot NBS-Y.

Övrigt

## **Ange hur du kontrollerat att fartyget och dess utrustning uppfyller gällande krav**

Det är fartygsägaren som ansvarar för att verifieringen genomförs och att den visar att fartyget uppfyller de krav som finns i föreskriften. För ytterligare information läs om verifiering på [transportstyrelsen.se/nationellsjofart](http://transportstyrelsen.se/nationellsjofart).

Om olika verifieringsmetoder eller regelverk har tillämpats för respektive teknikområde, beskriv det under förklarande information.

## **Giltigt certifikat från Transportstyrelsen**

För fartyg som har giltigt fart- eller passagerarfartygscertifikat är ytterligare verifiering inte nödvändig.

## **Relevant godkännande**

Det är främst giltiga certifikat utfärdade av en behörig myndighet eller organisation som kan anses vara relevanta. Det är nödvändigt att certifikatet omfattar de krav i föreskriften som är tillämpliga för det aktuella fartyget. Med behörig myndighet avses vanligen en administration som är behörig enligt nationell lag, och med behörig organisation avses en organisation som är erkänd, i dagsläget klassningssällskapen.

Ange certifikatets omfattning och vilka som utfärdat certifikatet i förklarande information.

## **Etablerat sammanhållet regelverk eller standard**

Avser regelverk och standarder som är etablerade på marknaden och vars nivå är allmänt accepterad. Ange vilket regelverk eller vilken standard som tillämpats för respektive teknikområde i förklarande information.

## **Jämförande analys eller riskanalys i enlighet med etablerade vetenskapliga metoder**

Analysens omfattning är beroende av hur mycket den valda lösningen avviker mot etablerade regelverk och standarder samt vilka risker som finns med den lösningen. En lösning där redaren i grunden utgår från ett sammanhållet regelverk men endast gör någon enstaka mindre anpassning kräver betydligt mindre omfattande analyser än en lösning där ägaren konstruerar ett fartyg helt utan att följa ett etablerat regelverk.

Beskriv analysen kortfattat och ange vilket företag eller vem som gjort analysen i förklarande information.

## **Empirisk data (historisk erfarenhet)**

För äldre fartyg kan det vara svårt att härleda eventuella konstruktionsstandarder och beräkningar som genomförts i samband med att fartyget byggdes. I dessa fall kan det vara tillräckligt att genom empiriska data verifiera att fartyget uppfyller kraven för den verksamhet som har bedrivits historiskt. Fartyget kan även verifieras baserat på verksamhet som bedrivits historiskt av andra fartyg som bygger på samma konstruktionslösning. En sådan analys utgår från den verksamhet som bedrivits och begränsar således användningen av fartyget till just den aktuella verksamheten. Notera att om fartyget byggs om eller dess användning förändras behöver man genomföra mer omfattande analyser.

Beskriv vilka empiriska data som ligger till grund för verifieringen i förklarande information.

Vilken förklarande information som behövs är beroende av vilket eller vilka alternativ som tillämpats. Se information ovan.

## Säkerhetsutrustning ombord

### Livräddningsutrustning

Räddningsvästar vuxna -	Räddningsvästar barn 2	Flytvästar vuxna 9	Flytvästar barn 3
Räddningsdräkter -	Överlevnadsdräkter 9	Räddningsstege Ja, når 60 cm under vattenytan	Manöverbordanordning Ja, räddningssling med lyftbom
Livbojar (totalt antal) 2	Livbojar med lina 1	Livbojar med ljus -	Livbojar med ljus och röksignal -
Livflotte Ja, ISO-flotte 10 pers	Livbåt Nej	Marint evakueringsystem Nej	Båt för räddningsuppdrag Nej

### Brandskyddsutrustning

Fast brandsläckning motorrum Fast sprutmunstycke för handbrandsläckare	Övrig fast brandsläckning Saknas	Brandpumpskapacitet (lit/min) Saknas
Handbrandsläckare, placering Utänför maskinrum (används till sprutmunstycke)	Handbrandsläckare, typ 12 kg koldioxid 233BC (volym enligt tillverkarens anvisningar)	Handbrandsläckare, antal 1
Handbrandsläckare, placering Styrhytt	Handbrandsläckare, typ 5 kg pulver 55B	Handbrandsläckare, antal 1
Handbrandsläckare, placering Pentry	Handbrandsläckare, typ 5 kg pulver 55B	Handbrandsläckare, antal 1
Brandlarm, placering Maskin	Brandlarm, typ Brandvarnare	Brandlarm, antal givare 1
Brandlarm, placering Pentry	Brandlarm, typ Brandvarnare	Brandlarm, antal givare 1
Brandlarm, placering Sovutrymme	Brandlarm, typ Brandvarnare	Brandlarm, antal givare 1

### Nödsignalerings- och kommunikationsutrustning

Handbloss 4 st (giltiga till maj 2021)	Fallskärmsljus 4 (giltiga till juli 2020)	Mistlur 1 st gasdriven	Lampa Lös söklampa (2500 lumen)
Övrigt			
Hur sker nödvändig kommunikation, t.ex. med andra fartyg eller påkalla hjälp i händelse av nöd? Mobiltelefon, handbloss och fallskärmsljus			
Övrigt Sarah och William Rök på Rumholmen kommer att bistå med hjälp om vi skulle få problem under en turfiskeres. Jag meddelar Sarah eller William, när vi går ut och när vi kommer tillbaka. Sarah har telefon 079-311 236 och William 079-656 229			

### Apotek

Första förband Första hjälpen-väska, stor	Läkemedel enligt bilaga D i SJÖFS 2000:21
Annat 3 st yllefilter	

### Ankarutrustning

Ankare 1, typ och vikt HHP 34 kg	Ankare 2, typ och vikt Tallriksankare 12 kg	Kätting, längd 8 m	Vire/linans längd Syntetlina 60 m
-------------------------------------	--	-----------------------	--------------------------------------

## Navigationsutrustning

Sjökort Båtsportkort: Kalmarsund, ostkusten och Stockholm S Sjökort översiktskort: 62 och 71 Skärgårdskort: 621 och 622	Nautiska publikationer VFS A och Internationell signalbok	ENC	ECDIS
GPS 1 st fast av typen AL5002	Kompass 1 st fast	Deviationsuppgifter Devierad 2017-06-21	Reservkompass Syftkompass
Logg Ja	Ekolod Ja	Radar	AIS
Syftkompass 1 st	Radarreflektor Ja	Handlod 12 m	Kikare 2 st
Lanternor Ja	Signalflaggor Ja	EPA	ATA
Övrig utrustning			

### **Fast brandsläckning motorrum**

Mängd och typ av släckmedel.

### **Handbrandsläckare, placering**

Redovisa i vilket utrymme släckaren eller släckarna är placerade. Om det finns släckare i flera utrymmen, använd nästkommande rad.

### **Handbrandsläckare, typ**

Ange om det är pulver, koldioxid, skum, osv.

### **Brandlarm, placering**

Beskriv i vilket utrymme givaren eller givarna är placerade. Om det finns givare i flera utrymmen, använd nästkommande rad.

### **Brandlarm, typ**

Redovisa om det är ett brandlarm av "villatyp" eller ett fartygsanpassat brandlarmsystem med strömförsörjning.

### **Kätting, längd**

Kättinglängd eller kättingförlöparlängd för huvudankaret

### **Virellinans längd**

Linlängd för huvudankaret.





## B. HUR TAR JAG FRAM RUTINER FÖR SÄKER DRIFT, LÖPANDE UNDERHÅLL OCH KONTROLLER?

### B.1 Underhåll och kontroll

Om ett fartyg ska bibehålla sin säkerhetsnivå, behöver det underhållas, servas och kontrolleras. För att kunna hålla ordning på underhåll och kontroll är det lämpligt att ha en plan där man ser vad som behöver göras och där man dokumenterar vad som gjorts, av vem och när. Formen för din plan bestämmer du själv. Det kan vara allt från ett handskrivet block till ett fartygsanpassat datoriserat system. Huvudsaken är att du håller ordning på – och dokumenterar – ditt underhåll och dina kontroller.

Vilka punkter som behöver ingå i underhålls- och egenkontrollplanen varierar från fall till fall men tänkbara områden är till exempel:

- torrsättningsperioder med tillhörande åtgärder
- skrov, överbyggnader och inredning
- däcksutrustning, förtöjning och ankring
- säkerhetsutrustning, livflottar, ManÖverBord-anordningar, flytvästar, räddningsdräkter och överlevnadsdräkter
- brandsläckningssystem
- kommunikationssystem
- maskineri, elsystem och nödkraft.

Transportstyrelsen har tagit fram en lista med möjliga kontrollpunkter. Kontrollistan kan utgöra grunden för din plan men du behöver gå igenom vad som är relevant för just ditt fartyg. Listan hittar du under fliken ”Egenkontroll” i EKAN på [transportstyrelsen.se](http://transportstyrelsen.se).

För att egenkontrollen ska fungera bra är det viktigt att

- se till att den som utför kontroll, underhåll eller service har rätt kompetens
- arbeta systematiskt med ett lämpligt intervall mellan kontrolltillfällena
- dokumentera kontrollen
- spara dokumentationen.

Utförande och periodicitet för underhåll, service och egenkontroll bör följa tillverkarens rekommendationer eller, om sådan saknas, vedertagen fackmässig branschpraxis.



Kim's underhålls- och egenkontrollplan består av tillverkarnas manualer för drift och underhåll som kompletteras allteftersom fartyget får ny utrustning. Alla manualer är samlade på en hylla i styrhytten. Där det saknas rekommendationer om drift och underhåll använder sig Kim av branschpraxis som han även hänvisar till i sin dokumentation. Utöver manualerna har han tagit fram en lista med de punkter som ingår i sin egenkontroll. Som stöd för att få till en komplett egenkontrollista använder sig Kim av kontrollistan som finns att hämta från EKAN. Kims egenkontrollista för säkerhetsutrustning, livflottar, ManÖverBord-anordningar och flytvästar ser ut på följande sätt:

KATEGORI	KONTROLL-PUNKT	OBJEKT	PERIODICITET	DATUM	KOMMENTAR	SIGNATUR
Livräddningsutrustning	Räddningsvästar	14 st flytvästar	Årligen	2018-05-04		Kim
Livräddningsutrustning	Livflottar	1 st livflotte med hydrostat	Månadsvis	2018-05-04	Nästa ompackning 2019-09	Kim
Livräddningsutrustning	Handbloss	4 st röda handbloss	Årligen	2018-05-05	Utgångsdatum 2021-05-01	Kim
Livräddningsutrustning	Nödraketer	4 st nödraketer	Årligen	2018-05-04	Utgångsdatum 2020-07-01	Kim
Livräddningsutrustning	MOB-anordning	1 st man över bordstege, fällbar från ytläge	Månadsvis	2018-05-05		Kim
Livräddningsutrustning	Livbojar	2 livbojar varav en med lina	Varannan månad	2018-04-07		Kim

Kim sparar checklisten i ett kalkylprogram i sin dator för att den ska bli enklare att arbeta med och anpassar den så att den är relevant för just hans fartyg och använder den som en del i underhålls- och egenkontrollplan.

Som komplement finns dessutom en handbok som ger förslag på vilka kontroller som är lämpliga för respektive objekt: *Handbok för egenkontroll av fartyg (EHB)*.

Den finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats under E-tjänster för sjöfart.

## B.2 Säker drift

För att kunna bibehålla en säker drift av fartyg finns det oftast ett behov av att ta fram driftsrutiner. Vilka rutiner som behövs och rutinens omfattning varierar från fall till fall, men driftsrutiner blir särskilt användbara när flera personer är inblandade i driften. Även om det bara är du som använder fartyget kan det vara lämpligt att ta fram rutiner, framför allt för sådana moment som görs mer sällan.

Exempel på moment som kan behöva driftsrutiner:

- Uppstart: hur sätts fartyget i drift?
- Däcksarbete: angöring, losskastning och förtöjningsarbete.
- Under gång: utkik, journalföring och vakrutiner.
- Uppläggning: avslutat arbetspass och fartygets nedstängning.
- Bunkring: information om bränslen och vatten, vilka tankar som nyttjas och hur de ansluts, förberedelse av oljespillssanering.

*Ibland kör Kims granne Lena fisketurerna. Kim har därför tagit fram några driftsrutiner, bland annat för uppstart. Han använder fartygets manualer för att ta fram rutinen.*

- Tömning av septiktank.
- Länsning: Länsvattenkontroll, eftersom det inte får innehålla olja eller annan förorening. Vilket länsvatten behöver tas iland?
- Avfallshantering.
- Hantering av farliga ämnen (t.ex. asbest och hårdplaster)
- Ankring: metod, val av ankringsplats.
- Passagerarregistrering (gäller endast passagerarfartyg): Hur uppgifter före avgång lämnas till befälhavaren och landorganisationen.
- Lastning och lossning: till exempel 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.

I varje driftsrutin redovisas steg för steg vad som behöver göras och av vem. Du kan göra hänvisningar till handböcker eller motsvarande om de finns tillgängliga för dem som läser rutinen.

*Klara-Fina II har en stor septiktank så den behöver bara tömmas cirka 3 gånger per år. Kim brukar få fundera hur han ska göra varje gång så Kim inser att här är det bra med en rutin.*

### Driftsrutin – uppstart av fartyget

Öppna durkluckor och säkerställ att båten inte har tagit in vatten.

Kontrollera bränsle, kylarvätska och oljenivåer, fyll på vid behov.

Öppna bottenventilen för sjövattnenkylning.

Starta maskin och kontrollera sjövattnecirkulationen överbord.

Kontrollera maskinreglage och roder före losskastning och avgång.

### Driftsrutin – tömning av septiktank

Ring till Lotta på Marinan (079-312 887) och kolla att det går att lämna avfallet.

När du är på plats vid tömningsstationen:

Montera anslutningsadaptern (den är röd och ligger i aktra stuvutrymmet babord).

Se till att ventil märkt "SV" (grönt vred) och ventil märkt "toa" (rött vred) är stängda. Vreden ska vara tvärs slangen.

Öppna ventilen märkt "sep" (röd ratt).

Påbörja tömningen.



## C. HUR KONTROLLERAR JAG ATT MIN VERKSAMHET BEDRIVS PÅ ETT SÄKERT SÄTT?

I Transportstyrelsens föreskrifter finns krav på ett systematiskt arbetssätt för fartygets och verksamhetens säkerhet. Det kallas för systematiskt sjösäkerhetsarbete. För den som bedriver en mindre verksamhet handlar det i huvudsak om gott sjömanskap och sunt förnuft, men det behöver dokumenteras på ett överskådligt och lättanvänt sätt. Det systematiska sjösäkerhetsarbetet ska också bidra till att man har beredskap och är tränad för tänkbara nödsituationer.

Formellt ska man i det systematiska säkerhetsarbetet bland annat säkerställa att

- befälhavaren har tillgång till information som gör att denne kan ta sitt ansvar
- det finns rutiner för säker fartygsdrift och för hantering av tillbud och olyckor
- en säker arbetsmiljö upprätthålls
- risker identifierats och lämpliga skyddsåtgärder genomförts
- besättningen kan hantera fartyg och utrustning
- regelbundna övningar genomförs
- det finns beredskap för att klara nödsituationer.

I en ny verksamhet behöver det systematiska sjösäkerhetsarbetet finnas på plats innan verksamheten startas. Det är även lämpligt att arbeta med det systematiska sjösäkerhetsarbetet innan fartyg och utrustning köps in för att arbetsplatsen ska bli så säker som möjligt.

Även om du har en väl inarbetad verksamhet, kommer du att se att det finns fördelar med att tänka igenom verksamheten och dokumentera sjösäkerhetsarbetet.

En viktig del är arbetsmiljön. Även enmansföretag omfattas av arbetsmiljöregler, speciellt regler för skydd mot tekniska anordningar och kemiska ämnen. I TSFS 2009:119 framgår vilka av Arbetsmiljöverkets regler som gäller men där finns även speciella regler som bara gäller för arbete ombord på fartyg, till exempel regler som minderårigas arbete ombord.

### C.1 Riskanalyser

En risk är en oönskad händelse som – om den skulle inträffa – kan innebära skada exempelvis på person, egendom eller miljö. Att analysera risker möjliggör att du kan vidta förebyggande åtgärder innan något har hänt.

Du som är fartygsägare behöver ta fram vilka risker som finns i din verksamhet, till exempel om man kan skada sig på något eller om man riskerar att falla överbord. Värdera risken: Kan en olycka få stora konsekvenser? Kan det hända ofta? Ta fram eventuella åtgärdsförslag och notera när åtgärden ska vara genomförd.

Tänk på att en risk kan se olika ut beroende på vem som betraktar den. För en erfaren person kan en risk bedömas som liten men för den oerfarne kan samma risk bedömas som stor. Det är alltså viktigt att analysen tar höjd för helheten. Samarbeta gärna med någon om du har möjlighet, så får du flera infallsvinklar i analysen.

Transportstyrelsen har även en mall för riskanalys. Du hittar den i *Handbok för egenkontroll* på transportstyrelsen.se.

*Riskanalys är något nytt för Kim. Han tar därför hjälp av sin granne Lena. De kommer på att de kan vara bra att vara flera så de ringer in Lenas man Henry som har stor båtvana.*

*Efter en stunds funderande kommer de fram till att riskerna i garnfiske- och turfiskeverksamheten skiljer sig i flera punkter. De jobbar därför igenom respektive verksamhet separat. De börjar med turfiskeverksamheten och kommer bland annat på följande risker som de inte värderar i detta skede utan bara listar:*

Passagerare faller överbord

Skepparen faller överbord

Person får krok i handen

Person blir sjösjuk

Berusade och/eller hotfulla passagerare

Hög ljudnivå i styrhytten

Avgasröret är isolerat med asbest

Motorhaveri

Blackout

Dimma

Brand ombord

osv.

Kim använder Transportstyrelsens mall för riskanalys. De börjar analysera punkten att en passagerare faller överbord och efter en stunds diskuterande kommer de fram till att det utgör en medelrisk men att konsekvensen av en sådan händelse är allvarlig. De fyller i mallen.

Beskrivning av risker	Sannolikhet att den inträffar	Vad blir resultatet om den inträffar, konsekvens	Risk (sannolikhet x konsekvens)	Åtgärder för att få bort eller minska risken	Om den inträffar ändå, vilka åtgärder ska vidtas
Beskrivning	Värde 1–5	Värde 1–5	Risk 1–25	Åtgärder	Åtgärder
Passagerare faller överbord	2	5	$(2 \times 5) = 10$	Se till (1) att räckverk är väl utformade. Se till (2) att grindarna i räckerken är stängda.	Se till (1) att en livboj kastas i vattnet. Se till (2) att badstegen fälls ner.

Riskvärdering utgår normalt från att det är en låg risk vid ett summerat värde på 1–8, medelrisk inom 9–15 och hög risk från 16–25. Det är främst vid medel och hög risk man

behöver göra ytterligare åtgärder. Mer information finns i *Handbok för egenkontroll av fartyg*.

Kim, Lena och Henry fortsätter att använda mallen för att arbeta igenom de listade riskerna. När de är klara inser de att de haft åtgärder för det mesta även tidigare, även om det inte varit dokumenterat. De tycker det känns bra att ha gått igenom riskerna och att de tar höjd för några risker som de tidigare inte funderat så mycket på.

## C.2 Nödrutiner och övningar

Nästa steg är att ta fram nödrutiner. Vilka nödrutiner som behövs varierar från fall till fall men för de flesta fartyg är det lämpligt att i alla fall ha några nödrutiner. Vissa rutiner är bra även om du är ensam ombord.

Nödrutiner kan exempelvis vara lämpligt för att larva i nödläge, grundstötning, kollision, brand, övergivande av fartyget, man överbord och sjukdom.

*Kim går igenom de risker som de tidigare listat och ser att det i några fall är lämpligt att ta fram en nödrutin. Han börjar med en rutin som beskriver hur de ska hjälpa passageraren som fallit överbord att komma ombord igen. Kim har valt att plasta in kortfattade ensidiga punkt-instruktioner och placerat den i en uppmärkt låda lätt tillgänglig på styrhytten.*

För att öka möjligheten att hantera nödsituationer på ett bra sätt behöver man öva. Vid övningar ges också möjlighet

att se om något behöver ändras eller utvecklas, till exempel annan utrustning eller ändra rutinen.

*Kim har tagit fram ett övningsschema för nödsituationer med störst risk. Övningarna försöker han göra så realistiska som möjligt. Även Lena, som kör vissa turfisketurer, övar. Kim och Lena övar exempelvis på att få ombord en passagerare som fallit överbord.*

*En gång om året går Kim igenom sitt systematiska sjösäkerhetsarbete. Bland annat undersöker Kim om han behöver fler rutiner eller om några rutiner bör ändras. Kim rapporterar att genomgången har utförts i samband med att han lämnar den årliga självdeklarationen i Transportstyrelsens e-tjänst (EKAN).*

## D. HUR KONTROLLERAR JAG ATT MITT FARTYGG OCH TILLHÖRANDE UTRUSTNING ÄR I BRA SKICK OCH ATT SÄKERHETSARBETET HÅLLS UPPDATERAT?

För att säkerställa att fartyget är sjövärdigt bör kontroller och underhåll genomföras kontinuerligt och det är viktigt att arbetet dokumenteras. Vi har tidigare beskrivit hur du tar fram en plan för underhåll och kontroller. I egenkontrollen ingår att du ser till att planerat underhåll och

planerade kontroller genomförs och dokumenteras. Tänk på att även det systematiska sjösäkerhetsarbetet behöver kontrolleras. Det är du som är fartygsägare som ansvarar för att egenkontrollen genomförs.

## E. VILKA UPPGIFTER ÄR NÖDVÄNDIGA ATT DOKUMENTERA?

Vi har i det här informationsmaterialet på flera ställen framhållit vikten av att dokumentera. Att ha relevant och uppdaterad dokumentation kan ses som en del i det systematiska sjösäkerhetsarbetet. Vilken dokumentation som behövs varierar. I många fall är det tillräckligt att ta fram dokumentation motsvarande den som presenteras i det här informationsmaterialet.

Vad som åtminstone behöver finnas dokumenterat är:

- fartygets avsedda användning samt dess begränsningar (se punkt A.1 och A.2)
- hur överensstämmelse med tillämpliga krav har verifierats (se punkt A.3)
- kontroller, service och underhåll som har utförts (se punkt B)
- drifts- och nödrutiner (se punkt B och C)
- det systematiska sjösäkerhetsarbetet (se punkt C).

Dessutom behövs sådan dokumentation som är nödvändig för att köra fartyget, till exempel sjökort och manualer. Det är också lämpligt att skriva ner driftsinformation för lastning, maskineri, navigation, väder, operativa överväganden och löpande aktiviteter i en dagbok, journal eller motsvarande.

Dokumentationen behåller du själv och förvarar det som behövs för driften ombord. Du behöver inte skicka in något till oss på Transportstyrelsen, om vi inte uttryckligen begär det.

Det är bra om du använder någon form av versionshantering så att det finns spårbarhet av utbytta dokument och så att de som använder systemet kan se när förändringar sker.



## F. HUR GÖR JAG EN SJÄLVDEKLARATION?

En gång per år måste du avrapportera din egenkontroll genom en självdeklaration. Den görs via e-tjänsten EKAN på Transportstyrelsens webbplats under E-tjänster för sjöfart.

Självdeklarationen ska utföras någon gång mellan den **1 januari och den 31 maj varje år**.

Med självdeklarationen intygar du att:

- eventuella förändringar uppfyller föreskrifterna
- fartygsdokumentationen är uppdaterad
- olyckor och tillbud (inkl. arbetsplatsolyckor) har meddelats till Transportstyrelsen
- det systematiska sjösäkerhetsarbetet är genomgången och uppdaterat
- underhåll och egenkontroll har genomförts enligt plan.

Inloggning till EKAN sker med e-legitimation eller användar-id och lösenord. Om fartyget ägs av ett företag, skickas inloggningsuppgifter till fartygsägaren och den adress som finns registrerad i fartygsregistret. Har företaget inte fått inloggningsuppgifter skickar du ett meddelande till [ekan@transportstyrelsen.se](mailto:ekan@transportstyrelsen.se). Registrerade fartygsägare som är privatpersoner loggar in med e-legitimation.

En användarhandbok för EKAN finns på [transportstyrelsen.se/nationellsjofart](http://transportstyrelsen.se/nationellsjofart).

Efter utförd självdeklaration är det viktigt att man skriver ut ett egenkontrollintyg som ska förvaras ombord på fartyget. För fartyg som transporterar passagerare ska intyget sättas upp väl synligt för passagerarna.



## ATT-GÖRA-LISTA

Här sammanfattas vad som vanligen behöver vara gjort för att ett fartyg ska få användas yrkesmässigt.

### A

#### Fartyget och dess utrustning

Redovisa fartygsuppgifter

Beskriv vad ditt fartyg används till

Ange vilka begränsningar som finns för fartyget och verksamheten

Kontrollera att fartyget och utrustningen uppfyller reglerna

### B

#### Rutiner för säker drift, löpande underhåll och kontroller

Ta fram en underhålls- och egenkontrollplan

Ta fram driftsrutiner

### C

#### Se till att det finns förutsättningar att bedriva verksamheten på ett säkert sätt

Säkerställ en god arbetsmiljö

Gör riskanalyser

Ta fram nödrutiner

Öva på möjliga nödsituationer

### D

#### Egenkontroll och underhåll

Genomför egenkontroll och underhåll enligt den plan ni tagit fram

### E

#### Dokumentation

Se till att det du gjort under punkt A–D finns dokumenterat

### F

#### Självdeklaration

Gör självdeklaration i EKAN

## Gör Transportstyrelsen några kontroller av fartygen och verksamheten?

Efter den 1 april 2019 kan även fartyg som inte har krav på certifikat bli föremål för tillsyn. Det är i första hand Transportstyrelsen och Kustbevakningen som utövar tillsyn.

Vid en stickprovskontroll ska man kunna visa sitt egenkontrollintyg. Tillsynen kan också fokusera på att man har dokumenterad egenkontroll och systematiskt sjösäkerhetsarbete. Vid planerad tillsyn behöver all relevant dokumentation finnas tillgänglig för Transportstyrelsen.

## Avgifter och kostnader

Riksdag och regering har beslutat att Transportstyrelsens verksamhet ska finansieras med avgift och att det är den som vill använda transportsystemet på något sätt som också ska betala. De avgifter Transportstyrelsen tar ut ska därför täcka de kostnader vi har för att vi ska ha ett säkert, tillgängligt och miljövänligt transportsystem både i dag och i framtiden. Det innebär att du kommer att faktureras en årsavgift. Hur mycket avgiften är finns angivet i Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter. Årsavgiften ska betalas av den som är registrerad som fartygsägare i fartygsregistret.

## Om jag inte gör det här?

Om du inte gör det som beskrivs i det här informationsmaterialet uppfyller inte ditt fartyg och din verksamhet de regler som finns och fartyget får då inte användas till yrkesmässig sjöfart.





