

## Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:26) om fartyg i nationell sjöfart;

TSFS 2018:82

Utkom från trycket  
den 21 september 2018

**SJÖFART**

beslutade den 6 september 2018.

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 18 § arbetsmiljöförordningen (1977:1166), 4 kap. 1 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg, 2 kap. 1 § sjötrafikförordningen (1986:300), 1 § förordningen (1994:1279) med bemyndigande att meddela föreskrifter och andra beslut enligt sjölagen (1994:1009), 1 kap. 6 §, 2 kap. 1, 2, 4 och 6 §§, 3 kap. 2 och 3 §§, 5 kap. 10 §, 6 kap. 4, 8 och 11 §§, 8 kap. 2 § och 10 kap. 5 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och 15 § förordningen (2006:311) om transport av farligt gods att 1 kap. 5, 7, 11, 14, 15, 17, 21, 24 och 25 §§, 3 kap. 9 §, 5 kap. 1–3 §§, 10 kap. 3 § och rubriken till 5 kap., ska ha följande lydelse samt beslutar följande allmänna råd.

### 1 kap.

**5 §** För existerande fartyg med en bruttodräktighet mindre än 20 gäller de krav som anges för fartyg med en skrovlängd mindre än 15 meter.

Första stycket gäller dock inte passagerarfartyg.

**7 §** För fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används för annat ändamål än att i allmän trafik befordra passagerare eller gods, gäller inte vad som sägs om inrapportering, avrapportering av fortlöpande kontroller eller tillsyn i 15, 22–24 och 30 §§.

Första stycket gäller dock inte fartyg som ska ha ett passagerarfartygs-certifikat eller ett fartcertifikat enligt fartygssäkerhetslagen (2003:364) eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.

**11 §<sup>1</sup>** I dessa föreskrifter används följande definitioner och förkortningar.

---

*farligt gods*                      detsamma som i 5 § lagen (2006:263) om transport av  
farligt gods

<sup>1</sup> Ändringen innebär även att definitionen av statsfartyg utgår.

|   |   |
|---|---|
| <i>fartområde</i>   | sådan indelning av farvatten som följer av fartygs-säkerhetsförordningen (2003:438) och Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:8) om fartområdenas indelning   |
| <i>fartyg i inlands-sjöfart</i>                             | farkost som omfattas av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:60) om fartyg i inlandssjöfart   |
| <i>fartyg på vilket det bedrivs utbildning i sjömanskap</i> | fartyg som utöver säkerhetsbesättning medför personer som utbildas och som är mönstrade eller upptagna på besättningslistan, och som kan uppvisa giltiga intyg avseende syn och hörsel för avsedd uppgift |
| <i>fartygsarbete</i>  | detsamma som i 1 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen (2003:364)  |
| <i>fiskefartyg</i>  | fartyg som används yrkesmässigt för att fånga fisk eller andra levande tillgångar ur vattnet  |
| <i>fritidsfartyg</i>  | fartyg som används uteslutande för fritidsändamål och inte medför fler än tolv passagerare  |

---

*indelningslängd (L<sub>s</sub>)* fartygets största projicerade, mallade längd vid eller under däck/däcken som begränsar den vertikala utsträckningen av flödningsen med fartyget i fullastdjupgående

*inrikes resa* resa från en svensk hamn till samma hamn eller till en annan svensk hamn

*internationell resa* resa mellan hamnar i minst två olika stater

---

*nytt fartyg* fartyg som är kölsträckt eller befann sig på motsvarande byggnadsstadium den 1 juni 2017 eller senare, samt fartyg som efter detta datum införs till svenskt register, byter art eller genomgår större förändringar av huvuddimensioner eller kapacitet

*nödkraftkälla* elektrisk kraftkälla som förser nödeltavlan med ström för det fall huvudkraftkällan slutar att fungera

*passagerarfartyg* fartyg som medför fler än tolv passagerare

---

**14 §** Överensstämmelse med tillämpliga krav verifieras enligt någon av följande punkter eller genom en kombination av dessa:

1. Ett etablerat och sammanhållet regelverk eller en vedertagen teknisk standard.

2. Jämförande analys eller riskanalys i enlighet med etablerade vetenskapliga metoder.

### 3. Empiriska data.

Verifiering enligt första stycket behöver inte göras i den utsträckning och i de delar som en behörig myndighet eller organisation sedan tidigare har utfärdat ett relevant godkännande för den avsedda användningen som visar att en säkerhetsnivå som är likvärdig med dessa föreskrifter uppnås.

#### *Allmänna råd*

*Vid nybyggnad av fartyg och installation av utrustning bör verifiering normalt ske genom att ett relevant, etablerat och sammanhållet regelverk eller en vedertagen teknisk standard tillämpas i sin senaste lydelse. Detsamma gäller för ombyggda delar vid omfattande tekniska förändringar av fartyget.*

**15 §** Följande uppgifter ska inrapporteras till Transportstyrelsen innan ett fartyg används till sjöfart samt vid förändringar enligt 13 § andra stycket:

1. Verksamhet som avses att bedrivas med fartyget.
2. Områden som avses att trafikeras.
3. Största antal personer respektive passagerare som avses att medföras ombord.
4. Typ av last som avses att transporteras.
5. Verifieringsmetod som har använts.
6. Regelverk som har tillämpats.

**17 §** Anmälan om certifiering ska göras skriftligen av redaren på en blankett som Transportstyrelsen tillhandahåller och ska innehålla de uppgifter som är relevanta för certifieringen.

**21 §** Redaren ansvarar för att fartyget, utrustningen och det systematiska sjösäkerhetsarbetet genomgår de fortlöpande kontroller som är nödvändiga för att säkerställa fortsatt överensstämmelse med tillämpliga krav.

Kontrollerna ska vara anpassade till verksamheten och den som utför kontrollerna ska ha lämplig kunskap och erfarenhet.

#### *Allmänna råd*

*Fortlöpande kontroller bör utföras i enlighet med vedertagen branschpraxis samt de anvisningar som åtföljer fartyget och dess utrustning.*

*Fartyg bör torrsättas regelbundet för detaljerade kontroller och underhåll av de delar som inte är fullt åtkomliga i vatten, såsom undervattensskrov, skrovgenomföringar, framdrivningslinor, axeltätningar och roder.*

**24 §** Besiktning ska beställas i god tid före önskat förrättningstillfälle. Inför besiktningen ska de åtgärder vara vidtagna som är nödvändiga för att förrättningen ska kunna genomföras på ett ändamålsenligt, effektivt och säkert sätt.

**25 §** Redaren ska säkerställa att fartyget fortlöpande genomgår systematiskt sjösäkerhetsarbete som är anpassat till den verksamhet som bedrivs och som bidrar till en god säkerhetskultur.

### 3 kap.

9 § Följande nya fartyg ska kunna upprätthålla tillräcklig flytbarhet och stabilitet vid en enskild yttre skrovskada som medför vatteninträning:

1. Passagerarfartyg som är certifierade för att medföra minst 120 passagerare i fartområde E.
2. Passagerarfartyg som är certifierade för trafik i fartområde A–D.
3. Övriga fartyg med en indelningslängd ( $L_s$ ) av minst 80 meter.

### 5 kap. Elektrisk utrustning och installation

1 § Elektriska anordningar som är väsentliga för fartygets säkra drift ska kunna försörjas med hög tillförlitlighet.

#### *Allmänna råd*

*Elektrisk utrustning som är nödvändig för fartygets normala drifts- och boendeförhållanden bör fungera utan att nödkraftkälla behöver användas.*

*För nya fartyg som har en skrovlängd överstigande 24 meter och som inte är fritidsfartyg, bör huvudkraftkällan bestå av minst två oberoende aggregat, varav ett aggregat bör vara helt oberoende av framdrivningsmaskineriet. Aggregaten bör ha tillräcklig kapacitet för att kunna försörja den utrustning som är väsentlig för fartygets säkra drift, och minst ett aggregat bör ha tillräcklig kapacitet för att kunna försörja hela fartygets normala energibehov.*

*Om huvudmotorn startas med elkraft och alternativa startanordningar saknas, bör startkretsen vara dubblerad och minst en startkrets vara avsedd endast för start av motorn. För fartyg med dubbla motorer är det tillräckligt att varje motor har en startkrets under förutsättning att fel i den ena motorns startkrets inte påverkar den andra motorns startkrets.*

2 § För det fall fartygets huvudkraftkälla slutar att fungera ska strömförsörjning åtminstone upprätthållas i den utsträckning som är nödvändig för att kunna vidta relevanta åtgärder i händelse av nöd.

#### *Allmänna råd*

*Nödfunktioner bör kunna försörjas under den tid som är nödvändig för att evakuera fartyget eller för att hjälp ska hinna nå fram till fartyget.*

*Passagerarfartyg oavsett skrovlängd samt övriga fartyg som har en skrovlängd överstigande 24 meter och som inte är fritidsfartyg, bör vara utrustade med en självständig nödkraftkälla eller med ordinarie strömförsörjning som är redundant och separerad.*

3 § Nödkraftkällan med tillhörande utrustning ska vara placerad i utrymme där riskerna för vatteninträning, brand eller annan olyckshändelse är minimerade.

**Allmänna råd**

*Nödskraftkällan bör inte vara placerad i maskinrum, för om ett förligt kollisionsskott, akter om ett akterligt kollisionsskott eller under vattenlinjen. Där det finns ett genomgående däck över vattenlinjen bör nödkraftkällan vara placerad ovanför detta däck.*

**10 kap.**

**3 §** Följande fartyg ska vara utrustade med ett automatiskt identifierings-system (AIS klass A) enligt internationell standard som kan sända och ta emot uppgifter om fartygets identitet, kategori, position, kurs och fart samt annan säkerhetsrelaterad information:

1. Fiskefartyg med en skrovlängd överstigande 15 meter.
2. Passagerarfartyg med en bruttodräktighet av minst 300 på inrikes resa.
3. Övriga fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 som trafikerar fartområde A–D eller med en bruttodräktighet av minst 300 på internationell resa.

Vad som sägs i första stycket gäller dock inte

1. traditionsfartyg med en skrovlängd mindre än 45 meter,
2. fritidsfartyg med en skrovlängd mindre än 45 meter, eller
3. fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift.

---

Denna författning träder i kraft den 7 oktober 2018.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Dennis Lundin  
(Sjö- och luftfart)