

From: Brandstedt Maria
Sent: Thu, 17 Feb 2022 10:51:25 +0000
To:

Subject: Externremiss av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om fartyg med speciellt användningsområde; svar senast den 10 mars 2022.
Categories: Upplärning RR

Hej!

Välkommen att ta del av externremissen av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om fartyg med speciellt användningsområde, som nu finns publicerad på Transportstyrelsens hemsida.

Ni hittar förslaget på: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/remiss-sps/>

Vi tar tacksamt emot era synpunkter **senast torsdag den 10 mars 2022**.
Ange ärendenumret **TSF 2020-92** när du lämnar dina synpunkter.

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till:

sjofart@transportstyrelsen.se

eller till

Transportstyrelsen
Sjö- och luftfart
601 73 Norrköping

Om ni har några frågor med anledning av remissen ber vi er kontakta:

Anna Bizzozero, gruppleddare
Sjö- och luftfart, Sektionen för sjövärdighet
anna.bizzozero@transportstyrelsen.se
010-495 32 19

Stefan Eriksson, sakhandläggare
Sjö- och luftfart, Sektionen för sjövärdighet
stefan.eriksson@transportstyrelsen.se
010-495 32 60

Dennis Lundin, jurist
Avdelning juridik, Enhet juridik sjöfart

dennis.lundin@transportstyrelsen.se

010-495 40 32

Vänliga hälsningar
Föreskriftsgruppen

Maria Brandstedt
Trycksakshandläggare

Enhet juridik luftfart
Avdelning Juridik

Direkt: 010-495 51 13

Mobil: 073-422 62 62

Transportstyrelsen
601 73 Norrköping
www.transportstyrelsen.se
Telefon: 0771-503 503

Läs mer om hur Transportstyrelsen behandlar dina uppgifter på transportstyrelsen.se/personuppgifter

Tänk på miljön innan du skriver ut e-post I Think before you print

Enligt sändlista

Remiss

Förslag till nytryck av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:12) om säkerheten på fartyg med speciellt användningsområde

Välkommen att ta del av Transportstyrelsens förslag.

Bakgrund till förslaget

Den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har antagit ändringar av 2008 års kod för fartyg med speciellt användningsområde. Koden har sedan tidigare satts i kraft i Sverige genom Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:12) om säkerheten på fartyg med speciellt användningsområde. Transportstyrelsens föreskrifter behöver därmed revideras i syfte att omhänderta de ändringar som antagits av IMO.

Förslagets innehåll i korthet

Transportstyrelsens föreskrifter revideras och publiceras som ett nytryck. Syftet med revideringen är att omhänderta de ändringar av 2008 års kod för fartyg med speciellt användningsområde som har antagits av IMO.

Föreskriftsförslaget planeras träda i kraft den 1 juni 2022.

Förslaget i sin helhet samt konsekvensutredning finns publicerat tillsammans med detta missiv på Transportstyrelsens webbplats:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/>

Synpunkter

Ni ges härmed tillfälle att lämna synpunkter på förslaget och konsekvensutredningen. Synpunkterna ska vara Transportstyrelsen tillhanda **senast den 10 mars 2022**. Vänligen ange vårt diarienummer TSF 2020-92 i svaret.

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till:
sjofart@transportstyrelsen.se

eller till:

Transportstyrelsen
Sjö- och luftfart
601 73 Norrköping

Transportstyrelsen kommer att sammanställa och kommentera de remissynpunkter som kommer in, och därefter publicera sammanställningen och kommentarerna på hemsidan. Personuppgifter eller uppgifter som omfattas av sekretess kommer dock inte att publiceras.

Kontaktpersoner

Om ni har frågor med anledning av remissen är ni välkomna att kontakta:

Anna Bizzozero
010-495 32 19
anna.bizzozero@transportstyrelsen.se

Med vänlig hälsning

Anna Bizzozero

Sändlista

American Bureau of Shipping
Arbetsmiljöverket
Bureau Veritas
Chalmers Tekniska Högskola
DNV GL
Föreningen Sveriges Varv
Försvarets materielverk
Försvarmakten
Hav- och vattenmyndigheten
Infrastrukturdepartementet
Kockum Sonics Sweden
Kommerskollegium
Kungliga Tekniska Högskolan
Kustbevakningen
Lloyd's Register Group Ltd
Marinens fartygsinspektion
Näringslivets Regelnämnd
Regelrådet
RINA
SEKO sjöfolk
Sjöbefälsföreningen
Sjöfartshögskolan LNU
Sjöfartsverket
Statens haverikommission
Stena Rederi AB
SWEDAC
Svensk Sjöfart
Sweref (Skärgårdsredarna)
Sveriges hamnar
Trafikverket
Wallenius Marine

Konsekvensutredning av nytryck av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:12) om säkerheten på fartyg med speciellt användningsområde

Transportstyrelsens förslag:

Att genom nytryck av TSFS 2014:12 införliva IMO-resolution MSC.408(96) om ändringar av kapitel 2 i 2008 års SPS-kod.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Transportstyrelsens föreskrifter om fartyg med speciellt användningsområde (TSFS 2014:12) behöver revideras (nytryck) i syfte att omhänderta innehållet i en resolution om ändringar av 2008 års SPS-kod. Resolutionen är antagen av IMO¹ och har ännu inte genomförts i svensk rätt.

Ett ”fartyg med speciellt användningsområde” är ett mekaniskt självframdrivande fartyg som, med anledning av den verksamhet som bedrivs, medför fler än 12 specialpersonal inklusive passagerare.

Till ”specialpersonal” hör en person som inte är passagerare och som är anställd eller sysselsatt ombord för fartygets behov med anledning av fartygets speciella användningsområde eller med anledning av att särskilt arbete utförs ombord på fartyget. Specialpersonal omfattar t.ex. forskare, tekniker och expeditionspersonal, sjöpersonal i utbildning, personal som bearbetar fisk, valar eller andra levande tillgångar men ej sysselsatt med fångst, bärgningspersonal på bärgningsfartyg, kabelläggare, personal för arbeten på botten, dykningspersonal, rörläggare och kranpersonal. Eftersom specialpersonal förväntas ha vissa kunskaper om fartyget och har fått viss utbildning i säkerhetsrutiner och hantering av fartygets säkerhetsutrustning, behöver de specialfartyg som de transporteras på inte beaktas eller behandlas som passagerarfartyg ur regelsynpunkt.

I IMO pågick under många år ett regelutvecklingsarbete som syftade till att höja sjösäkerheten genom ett skärpa kraven för fartygs skade- och intaktstabilitet. De ändrade reglerna innebar bl.a. att man höjde det så kallade indelningsindexet R för vissa fartyg. Indelningsindex R beskriver

¹ Det internationella sjöfartsorganet, the International Maritime Organization.

fartygets förmåga att överleva en kollisionsskada. Det nya kravet på indelningsindex R för fartyg baseras på antal personer ombord.

För passagerarfartyg som omfattas av SOLAS genomfördes de nya reglerna om indelningsindex R genom ändringar av SOLAS kapitel II-1. Regeländringarna implementerades i Sverige genom ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om konstruktion, stabilitet och fribord för fartyg. En ny föreskrift, TSFS 2021:95, reglerar fartyg byggda den 1 januari 2009 eller senare, medan den befintliga föreskriften TSFS 2009:114 ändrades till att omfatta fartyg byggda före den 1 januari 2009. De fartyg som är byggda den 1 januari 2009 eller senare och som inte omfattas av den internationella reglering som nu införlivades genom TSFS 2021:95, ges dock möjlighet att även fortsättningsvis tillämpa bilaga 1 till TSFS 2009:114 i stället för motsvarande bestämmelser i den nya föreskriften.

För fartyg med speciellt användningsområde (SPS) beslutades dock att det existerande indelningsindex R skulle gälla även fortsättningsvis. Den befintliga säkerhetsnivån ansågs vara tillräcklig för specialfartyg där specialpersonal arbetar ombord. Resolutionen MSC.408(96) föreskriver därför existerande indelningsindex R i SPS-koden genom en ändring av regel 2.2 samt införande av en ny regel 2.3. Indelningsindex R beskrevs tidigare genom en hänvisning i resolutionen/föreskrifterna till reglerna om skadestabilitet i SOLAS respektive de svenska föreskrifterna om konstruktion, stabilitet och fribord. När indelningsindex R nu har ändrats för passagerarfartyg genom ändringar i SOLAS och de svenska föreskrifterna om konstruktion, stabilitet och fribord, har reglerna och bl.a. formeln för att räkna ut indelningsindex R behövts skrivas ut i SPS-koden/föreskrifterna om fartyg med speciellt användningsområde.

Ovan beskrivna regler behöver nu göras gällande i svensk rätt genom nytryck av TSFS 2014:12 om fartyg med speciellt användningsområde.

Det kan nämnas att de regeländringar som togs fram inom IMO och som implementerades i TSFS 2021:95 även innehöll andra regler än indelningsindex R, t.ex. reviderade probabilistiska skadestabilitetsregler. Genom föreslagna nytryck av föreskrifterna för fartyg med speciellt användningsområde ändras vissa hänvisningar till TSFS 2009:114 till att nu hänvisa till TSFS 2021:95 vilket tydliggör att de reglerna gäller också för fartyg med speciellt användningsområde, under vissa förutsättningar. De faktiska regeländringarna och dess konsekvenser har dock utretts och genomförts genom föreskriftsarbetet för TSFS 2021:95. De påverkar inte de nuvarande svenskregistrerade fartygen med speciellt användningsområde (se avsnitt 4 nedan) som samtliga genom sina byggnadsdatum och certifiering hamnar utanför tillämpningsområdet för TSFS 2021:95 så länge

deras certifikat förnyas. Nya fartyg som vill ha certifikat kan komma att omfattas av de reviderade probabilistiska skadestabilitetsreglerna, vilka medför en ökad säkerhetsnivå.

2. Vad ska uppnås?

Regler som har antagits internationellt inom IMO föreslås sättas i kraft i svensk rätt. Genom de föreslagna regleringarna uppfyller vi de internationella åtaganden som Sverige har förbundit sig att följa. Förslaget innebär att det befintliga kravet på indelningsindex R kvarstår oförändrat för fartyg med speciellt användningsområde. Detta ger svenska redare med fartyg registrerade i Sverige konkurrensneutrala villkor för fartyg certifierade med säkerhetscertifikat för fartyg med speciellt användningsområde på den internationella sjöfartsmarknaden.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

SPS-koden är ett frivilligt regelverk, vilket innebär att Transportstyrelsen i teorin skulle kunna bortse från att införa reglerna. SPS-koden har dock ansetts vara ett kostnadseffektivt och förenklande regelverk för företagen, varför koden har implementerats i svensk rätt.

Eftersom Sverige har tillträtt och implementerat SPS-koden måste nya krav för dessa fartyg genomföras i svensk rätt för att regelverket ska vara sammanhängande och för att Sverige fortsatt ska uppfylla sina internationella åtaganden.

Om ingenting görs kommer de nuvarande svenska reglerna inte att uppfylla de internationella kraven för fartyg som ska certifieras för internationella resor inom ramen för konventionskraven. Risk finns att svenska fartyg inte uppfyller krav vid hamnstatskontroller då de internationella kraven inte satts i kraft för fartyg som utsätts för dessa kontroller. Konsekvensen kan i yttersta fall bli ett nyttjandeförbud i den hamn där nyttjandeförbudet lagts.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Transportstyrelsen bedömer att det inte finns några alternativ som inte innebär reglering, eftersom internationella konventionskrav och regler införlivas genom reglering i svensk rätt. Utan reglering saknas stöd för besiktning av fartyg och utfärdande av internationella säkerhetscertifikat.

3.3 Regleringsalternativ

Transportstyrelsen föreslår att befintliga föreskrifter revideras i syfte att omhänderta internationell reglering. Revidering av nationella föreskrifter bedöms vara nödvändigt då fråga är om ett internationellt införlivande och

Sverige annars brister i sina internationella förpliktelser. Transportstyrelsen anser att inga andra regleringsalternativ föreligger då internationella överenskommelser inte automatiskt utgör en del av nationell rätt.

De ifrågavarande ändringarna avser fartygs konstruktion varför ett nytryck förenat med övergångsbestämmelser bedöms vara det mest ändamålsenliga regleringsalternativet. Detta innebär att existerande indelningsindex R kvarstår för samtliga fartyg med speciellt användningsområde, samt att äldre föreskrifter får fortsätta att tillämpas dels för fartyg som är certifierade enligt sådana föreskrifter, dels för fartyg som med hänsyn till byggnadsdatum inte omfattas av de aktuella ändringarna i SOLAS (bilaga 1 till TSFS 2021:95).

4. Vilka är berörda?

Rederier

De rederier som äger och driver fartyg som avser att skaffa ett certifikat för fartyg med speciellt användningsområde enligt TSFS 2014:12. För närvarande finns 7 st fartyg i svenskt register som är certifierade med säkerhetscertifikat för fartyg med speciellt användningsområde. Dessa är certifierade enligt äldre föreskrifter och berörs därför inte av ändringarna så länge deras certifikat förnyas.

Passagerare och specialpersonal

Passagerare och specialpersonal som reser med fartyg med speciellt användningsområde certifierade för internationella resor får en bibehållen säkerhetsnivå på dessa resor.

Fartyg

Fartyg vars byggnadskontrakt tecknats efter den 1 januari 2020 eller om det saknas byggnadskontrakt kölsträckning som infaller efter den 1 juli 2020 eller leveransdatum infaller efter den 1 januari 2024 och ska certifieras med säkerhetscertifikat för fartyg med speciellt användningsområde.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Regleringen bedöms inte medföra effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt för företag.

Fartyg med speciellt användningsområde får behålla samma krav på indelningsindex R som gällde innan reviderat krav på indelningsindex R i SOLAS för passagerarfartyg.

5.2 Medborgare

Regleringen bedöms inte medföra några konsekvenser för medborgare.

5.3 Staten, regioner och kommuner

Förslaget påverkar inte statens finanser genom ökade eller minskade skatter och avgifter. Regleringen bedöms inte heller medföra några andra konsekvenser för staten, regioner och kommuner.

5.4 Externa effekter

Förslaget bedöms inte ha någon påverkan på samhället i övrigt.

6. **Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?**

Som angetts i avsnitt 3.3, övervägs inga alternativa regleringar då detta är ett internationellt införlivande och Sverige brister i sina internationella förpliktelser om bestämmelserna inte införlivas. En harmonisering mot internationella krav kan underlätta arbetet för redare, erkända organisationer (RO) och Transportstyrelsen och föreskrifter är det etablerade och mest effektiva sättet att genomföra detta på. Transportstyrelsen anser därför att inga andra regleringsalternativ föreligger i detta fall.

7. **Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

2 kap. 1 § och 3 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

8. **Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Regleringen överensstämmer med de skyldigheter som följer av internationella regler som Sverige ska följa. Förslagen kommer av tvingande resolutioner som Sverige är skyldiga att införa. Den svenska regleringen kommer att motsvara den internationella utan några nationella avvikelser.

Det saknas EU-rättslig reglering för SPS-fartyg.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Transportstyrelsen gör bedömningen att föreskrifterna ska träda ikraft snarast möjligt, eftersom datumet för resolutionens ikraftträdande redan har passerats.

Transportstyrelsen kommer att publicera information på myndighetens webbplats om de nya föreskrifterna, när de är beslutade. Då det är en mindre ändring som endast berör ett fåtal fartyg, bedöms några ytterligare informationsinsatser inte vara nödvändiga.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

De föreslagna ändringarna handlar om internationella förpliktelser. Detta påverkar funktionsmålet genom att delvis påverka säkerheten för människor, vilket är i linje med den internationella sjösäkerhetstanken. Internationella krav genom IMO-resolutioner och cirkulär leder till en internationell harmonisering och förenklar uppföljning av regelverken.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Föreslagen reglering bidrar till att bibehålla säkerheten för besättningar, passagerare och specialpersonal ombord i fartyg som går i internationell trafik. En förhoppning är att undvika olyckor på och med svenska fartyg.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få konsekvenser av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvenserna har därför redovisats ovan under avsnitt 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Regelverket blir lite tydligare	Ingen påverkan	+ / -	
Medborgare	Ingen påverkan	Ingen påverkan		
Staten m.fl.	Ingen påverkan	Ingen påverkan		
Externa effekter	Ingen påverkan	Ingen påverkan		
Totalt	Ingen betydande påverkan	Ingen betydande påverkan		Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att regleringen inte får någon betydande påverkan

E. Samråd

Transportstyrelsen har ingen samrådsskyldighet med annan myndighet vad gäller meddelande av dessa föreskrifter.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Anna Bizzozero, gruppleadare
anna.bizzozero@transportstyrelsen.se

Stefan Eriksson, sakhandläggare
stefan.eriksson@transportstyrelsen.se

Dennis Lundin, jurist
dennis.lundin@transportstyrelsen.se

**Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd
om fartyg med speciellt användningsområde**

REMISS

REMISS

Innehåll

1 kap. Allmänna bestämmelser	1
Tillämpning.....	1
Förtroghetsutbildning.....	1
Definitioner och förkortningar.....	1
Likvärdighet.....	3
Ömsesidighet.....	3
Undantag.....	3
Certifiering och tillsyn.....	3
2 kap. Stabilitet och indelning	4
3 kap. Maskininstallation	5
Arrangemang för länsning.....	5
Styrmaskin.....	5
4 kap. Elektrisk installation	5
Nödkraftkälla.....	5
Skyddsåtgärder.....	6
5 kap. Periodvis obemannat maskinrum	6
6 kap. Brandskydd	6
7 kap. Farligt gods	6
8 kap. Livräddningssystem	7
9 kap. Radiokommunikation	9
10 kap. Navigation	9
11 kap. Sjöfartsskydd	9
Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	9

REMISS

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om fartyg med speciellt användningsområde;

TSFS 2022:XX

Utkom från trycket
den XX XX 2022

beslutade den XX XX 2022.

Transportstyrelsen föreskriver¹ följande med stöd av 2 kap. 1 § och 3 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) samt beslutar följande allmänna råd.

SJÖFART

1 kap. Allmänna bestämmelser

Tillämpning

1 § Dessa föreskrifter gäller för fartyg med speciellt användningsområde som har en skrovlängd av minst 15 meter.

Föreskrifterna gäller inte för passagerarfartyg, fartyg i inlandssjöfart eller MODU-fartyg.

Förtrogenhetsutbildning

2 § Specialpersonal ska, innan resa påbörjas, ha genomgått en godkänd förtrogenhetsutbildning enligt vad som anges i 4 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och 12 kap. 1 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal.

Definitioner och förkortningar

3 § I dessa föreskrifter används följande definitioner och förkortningar.

besättning varje person som finns ombord för navigation och underhåll av fartyget, dess maskineri, system och anordningar som är nödvändiga för framdrivning och säker navigering, eller för att tillhandahålla service till andra personer ombord

¹ Se Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

<i>farligt gods</i>	detsamma som i lagen (2006:263) om transport av farligt gods
<i>fartyg i inlands-sjöfart</i>	farkost som omfattas av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:60) om fartyg i inlandssjöfart
<i>fartyg med speciellt användningsområde</i>	mekaniskt självframdrivande fartyg som med anledning av sin verksamhet medför fler än 12 specialpersonal, inklusive passagerare, och som har godkänts av Transportstyrelsen för detta ändamål
<i>IMDG-koden</i>	den internationella koden om transport till sjöss av förpackat farligt gods, antagen genom resolution MSC.122(75)
<i>inrikes resa</i>	resa från en svensk hamn till samma hamn eller till en annan svensk hamn
<i>internationell fart</i>	detsamma som i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar
<i>internationell resa</i>	resa mellan hamnar i minst två olika stater
<i>LSA-koden</i>	den internationella koden om livräddningsanordningar, antagen genom resolution MSC.48(66)
<i>längd</i>	96 % av hela längden i en vattenlinje på 85 % av minsta malldjupet mätt från kölens överkant, eller längden från förkant av förstävets till mittlinjen av roderhjärtstocken i samma vattenlinje om denna längd är större, varvid längden för fartyg med styrlastighet mäts i en vattenlinje som är parallell med konstruktionsvattenlinjen
<i>MODU-fartyg</i>	fartyg som omfattas av den internationella koden för borrhävarplattformar, antagen genom resolution A.1023(26)
<i>passagerare</i>	varje person ombord utom <ol style="list-style-type: none"> 1. befälhavaren och medlemmar av besättningen eller andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord för fartygets räkning, och 2. barn under ett år
<i>passagerarfartyg</i>	fartyg som medför fler än tolv passagerare
<i>seglande skolfartyg</i>	fartyg med segel som huvudsakligt framdrivningssätt och huvudsakligen sysselsatt i utbildningsverksamhet

<i>skrovlängd</i>	skrovets största längd inklusive fast anbringad utrustning och varaktigt integrerade tillbehör
<i>specialpersonal</i>	<p>person som inte är passagerare och som är anställd eller sysselsatt ombord för fartygets behov med anledning av fartygets speciella användningsområde eller med anledning av att särskilt arbete utförs ombord, och som är</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. forskare, tekniker eller expeditiionspersonal, 2. sjöpersonal i utbildning, 3. personal som bearbetar fisk, valar eller andra levande tillgångar ombord på fartyg som inte är sysselsatta med fångst, 4. bärgningspersonal på bärgningsfartyg, kabelläggare, personal för arbeten på botten, dykningspersonal, rörläggare eller kranpersonal, eller 5. annan personal liknande den som avses i 1–4 och som av Transportstyrelsen anses likvärdig

Likvärdighet

4 § Transportstyrelsen får medge utformning, arrangemang, anordningar, utrustning och förfaranden som avviker från dessa föreskrifter, under förutsättning att en likvärdig säkerhetsnivå uppnås.

Ömsesidighet

5 § Varor som lagligen saluförs i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller i Turkiet, eller som har sitt ursprung i och som lagligen saluförs i en Eftastat som är part i EES-avtalet förutsätts vara förenliga med dessa regler. Tillämpningen av dessa regler omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/515 av den 19 mars 2019 om ömsesidigt erkännande av varor som är lagligen saluförda i en annan medlemsstat och om upphävande av förordning (EG) nr 764/2008.

Undantag

6 § Transportstyrelsen får medge undantag från dessa föreskrifter för en enstaka resa som fartyg med speciellt användningsområde, under förutsättning att fartyget uppfyller de säkerhetskrav som är lämpliga för den avsedda resan.

Certifiering och tillsyn

7 § Bestämmelser om certifiering och tillsyn av fartyg finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:27) om certifikat och tillsyn inom sjöfartsområdet.

2 kap. Stabilitet och indelning

1 § Fartyg ska uppfylla de krav om intaktstabilitet som följer av regel 3.1 i bilaga 4 till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:95) om konstruktion, stabilitet och fribord för fartyg byggda den 1 januari 2009 eller senare.

Fartyg med en längd mindre än 100 meter kan, som alternativ till de krav som avses i första stycket, tillämpa följande:

1. Den maximala rätande hävarmen (GZ_{max}) ska inträffa vid en krängningsvinkel av 15° eller mer. Om vinkeln för GZ_{max} är 30° eller mindre ska den dynamiska stabiliteten (e) vara minst $[0,055+0,001(30^\circ-\theta)]$ mrad och om vinkeln för GZ_{max} är större än 30° ska den dynamiska stabiliteten (e) vara minst 0,055 mrad räknat till θ . θ är den minsta av vinkeln för GZ_{max} och vinkeln för halva stabilitetsvidden.

2. $(e_{40^\circ} - e_{30^\circ}) \geq 0,030$ mrad mellan krängningsvinkeln 30° och 40° eller mellan 30° och flödningsvinkeln θ_f , om denna vinkel är mindre än 40° .

3. Den rätande hävarmen (GZ) ska vara minst 0,20 meter vid en krängningsvinkel av minst 30° .

4. Begynnelsemetacenterhöjden (GM_0) ska vara minst 0,15 meter.

2 § Indelning och skadestabilitet ska uppfylla kraven för passagerarfartyg i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:95) om konstruktion, stabilitet och fribord för fartyg byggda den 1 januari 2009 eller senare, om inte annat följer av detta kapitel.

Erforderligt indelningsindex R ska beräknas enligt följande:

1. Om fartyget är certifierat för minst 240 personer ska R -värdet sättas till R .

2. Om fartyget är certifierat för högst 60 personer ska R -värdet sättas till $0,8 R$.

3. Om fartyget är certifierat för fler än 60 men färre än 240 personer ska värdet interpoleras linjärt mellan värdena i 1 och 2.

där

$$R = 1 - \frac{5000}{L_s + 2,5N + 15225}$$

där

$$N = N_1 + 2N_2$$

N_1 = antalet personer ombord för vilka det finns livbåtar

N_2 = antalet personer ombord (inklusive besättning) som fartyget är godkänt att medföra utöver N_1

Om driftsförhållandena medför att andra stycket inte kan uppfyllas till följd av att $N = N_1 + 2N_2$ inte är praktiskt möjligt, kan N reduceras om Transportstyrelsen bedömer att det föreligger en reducerad risknivå, dock aldrig vara mindre än $N = N_1 + N_2$.

3 § För fartyg som avses i 2 § andra stycket 1 ska reglerna 8, 8-1, 9-13, 15-17 och 19-25 i bilaga 1 till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:95) om konstruktion, stabilitet och fribord för fartyg byggda den 1 januari 2009 eller senare tillämpas enligt kraven för passagerarfartyg, varvid specialpersonal anses vara passagerare.

4 § För fartyg som avses i 2 § andra stycket 2 och 3 ska, om inte annat följer av 5 §, reglerna 9–13, 15–17 och 19–25 i bilaga 1 till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:95) om konstruktion, stabilitet och fribord för fartyg byggda den 1 januari 2009 eller senare tillämpas enligt kraven för lastfartyg, varvid specialpersonal anses vara besättning.

5 § Alla fartyg ska uppfylla kraven för passagerarfartyg i reglerna 9, 13, 19, 20 och 21 i bilaga 1 till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:95) om konstruktion, stabilitet och fribord för fartyg byggda den 1 januari 2009 eller senare.

3 kap. Maskininstallation

1 § Fartyg ska uppfylla 2–15 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:4) om maskininstallation, elektrisk installation och periodvis obemannat maskinrum.

Arrangemang för länsning

2 § Fartyg ska uppfylla kraven för passagerarfartyg i 12 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:4) om maskininstallation, elektrisk installation och periodvis obemannat maskinrum.

Styrmaskin

3 § För installation av styrmaskin gäller 5 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:4) om maskininstallation, elektrisk installation och periodvis obemannat maskinrum, enligt följande:

1. Om fartyget medför högst 240 personer gäller 5 kap. 8 § 4.
2. Om fartyget medför fler än 240 personer gäller 5 kap. 8 § 3.

4 kap. Elektrisk installation

1 § Fartyg ska uppfylla 16–22 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:4) om maskininstallation, elektrisk installation och periodvis obemannat maskinrum.

Nödkraftkälla

2 § För fartyg som medför högst 60 personer ska installation av nödkraftkälla uppfylla 20 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:4) om maskininstallation, elektrisk installation och periodvis obemannat maskinrum. Fartyg med en längd överstigande 50 meter ska därutöver uppfylla 18 kap. 7 § 8 samma föreskrifter.

3 § För fartyg som medför fler än 60 personer ska installation av nödkraftkälla uppfylla 18 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd

(TSFS 2019:4) om maskininstallation, elektrisk installation och periodvis obemannat maskinrum.

Skyddsåtgärder

4 § Alla installationer ska uppfylla 22 kap. 1–25 §§ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:4) om maskininstallation, elektrisk installation och periodvis obemannat maskinrum.

5 § För fartyg som medför fler än 60 personer ska installationer, utöver vad som anges i 4 §, uppfylla 22 kap. 27 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:4) om maskininstallation, elektrisk installation och periodvis obemannat maskinrum.

5 kap. Periodvis obemannat maskinrum

1 § Fartyg ska uppfylla 23–30 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:4) om maskininstallation, elektrisk installation och periodvis obemannat maskinrum.

2 § För fartyg som medför fler än 240 personer beslutar Transportstyrelsen i varje enskilt fall om ett maskinrum får vara periodvis obemannat och om krav utöver de som följer av 1 § är nödvändiga för att uppnå en säkerhetsnivå som är likvärdig med säkerhetsnivån i ett bemannat maskinrum.

6 kap. Brandskydd

1 § Fartyg som medför fler än 240 personer ska uppfylla Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:98) om brandskydd, branddetektering och brandsläckning på SOLAS-fartyg byggda den 1 juli 2002 eller senare, i de delar som avser passagerarfartyg som medför fler än 36 passagerare.

2 § Fartyg som medför fler än 60 men högst 240 personer ska uppfylla Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:98) om brandskydd, branddetektering och brandsläckning på SOLAS-fartyg byggda den 1 juli 2002 eller senare, i de delar som avser passagerarfartyg som medför högst 36 passagerare.

3 § Fartyg som medför högst 60 personer ska uppfylla Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:98) om brandskydd, branddetektering och brandsläckning på SOLAS-fartyg byggda den 1 juli 2002 eller senare, i de delar som avser lastfartyg.

7 kap. Farligt gods

1 § Fartyg som transporterar farligt gods ska uppfylla Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:66) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden), i den utsträckning som följer av de föreskrifterna.

Allmänna råd

Fartyg med speciellt användningsområde transporterar ibland olika typer av farligt gods, klassade enligt IMDG-koden, för användning i vetenskapligt arbete, undersökningar eller för andra ändamål. Sådant farligt gods transporteras ofta som fartygsförråd och används ombord, vilket innebär att godset inte omfattas av IMDG-koden. Farligt gods som transporteras som last och inte används ombord, omfattas dock av IMDG-koden.

Trots att IMDG-koden inte gäller för farligt gods som transporteras som fartygsförråd och används ombord, innehåller koden bestämmelser som är relevanta med avseende på säker stuvning, hantering och frakt av sådant gods. IMDG-koden innehåller också bestämmelser om elektrisk utrustning, kabeldragning, brandsläckningsutrustning, ventilation, rökning och specialutrustning. Vissa av bestämmelserna är allmänna och gäller för alla klasser av farligt gods, medan andra bestämmelser är specifika, exempelvis för explosiva ämnen (klass 1).

Det är således viktigt att beakta IMDG-koden när transport av farligt gods planeras för att säkerställa att relevanta bestämmelser om konstruktion, lastning, stuvning, separering och frakt följs.

Trots att IMDG-koden inte gäller för fartygsförråd, bör befälhavaren och de ombordvarande som är ansvariga för användningen av fartygsförråd känna till bestämmelserna i IMDG-koden och tillämpa dessa i så stor utsträckning som möjligt.

I fråga om stuvning, personligt skydd och nödprocedurer vid användning av farligt gods, samt efterföljande stuvning av bruten förpackning av farligt gods, bör en riskanalys genomföras. Vid riskanalysen bör, utöver IMDG-koden, även leverantörer och säkerhetsdatablad avseende det farliga godset konsulteras.

Bestämmelserna i IMDG-koden förutsätter intakt och obruten förpackning, och avlägsnande av explosiva artiklar eller ämnen från en komplett förpackning kan därmed komma att förändra dess klassning enligt IMDG-koden. Detta bör beaktas när riskanalysen genomförs för att säkerställa att en likvärdig säkerhetsnivå upprätthålls när farligt gods återstår efter användning.

8 kap. Livräddningssystem

1 § Svenska fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 på internationell resa ska uppfylla Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:93) om livräddningsutrustning och livräddningsanordningar på fartyg som omfattas av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss.

Svenska fartyg oavsett storlek på inrikes resa och svenska lastfartyg med en bruttodräktighet mindre än 500 på internationell resa ska uppfylla Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2004:30) om livräddningsutrustning och livräddningsanordningar på fartyg som inte om-

fattas av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss.

Kraven ska tillämpas enligt vad som följer av 2–5 §§.

Begreppet passagerare i de föreskrifter som anges i första och andra styckena omfattar även specialpersonal enligt dessa föreskrifter.

2 § Fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 som medför fler än 60 personer ska uppfylla de krav som gäller för passagerarfartyg i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:93) om livräddningsutrustning och livräddningsanordningar på fartyg som omfattas av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss.

Fartyg med en bruttodräktighet mindre än 500 som medför fler än 60 personer ska uppfylla de krav som gäller för passagerarfartyg i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2004:30) om livräddningsutrustning och livräddningsanordningar på fartyg som inte omfattas av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss.

3 § Trots vad som sägs i 2 § första stycket får seglande skolfartyg som medför fler än 60 personer, i stället för regel 21.1.1 i bilagan till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:93) om livräddningsutrustning och livräddningsanordningar på fartyg som omfattas av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, uppfylla regel 21.1.5 i bilagan till samma föreskrifter, inklusive kravet om minst två beredskapsbåtar i enlighet med regel 21.2.1.

4 § Fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 som medför högst 60 personer ska uppfylla de krav som gäller för lastfartyg som inte är tankfartyg i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:93) om livräddningsutrustning och livräddningsanordningar på fartyg som omfattas av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss.

Fartyg med en bruttodräktighet mindre än 500 som medför högst 60 personer ska uppfylla de krav som gäller för lastfartyg som inte är tankfartyg i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2004:30) om livräddningsutrustning och livräddningsanordningar på fartyg som inte omfattas av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss.

Fartyg som avses i första och andra styckena får dock ha livräddningsutrustning i enlighet med 2 § om de uppfyller de indelningskrav som gäller för fartyg som medför fler än 60 personer.

5 § För fartyg med speciellt användningsområde gäller inte 7 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:93) om livräddningsutrustning och livräddningsanordningar på fartyg som omfattas av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, reglerna 19.2.3, 21.1.2, 21.1.3, 31.1.6 och 31.1.7 i bilagan till samma föreskrifter, eller reglerna 4.8 och 4.9 i LSA-koden.

9 kap. Radiokommunikation

1 § Fartyg ska uppfylla Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:95) om radioutrustning på fartyg.

10 kap. Navigation

1 § Fartyg ska uppfylla Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:2) om navigationssäkerhet och navigationsutrustning.

11 kap. Sjöfartsskydd

1 § Bestämmelser om sjöfartsskydd för passagerarfartyg i internationell fart och för lastfartyg med en bruttodräktighet av minst 500 i internationell fart finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 om för-bättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna författning träder i kraft den XX XX 2022.
2. Genom denna författning upphävs Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:12) om säkerheten på fartyg med speciellt användningsområde.
3. För fartyg som omfattas av 1 kap. 4 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:95) om konstruktion, stabilitet och fribord för fartyg byggda den 1 januari 2009 eller senare får äldre föreskrifter tillämpas i stället för 2 kap. 2–5 §§ i dessa föreskrifter.
4. För fartyg som har godkänts enligt äldre föreskrifter får sådana föreskrifter fortsätta att tillämpas i stället för dessa föreskrifter vid förnyelse av giltigt säkerhetscertifikat för fartyg med speciellt användningsområde.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Stefan Eriksson
(Sjö- och luftfart)