

7 KNOP STOCKHOLM

- att registrera en båt

Ivar Kassman

Erik Sjöstedt

Shukhrat Mametaliyev



2019:34

Datum för godkännande: 09.12.2019

Handledare: Bengt Malmberg, Johan Hansen

EXAMENSARBETE

Högskolan på Åland

Utbildningsprogram:	Sjökapten
Författare:	Ivar Kassman, Erik Sjöstedt, Shukhrat Mametaliyev
Arbetets namn:	7 Knop Stockholm - att registrera en båt
Handledare:	Bengt Malmberg, Johan Hansen
Uppdragsgivare:	-

Abstrakt

Under hösten 2018 föddes en idé om att starta ett småskaligt rederi, som skulle bedriva charterverksamhet i Stockholm. Men hur går man egentligen tillväga för att konvertera en liten fritidsbåt till en registrerad och godkänd charterbåt för kommersiellt bruk?

I detta examensarbete kommer vi att ta reda på hur man gör, samt vilka lagar och regler som gäller för mindre fartyg i kommersiell drift. Vi kommer även att praktiskt testa att genomföra en uppstart av sagda rederiverksamhet, för att kunna utvärdera resultatet.

Nyckelord (sökord)

Transportstyrelsen, charter, rederi, uppstart, chartermarknad, ISM

Högskolans serienummer:	ISSN:	Språk:	Sidantal:
2019:34	1458-1531	Svenska	<20> sidor

Inlämningsdatum:	Presentationsdatum:	Datum för godkännande:
<03.12.2019>	<03.12.2019>	<09.12.2019>

DEGREE THESIS

Åland University of Applied Sciences

Study program:	Nautical Science
Author:	Ivar Kassman, Erik Sjöstedt, Shukhrat Mametaliyev
Title:	7 Knop Stockholm - to register a boat
Academic Supervisor:	Bengt Malmberg, Johan Hansen
Technical Supervisor:	-

Abstract

During the autumn of 2018, an idea to start a small scale charter company was born. The idea was to run a charter boat in the surroundings of Stockholm with a boat that was named Bubbelbåten. But how does one convert a small pleasure craft, that has never been used for commercial purposes before, into a fully registered and approved commercial vessel?

In this degree thesis we will find out just that. Furthermore, we will find out which laws are applicable for such vessels , and how to practically start up this business.

Keywords

Transportstyrelsen, charter, rederi, uppstart, chartermarknad, ISM

Serial number:	ISSN:	Language:	Number of pages:
2019:34	1458-1531	Swedish	<20> pages

Handed in:	Date of presentation:	Approved on:
<03.12.2019>	<03.12.2019>	<09.12.2019>

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FIGURFÖRTECKNING	5
1 Inledning	6
1.1 Motiv för ämnesvalet	6
1.2 Syfte med arbetet	7
1.3 Frågeställningar och hypoteser	7
1.4 Materialbeskrivning	8
1.6 Avgränsningar	8
1.7 Teoretisk referensram	9
1.8 Definitioner	10
2 Bakgrund	11
2.1 EKAN	11
2.2 ISM-manual	11
2.3 Regelkrav	12
2.4 Besättning	13
2.5 Säkerhetskrav	13
2.6 Miljöarbete ombord på fartyget	14
2.7 Fartområde	15
3 Metod	16
3.1 Metodredovisning	16
3.2 Metodförklaring	16
4 Resultat	17
4.1 Praktiken	19
5 Slutsatser	20
KÄLLOR	22
Bilagor	23

FIGURFÖRTECKNING

Figur 1 Bild från verksamhetsåret 2019, Foto: Jesper Karlsson

Figur 2 Bild från reklamfilmsinspelning 2019, Foto: Tobias Andersson

1 Inledning

1.1 Motiv för ämnesvalet

Vi har valt att skriva ett arbete om att grunda ett rederi. Den främsta anledningen till detta är, förutom att vi tycker att det är kul, att det verkar finnas ett hål i chartermarknaden¹ som vi tror oss kunna fylla. Dessutom har vi haft ett intresse och en nyfikenhet att i framtiden starta och driva ett eget företag inom sjöfarten.

Efter ett antal år inom olika typer av sjöfart upptäckte vi att det verkar finnas en efterfrågan på chartermarknaden för en typ av trafik som inte bedrivs av speciellt många. Då utbudet i många fall är litet insåg vi att det finns möjlighet att göra viss ekonomisk vinning på denna marknad.

Ett problem har varit att flera mindre grupper via evenemangsbyråer, hotell och liknande har kontaktat oss på olika sätt för att anordna skärgårdsutflykter, bröllopskörningar och liknande, men vi har inte kunnat hjälpa till då vi inte hittat en lämplig båt för ändamålet i Stockholms charterflotta.

Med anledning av det ämnar vi nu starta upp en verksamhet med en typ av båt som ännu inte prövats i detta syfte, och som vi dessutom kan bedriva och erbjuda charterturer till betydligt lägre priser än övriga konkurrenter. Något som genom detta kommer att sticka ut i mängden.

I det här arbetet kommer du få kännedom och kunskap om hur en fritidsbåt konverteras till ett registrerat fartyg som godkänts för kommersiell sjöfart.²

¹ Med Stockholms Chartermarknad avses den verksamhet där redaren hyr ut ett bemannat fartyg efter kundens önskemål. ([Stockholmscharter](#))

² Med kommersiell sjöfart avses företagande inom sjöfarten. ([Kommersiell sjöfart - Transportstyrel...](#))

1.2 Syfte med arbetet

Syftet med arbetet är att få en inblick och förståelse i hur vi skall gå tillväga för att starta upp ett rederi sett från det fartygstekniska perspektivet samt att utreda ifall det är ekonomiskt hållbart med tanke på alla de krav som ställs på dagens rederier.

Syftet är tillika att för framtiden få en inblick i hur pass omfattande det är att starta upp och driva en egen verksamhet, som klarar av att vara konkurrenskraftig i en kravtyngd bransch.³

1.3 Frågeställningar och hypoteser

Frågeställning 1; Går det att bedriva en konkurrenskraftig verksamhet till ett relativt lågt pris i Stockholm?

Vår hypotes är att det går att genomföra. Dels anser vi oss ha täckning för att behovet finns, både av egna erfarenheter och tidigare förfrågningar, och dels har vi beräkningar som styrker att kostnaderna för detta är relativt låga.

Frågeställning 2; Hur går man tillväga för att få ett mindre fartyg registrerat och godkänt att bedriva kommersiell trafik med passagerare?

Vår hypotes i det här fallet är att det finns mängder av krav och regelverket att uppfylla, och det är inte alltid glasklart hur man ska gå tillväga för att genomföra det på ett korrekt vis. Vi tror oss dock vara kapabla till att hitta rätt väg genom jungeln av paragrafer och lagtext för att få vårt projektfartyg Bubbelbåten godkänd och registrerad som ett kommersiellt fartyg

Frågeställning 3; Vilka krav ställs på rederiet med hänsyn till miljö, säkerhet och fartygstekniska aspekter?

³ Med kravtyngd bransch menas att det regleras i lag hur en verksamhet får bedrivas. ([Kravtyngd bransch - Transportstyrelsen](#))

Här tror vi att det kommer att vara betydligt lättare för ett mindre fartyg, men att det ändå finns ett väl tilltaget regelverk som dikterar villkoren för hur man ska hålla säkerhetsnivån hög, både gällande miljö och säkerhet för passagerare.

Vår ambition är att svara på dessa frågeställningar under resans gång, dels genom att genomföra uppstarten rent praktiskt, och dels genom att skriva om själva processen på ett förenklat sätt.

1.4 Materialbeskrivning

Till största delen har vi samlat vårt material från den svenska Transportstyrelsens föreskrifter. En del material kommer också från egna erfarenheter som vi samlat på oss under våra tidigare verksamma år inom den svenska chartermarknaden.

Med anledning av att det är Transportstyrelsens författningssamling som styr kraven på kommersiell sjöfart i Sverige är det den källa där vi kan hitta svar på våra frågeställningar, varför det känns mest aktuellt att utgå ifrån den.

Vi tror att detta tjänar vårt syfte bäst då vi faktiskt kommer att testa att använda fartyget i kommersiell trafik under sommaren 2019. Det är därför viktigt att genomförandet blir korrekt och att fartyget faktiskt blir godkänt för trafik i Sverige.

Även fartyget "Bubbelbåten" kan anses vara en del av materialet, eftersom den kommer att spela en central roll i detta projekt. Mer utförlig information om Bubbelbåten återfinns i ISM-manualen. En ISM-manual (International Safety Manual) är ett fartygs- och rederispecifikt dokument som innehåller detaljerad information om fartyget, rederiet, aktuella checklistor och rutiner för säker drift. (Bilaga 4)

1.6 Avgränsningar

Vi har valt att endast fokusera på det specifika fartyget (Bubbelbåten), en 9 m lång träsnipa, dess utrustningskrav samt inregistrering. En avgränsning blir således att arbetet kommer att handla om endast vårt eget fartyg som ingår i gruppen "kommersiella fartyg 5-15m med max 12 passagerare" varför inga andra fartygstyper kommer att tas upp.

Detta för att vi anser att detta är tillräckligt omfattande för oss och den verksamhet vi ska bedriva. Det känns också som de mest relevanta att ta upp, eftersom det är det vi praktiskt kan testa, med det material vi har tillgängligt.

I den här delen av examensarbetet kommer vi inte heller att ta upp de ekonomiska aspekter som rör budgetering, bolagsbildning samt annan ekonomisk problematik. Detta kommer istället att avhandlas i examensarbetet “7 Knop Stockholm -Att starta rederi”. (Bilaga 1)

1.7 Teoretisk referensram

I det material vi har sökt igenom så har vi inte hittat något arbete där någon annan skrivit om hur man startar upp ett rederi från grunden och att sedan också utföra det praktiskt. Däremot så finns det ett arbete⁴ som riktar in sig på inköp i rederier. I detta kan vi relatera till angående de inköp vi kommer att behöva göra. Vi har med hjälp av våra tidigare kunskaper, erfarenheter samt förfrågningar insett att behovet av den här typen av fartyg är något som har eftersökts i området runt om i Stockholms skärgård. När vi skriver arbetet så kommer mycket information att hämtas från Transportstyrelsen samt Sveriges lagstiftning.

I huvudsak kommer vi att söka fakta i Transportstyrelsens författningssamlingar.

⁴ Investeringsbedömningar vid fartygsköp (Vihinen & Nyholm, 2016).

1.8 Definitioner

Passagerarfartyg - Ett fartyg med fler än 12 passagerare

Rederi - Ett företag som bedriver sjöfartsverksamhet

ISM-manual - International Safety Management-manual

Transportstyrelsen - Svensk myndighet som reglerar samtliga trafikslag

Charter - Företagstjänst, person/grupp hyr båten

SFD-nummer - Nummer som påvisar fartygets registration

Båt - Transportmedel på vattnet med en maximal längd av 12 meter

Fartyg - Transportmedel på vattnet med en längd över 12 meter

M/S Bubbelbåten - Båten detta arbetet rör sig om

Sludgetank - En tank som används för att samla upp spillolja, orent eller oljehaltigt vatten

IMO - International Maritime Organisation

MOB-lejdare - Man Over Board stege som kan användas för att få upp person ur vattnet

VHF - Very High Frequency radio, handhållen kommunikationsradio

2 Bakgrund

I Sverige regleras sjötrafiken till största del av sjölag (1994:1009). Den har i sin tur givit upphov till ett antal förordningar som utfärdas av Transportstyrelsen. Dessa återfinns under samlingen “Transportstyrelsens författningssamling” (TSFS).

Det är detta regelverk som ligger till grund för vilka krav som ställs på ett rederi och ett fartyg i kommersiellt bruk.

I detta examensarbete kommer Transportstyrelsens författningar att vara centrala, då syftet med fartygets konvertering är att det ska kunna trafikera Stockholms skärgård med betalande gäster ombord. Med “fartygets konvertering” menar vi här processen att få en fritidsbåt som inte har någon tidigare registrering att bli godkänd för kommersiell sjöfart.

För att veta att man uppfyller de krav som ställs på ett registrerat fartyg finns ett antal hjälpmedel som vi har använt oss av, dessa är listade nedan.

2.1 EKAN

Förutom själva författningssamlingen finns det ett självdeklarationsprogram på Transportstyrelsens hemsida som heter EKAN, där man själv bockar av att man har uppfyllt ett visst krav, samt på vilket sätt man har gjort det, vilket vi har gjort. När man har genomfört självdeklarationen skrivs ett egenkontrollintyg (Bilaga 2) ut som ska finnas tillgängligt för inspektion ombord.

2.2 ISM-manual

Det finns även en blankett (Bilaga 3) som kan jämföras med ett större fartygs ISM-manual där man fyller i vilket krav man uppfyllt samt på vilket vis man uppfyllt det. Man kan jämföra det med en checklista för att kontrollera att man uppfyller kraven för en specifik fartygstyp. Vi har under vår uppstart valt att inte använda det färdiga dokumentet utan istället skapa en egen form av ISM-manual. (Bilaga 4) som skapats med hjälp av de krav som framgår av blanketten.

Tanken med blanketten är att underlätta för mindre fartyg att uppfylla kravet på dokumentation. Vi valde dock att utöka dokumentationsdelen så att den kan gå att använda vidare om det skulle vara så att rederiet i framtiden vill skaffa ett större fartyg där krav på ISM finns.

I tillägg till ISM-manualen har vi också upprättat en nödplan för Bubbelbåten (Bilaga 5).

2.3 Regelkrav

Följande krav ställs på en båt i kommersiell trafik i Sverige:

En båt som ska användas till yrkesmässig trafik skall registreras i båtregistret och tilldelas ett SFD-nummer.⁵ Detta sker genom att fylla i Transportstyrelsens blankett nr 14: "Anmälan om båt för registrering" (Bilaga 6). Till anmälan ska ett så kallat båtbevis bifogas, där båtens dimensioner samt information om styrinrättning och liknande skall finnas. Blanketten "Båtbevis TS 150901" skall undertecknas av en behörig Fartygsinspektör, lots, tulltjänsteman, tjänsteman vid kustbevakningen eller besiktningsman från transportstyrelsen. (Bilaga 7)

Detta löste vi genom att fylla i blanketterna, komplett med mätning av båtens största längd och bredd, samt få båtbeviset undertecknat av behörig linjelots/befälhavare på Rederi AB Gotland.

Utdrag ur TFSF 2017:26

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. (TFSF 2018:82)*

⁵ Ett SFD-nummer är ett registreringsnummer för kommersiella båtar, som påvisar att den aktuella båten eller fartyget är infört i Transportstyrelsens register, ([Båt - Transportstyrelsen](#))

Detta krav har vi uppfyllt genom att använda Transportstyrelsens e-tjänst "EKAN" samt genom upprättandet av ISM-manualen för M/S Bubbelbåten.

2.4 Besättning

Eftersom Bubbelbåten används i kommersiell trafik med betalande gäster ombord krävs viss utbildning för besättningen. Rent formellt krävs det endast en besättningsman, med lägst examen "Fartygsbefäl klass VIII". Den ger rätt att framföra kommersiella fartyg under 20 GT och med maximalt 12 passagerare. Under sommaren har vi märkt att en bättre servicenivå kan upprätthållas om vi har ytterligare en besättningsman som agerar matros och tar hand om gästservice.

Samtliga besättningsmän behöver ett giltigt läkarintyg för sjöfolk.⁶

2.5 Säkerhetskrav

Tidigare har kraven på säkerhetsutrustning ombord på fartyg som endast trafikerar svenskt vatten hämtats från IMO⁷, vilket har gjort det mycket dyrt och komplicerat att följa dessa krav. Det har heller inte ansetts praktiskt möjligt att följa dessa detaljerade krav på många av de mindre fartyg och båtar som används till yrkesmässig trafik i Sverige.

"2015 tog Näringslivsdepartementet fram ett förslag på ett omfattande regelförenklingspaket för hela sjöfartsnäringen. Som följd av regelpaketet har vi tagit fram en ny föreskrift och allmänna råd (2017:26) om fartyg i nationell sjöfart. Reglerna innehåller ett mer funktionsbaserat regelverk. Det innebär att istället för att tala om exakt hur något ska göras, talar reglerna om vad som ska uppnås. De nya reglerna gäller existerande fartyg och träder i kraft den 1 april (Transportstyrelsen, 2018)."

Ett nytt regelverk som Transportstyrelsen kallar för "funktionsbaserat" har istället införts från den 1 april 2019, och gäller svenska yrkesfartyg och båtar som endast trafikerar svenskt vatten.

⁶ Ett läkarintyg för sjöfolk fås genom att genomgå en undersökning av bland annat syn, hörsel och allmänt fysiskt tillstånd för att visa att man är lämplig att arbeta ombord ([Läkarintyg för sjöfolk - Transportsty...](#))

⁷ International Maritime Organization, är den internationella samordnaren för regelverk som reglerar sjöfarten ([About IMO](#))

Att regelverket är just funktionsbaserat innebär att det är upp till redaren att själv utvärdera vilket typ av säkerhetsutrustning som ska finnas ombord, och hur den praktiskt ska kunna användas, snarare än att följa en mer traditionell lista med krav på utrustning.

Det finns därför inga formella krav på livräddningsutrustning eller brandbekämpningsutrustning för båtar som ska användas i yrkesmässig trafik med maximalt 12 passagerare, och har en största längd understigande 15 meter.

Vi har ändå valt att ha följande säkerhetsutrustning ombord:

- Flytvästar till samtliga passagerare, samt två barnflytvästar
- 2 st brandsläckare, pulver
- Nödsignalsats med 1 raket och 2 bloss
- MOB-lejdare
- VHF, vattentät och handhållen

Detta medför ett krav på att utrustningen måste finnas ombord samt ingå i underhållsplaner och dokumentation.

Det finns också krav på att säkerhetsarbetet ombord ska dokumenteras, och följas upp samt att det finns rutiner för säker drift och underhåll. Vi har valt att följa detta krav genom upprättandet av ISM-manualen samt tillhörande checklistor. Detta överskrider regelverkets krav gällande denna båt, men vi har ändå valt att göra på det viset, dels för att det är lärorikt i utbildningssyfte, dels för att ISM-manualer av den typ vi har upprättat är något som vi är vana att arbeta med och som vi inom rederiet tycker är lättare att följa.

2.6 Miljöarbete ombord på fartyget

Gällande miljö finns inga formella krav på den typ av båt som Bubbelbåten är, vilket förvånade oss något, men i TFSF 2017:26 12 kap 1 § står det att *“Fartyg ska vara dimensionerade, utformade och utrustade på ett sådant sätt att riskerna för utsläpp av förorenande ämnen till vatten och luft minimeras.”*

Eftersom vi inte kan göra mycket åt hur fartyget är dimensionerat, valde vi att byta ut bränsletanken så att bunkring av bränsle (bensin) kan ske från däck, istället för som tidigare genom en lucka i durken inne i båten. Tanken monterades fast, i ett slutet utrymme för att undvika miljöskada om det skulle uppstå ett läckage.

Vi installerade även en ny typ av länspump, med ett oljeavskiljande filter så att inget oljeblandat slagvatten pumpas överbord. Det finns nu även möjlighet att koppla om pumpen så att vattnet inte går överbord, utan till en sludgetank som kan bäras i land och lämnas till en miljöstation⁸ om filteranordningen av någon anledning skulle bli obrukbar.

Vi har även utrustat båten med oljesugdukar som kan läggas på vattenytan för att suga upp eventuell utspild olja. Oljeduken har en uppsugningsförmåga på 750 ml.⁹

2.7 Fartområde

Gällande fartområde är det upp till redaren själv att bedöma vart det anses säkert att trafikera, och sedan motivera det valet i dokumentationen för fartyget. I vårt fall ISM-manualen. Vi har valt att begränsa Bubbelbåten till trafik inomskärs. Detta för att det enligt oss inte finns någon marknad utanför detta område som Bubbelbåten är lämplig för. Om vi hade valt att trafikera utanför detta område, hade vi i ISM-manualen behövt motivera på vilket sätt vi kommit fram till att det var säkert.

⁸ En miljöstation är en återvinningscentral som tar hand om farligt avfall. ([Nu](#))

⁹ Oljeduken i storlek 30x40 cm klarar av att suga upp 750ml olja (Hjermans, n.d.).

3 Metod

3.1 Metodredovisning

Till största delen kommer vår metod vara praktisk. Det vill säga att vi genomför en faktisk uppstart av rederiverksamheten, och testar vår verksamhet samt fartyget under sommaren 2019.

Till vår hjälp har vi även genomfört litteraturstudier. Allt som varit till nytta för uppstarten samt inregistreringen av fartyget har inhämtats från Transportstyrelsens författningssamling.¹⁰ Transportstyrelsen är den myndighet i Sverige som har i uppdrag att reglera sjötrafik.

3.2 Metodförklaring

Tanken med att vi valt att utföra arbetet på detta vis är dels att det är mycket intressant, lärorikt och dels att vi faktiskt får ett resultat som vi kan ha förtroende för.

För att kunna bedriva vår verksamhet krävs det en hel del arbete som inte faller under den fartygstekniska delen, som t.ex. registrering av bolag, ekonomisk uppföljning och budgetering. Detta ingår i en annan del av examensarbetet, och skrivs av en annan grupp i rederiets styrelse. (Bilaga 1)

¹⁰ Transportstyrelsens författningssamling är ett samlat regelverk som styr sjöfarten i Sverige([Regler för sjöfart - Transportstyrelsen](#))

4 Resultat

För att testa våra frågeställningar och hypoteser har vi alltså genomfört en säsong med Bubbelbåten som registrerad och godkänd charterbåt. Efter att ha genomfört den tyngsta delen av förberedelsearbetet under våren 2019 fick vi äntligen vårt godkännande av Transportstyrelsen 26 april och det var dags att börja marknadsföra oss och ta emot bokningar.

Tack vare goda kontakter fick vi hjälp att skapa en reklamfilm samt en logga för företaget, och med hjälp av detta kunde vi börja nå ut till våra kunder, främst via Instagram och Facebook. Nedan finns en bild från verksamhetsåret 2019. Bilden är hämtad från 7 Knop Stockholm ABs officiella Instagramkonto.



Figur 1: bild från 7 Knop Stockholms Instagram

Med hjälp av våra privata profiler fick vi ihop en liten skara av följare och de första bokningarna trillade in. Vart efter sommaren närmade sig på allvar hade intresset ökat, och vi fick in en hel del förfrågningar och nyfikna frågor. Vi insåg då att vi hade missat en viktig aspekt, nämligen att alla inte vet vad en snipa¹¹ är, och att de allra flesta inte riktigt visste hur långt man kunde åka på en timme.

Frågeställning 1; Går det att bedriva en konkurrenskraftig verksamhet till ett relativt lågt pris i Stockholm?

Utan att närmare gå in på det exakta ekonomiska resultatet, är vi mycket nöjda med den första säsongen. Vi lyckades få båten godkänd och kunde genomföra en hel säsong med kommersiell drift. För att verkligen ta reda på huruvida det är en konkurrenskraftig produkt på marknaden skulle vi behöva driva detta projekt ytterligare ett antal säsonger. Vi misslyckades på så vis att vi inte har kunnat satsa 100% på driften under 2019 eftersom registrering och uppstart tog lång tid och kostade mycket pengar. Hade vi kunnat komma igång tidigare under säsongen med marknadsföring och turer så hade resultatet förhoppningsvis blivit bättre.

Frågeställning 2; Hur går man tillväga för att få ett mindre fartyg registrerat och godkänt att bedriva kommersiell trafik med passagerare?

Båten ska registreras i Transportstyrelsens register. Sedan ska båten utrustas och utvärderas av redaren själv för att säkerställa att man uppfyller gällande regler och föreskrifter. Mer om det finns att läsa om tidigare i arbetet, under kapitel 2. Man behöver alltså inte besiktiga båten mer än vad som tidigare nämnts i kapitel 2 "EKAN". Allt arbete ska dokumenteras ombord. Man måste i den dokumentationen påvisa hur man anser att fartyget har gjorts sjödugligt och säkert för den typ av trafik man avser bedriva. Mer detaljerad information om hur vi har valt att göra det finns i Bubbelbåtens ISM-manual (Bilaga 4).

¹¹ En snipa är en båt med rundad akter. De har sitt ursprung i vikingaskeppens långskepp. ([Snipa](#))

Frågeställning 3; Vilka krav ställs på rederiet med hänsyn till miljö, säkerhet och fartygstekniska aspekter?

Denna fråga var något som förvånade oss mest. Det krävs inga specifika skyddsåtgärder gällande miljöskydd, utan det är även här upp till redaren att själv avgöra vad som anses rimligt att arbeta med för att minimera risken för miljöskada. Mer om detta finns under rubriken "2.6 Miljöarbete ombord på fartyget"

4.1 Praktiken

Ett stort problem för lönsamheten var dock att alla inblandade var borta på andra jobb under sommaren, vilket gjorde att företaget blev lidande och vi kunde inte köra lika mycket som vi hade hoppats.

På det stora hela kan man dock säga att den första säsongen var mycket lyckad, men att det finns en hel del att jobba vidare på inför säsongen 2020.

Bland annat kommer vi att skapa paket som man kan boka istället för som vi gjort i år gå efter en timtaxa, då vi upplevt att de flesta som bokar en timme eller två inte riktigt vet vad de får för priset.

Hur den ekonomiska biten såg ut i detalj finns att läsa om i den andra delen av examensarbetet. (Bilaga 1)

Vi kommer även att fortsätta utveckla Bubbelbåtens utrustning och layout i inredningen för att ytterligare förbättra passagerarnas upplevelse.

5 Slutsatser

På det stora hela är vi mycket nöjda med sommaren, och vi har lärt oss massor om hur svårt det kan vara att följa ett detaljerat regelverk, även om vissa saker var mindre komplicerade än vi väntat oss, bland annat miljöaspekter som tidigare nämndes.

För att svara på vår frågeställning kan vi bara konstatera att det är ett mycket omfattande arbete att konvertera en vanlig fritidsbåt till en kommersiell charterbåt, men med rätt motivation och lite tid så går det att genomföra.

Marknaden verkar definitivt finnas där för oss, det gäller bara att vi lyckas nå ut på rätt sätt och att vi faktiskt har tid för att ta emot bokningar och köra när gästerna vill åka.

En mer effektiv marknadsföring hade gjort att Bubbelbåtens säsong blivit ännu ljusare, men det är något vi får ta med oss in i 2020. Nedan finns en bild från den reklamfilm som spelades i under våren 2019.



Figur 2: Bubbelbåten under reklamfilmsinspelning våren 2019.

En annan aspekt är som väntat att det är en mycket väderberoende verksamhet, men med ett antal förbättringar så kommer Bubbelbåten absolut att kunna vara verksam under kalla och regniga dagar också.

För att utveckla detta arbete kommer vi att genomföra fler säsonger med Bubbelbåten, för att verkligen ta reda på om vi har tänkt rätt gällande marknad och båttyp.

Vi skulle också vilja fortsätta att ta reda på hur det går till om man vill registrera in ett större fartyg, med en annan typ av verksamhet, eftersom att nästan samtliga regelkrav som vi tagit upp här gäller för fartyg med färre än 12 passagerare vore det intressant att arbeta vidare med registrering och kravbild på ett fartyg för 100 passagerare, eller kanske ett lastfartyg.

Noterbart är även att Bubbelbåten lyder under ett regelverk som ger tillåtelse att trafikera nationellt, inom Sveriges gränser. Man skulle därför kunna tänka sig att det vore intressant med ett liknande arbete kring ett större fartyg som ska trafikera internationellt.

Ett annat intressant område att undersöka skulle också vara att ta redan på vad som skulle gälla ifall vi vill ta Bubbelbåten till exempelvis Åland i framtiden, för att bedriva liknande verksamhet där.

KÄLLOR

Hjermans. (n.d.). Oljeduk – Hjertmans.se. Retrieved November 21, 2019, from

<https://www.hjertmans.se/produkter/motor-tillbehor/olja-smorjmedel/fett/oljeduk>

Riksdagsförvaltningen. (2003). Fartygssäkerhetslag (2003:364) Svensk författningssamling

2003:2003:364 t.o.m. SFS 2019:632 - Riksdagen. Retrieved November 21, 2019, from

https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/fartygssakerhetslag-2003364_sfs-2003-364

Transportstyrelsen. (2018). Nya, funktionsbaserade regler för fartyg. Retrieved November 20, 2019, from

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Fartygstyper/pramar/nya-funktionsbaserade-regler--for-fartyg/>

Transportstyrelsen. (n.d.). *TSFS 2011_2.pdf*. Retrieved from

https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202011_2_med%20bokm%C3%A4rken.pdf

Vihinen, A., & Nyholm, C. (2016). *Investeringsbedömningar vid fartygsköp* (Åland

University Applied of Sciences). Retrieved from

<https://www.theseus.fi/handle/10024/123110>

Fartygssäkerhetslagen (Riksdagsförvaltningen, 2003).

https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/fartygssakerhetslag-2003364_sfs-2003-364

TSFS 2011:2 (Transportstyrelsen, n.d.).

https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202011_2_med%20bokm%C3%A4rken.pdf

Checklista för att ett fartyg ska få användas yrkesmässigt (Checklista, Transportstyrelsen)

<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/sjofart/fartyg/nationell-sjofart/checklista.docx>

Bilagor

- 1 7 Knop Stockholm -Att starta rederi (Rasmus Östlund, Martin Hagbarth 2019)
- 2 Egenkontrollintyg M/S Bubbelbåten (Transportstyrelsen 2019)
- 3 Transportstyrelsens blankett för dokumentation (Transportstyrelsen 2019)
- 4 ISM-manual för M/S Bubbelbåten (Ivar Kassman 2019)
- 5 Nödplan för M/S Bubbelbåten (7 Knop Stockholm AB 2019)
- 6 Transportstyrelsens blankett Nr. 14 “Anmälan om båt för registrering” (Transportstyrelsen 2019)
- 7 Båtbevis för M/S Bubbelbåten (Transportstyrelsen 2019)

Bilaga 1 - 7 Knop Stockholm - Att starta rederi

Utbildningsprogram:	Sjökapstensprogrammet
Författare:	Martin Hagbarth, Rasmus Östlund
Arbetets namn:	7 Knop Stockholm – att starta rederi
Handledare:	Samu Mäkelä
Uppdragsgivare:	Bengt Malmberg

Abstrakt
<p>I detta examensarbete skriver vi om uppstartandet och driften av rederi 7 Knop Stockholm. Bakgrunden är att vi har startat ett rederi och syftet med arbetet är att bilda oss en förståelse för de krav som ställs på företagare som startar ett rederi.</p> <p>Resultatet baseras på följande frågeställning: Vad krävs av oss för att kunna starta en rederiverksamhet och driva ett aktiebolag ur både ett ekonomiskt och ansvarsmässigt perspektiv?</p> <p>I arbetet tillämpas "learning by doing" genom att starta och driva en ett riktigt aktiebolag. Resultatet visas genom budgetsammanställningar och presentation av verksamhetsårets resultat.</p> <p>Slutsatsen är att kraven på oss ansvarsmässigt och ekonomiskt var större än vi trott men att de var uppnåbara.</p>

Nyckelord (sökord)
Rederi, aktiebolag, uppstart

Högskolans serienummer:	ISSN:	Språk:	Sidantal:
<2019:33>	1458-1531	Svenska	37 sidor

Inlämningsdatum:	Presentationsdatum:	Datum för godkännande:
13.11.2019	03.12.2019	<dd mm åååå>

Bilaga 2 - Egenkontrollintyg



EGENKONTROLLINTYG

Fartygets namn: BUBBELBÅTEN

Signal: SFE-3181

Nyttjas som: Personbefordran (max 12 personer), Fritidsfartyg

Fartområde: E

Största antal passagerare: 12 Max antal ombordvarande: 14

Genom egenkontroll har nedanstående områden kontrollerats och funnits fungera tillfredsställande:

- Förändringar av fartyget har hanterats enligt gällande föreskrift.
- Grundläggande fartygsdokumentation är uppdaterad.
- Eventuella olyckor har rapporterats till Transportstyrelsen.
- Säkerhetsorganisationen är genomgången och uppdaterad.
- Fartyget anses vara i sjövärdigt skick.

Underskrift:

Ivar Albin Kassman

Datum: 2019-05-09

Detta intyg gäller längst intill 2020-05-31

Bilaga 3 - Dokumentationsblankett från transportstyrelsen



Dokumentation Nationell sjöfart

1 (4)

Denna blankett förvarar du ombord på fartyget eller på annan lämplig plats. Blanketten kan vara ett sätt för dig som fartygsägare att dokumentera underhåll och egenkontroll som du löpande genomför på ditt fartyg under året. Du ska inte skicka in några dokument till Transportstyrelsen, om vi inte uttryckligen begär det.

Uppgifter om fartyget

Fartygets namn			Signal
Fartygsart			Byggnadsdatum
Fribordslängd (m)	Skrovlängd (m)	Största bredd (m)	Framdrivningseffekt (kW)
Upprätthåller klass			

Fartygets avsedda användning

Område som avses trafikeras (fartområde)		
Fartygets nyttjande		
Typ av last som fartyget är avsett att transportera		
Största antal personer som får medföras ombord (per fartområde)		
Fartområde:	Största antal passagerare:	Max antal ombordvarande:
Fartområde:	Största antal passagerare:	Max antal ombordvarande:
Fartområde:	Största antal passagerare:	Max antal ombordvarande:
Nyttjandeperiod		
Verksamhet:	Fr.om:	T.o.m.:
Verksamhet:	Fr.om:	T.o.m.:
Verksamhet:	Fr.om:	T.o.m.:

Fartygets tekniska och operativa begränsningar

Beskrivning av det område fartyget får användas i, under vilka förhållanden fartyget får användas och huvudsakliga begränsningar		
Största längd (m)	Största djupgående (m)	Största höjd (m)

Konstruktion

Våghöjd och/eller område fartyget är byggt för	Max vindstyrka (m/s)	Byggt för gång i is med istjocklek (cm)
Största antal personer ombord som fartyget byggts till	Största tillåtna motorstyrka (kW)	Bränslevolym (liter) och bränsletyp
Fartygets normala räckvidd/drifftid (NM eller timmar)	Nödsystemens drifttid (h)	Maximal "bollard pull"/dragkraft (kN)
Övrigt	Länsumpskapacitet (lit/min)	Reservlänsumpskapacitet (lit/min)

Stabilitet och last

Största tillåtna lastvikt/mängd (ton eller m ³)	Lastens höjdyngdpunkt	Lastens långskeppstyngdpunkt
Största tillåtna lastvikt/mängd (ton eller m ³)	Lastens höjdyngdpunkt	Lastens långskeppstyngdpunkt
Nödvändig barlast (kg/ton eller liter/m ³)	Barlastens höjdyngdpunkt	Barlastens långskeppstyngdpunkt
Nödvändig barlast (kg/ton eller liter/m ³)	Barlastens höjdyngdpunkt	Barlastens långskeppstyngdpunkt
Maximalt antal personer ombord	Personernas placering/fördelning	Maximal last i kran (tonm)
Minsta tillåtna fribord (m)	Minsta tillåtna boghöjd (m)	Minsta tillåtna skrovhöjd i aktern (m)
Övrigt		

Utrustning

Antal personer som livräddningsutrustningen är dimensionerad för	Område där nödvändig kommunikation kan upprätthållas	Våghöjd och vindstyrka eller område som ankarsutrustningen är dimensionerad för
Övrigt		Automatisk motoravstängning

Överensstämmelse med tillämpliga krav

Ange vilken eller vilka metoder som tillämpats för verifieringen av fartygets konstruktion	
<input type="checkbox"/>	giltigt certifikat från Transportstyrelsen
<input type="checkbox"/>	relevant godkännande
<input type="checkbox"/>	etablerat sammanhållet regelverk eller standard
<input type="checkbox"/>	jämförande analys eller riskanalys i enlighet med etablerade vetenskapliga metoder
<input type="checkbox"/>	empirisk data (historisk erfarenhet)

Förklarande information
Övrigt

Säkerhetsutrustning ombord
Livräddningsutrustning

Räddningsvästar vuxna	Räddningsvästar barn	Flytvästar vuxna	Flytvästar barn
Räddningsdräkter	Överlevnadsdräkter	Räddningsstege	Manöverbordanordning
Livbojar (totalt antal)	Livbojar med lina	Livbojar med ljus	Livbojar med ljus och röksignal
Livflotte	Livbåt	Marint evakueringsystem	Båt för räddningsuppdrag

Brandskyddsutrustning

Fast brandsläckning motorrum	Övrig fast brandsläckning	Brandpumpskapacitet (lit/min)
Handbrandsläckare, placering	Handbrandsläckare, typ	Handbrandsläckare, antal
Handbrandsläckare, placering	Handbrandsläckare, typ	Handbrandsläckare, antal
Handbrandsläckare, placering	Handbrandsläckare, typ	Handbrandsläckare, antal
Brandlarm, placering	Brandlarm, typ	Brandlarm, antal givare
Brandlarm, placering	Brandlarm, typ	Brandlarm, antal givare
Brandlarm, placering	Brandlarm, typ	Brandlarm, antal givare

Nödsignalerings- och kommunikationsutrustning

Handbloss	Fallskärmsljus	Mistlur	Lampa
Övrigt			
Hur sker nödvändig kommunikation, t.ex. med andra fartyg eller påkalla hjälp i händelse av nöd?			
Övrigt			

Apotek

Första förband	Läkemedel enligt bilaga D i SJÖFS 2000:21
Annat	

Ankarutrustning

Ankare 1, typ och vikt	Ankare 2, typ och vikt	Kätting, längd	Vire/linans längd
------------------------	------------------------	----------------	-------------------

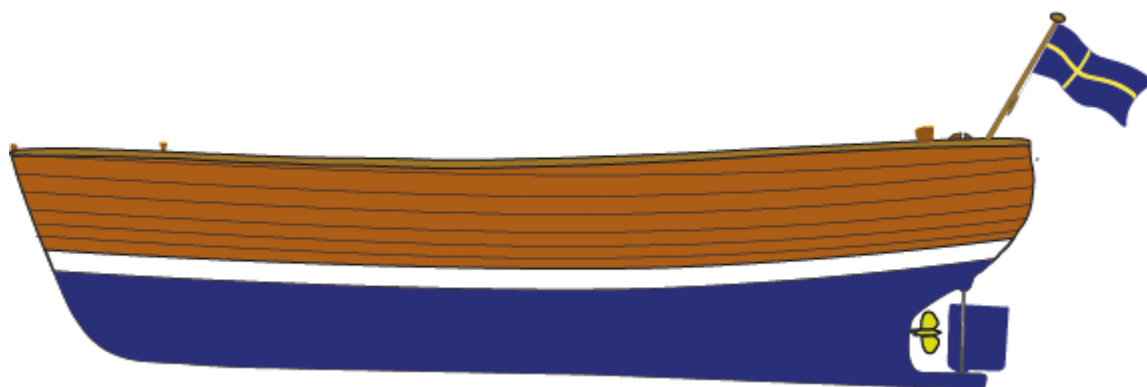
Navigationsutrustning

Sjökort	Nautiska publikationer	ENC	ECDIS
GPS	Kompass	Deviationsuppgifter	Reservkompass
Logg	Ekolod	Radar	AIS
Syftkompass	Radarreflektor	Handlod	Kikare
Lanternor	Signalflaggor	EPA	ATA
Övrig utrustning			

ISM

M/S Bubbelbåten

2019



Innehållsförteckning

Förord

2

Del A, Fartyget och dess utrustning

3-4

1.1 Ägarförhållanden

1.2 Fartygsspecifikationer

1.3 Användningsområde och begränsningar

1.4 Krav på utrustning

Del B, Rutiner för säker drift

5

2.1 Underhålls- och egenkontrollplan

2.2 Egenkontroll

Del C, Säkerhetsarbete i verksamheten

6-7

3.1 Arbetsmiljö

3.2 Riskanalyser

Del D, Egenkontroll och underhåll

8

4.1 Egenkontroll och underhåll

Del E, Dokumentation	9
5.1 Dokumentation	
Källor och hänvisningar	10
Bilagor	11-14
Checklistor för drift	15-19

Förord

Denna manual syftar till att uppfylla kraven för “Säkerhetsgenomgång av fartyg 5-15m”¹ för M/S Bubbelbåten.

M/S Bubbelbåten omfattas inte av de formella kraven² om ISM, varför denna manual ej syftar till att uppfylla kraven om ISM, utan endast ska ses som ett komplement till Transportstyrelsens dokument BSS14393.

Denna manual skall vara ett stöd för personal ombord, för att säkerställa en säker drift och en trygg arbetsmiljö för alla som arbetar ombord på M/S Bubbelbåten.

Manualen ska uppdateras löpande, och all personal uppmuntras att göra tillägg och ge förslag på ändringar.

Manualen kommer ut inför varje säsong i ny upplaga, där datum för senaste uppdatering ska finnas angiven på försättsbladet.

Förslag på tillägg och ändringar lämnas skriftligen under rubriken “Förslag om ändring” i bilaga 4. Vid ändringsförslag som anses akuta skall företagets DP kontaktas omgående.

Ivar Kassman,

DP 7 Knop Stockholm AB

Del A

1.1 Ägarförhållanden

M/S Bubbelbåten ägs av 7 Knop Stockholm AB. Rederiet ägs till lika delar av:

Ivar Kassman

Rasmus Östlund

Erik Sjöstedt

Martin Hagbarth

Shukhrat Mametaliyev

DP: Ivar Kassman, telefon: 073-435 4559

Kontaktuppgifter till rederiet:

7knopsthlm@gmail.com

7 Knop Stockholm AB

% Ivar Kassman

Södervägen 34

183 69 Täby

072-165 02 23

1.2 Fartygsspecifikationer

LOA: 9.05 m

Största bredd: 3.15 m

Max djupgående: 1.5 m

Maskinstyrka: 89 kW

Displacement: 1.5 ton

Dräktighet <20 GT

1.3 Användningsområde och begränsningar

Allmänna begränsningar som gäller för fartyget förutom begränsningar med avseende på fartygets dimensioner.

M/S Bubbelbåten är godkänd för trafik i inre fart, med högst 12 passagerare (exklusive besättning) och får således inte lämna fartområde D.

M/S Bubbelbåten är avsedd för att transportera passagerare inom Stockholms Skärgård samt Mälaren. Detta inbegriper all charterverksamhet, inklusive ej förbokade turer.

M/S Bubbelbåten skall endast användas under vår-höst och får således inte användas under perioder med is eller då det finns risk för nedisning.

1.4 Krav på utrustning

M/S Bubbelbåten är byggd före 1996 och under 12m samt 20 GT och omfattas därför inte av Transportstyrelsens krav på livräddningsutrustning och brandbekämpningsutrustning³

Däremot har rederiet 7 Knop Stockholm AB valt att ändå följa vissa av de krav som gäller större fartyg, samt fartyg med fler än 12 passagerare för att bedriva en så säker sjöfart som möjligt. Denna utrustning följer nedan:

Brandsläckare 2 st

Flytvästar till samtliga passagerare och besättning

VHF

GPS

Nödsignalsats med 1 raket och 2 bloss

MOB-lejdare

Samtlig utrustning som nämnts ovan ingår i underhållsplanen i sektion D.

Del B

2.1 Underhålls- och egenkontrollplan

En komplett underhållsplan för fartygets utrustning finns i bilaga 1 under rubriken “Underhållsplaner”.

2.2 Egenkontroll

Fartyget och dess utrustning skall underhållas och servas regelbundet. Detta görs i första hand inför varje säsong då båten sjösätts. Vanligtvis sker detta i april månad. Då fylls en särskild checklista i för säsongsuppstart. Den återfinns i bilaga 2 under rubriken “Checklista för säsongsuppstart”.

I samband med sjösättning fylls egenkontrolldeklarationen i på transportstyrelsens hemsida. (EKAN)⁴

Del C

3.1 Arbetsmiljö

Inom rederiet skall god arbetsmiljö råda. Därför finns ett rapportsystem där eventuella avvikelser rapporteras till DP. Se bilaga 3, "Formulär för avvikelserapportering". DP skall utan fördröjning ta del av avvikelserapporten och åtgärda de brister som framkommit. Det är därför viktigt att alla avvikelser rapporteras snarast möjligt.

Avvikelse rapporten skall sedan besvaras av DP med förslag till åtgärd som samtliga inom rederiet kan ta del av och godkänna. Om en sådan åtgärd anses rimlig skall berörd checklista utan dröjsmål uppdateras och signerats av samtlig personal inom rederiet.

3.2 Riskanalyser

Vissa delar av arbetet ombord innefattar risker. Det är viktigt för rederiets personal att känna till dessa risker för att undvika skador på personal, fartyg och miljö.

I tabellen nedanför tas risker upp som på förhand identifierats av rederiet. All personal uppmanas att för hand fylla i risker som anses ha missats, eller risker som på annat vis framkommit under verksamhetsperioden.

Riskmoment	Risk	Följd	Åtgärd
Bunkring	Läckage, Brand	Skador på personal, fartyg, miljö	Håll alltid koll på bränslemätaren vid bränslepåfyllning. Rökning förbjuden. Inga passagerare i båten
Arbete på steg vid torrsättning	Fallolycka, personskada, skada på fartyg	Personskada. Skada på egendom	Arbeta alltid minst 2 personer. Se till att stegen är fast förankrad och att skrovet skyddas.

Arbete med kemikalier	Inandning av farliga ämnen, läckage	Personskador, miljöskador	Använd alltid rekommenderad personlig skyddsutrustning. Undvik arbete med miljöfarliga ämnen under säsong då fartyget är sjösatt.
Förtöjning	Klämskada	Personskada	Ha alltid god uppsikt vid förtöjning, håll fingrar borta. Öva!
Halt däck	Personskada, fallolycka ner i vattnet, skada på fartyget.	Personskada, skada på egendom.	Använd sko med bra grepp på fuktig yta. Torka av däck ifall det är fuktigt.

--	--	--	--

Del D

4.1 Egenkontroll och underhåll

Egenkontroll skall genomföras i enlighet med denna manual. Framför allt innebär det att checklistor ska användas vid säsongsuppstart.

Innan varje säsong ska även självdeklarationen i EKAN genomföras på Transportstyrelsens hemsida.

Del E

5.1 Dokumentation

Med denna manual i kombination med loggbok och tillhörande bilagor anser rederiet 7 Knop Stockholm AB att kraven på dokumentation⁵ är uppfyllda.

All dokumentation ska ske i enlighet med denna manual.

Källor och hänvisningar

1. TFSF 2017:26
2. TSFS 2009:1 2§
3. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/resenarsinformation/Sakerhetskrav-pa-bat-ar/Typer-av-fartyg/>
4. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/nationell-sjofart/fragor-och-svar-om-nationell-sjofart/e-tjanst-for-egenkontroll-av-nationell-sjofart-ekan/>
5. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Blanketter/Sjofart/nationell-sjofart/dokumentation---nationell-sjofart/>

Bilaga 1

Underhållsplan

Arbete	Intervall	Datum/sign	Datum/sign	Datum/sign
Kontrollera brandsläckare	Årligen			
Kontrollera flytvästar	Årligen			
VHF-test	Månatligen			
GPS	Årligen			
Magnetkompass	Årligen			
Nödsignalsats	Årligen			
MOB-Lejdare	Årligen			

Bilaga 2

Checklista för säsongsuppstart

Arbete	Intervall	Datum/sign	Datum/sign	Datum/sign
Lacka trä invändigt	Årligen			
Lacka trä utvändigt	Årligen			
Måla bottenfärg	Årligen			
Inventera säkerhetsutrustning	Årligen			
Oljebyte HM	Årligen			
EKAN-rapport	Årligen			
Kontrollera försäkring	Årligen			
Kontrollera och utför underhållsplan	Årligen			
Måla kölsvin	Vid behov			

Bilaga 3

Händelseförlopp	Avvikelsens grad	Förslag på åtgärd	DP kontaktad
Ex. Grundstötning efter HM-haveri	Allvarlig	Rutin för säker vakthållning bör förbättras	Ja/Nej

Bilaga 4

Förslag om ändring. Skriv nedan vad du tycker bör förändras. Referera till kapitel, eller del av kapitel. Om ändringen anses akut, kontakta omedelbart DP.

Checklistor för säker drift

Checklista för uppstart M/S Bubbelbåten

Ta reda på information om dagens körning i Drive

Planera rutt och se till att nödvändiga sjökort finns

Ta ned kapell

Se till att båten är städad och ren

Se till att kyla drycker

Putsa mässing

Smörj propellerhylsan

Kontrollera att sjövätenintaget är öppet

Kontrollera oljenivå i backslag

Kontrollera oljenivå HM, vid behov fyll på och notera i loggbok

Kontrollera Bränslenivå HM

Slå på huvudströmbrytare

Starta motorrumsfläkt. Låt gå

Starta HM

Kontrollera att kylvatten kommer ut i aktern

Starta GPS

Starta VHF CH16

Tänd lanternor vid behov

Testa att växlar går i

Notera starttid i loggboken

Checklista under gång M/S Bubbelbåten

Befälhavaren ansvarar under gång för att fartyget framförs säkert. Detta genomförs genom att befälhavaren aldrig lämnar styrplatsen samt håller utkik 360 grader runt fartyget och beaktar gott sjömanskap.

Kontrollera regelbundet att kylvatten kommer ur aktern

Kontrollera regelbundet att VHF är på CH16

Kontrollera regelbundet motortemperatur

Kontrollera att bränslenivån inte sjunker under acceptabel nivå

Checklista Bunkring

Se till att båten är väl förtöjd och HM avstängd

Öppna tanklock märkt "FUEL" på BB sida

Fyll på bensin försiktigt

Stäng tanklock

Spara och signera kvittot

Notera bränslemängd i loggbok

Kör maskinrumsfläkt i 1 minut innan start

Checklista stängning M/S Bubbelbåten

Kontrollera att båten är väl förtöjd

Stoppa HM

Stäng av VHF

Stäng av GPS

Ta ned lanternerna om den har använts

Slå av huvudströmbrytare

Fetta propellerhylsa

Städa båten

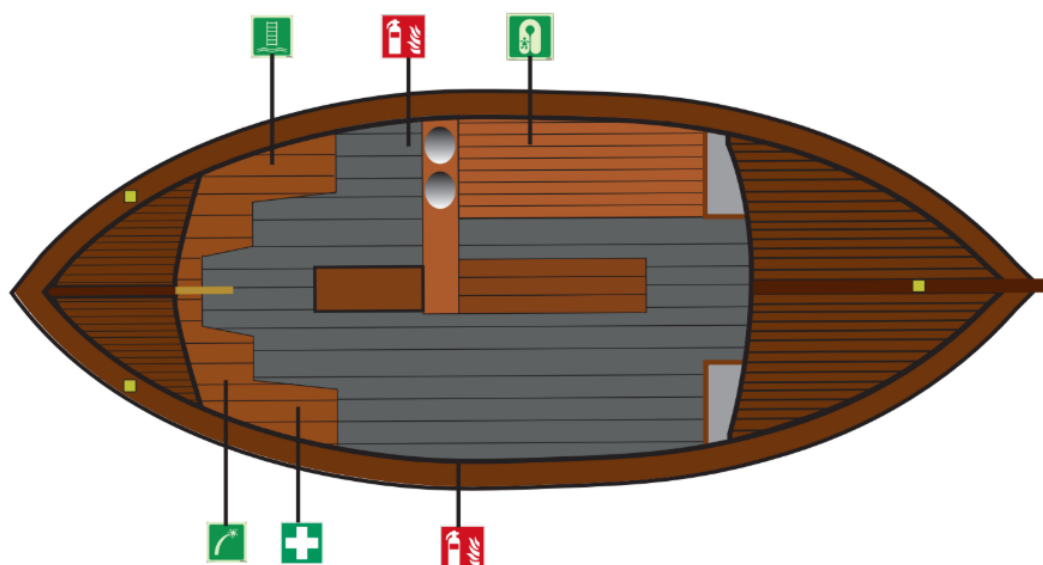
Fyll i loggboken

Sätt upp kapell

Vid eventuell avvikelse, rapportera i enlighet med ISM och kontakta DP

Bilaga 5 - Nödplan

M/S Bubbelbåten



Bilaga 6 - Transportstyrelsen blankett nr.14 anmälan om båt för registrering



Sjöfartsregistret

Ägs båten av flera skall registreringsanmälan göras samtidigt av alla delägare. Om båten är registrerad av tidigare ägare skall ny ägare anmäla sitt förvärv på blanketten "Anmälan för anteckning av förvärv av båt eller andel därin".

Till denna anmälan ska bifogas

☐ Båtbevis eller annan utredning om båtens skrov och styrförmåga samt största längd och bredd

Om båten används till yrkesmässigt fiske:

☐ kopia på fiskalicens

Om **nationalitetsbevis** beställs:

☐ Förvärvshandling (köpbrev, kvittens, bouppteckning, gåvobrev eller dylikt) i **original**

ANMÄLAN av båt för registrering

Datum

Transportstyrelsen

Sjöfartsregistret

Box 502

601 07 NORRKÖPING

Ingivare / Kontaktperson / Fakturamottagare	Namn, postadress, tfn-nr dagtid, ev. handläggare		
Båten	Båtens namn (anges om ägaren vill ha namnet antecknat i registret)		
	Huvudsaklig användning	Hemort	
	Byggnadsår	Byggnadsmaterial	
	Byggnadsland	Största längd (enligt utredning, se ovan)	
	Djupgående	Största bredd (enligt utredning, se ovan)	
	Dödvikt (ej obligatorisk uppgift)	Bruttodräktighet (ej obligatorisk uppgift)	
	Maskinen (typbeteckning och tillverkningsår)	Nettodräktighet (ej obligatorisk uppgift)	
	Maskinstyrka	Klassificeringsanstalt (ej obligatorisk uppgift)	
För fiskebåt lämnas vidstående uppgifter	Är båten till minst hälften däckad		
	Drivmedel	Hemmahamn	
Ägare	Person-/organisationsnummer, namn, nationalitet, hemvist och postadress		
	Namn och postadress		
Förvärvad från	Namn och postadress		
Förvärvet	Ömfattning (i andelar t.ex. 1/1)	Förvärvstyp (köp, gåva osv)	Förvärvsdatum
	Person-/organisationsnummer, namn, nationalitet, hemvist och postadress		
Huvudredare i partrederi	Person-/organisationsnummer, namn, nationalitet, hemvist och postadress		
Övriga upplysningar¹⁾			

Ägares underskrift

Namn/förtydligande

¹⁾ Här anges dagen för anmälan, om partrederi/antal anmälts enligt 5 kap 1 § sjölagen och om båten används yrkesmässigt till befordran av gods eller passagerare, till bogsering eller bärgning, till fiske eller annan fångst eller till uthyrning till allmänheten.

Bilaga 7 - Båtbevis



Sjöfartsregistret

BÅTBEVIS

Datum

Transportstyrelsen

Sjöfartsregistret

Box 502

601 07 NORRKÖPING

Ägare	Namn och postadress 7 Knop Stockholm AB c/o Ivar Kassman, Södervägen 34, 183 69 Täby	
Båtnamn	Bubbelbåten	
Skrovnnummer/ Byggnadsnummer	Okänt, byggår mellan 1965-1970.	
Båttyp / Tillverkare	Halvdäckad träsnipa. Träbåtsbyggare Börje Andersson i Roslagskulla.	
Båten	Största längd 9,05 meter	Största bredd 3,15 meter
Beskrivning av skrov och styrinrättning	Skrov och styrinrättning av allmänt vedertaget slag <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej Är skrov och/eller styrinrättning inte av allmänt vedertaget slag lämnas här en beskrivning av konstruktionen	