

**Transportstyrelsens föreskrifter  
om vakthållning  
(konsoliderad elektronisk utgåva)**



## Innehåll

<b>FÖRSTA AVDELNINGEN .....</b>	<b>1</b>
<b>GEMENSAMMA BESTÄMMELSER .....</b>	<b>1</b>
<b>1 kap. Tillämpning och definitioner .....</b>	<b>1</b>
Tillämpningsområde .....	1
Definitioner .....	1
<b>2 kap. Allmänt om vakthållning .....</b>	<b>4</b>
<b>ANDRA AVDELNINGEN .....</b>	<b>4</b>
<b>HANDELS- OCH TRADITIONSFARTYG.....</b>	<b>4</b>
<b>3 kap. Allmänt.....</b>	<b>4</b>
<b>4 kap. Brygga .....</b>	<b>5</b>
Reseplanering .....	5
<i>Planering för varje resa .....</i>	<i>6</i>
<i>Kontroll av planerad resa .....</i>	<i>6</i>
<i>Avvikelse från planerad resa.....</i>	<i>6</i>
Utkik .....	6
Vaktens sammansättning .....	8
Övertagande av vakten.....	8
Navigatoriska arbetsuppgifter och ansvar .....	9
Automatstyrning .....	10
Styrmaskin .....	11
Elektroniska navigeringshjälpmedel .....	11
Vakttjänst under olika förhållanden och i olika områden .....	11
<i>Klart väder.....</i>	<i>11</i>
<i>Nedsatt sikt.....</i>	<i>12</i>
<i>Under dygnets mörka timmar .....</i>	<i>12</i>
<i>Navigering i kustfarvatten.....</i>	<i>12</i>
<i>Navigering med lots ombord.....</i>	<i>12</i>
<i>Fartyg till ankars .....</i>	<i>13</i>
<b>5 kap. Maskin.....</b>	<b>13</b>
Allmänt .....	13
Vakt under gång.....	15
Övertagande av vakten.....	16
Regelbundna kontroller.....	17
Maskindagbok.....	18
Förebyggande underhåll och reparationer.....	18
Meddelande till bryggan .....	18
Gång i hårt trafikerade farvatten .....	18

Gång vid nedsatt sikt.....	19
Tillkallande av teknisk chef.....	19
Vaktpersonal.....	19
Maskinvakt på oskyddad ankarplats.....	19
<b>6 kap. Hamn.....</b>	<b>20</b>
Fartygsbefäl.....	20
Övertagande av vakten.....	20
Vakthållning.....	21
Maskinbefäl.....	22
Övertagande av vakten.....	23
Vakthållning.....	24
<b>7 kap. Radio.....</b>	<b>25</b>
<b>TREDJE AVDELNINGEN.....</b>	<b>26</b>
<b>FISKEFARTYG.....</b>	<b>26</b>
<b>8 kap. Brygga.....</b>	<b>26</b>
Allmänt.....	26
På väg till eller från fiskeplatsen.....	26
Vakthållningsarrangemang.....	26
Navigering.....	27
Navigeringsutrusning.....	27
Navigatoriska arbetsuppgifter och ansvar.....	27
Utkik.....	28
Väderleksförhållanden.....	28
Navigering med lots ombord.....	29
Fartyg sysselsatta med fiske eller som söker efter fisk.....	29
Fartyg till ankars.....	29
<b>9 kap. Radio.....</b>	<b>30</b>
<b>Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....</b>	<b>30</b>

## Transportstyrelsens föreskrifter om vakthållning (konsoliderad elektronisk utgåva);

**TSFS 2012:67**

Konsoliderad elektronisk  
utgåva

beslutade den 13 juni 2012. Ändringar införda t.o.m TSFS 2017:102.

**SJÖFART**

*Den konsoliderade elektroniska utgåvan kan innehålla fel. Observera därför att det alltid är den tryckta utgåvan som gäller.*

### FÖRSTA AVDELNINGEN

### GEMENSAMMA BESTÄMMELSER

#### 1 kap. Tillämpning och definitioner

##### Tillämpningsområde

**1 §** Om inget annat anges ska dessa föreskrifter tillämpas på följande fartyg:

- svenska handelsfartyg i drift som har en bruttodräktighet om 100 eller mer,
- svenska traditionsfartyg i drift som har en bruttodräktighet om 100 eller mer,
- fartyg i drift som är bemannade med maskinbefäl, enligt säkerhetsbesättningsbeslut, Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning eller av andra skäl, och
- svenska fiskefartyg i drift, vars största längd är minst 6 meter men understiger 50 meter, och som har en maskinstyrka understigande 3 000 kW samt används i högst Europafart.

Dessa föreskrifter ska i möjligaste mån även tillämpas på handels- och traditionsfartyg med en bruttodräktighet under 100.

Dessa föreskrifter ska inte tillämpas på linfärjor.

##### Definitioner

**2 §** I dessa föreskrifter används följande definitioner.

<i>automatstyrning</i>	styrning som automatiskt (utan handstyrning) håller fartyget på inställd kurs
<i>befaren jungman</i>	person som har fullgjort minst sex månaders däckstjänstgöring

<i>brygga</i>	styrhytt och bryggvingar med undantag för en avstängd eller avskärmad del i styrhytten
<i>direkt kontakt</i>	kontakt mellan vakthavande befäl och en besättningsmedlem på vakt Kommentar: kontakten ska vara sådan att de såväl kan se som tala med varandra eller upprätthålla kontakten med hjälp av en internkommunikationsanläggning eller annat kommunikationssystem, förutsatt att hjälpmedlet ifråga under alla förhållanden är väl fungerande.
<i>ECDIS</i>	Electronic Chart Display and Information System (elektroniskt sjökorts- och informationssystem)
<i>ECS</i>	Electronic Chart System (elektroniskt sjökortssystem)
<i>fartyg i drift</i>	fartyg som har en påmönstrad besättning och som inte är taget ur trafik
<i>fiskefartyg</i>	fartyg som yrkesmässigt används för att fånga fisk eller andra levande tillgångar ur havet
<i>handelsfartyg</i>	fartyg som används till handelssjöfart eller till annat ändamål som hör ihop med handelssjöfarten, såsom bogsering, isbrytning, bärgning och dykning
<i>inre fart</i>	se definition i förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal
<i>jungman</i>	(person med) nybörjarbefattning inom ett fartygs däcksavdelning
<i>kort resa</i>	resa som under vanliga förhållanden kräver sammanlagt högst 12 timmars gång under en period av 24 timmar
<i>maskinutrymme</i>	rum där huvudmaskineriet och hjälpmaskineriet är placerade och utrymmen i deras omedelbara närhet där kringutrustning, övervakningsutrustning eller manöverutrustning är placerad
<i>noggrann utkik</i>	ständig utkik med syn, hörsel och alla andra tillgängliga och under rådande förhållanden och omständigheter användbara medel, så att situationen och risken för kollision kan bedömas i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:44) om sjövägsregler
<i>obemannat maskinrum</i>	maskinrum som genom särskilt beslut av Transportstyrelsen periodvis får vara obemannat

<i>omedelbar närhet av bryggan</i>	<p>plats så nära bryggan att direkt kontakt (se definition ovan) kan upprätthållas mellan vakthavande befäl på bryggan och besättningsmedlemmen på platsen</p> <p>Kommentar: besättningsmedlemmen måste dock befinna sig så nära bryggan och utföra sådana arbetsuppgifter att han eller hon omedelbart kan ta sig till denna för arbetsinsats.</p>
<i>små fartyg</i>	fartyg med en bruttodräktighet under 500
<i>SOLAS</i>	1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss samt tillhörande protokoll och ändringar, i gällande lydelse
<i>squat</i>	<p>minskning av vattendjupet under kölen som uppstår då fartyget rör sig genom vattnet</p> <p>Kommentar: squateffekten kan påverkas av såväl ökat djupgående som trimförändring. Effekten ökar i grunt vatten och minskar då fartygets fart reduceras.</p>
<i>STCW-konventionen</i>	1978 års internationella konvention om utbildning, träning, certifiering och vakthållning för sjöfolk, i gällande lydelse
<i>traditionsfartyg</i>	sådana fartyg som Transportstyrelsen har beslutat ska anses utgöra traditionsfartyg
<i>vakt</i>	grupp av personal som utgör vakten, eller en ansvarsperiod för ett fartygsbefäl eller maskinbefäl under vilken befälets personliga närvaro på bryggan eller i maskinutrymmena kan krävas eller inte krävas
<i>vakthållning i hamn</i>	sådan tillsyn av fartyget som befälhavaren anser vara nödvändig för att tillgodose fartygets och de ombordvarandes säkerhet, då fartyget är säkert förtöjt eller säkert till ankars

**3 §** Tekniska krav i dessa föreskrifter gäller inte för ett fartyg eller dess utrustning om fartyget eller utrustningen

– lagligen har tillverkats eller satts på marknaden i en annan medlemsstat inom EU eller i Turkiet, eller

– lagligen har tillverkats i ett EFTA-land som har undertecknat EES-avtalet.

Om fartyg eller utrustning enligt första stycket inte uppnår en säkerhetsnivå som är likvärdig med den som garanteras genom dessa föreskrifter, ska de tekniska kraven i dessa föreskrifter gälla.

## 2 kap. Allmänt om vakthållning

**1 §** Befälhavaren ska organisera en ändamålsenlig, effektiv och säker vakthållning. Under befälhavarens ledning är vakthavande befäl på bryggan ansvarigt för att fartyget framförs på ett säkert sätt.

Den tekniska chefen ska i samråd med befälhavaren ansvara för en ändamålsenlig, effektiv och säker vakthållning i maskinutrymmet.

Vakthållningssystemet ska organiseras på så sätt att den första vakten vid resans början liksom de därpå avlösande vakterna är tillräckligt utvilade och redo för sina arbetsuppgifter. Effektiviteten hos den vaktgående personalen får inte vara nedsatt på grund av trötthet.

**2 §** Befälhavaren, den tekniska chefen och vakthavande befäl ska känna till de allvarliga miljökonsekvenser som avsiktliga eller oavsiktliga föroreningar leder till. De ska vidta försiktighetsåtgärder för att hindra sådana föroreningar och följa gällande regler om hur föroreningar ska förhindras.

## ANDRA AVDELNINGEN

### HANDELS- OCH TRADITIONSFARTYG

#### 3 kap. Allmänt

**1 §** Vakthavande befäl får i varje enskilt fall, och efter noggrann prövning enligt 4 kap. 12 §, avgöra om han eller hon kan vara ensam på bryggan i dagsljus då följande två förutsättningar är uppfyllda:

1. att bryggarrangemanget och styrinrättningen är anordnade på så sätt att vakthavande befäl kan hålla utkik runt hela horisonten samtidigt som han eller hon kan övervaka fartygets kurs, ha manuell kontroll över fartygets styrning samt navigera och manövrera fartyget på ett säkert sätt, och

2. att fartyget är utrustat med en under alla förhållanden fungerande internkommunikationsanläggning som är i bruk.

Vakthavande befäls möjlighet att vara ensam utkik gäller dock inte passagerarfartyg med en bruttodräktighet om 500 eller mer. (TSFS 2012:114)

**1 a §** För fartyg under 500 brutto i inre fart, så som detta fartområde definieras i förordningen (2011:1553) om behörigheter för sjöpersonal, gäller 1 § även då det inte är dagsljus. (TSFS 2012:114)

**2 §** Små fartyg som används på korta resor i inre fart ska, utöver vakt-havande befäl, ha minst en besättningsmedlem på vakt. Denna besättnings-medlem ska antingen hålla utkik från bryggan eller vara i omedelbar närhet av denna.

Transportstyrelsen kan efter ansökan avseende ett enskilt fartyg medge undantag från kravet i första stycket om att minst en besättningsmedlem ska hålla vakt utöver vakthavande befäl.

**3 §** Befälhavaren eller vakthavande befäl ska svara för att vakten förstärks om det krävs för att fartyget ska kunna framföras på ett säkert sätt.



4 § Vaktscemat ska anslås på en lättillgänglig plats.

#### 4 kap. Brygga

1 § Det ska finnas minst en besättningsmedlem på vakt, utöver vakt-havande befäl på bryggan, ombord på fartyg som har

- en automatstyrningsanläggning i bruk, vilken uppfyller Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:2) om navigations-säkerhet och navigationsutrustning, och

- en under alla förhållanden fungerande internkommunikationsanläggning i bruk.

Denna besättningsmedlem ska antingen hålla utkik från bryggan eller vara i omedelbar närhet av denna.

2 § Det ska finnas minst två besättningsmedlemmar på vakt, utöver vakthavande befäl på bryggan, ombord på

- andra fartyg än de som avses i 3 kap. 2 §, vilka inte har en automatstyrningsanläggning i bruk, som uppfyller Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:2) om navigationssäkerhet och navigationsutrustning och en under alla förhållanden fungerande internkommunikationsanläggning, och
- fartyg där sådana anläggningar inte är i bruk.

En av dessa besättningsmedlemmar ska vara rorsman. Den andra ska antingen hålla utkik från bryggan eller vara i omedelbar närhet av denna.

3 § Då vakten utöver fartygsbefälet består av endast en besättningsmedlem ska besättningsmedlemmen

- på fartyg med en bruttodräktighet under 200 vara lägst jungman,
- på fartyg med en bruttodräktighet mellan 200 och 499 vara lägst befaren jungman, och
- på fartyg med en bruttodräktighet om 500 eller mer lägst ha behörighet som lättmatros.

Då vakten utöver fartygsbefälet består av två besättningsmedlemmar ska,

- på fartyg med en bruttodräktighet under 200, båda vara lägst jungmän,
- på fartyg med en bruttodräktighet mellan 200 och 499, båda vara lägst befarna jungmän, och
- på fartyg med en bruttodräktighet om 500 eller mer, den ena lägst ha behörighet som lättmatros och den andra vara lägst befaren jungman.

#### Reseplanering

4 § Den avsedda resan ska planeras i förväg. All tillämplig information ska då beaktas. Utlagda kurser ska kontrolleras innan resan påbörjas.

5 § Innan en resa påbörjas ska den tekniska chefen i samråd med befälhavaren planera behoven av bränsle, vatten, smörjoljor, kemikalier, förbrukningsmaterial och andra reservdelar, verktyg och förråd.

### *Planering för varje resa*

**6 §** Innan en resa påbörjas ska fartygets befälhavare säkerställa att den avsedda ruten från avgångshamn till första anlöpshamn har planerats med hjälp av korrekta och lämpliga sjökort och andra nautiska publikationer, nödvändiga för den avsedda resan. Sjökorten och de nautiska publikationerna ska innehålla fullständig och uppdaterad information om de navigeringsbegränsningar och faror, som är förutsägbara och relevanta för fartygets säkra framförande.

### *Kontroll av planerad resa*

**7 §** När reseplaneringen har kontrollerats mot all tillämplig information, ska den planerade kursen tydligt läggas ut i lämpliga sjökort eller i ECDIS. Den planerade kursen behöver dock inte läggas ut, när det är fråga om sådana fartyg som anges i andra stycket.

ECS som uppfyller kraven i 3 kap. 5 § 4 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:2) om navigationssäkerhet och navigationsutrustning får dock ersätta ECDIS

– på lastfartyg under 500 brutto i inre fart, så som detta fartområde definieras i förordningen (2007:237) om behörigheter, och

– på passagerarfartyg under 500 brutto i högst fartområde E, så som detta fartområde definieras i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

Sjökorten eller det använda elektroniska systemet ska alltid vara tillgängliga för vakthavande befäl på bryggan. Vakthavande befäl ska kontrollera varje kurs som ska följas innan den används under resan.

### *Avvikelse från planerad resa*

**8 §** Om man under en resa beslutar sig för att väsentligt avvika från den ursprungligen planerade resan, ska man göra en ny reseplanering innan en ny kurs tillämpas.

## **Utkik**

**9 §** En behörig utkik ska alltid hållas.

Förutom noggrann utkik med såväl syn som hörsel ska utkikens uppgifter, för att möjliggöra fullständiga bedömningar av situationer och av risker för kollisioner och strandningar eller av andra navigeringsrisker, omfatta utkik efter fartyg eller flygplan i nöd, skeppsbrutna, vrak och vrakspillror.

**10 §** Utkiken ska helt ägna sig åt att hålla noggrann utkik och får inte tilldelas eller utföra några arbetsuppgifter som skulle kunna störa den uppgiften.

**11 §** Utkikens och rorsmannens uppgifter ska vara skilda från varandra.

Rorsmannen får inte anses tjänstgöra som utkik när han eller hon står till rors, utom i små fartyg med obegränsad sikt runt horisonten från styrplatsen,

försatt att rorsmannen inte har någon nedsättning i mörkerseendet eller andra svårigheter att hålla noggrann utkik.

Vakthavande befäl på bryggan kan få vara ensam utkik i dagsljus försatt att följande är uppfyllt vid varje sådant tillfälle:

1. att situationen har prövats noggrant och det är ställt utom allt tvivel att det är förenligt med säkerheten att göra så,
2. att alla rådande omständigheter har beaktats till fullo, exempelvis
  - väderförhållanden,
  - siktförhållanden,
  - trafiktäthet,
  - närheten till hinder för navigeringen, och
  - nödvändig uppmärksamhet vid navigering i eller i närheten av trafiksepareringssystem, och
3. att förstärkning omedelbart kan kallas till bryggan när omständigheterna så kräver. (TSFS 2012:114)

**11 a §** För fartyg under 500 brutto i inre fart, så som detta fartområde definieras i förordningen (2011:1553) om behörigheter för sjöpersonal, gäller 11 § även då det inte är dagsljus. (TSFS 2012:114)

**12 §** Behovet av att hålla noggrann utkik ska beaktas. För att säkerställa att en kontinuerlig utkik kan hållas, ska befälhavaren bland annat beakta följande faktorer:

1. sikt, väder- och sjöförhållanden,
2. trafiktäthet och andra aktiviteter i det område i vilket fartyget framförs,
3. nödvändig uppmärksamhet vid navigering i eller nära trafiksepareringssystem eller andra trafikregleringar,
4. ytterligare arbetsbörda som orsakas av fartygets handhavande, omedelbara driftskrav och förväntade manövrar,
5. tjänstbarheten för varje besättningsmedlem som kan tillkallas och som är utsedd att delta i vakthållningen,
6. kunskap om och förtroende för den yrkesmässiga kompetensen hos fartygets befäl och manskap,
7. varje vakthavande befäls erfarenhet av och förtrogenhet med fartygets utrustning, manöverförmåga och rutiner,
8. aktiviteter som pågår ombord på fartyget vid varje enskilt tillfälle, inklusive radiokommunikation och tillgången till förstärkning som omedelbart kan kallas till bryggan när så är nödvändigt,
9. driftstatus för instrument och kontroller på bryggan, inklusive larmsystem,
10. roder- och propellerkontroller samt fartygets specifika manöveregenskaper,
11. fartygets storlek och siktbarhet från manöverplatsen,
12. bryggans utformning och eventuella hinder för en medlem av vakten att med syn eller hörsel upptäcka händelser i fartygets omgivning, och
13. alla andra föreskrifter, metoder och anvisningar om vaktjänst och tjänstbarhet på bryggan.

### Vaktens sammansättning

**13 §** Vaktens sammansättning ska alltid vara ändamålsenligt anpassad till rådande förhållanden och omständigheter.

**14 §** Vakten på bryggan ska omfatta ett lämpligt antal däckspersonal. När man fattar beslut om sammansättningen av vakten på bryggan, ska bland annat följande beaktas:

1. att bryggan aldrig får lämnas obemannad,
2. väderförhållanden, sikt och om det är dagsljus eller mörker,
3. närheten till navigationsfaror som kan göra det nödvändigt för vakt-havande befäl att fullgöra extra navigeringsuppgifter,
4. användningen av och funktionsdugligheten hos navigeringshjälpmedel, t.ex. radar och elektronisk positionsbestämningsutrustning, samt all annan utrustning som kan påverka fartygets säkra framförande,
5. om fartyget är försett med automatstyrning,
6. om radiouppgifter ska utföras,
7. tillvägagångssätt och begränsningar vid användning av de kontroller, larm och indikationer som finns på bryggan beträffande obemannat maskin-utrymme, och
8. alla andra krav på vakhållningen som kan uppkomma som en följd av särskilda driftförhållanden.

### Övertagande av vakten

**15 §** Vakt-havande befäl får inte överlämna vakten till avlösande befäl om det finns skäl att misstänka att avlösande befäl inte är lämpat att fullgöra sina arbetsuppgifter. Befälhavaren ska i så fall underrättas av den som skulle avlösas.

**16 §** Avlösande vaktbefäl ska övertyga sig om att medlemmarna av vakten är väl lämpade att fullgöra sina arbetsuppgifter, särskilt i fråga om anpassningen till mörkerseende. Avlösande vaktbefäl får inte ta över vakten, förrän seendet är fullt anpassat till rådande ljusförhållanden.

**17 §** I samband med övertagande av vakten ska avlösande befäl personligen förvissa sig om följande:

1. stående order och särskilda instruktioner från befälhavaren rörande fartygets framförande,
2. fartygets beräknade eller sanna position, fartygets avsedda väg, kurs, fart och djupgående, kontroller för obemannat maskinrum samt varje fara för navigeringen som kan förutsättas uppträda under vakten,
3. rådande och förutsedda tidvatten, strömmar, väder- och siktförhållanden samt dessa faktorerers inverkan på kurs och fart,
4. instruktioner för hur huvudmaskineriet ska användas för manövrar när detta kontrolleras från bryggan, och
5. navigeringsförhållanden, exempelvis
  - funktionsdugligheten hos all navigerings- och säkerhetsutrustning som är i bruk eller kan förväntas komma i bruk under vakten,
  - gyro- och magnetkompassernas felvisningar,

- närvaron av andra fartyg i närheten och deras rörelser,
- förhållanden och faror som kan uppstå under vakten, och
- den inverkan krängning, trim, vattnets täthet och squat kan ha på vattendjupet under kölen.

**18 §** Om en manöver eller annan åtgärd för att undvika en fara pågår vid den tidpunkt då vakthavande befäl ska avlösas, ska avlösningen skjutas upp till dess åtgärden har fullföljts.

### **Navigatoriska arbetsuppgifter och ansvar**

**19 §** Vakthavande befäl ska

1. hålla sin vakt på bryggan, som under inga omständigheter får lämnas utan att vederbörlig avlösning har skett,
2. se till att det alltid hålls noggrann utkik,
3. fortsätta att ansvara för fartygets säkra framförande, oberoende av befälhavarens närvaro på bryggan, ända till dess befälhavaren uttryckligen meddelar att han eller hon har övertagit detta ansvar och detta är ömsesidigt uppfattat, och
4. underrätta befälhavaren så snart det uppstår någon tveksamhet om säkerheten.

**20 §** Under vakten ska styrd kurs, position och fart kontrolleras med tillräckligt täta mellanrum. Man ska då använda alla de tillgängliga navigationshjälpmedel som är nödvändiga för att kontrollera att fartyget följer den avsedda kursen.

**21 §** Vakthavande befäl ska veta var fartygets säkerhets- och navigeringsutrustning finns och hur utrustningen handhas. Han eller hon ska också känna till och beakta utrustningens driftbegränsningar.

**22 §** Vakthavande befäl på bryggan får inte tilldelas eller utföra några arbetsuppgifter som kan störa fartygets säkra navigering.

**23 §** Vakthavande befäl ska använda alla tillgängliga navigeringshjälpmedel på det mest effektiva sättet.

**24 §** När radar används ska vakthavande befäl alltid följa bestämmelserna om användning av radar i gällande regler om hur kollisioner till sjöss ska förhindras. Reglerna finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:44) om sjövägsregler.

**25 §** Vakthavande befäl ska inte tveka att vid behov använda styrinrättning, maskineri och ljudsignalapparater.

**26 §** Vakthavande befäl ska känna till fartygets manöveregenskaper och stoppsträcka och vara medveten om att andra fartyg kan ha andra manöveregenskaper.

**27 §** Under vakten ska man föra noggrann dagbok över de rörelser och aktiviteter som berör fartygets navigering.

**28 §** På fartyg med separat karthytt får vakthavande befäl tillfälligt vistas i karthyttan då det behövs för att fullgöra nödvändiga navigeringsuppgifter. Detta gäller under förutsättning att säkerheten tillåter det och att noggrann utkik hålls under tiden.

**29 §** Vakthavande befäl ska omedelbart informera befälhavaren

1. om det blir eller väntas bli nedsatt sikt,
2. om trafikförhållandena eller andra fartygs rörelser skapar osäkerhet,
3. om det uppstår svårigheter med att bibehålla kursen,
4. om land- eller sjömärken inte siktas eller lodningsvärden inte erhålls vid förväntad tidpunkt,
5. om ett oväntat land- eller sjömärke siktas eller oväntade förändringar i lodningsvärden inträffar,
6. om det uppstår fel på maskineriet, styranläggningen, viktig navigeringsutrustning, larm eller indikering,
7. om radioutrustningen inte fungerar,
8. om det uppstår risk för väderskador,
9. om fartyget råkar på några navigeringsfaror, såsom is eller vrakgods, eller
10. i alla andra nödlägen eller situationer då det uppstår tveksamheter.

**30 §** Utöver kravet på att omedelbart informera befälhavaren i enlighet med 29 §, ska vakthavande befäl dessutom inte tveka att vidta omedelbara åtgärder för fartygets säkerhet när förhållandena kräver det.

**31 §** Vakthavande befäl ska ge övrig vaktpersonal all den instruktion och information som krävs för en säker vakthållning och en noggrann utkik.

**32 §** Navigeringsutrustningen ombord ska driftprovas till sjöss så ofta som förhållandena medger och i synnerhet när man kan förvänta riskfyllda förhållanden som kan påverka navigeringen. Utrustningen ska också driftprovas före ankomst till och avgång från hamn. Driftproven ska dokumenteras.

**33 §** Vakthavande befäl ska regelbundet kontrollera

1. att rorsmannen eller automatstyrningen håller rätt kurs,
2. att standardkompassens felvisning fastställs minst en gång varje vakt och om möjligt efter varje större kursändring,
3. att standard- och gyrokompass jämförs ofta och att repeterkompasserna är synkroniserade med moderkompassen,
4. att automatstyrningen prövas i manuellt läge minst en gång per vakt,
5. att navigationsljus och annan navigeringsutrustning fungerar tillfredsställande,
6. att kraven i 7 kap. 8 § uppfylls, och
7. att kontroller, larm och indikatorer för obemannat maskinrum fungerar korrekt.

### **Automatstyrning**

**34 §** Vid automatstyrning gäller följande.

1. I starkt trafikerade farvatten, vid nedsatt sikt och i alla andra farosituationer ska man omedelbart kunna koppla över till manuell styrning. Vid sådana tillfällen ska vakthavande befäl ha tillgång till en behörig rorsman, som omedelbart kan ta över styrningen.

2. Ett ansvarigt befäl ska utföra eller övervaka överkopplingen från automatstyrning till manuell styrning och omvänt.

3. Den manuella styrningen ska kontrolleras då automatstyrningen har använts under lång tid och innan fartyget går in i farvatten där navigeringen kräver särskild uppmärksamhet.

4. Man ska uppmärksamma behovet av att en rorsman tillsätts och att styrinrättningen kopplas till handstyrning i god tid, så att varje tänkbar farosituation kan hanteras på ett säkert sätt.

### **Styrmaskin**

**35 §** I farvatten där navigeringen kräver särskild uppmärksamhet ska fartyg ha mer än en styrmaskin i drift, om det går att köra styrmaskinerna samtidigt.

**36 §** Styrmaskinerna ska kontrolleras och testas av fartygets besättning 12 timmar före avgång, i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:2) om navigationssäkerhet och navigationsutrustning.

### **Elektroniska navigeringshjälpmedel**

**37 §** Vakthavande befäl ska veta hur man använder de elektroniska navigeringshjälpmedel som finns ombord och vad de har för möjligheter och begränsningar. Vakthavande befäl ska använda vart och ett av dessa hjälpmedel vid behov.

**38 §** Ekolodet ska användas vid behov.

**39 §** Vakthavande befäl ska använda radar när det är eller väntas bli nedsatt sikt och alltid då man befinner sig i starkt trafikerade farvatten och vid behov. Vakthavande befäl ska ta hänsyn till radarns begränsningar.

**40 §** När radar används ska vakthavande befäl välja en lämplig avståndsskala, observera radarbilden omsorgsfullt och plotta noggrant. Vakthavande befäl ska påbörja plottning eller systematisk analys i god tid.

**41 §** Vakthavande befäl ska skifta radarns avståndsskalor tillräckligt ofta, så att ekon upptäcks så tidigt som möjligt.

### **Vakttjänst under olika förhållanden och i olika områden**

#### *Klart väder*

**42 §** Vakthavande befäl ska ta upprepade och noggranna bäringar till annalkande fartyg, för att tidigt kunna upptäcka om det finns risk för kollision. Vakthavande befäl ska också vidta tidiga och bestämda åtgärder i

enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:44) om sjövägsregler och därefter kontrollera att åtgärderna får avsedd verkan.

**43 §** I klart väder ska vakthavande befäl, när det är möjligt, öva på att använda radarn.

#### *Nedsatt sikt*

**44 §** När det blir eller väntas bli nedsatt sikt, ska vakthavande befäl

1. underrätta befälhavaren,
2. sätta en behörig utkik och rorsman och beakta möjligheten att koppla över till handstyrning,
3. tända navigationsljusen, och
4. ha radarn i drift och använda den.

#### *Under dygnets mörka timmar*

**45 §** När befälhavaren och vakthavande befäl bestämmer utkiksuppgifterna, ska de beakta bryggutrustningen och de navigeringshjälpmedel som är tillgängliga för användning, deras begränsningar samt procedurer som har genomförts och säkerhetsåtgärder som har vidtagits.

#### *Navigering i kustfarvatten*

**46 §** Det sjökort ombord, som är mest storskaligt och lämpat för området, ska användas. Kortet ska vara rättat enligt aktuella underrättelser. Täta lägesbestämningar ska göras. När förhållandena medger, ska lägesbestämningarna göras med fler än en metod.

**47 §** Vakthavande befäl ska noga identifiera alla relevanta sjömärken.

#### *Navigering med lots ombord*

**48 §** Oberoende av de tjänsteåligganden och skyldigheter som en lots har, innebär hans eller hennes närvaro ombord aldrig att befälhavaren eller vakthavande befäl fritas från sitt ansvar och sina skyldigheter avseende fartygets säkerhet. Befälhavaren och lotsen ska utväxla information om navigeringsprocedurer, lokala förhållanden och fartygets karakteristika. Befälhavaren och/eller vakthavande befäl ska samarbeta nära med lotsen och hålla noggrann kontroll på fartygets position och rörelser.

**49 §** Vakthavande befäl bör se till att lotsen kontinuerligt informerar om kommande åtgärder. Om vakthavande befäl är tveksam till lotsens åtgärder eller avsikter, ska vakthavande befäl begära en förklaring av lotsen. Om tveksamheten kvarstår, ska befälhavaren omedelbart informeras. Nödvändiga åtgärder ska då vidtas i väntan på att befälhavaren infinner sig.



*Fartyg till ankars*

**50 §** Om befälhavaren bedömer att det är nödvändigt ska man hålla kontinuerlig sjövakt så länge fartyget ligger till ankars. Vakthavande befäl ska emellertid under alla omständigheter

1. bestämma fartygets läge och lägga ut läget i lämpligt sjökort så snart detta är praktiskt möjligt,

2. när förhållandena så medger, med tillräckligt täta mellanrum kontrollera att fartyget ligger säkert förankrat genom att ta bäringar till fasta sjömärken eller lätt identifierbara landmärken,

3. se till att det hålls noggrann utkik,

4. se till att det görs periodiska inspektionsronder i fartyget,

5. beakta väder- och tidvattenförhållandena samt sjöns tillstånd,

6. informera befälhavaren och vidta alla nödvändiga åtgärder om fartyget draggar,

7. kontrollera att beredskapen avseende framdrivningsmaskineriet och annan maskinell utrustning överensstämmer med befälhavarens instruktioner,

8. informera befälhavaren om sikten försämras och handla i överensstämmelse med gällande regler om hur kollisioner till sjöss ska förhindras, och

9. se till att fartyget för föreskrivna ljus- och signalfigurer samt att föreskrivna ljudsignaler alltid avges i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:44) om sjövägsregler.

*Navigering med isnavigator i polarområde*

**51 §** Då ett fartyg bemannas i enlighet med 4 kap. 8 b § fjärde stycket fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) ska det finnas minst en isnavigator på vakt på bryggan utöver vakthavande befäl. (TSFS 2017:102)

**5 kap. Maskin****Allmänt**

**1 §** Den tekniska chefen ombord på varje fartyg ska, efter samråd med befälhavaren, se till att arrangemang för vakthållning är anpassade för att upprätthålla säker vakt. När man fattar beslut om sammansättningen av vakten, som kan omfatta ett lämpligt antal övrig maskinpersonal, ska bland annat följande faktorer beaktas:

1. fartygstyp,

2. maskineriets typ och tillstånd,

3. adekvat tillsyn av maskinerier som påverkar fartygets säkra drift,

4. speciella förhållanden orsakade av omständigheter som väder, is, förorenat vatten, grunt vatten, nödsituationer, skadeförhindrande åtgärder eller utsläpps begränsning,

5. vaktpersonalens behörighet och erfarenhet,

6. säkerhet för människoliv, fartyg, last och hamn,

7. internationella, nationella och lokala bestämmelser, och

8. upprätthållande av fartygets normala drift.

**2 §** Under den tekniska chefens överinseende ansvarar vaktgående fartygsingenjör för nödvändiga inspektioner, drift och provningar av alla maskinerier och all utrustning inom sitt ansvarsområde. Vaktgående fartygsingenjör är den tekniska chefens ställföreträdare och hans eller hennes främsta uppgift är att alltid säkerställa att driften och underhållet av maskinerier, som påverkar fartygets säkerhet, sker säkert och effektivt.

**3 §** Innan en resa påbörjas ska den tekniska chefen i samråd med befälhavaren planera behoven av bränsle, vatten, smörjoljor, kemikalier, förbrukningsmaterial och andra reservdelar, verktyg och förråd.

**4 §** Eftersom särskilda försiktighetsåtgärder krävs på fartyg med obemannade maskinrum, ska det finnas tillräcklig beredskap för övergång till vaktjänst i maskinrummet.

**5 §** Varje medlem av vakten ska vara väl insatt i sina uppgifter under vakt. De ska dessutom ha fartygsspecifika kunskaper om följande:

1. användning av lämpliga interna kommunikationssystem,
2. utrymningsvägar från maskinutrymmena,
3. larmsystem i maskinrummet, och dessutom förmåga att särskilja dessa, i synnerhet urskilja det som avser CO<sub>2</sub>-larm, och
4. brandbekämpningsutrustningars antal, placering och användning, redskap för haverikontroll inom maskinutrymmena och de olika säkerhetsåtgärder som ska vidtas.

**6 §** Sammansättningen av en vakt, som ska tjänstgöra under gång, ska alltid möjliggöra säker drift av alla maskiner som ingår i driften av fartyget. Detta gäller både vid automatiserad och manuell drift. Sammansättningen ska alltid vara ändamålsenligt anpassad till rådande förhållanden och omständigheter. För att uppnå detta ska bland annat följande beaktas:

1. att de maskinerier som har samband med fartygets säkra drift ska stå under adekvat tillsyn,
2. de fjärrstyrda framdrivnings- och styrningsutrustningarnas tillstånd och tillförlitlighet, deras manöverorgan, manöverorganens placering och åtgärder som krävs för att koppla över dessa till manuell drift vid ett haveri eller nödtillfälle,
3. placeringen och driften av fasta anordningar för branddetektering, brandsläckning och brandbegränsning,
4. användandet av och driftvillkoren för hjälp-, reserv- och nödutrustning som har samband med fartygets säkra navigering, förtöjningsoperationer och dockningsoperationer,
5. nödvändiga åtgärder och metoder för att hålla maskininstallationerna i ett sådant skick att man säkerställer effektiv drift under alla driftförhållanden, och
6. alla andra krav på maskinvakten som kan uppstå på grund av särskilda driftförhållanden.

7 § När fartyget ligger på en oskyddad ankarplats, ska den tekniska chefen kontrollera med befälhavaren om man ska hålla sådan vakt som när fartyget är under gång.

### **Vakt under gång**

8 § Vaktgående fartygsingenjör är den tekniska chefens ställföreträdare och hans eller hennes huvuduppgift är alltid att se till att maskineriet drivs och underhålls säkert och effektivt. Han eller hon ska se till att alla order från bryggan om maskinmanövrer utförs omedelbart.

9 § Vaktgående fartygsingenjör ska se till att man följer fastställda vakt-rutiner. Under hans eller hennes ledning ska övrig maskinpersonal, om den deltar i vakthållningen, arbeta för framdrivnings- och hjälpmaskineriets säkra och effektiva drift.

10 § Vaktgående fartygsingenjör ska hålla framdrivningsmaskineri och hjälpsystem under fortlöpande uppsikt till dess han eller hon blir vederbörligen avlöst. Han eller hon ska också se till att maskin- och styrmaskinsutrymmena inspekteras på lämpligt sätt, för att man ska kunna kontrollera och rapportera fel eller haverier på utrustningen samt utföra eller leda rutinjusteringar, nödvändig underhåll och alla andra nödvändiga uppgifter.

11 § Vaktgående fartygsingenjör ska instruera samtliga medlemmar av vakten att underrätta honom eller henne om möjliga risksituationer, som allvarligt kan påverka maskineriet och därmed äventyra säkerheten för människoliv eller för fartyget.

12 § Vaktgående fartygsingenjör ska hålla uppsikt över vaktpersonalen och byta ut personal om någon inte kan tjänstgöra. Vaktpersonalen får inte lämna maskinutrymmena oövervakade på ett sätt som gör att maskinläggningen eller bränslereglagen inte kan manövreras manuellt.

13 § Vaktgående fartygsingenjör ska vidta nödvändiga åtgärder för att begränsa följderna av skador orsakade av haverier på utrustning, brand, vattenfyllning, kollision, grundstötning eller annat.

14 § Vaktgående fartygsingenjör, som ska kunna ge första hjälpen, ska vara medveten om de risker som kan finnas inom maskinutrymmena och som skulle kunna orsaka personskador.

15 § Även om den tekniska chefen är närvarande är det vaktgående fartygsingenjör som ansvarar för driften inom maskinutrymmena. Ansvaret gäller till dess att den tekniska chefen uttryckligen meddelar att han eller hon tar över ansvaret och detta är ömsesidigt uppfattat.

16 § När maskinvakten påbörjas ska rådande driftförhållanden och hela maskineriets tillstånd kontrolleras. Maskinerier som har funktionsfel, som befaras få funktionsfel eller som kräver särskild service, ska särskilt uppmärksammas, liksom redan vidtagna åtgärder. Planer ska upprättas för ytterligare åtgärder om så krävs.

**17 §** När maskinutrymmena är bemannade ska vaktgående fartygsingenjör fortlöpande vara beredd att manövrera framdrivningsmaskineriet i enlighet med order från bryggan om ändringar i riktning eller fart. När maskinutrymmena är periodvis obemannade ska vaktgående fartygsingenjör omedelbart kunna inställa sig i maskinutrymmena.

**18 §** Alla order från bryggan ska verkställas omedelbart. Ändringar i varvtal och riktning på framdrivningsmaskineriet ska dokumenteras. Vid manuella manövrer ska vaktgående fartygsingenjör se till att framdrivningsmaskineriets manöverorgan ständigt bevakas vid stand-by-läge eller då manöver pågår.

**19 §** Vaktgående fartygsingenjör ska inte tilldelas arbetsuppgifter som kan störa hans eller hennes kontroll av fartygets framdrivningssystem och dess hjälputrustning. Vaktgående fartygsingenjör ska se till att framdrivningsmaskineriet och hjälputrustningen hålls under fortlöpande uppsikt tills han eller hon är vederbörligen avlöst.

**20 §** Hela maskinanläggningen ska underhållas och hållas i gott skick med avseende på mekaniska, elektriska, hydrauliska och pneumatiska system; systemens kontrollorgan och tillhörande säkerhetsutrustning; all utrustning till bostadsutrymmenas servicesystem; och bokföringen av förrådsartiklar och reservdelar som har använts.

**21 §** Den tekniska chefen ska se till att vaktgående fartygsingenjör är informerad om förebyggande underhåll, haverikontroll och reparationer som ska utföras under vakten.

Vaktgående fartygsingenjör är ansvarig för avskiljning, förbikoppling och justering av alla maskiner som han eller hon ansvarar för och på vilka arbete utförs. Vaktgående fartygsingenjör ska dokumentera allt arbete som har utförts.

**22 §** Vaktgående fartygsingenjör ska omedelbart meddela bryggan i händelse av brand, kommande åtgärder i maskinutrymmena som kan resultera i fartminskning, kommande styrningsfel, stopp i fartygets framdrivningssystem och förändringar i elkraftgenereringen eller liknande hot mot säkerheten. Vaktgående fartygsingenjör ska om möjligt meddela bryggan i förväg, så att bryggan får mesta möjliga tid att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att undvika en möjlig sjöolycka.

**23 §** När maskinrummet försätts i stand-by ska vaktgående fartygsingenjör se till att allt maskineri och all utrustning som krävs för fartygets manövrering kan tas i bruk omedelbart och att det finns nödvändig reservkraft för styrning och andra manöverbehov tillgänglig.

### **Övertagande av vakten**

**24 §** Vaktgående fartygsingenjör får inte överlämna vakten till avlösande maskinbefäl om det finns skäl att misstänka att avlösande maskinbefäl inte är lämpat att fullgöra sina arbetsuppgifter. Den tekniska chefen ska i så fall underrättas av den som skulle avlösas.

**25 §** Avlösande maskinbefäl ska förvissa sig om att medlemmarna av vakten är väl lämpade att fullgöra sina arbetsuppgifter. Avlösande maskinbefäl får inte ta över vakten förrän han eller hon har tagit del av maskindagboken och kontrollerat att den överensstämmer med egna observationer.

**26 §** Innan avlösande maskinbefäl tar över vakten ska han eller hon beakta minst följande:

1. stående order och särskilda instruktioner från den tekniska chefen om driften av maskinanläggningen och andra anläggningar ombord,
2. vilka arbeten som utförs på maskineriet och anläggningar ombord, vilken personal som deltar och möjliga risker,
3. i förekommande fall: nivå och beskaffenhet på vatten eller rester i rännstenar, barlasttankar, sloptankar, reservtankar, färskvattentankar och toalettavfallstankar samt att han eller hon har kännedom om särskilda föreskrifter för hur deras innehåll ska användas och avlägsnas,
4. bränslets tillstånd och nivå i reservtankar, settlingstankar, dagtankar och andra bränsleförvaringsanordningar,
5. de särskilda regler som finns om hur toalettavfall och annat sanitetsavfall ska avlägsnas,
6. de olika huvud- och hjälpsystemens tillstånd och funktion inklusive distributionssystem för elektrisk kraft,
7. i tillämpliga fall: övervaknings- och kontrollpanelutrustningarnas tillstånd samt vilken utrustning som sköts manuellt,
8. i tillämpliga fall: tillstånd och funktion hos pannornas reglerutrustning, såsom flamvakter, belastningsgränser, förbränning, bränsletillförsel och annan utrustning som hör till ångpannornas drift,
9. potentiellt ogynnsamma förhållanden till följd av dåligt väder, is, förorenat vatten eller grunt vatten,
10. särskilda arbetsmetoder på grund av haverier eller ogynnsamma driftförhållanden,
11. redogörelser från maskinpersonalen om de arbetsuppgifter som de har tilldelats, och
12. brandbekämpningsutrustningens funktionsduglighet.

### **Regelbundna kontroller**

**27 §** Det är vaktgående fartygsingenjörs skyldighet att regelbundet kontrollera det maskineri som han eller hon ansvarar för. Sådan kontroll bör bekräfta

1. att huvud- och hjälpmaskineri, manöversystem, indikeringspaneler och kommunikationssystem fungerar tillfredsställande,
2. att styrmaskinsystem och tillhörande utrustning fungerar tillfredsställande,
3. att rätt vattennivå hålls i pannor och värmväxlare,
4. att maskin- eller pannavgaserna visar goda förbränningsförlopp och att sotblåsning har gjorts i tillämpliga fall,
5. att rännstenarna är i tillfredsställande skick med avseende på vattennivå och förorening, och

6. att rörsystemen, inklusive manöver- och maskinerirörsystem, håller tätt, fungerar tillfredsställande och underhålls ordentligt. Tryckoljerör ska särskilt uppmärksammas.

### **Maskindagbok**

**28 §** Innan vaktgående fartygsingenjör lämnar över vakten, ska han eller hon se till att alla händelser, som har inträffat under vakten och som rör huvud- och hjälpmaskineriet, är vederbörligen dokumenterade.

### **Förebyggande underhåll och reparationer**

**29 §** Vaktgående fartygsingenjör ska under allt förebyggande underhållsarbete, haverikontrollarbete och reparationsarbete samarbeta med det maskinbefäl som har hand om underhållsarbete. Detta omfattar exempelvis arbete med

1. att avskilja och förbikoppla maskineri på vilket arbete ska utföras,
2. att anpassa maskinanläggningen så att den fungerar tillfredsställande och säkert under underhållsperioden,
3. att föra anteckningar i maskindagboken eller annat lämpligt dokument om den utrustning som har åtgärdats, vilken personal som deltog i arbetet, vilka säkerhetsåtgärder som vidtogs och av vem, till nytta för avlösande maskinbefäl och för att dokumentera arbetet, och
4. att prova och om nödvändigt sätta igång det maskineri eller den utrustning som har åtgärdats.

**30 §** Vaktgående fartygsingenjör ska se till att all maskinpersonal som utför underhåll är tillgänglig vid manuell drift av maskinanläggningen i händelse av fel på automatiken.

### **Meddelande till bryggan**

**31 §** Vaktgående fartygsingenjör ska tänka på att fartändringar till följd av fel på maskineriet eller förlorad styrförmåga kan äventyra säkerheten för fartyg och människoliv till sjöss. Bryggan ska omedelbart underrättas när säkerheten hotas, exempelvis vid brand och händelser i maskinutrymmena som kan orsaka fartminskning, fel på styrningen, stopp i fartygets framdrivningsanläggning eller förändrad möjlighet att leverera elkraft. För att öka bryggpersonalens möjligheter att undvika en tänkbar sjöolycka, ska bryggan om möjligt underrättas innan några åtgärder vidtas.

### **Gång i hårt trafikerade farvatten**

**32 §** Vaktgående fartygsingenjör ska se till att allt maskineri som ingår i fartygets manövrering omedelbart kan kopplas över till manuell drift, när han eller hon underrättas om att fartyget befinner sig i hårt trafikerade farvatten. Han eller hon ska också se till att nödvändig reservkraft finns tillgänglig för styrning och andra manövreringsbehov. Reservstyrning och annan hjälputrustning ska kunna användas omedelbart.

### **Gång vid nedsatt sikt**

**33 §** Vaktgående fartygsingenjör ska se till att luft- eller ångtryck för mist-signaler hålls konstant. Han eller hon ska vara beredd att verkställa order från bryggan och dessutom se till att det hjälpmaskineri som används vid manövrering är klart för användning.

### **Tillkallande av teknisk chef**

**34 §** Vaktgående fartygsingenjör ska omedelbart informera den tekniska chefen under följande omständigheter:

1. Vid maskinskada eller felfunktioner som enligt hans eller hennes bedömning utgör en fara för fartygets säkra drift.
2. Vid felfunktioner som enligt hans eller hennes bedömning kan orsaka skada eller haveri på framdrivningsmaskineriet, hjälpmaskineriet eller övervaknings- och reglersystemen.
3. I nödsituationer eller i situationer då det uppstår tveksamheter.

**35 §** Oavsett kravet att omedelbart informera den tekniska chefen i enlighet med 34 §, ska vaktgående fartygsingenjör, när förhållandena så kräver, inte tveka att vidta omedelbara åtgärder för fartygets, maskineriets och besättningens säkerhet.

### **Vaktpersonal**

**36 §** Vaktgående fartygsingenjör ska ge vaktpersonalen all den instruktion och information som krävs för en säker vakthållning. Rutinmässigt maskinunderhåll, som utförs som tillfälliga uppdrag och som en del av säker vakthållning, ska anordnas som ett led i vakrutinen. Detaljerat reparationsunderhåll, som omfattar reparation av elektrisk, mekanisk, hydraulisk, pneumatisk eller tillämplig elektronisk utrustning i hela fartyget, ska utföras i samförstånd mellan vaktgående fartygsingenjör och den tekniska chefen. Dessa reparationer ska dokumenteras.

### **Maskinvakt på oskyddad ankarplats**

**37 §** När ett fartyg ligger till ankars på en öppen redd eller på någon annan plats, där förhållandena är praktiskt sett jämförbara med de under gång, ska vaktgående fartygsingenjör se till

1. att det hålls effektiv vakt,
2. att allt drift- och stand-by-maskineri kontrolleras regelbundet,
3. att huvud- och hjälpmaskineri hålls i beredskap i enlighet med order från bryggan,
4. att det vidtas åtgärder för att skydda miljön från förorening från fartyget och att gällande regler om förhindrande av förorening följs, och
5. att alla haverikontroll- och brandbekämpningssystem hålls i beredskap.

## 6 kap. Hamn

### Fartygsbefäl

**1 §** Fartygets befälhavare ska bestämma vaktens sammansättning och varaktighet med hänsyn till förtöjningsförhållanden, fartygstyp och arbetsuppgifternas art.

**2 §** Bestämmelserna i 3–11 §§ gäller vakthållning i hamn under normala förhållanden.

För fartyg på en oskyddad ankarplats gäller också de bestämmelser som finns angivna i 4 kap. under rubriken Brygga.

**3 §** Vakten ska

1. tillgodose säkerheten för människoliv, fartyg, last, hamn och miljö samt säker drift av all utrustning som har samband med lastning eller lossning,
2. beakta internationella, nationella och lokala regler, och
3. upprätthålla ordning och vanliga skeppsrutiner.

**4 §** Fartyg med farlig last i bulk – vare sig lasten är eller kan bli explosiv, brandfarlig, giftig, frätande eller miljöförorenande – ska alltid ha behörigt befäl på vakt och behörig personal tillgänglig ombord, när fartyget är säkert förtöjt eller ligger säkert till ankars i hamn.

På fartyg med farlig last i förpackad form – vare sig lasten är eller kan bli explosiv, brandfarlig, giftig, frätande eller miljöförorenande – ska vakthållningen i hamn ordnas med hänsyn till den farliga lastens egenskaper, mängd, förpackning och stuvning samt till de förhållanden som råder i hamnen.

**5 §** Ett behörigt fartygsbefäl ska ansvara för vakten, med undantag för fartyg som har en bruttodräktighet under 500 och som inte medför farlig last. På sådana fartyg får befälhavaren utse någon annan med lämpliga kvalifikationer för vakthållning i hamn.

**6 §** Den nödvändiga utrustningen ska vara anordnad och iordningställd på så sätt att den möjliggör en effektiv vakthållning.

### *Övertagande av vakten*

**7 §** Vakthavande befäl får inte överlämna vakten till avlösande befäl om det finns skäl att misstänka att avlösande befäl inte är lämpat att fullgöra sina arbetsuppgifter. Befälhavaren ska i så fall underrättas av den som skulle avlösas.

**8 §** Det avgående befälet ska informera det avlösande befälet om följande:

1. vattendjupet vid förtöjningsplatsen, fartygets djupgående, nivå och tid för högt och lågt vatten, förtöjningsanordningar, ankarnas lägen, hur mycket kätting som har stuckits ut, andra förtöjningsförhållanden av betydelse för fartygets säkerhet, samt huvudmaskineriets beredskap och tillgänglighet i en nödsituation,
2. pågående och kommande arbeten ombord,



3. egenskaperna hos samt mängden och placeringen av gods som har lastats, som finns kvar ombord och som finns kvar ombord i form av rester sedan fartyget utlossats,

4. vattennivån i rännstenar och barlasttankar,

5. signaler och ljus som visas,

6. antalet besättningsmän som beordrats vara ombord och närvaro av andra personer ombord,

7. brandbekämpningsutrustningens beredskap,

8. eventuella särskilda hamnbestämmelser,

9. stående order och särskilda instruktioner från befälhavaren,

10. de kommunikationsmedel som finns tillgängliga mellan fartyget och kajpersonalen eller hamnansvariga om en nödsituation eller behov av hjälp skulle uppstå,

11. andra förhållanden av betydelse för fartygets säkerhet, besättning och last och för skyddet av miljön från förorening, och

12. hur man ska underrätta behörig myndighet om miljöföroreningar från fartyget.

**9 §** Det avlösande befälet ska förvissa sig om

1. att förtöjningar är riktigt fastgjorda eller att ankarkättingarna är säkrade,

2. att föreskrivna signaler eller ljus är korrekt hissade och visade,

3. att säkerhetsåtgärder och brandskyddsregler har beaktats,

4. att han eller hon känner till egenskaperna hos den skadliga eller farliga last som lastas eller lossas och lämplig åtgärd i händelse av spill eller brand, och

5. att inga yttre omständigheter utsätter fartyget för fara och att det egna fartyget inte utsätter andra fartyg för fara.

**10 §** Viktig verksamhet, som pågår vid tidpunkten för vaktavlösning, ska avslutas av det avgående befälet, om inte befälhavaren beslutar något annat.

### *Vakthållning*

**11 §** Vakthavande befäl ska

1. göra inspektionsronder i fartyget med lämpliga mellanrum,

2. särskilt uppmärksamma

– landgångens tillstånd och fastsättning samt ankarkätting eller förtöjningar, särskilt när tidvattnet vänder eller vid kajplatser där vattennivån varierar, och vid behov åtgärda de nämnda anordningarna så att de fungerar på normalt sätt,

– djupgåendet, vattendjupet under kölen och fartygets tillstånd för att undvika farlig slagsida och trim under lasthantering eller barlastning,

– väder- och sjöförhållanden,

– att alla regler rörande säkerhetsåtgärder och brandskydd iakttas,

– vattennivån i rännstenar och barlasttankar,

– var alla ombordvarande personer befinner sig, särskilt de i avsides eller slutna utrymmen,

– att signaler eller ljus visas korrekt,

3. vidta nödvändiga åtgärder för att skydda fartyg, personal och last vid dåligt väder eller då stormvarning mottagits,

4. vidta alla åtgärder för att förhindra att fartyget förorenar miljön,

5. i en nödsituation som hotar fartygets säkerhet: slå larm, varsko befälhavaren, vidta alla tänkbara åtgärder för att förhindra skador på fartyget och, om så krävs, kalla på hjälp från myndigheterna i land eller från närliggande fartyg,

6. känna till stabilitetsförhållandena, så att brandbekämpningsansvariga i land i händelse av brand kan informeras om den ungefärliga mängd vatten som kan pumpas ombord utan fara för fartyget,

7. erbjuda hjälp till fartyg eller människor i nöd,

8. vidta nödvändiga försiktighetsåtgärder för att förhindra olyckor och skador då propellrar ska baxas, och

9. föra in alla viktiga händelser, som berör fartyget, i skeppsdagboken.

### **Maskinbefäl**

**12 §** Bestämmelserna i 13–22 §§ gäller för vaktgående maskinbefäl på fartyg som är säkert förtöjda eller säkert till ankars i hamn under normala förhållanden.

**13 §** Den tekniska chefen ska i samråd med befälhavaren ansvara för en säker vaktställning i maskin. När man fastställer vaktens sammansättning, som kan omfatta ett lämpligt antal övrig maskinpersonal, ska bland annat följande beaktas:

1. fartygstyp,

2. maskineriets typ och tillstånd,

3. speciella arbetsmetoder föranledda av väderförhållanden, is, förorenat vatten, ringa vattendjup, nödsituationer, skadeförhindrande åtgärder eller föroreningsbegränsningar,

4. vaktmanskapets kvalifikationer och erfarenhet,

5. säkerhet för människoliv, fartyg, last, hamn och miljö,

6. internationella, nationella och lokala bestämmelser, och

7. upprätthållande av ordning och vanliga skeppsrutiner.

**14 §** Vaktens sammansättning ska alltid möjliggöra säker drift av alla maskiner som behövs för lasthantering, fartygets säkerhet och hamnen och dess miljö.

**15 §** Under den tekniska chefens överinseende är vaktgående maskinbefäl ansvarigt för nödvändig kontroll och provning av alla maskiner och all utrustning som tillhör ansvarsområdet.

**16 §** På fartyg, vars framdrivningsmaskineri har en effekt som understiger 1 500 kW, behövs inte vaktgående maskinbefäl, förutsatt att fartyget inte är lastat med farlig last i bulk.

På fartyg, vars framdrivningsmaskineri har en effekt av mellan 1 500 kW och 2 999 kW, kan befälhavaren i samråd med den tekniska chefen besluta att vaktgående maskinbefäl inte behövs ombord, förutsatt att det finns vakt-

havande fartygsbefäl ombord och att fartyget inte är lastat med farlig last i bulk.

På fartyg vars framdrivningsmaskineri har en effekt av 3 000 kW eller mer ska ett maskinbefäl alltid ansvara för vakthållningen i maskin.

**17 §** Vaktgående maskinbefäl ska inte tilldelas eller åta sig några uppdrag eller arbetsuppgifter som kan inkräkta på övervakningsplikten när det gäller fartygets maskinanläggning.

#### *Övertagande av vakten*

**18 §** Vaktgående maskinbefäl ska inte överlämna vakten till avlösande maskinbefäl, om det finns skäl att misstänka att avlösande maskinbefäl inte är lämpat att fullgöra sina arbetsuppgifter. Den tekniska chefen ska i så fall underrättas av den som skulle avlösas. Avlösande vaktbefäl ska övertyga sig om att medlemmarna av vakten är lämpade att fullgöra sina arbetsuppgifter.

**19 §** Det avgående maskinbefälet ska informera det avlösande maskinbefälet om följande:

1. stående order och särskilda instruktioner om fartygets drift, underhållsarbeten och reparationer av fartygets maskineri eller kontrollutrustning,
2. vilka arbeten som utförs på maskinerier och anläggningar ombord, vilken personal som deltar och möjliga risker,
3. i förekommande fall nivå och beskaffenhet på vatten eller rester i rännstenar, barlasttankar, sloptankar, toalettavfallstankar och reservtankar samt särskilda föreskrifter om hur deras innehåll ska användas och avlägsnas,
4. de särskilda regler som finns om hur toalettavfall och annat sanitetsavfall ska avlägsnas,
5. tillståndet och beredskapen hos transportabel brandsläckningsutrustning och fasta brandsläckningsanordningar samt system för branddetektering,
6. personal som har tillstånd att utföra maskinreparationer ombord och är sysselsatt med sådana arbeten, deras arbetsställe och arbetsuppgifter, andra auktoriserade personer och nödvändig besättning,
7. hamnbestämmelser om
  - utsläpp från fartyget,
  - brandbekämpning, och
  - fartygets beredskap, särskilt vid dåliga väderförhållanden,
8. de kommunikationsmedel som finns tillgängliga mellan fartyget och kajpersonalen eller hamnansvariga, om en nödsituation eller behov av hjälp skulle uppstå,
9. andra förhållanden av betydelse för fartygets säkerhet, besättning och last och för skyddet av miljön från föroreningar, och
10. hur man ska underrätta behörig myndighet om miljöföroreningar som orsakas av arbeten i maskin.

**20 §** Viktig verksamhet, som pågår vid tidpunkten för vaktavlösning, ska avslutas av det avgående befälet, om inte den tekniska chefen beslutar något annat.

**21 §** Innan avlösande maskinbefäl tar över vakten, ska han eller hon personligen övertyga sig om att han eller hon har fått fullständig information från det avgående befälet i enlighet med 19 § samt

1. känna till stående order och särskilda instruktioner om driften av, samt underhållsarbeten och reparationer på fartygets maskineri och kontrollutrustning,

2. vara förtrogen med befintliga kraft-, värme- och belysningskällor och distributionen av dessa,

3. känna till kvantitet och kvalitet hos fartygets bränsle, smörjolja och vattenförråd,

4. vara förtrogen med fartygets barlastsystem och hur det handhas,

5. kontrollera att den närvarande maskinpersonalen är tillräcklig till antalet och förvissa sig om att berörda personer är i fysiskt skick att fullgöra sina arbetsuppgifter på rätt sätt,

6. känna till pågående lasthantering, läget rörande underhålls- och reparationsfunktioner och all annan verksamhet som påverkar vakten,

7. känna till vilka hjälpmaskiner som är i drift för betjäning av passagerar- och besättningsutrymmen, lasthantering, vattenförsörjning och avgasystem,

8. känna till hamnbestämmelserna om hur föroreningar ska förhindras och om hur utrustningen ombord ska handhas, så att kraven i bestämmelserna uppfylls,

9. känna till alla föreskrifter om säkerhetsåtgärder och brandskydd samt kommunikationsmöjligheter med brandförsvaret i land,

10. vara förtrogen med fartygets varnings- och larmsystem och med vilka åtgärder som ska vidtas då dessa system utlöses,

11. göra sig förtrogen med tillgängligheten och handhavandet av alla brandvarnings- och brandsläckningssystem, metoder för begränsning av brand och olika typer av transportabel brandsläckningsutrustning ombord samt det effektivaste sättet att använda dessa,

12. vara förtrogen med placeringen och användningen av den livräddningsutrustning som finns i händelse av skadlig eller giftig miljö,

13. förvissa sig om att material för första hjälpen finns omedelbart tillgängligt i akuta lägen, särskilt sådant material som behövs för att behandla brännskador,

14. känna till alla internkommunikationer och kommunikationsmedel mellan fartyget och aktuella myndigheter i land, och

15. vara beredd att så långt som möjligt förbereda fartyget och dess maskineri för stand-by eller nödberedskap, allt efter behov.

### *Vakthållning*

**22 §** Vaktgående maskinbefäl ska

1. särskilt uppmärksamma och följa alla order,

2. särskilt uppmärksamma särskilda driftförfaranden och bestämmelser om risker och riskförebyggande åtgärder inom alla delar av hans eller hennes ansvarsområde,

3. särskilt uppmärksamma instrumentering och kontrollsystem samt övervaka all kraftförsörjning, alla enheter och alla system i drift,
4. särskilt uppmärksamma teknik, metoder och åtgärder som är nödvändiga för att förhindra överträdelser av de lokala myndigheternas bestämmelser om förorening, och
5. särskilt uppmärksamma tillståndet i rännstenarna.

### **23 §** Vaktgående maskinbefäl ska

1. i nödsituationer larma vid behov och vidta alla tänkbara åtgärder för att förhindra skador på fartyget, fartygets last och människor ombord,
2. känna till fartygsbefällets behov av utrustning för lastning och lossning och ytterligare behov för barlast- och andra stabilitetskontrollsystem,
3. gå täta inspektionsronder för att upptäcka eventuella fel och brister i utrustningen och omedelbart vidta åtgärder för att säkerställa fartygets, lasthanterings-, hamnens och miljöns säkerhet,
4. se till att nödvändiga säkerhetsåtgärder har vidtagits inom ansvarsområdet för att förhindra olyckor eller skador på de olika elektriska, hydrauliska, pneumatiska och mekaniska systemen, och
5. se till att alla viktiga händelser som berör drift, justering eller reparation av fartygets maskineri dokumenteras tillfredsställande.

## **7 kap. Radio<sup>1</sup>**

**1 §** Detta kapitel gäller svenska fartyg som omfattas av SOLAS.

**2 §** Det ska finnas möjlighet att genomföra radiotelefonersamtal på fartyget.

**3 §** Ombordvarande ska ges möjlighet att använda fartygets radiokommunikationsutrustning för privata ändamål. Samtalen ska kunna genomföras ostört.

**4 §** Befälhavaren ska

1. säkerställa att radiovakt upprätthålls i enlighet med tillämpliga bestämmelser i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:95) om radioutrustning på fartyg,
2. säkerställa att radiovaktens primära uppgifter inte påverkas negativt av radiotrafik som inte är relevant för fartygets säkra framförande och navigeringssäkerheten, och
3. beakta vilken radioutrustning som är installerad och dess driftstatus.

**5 §** När ett fartyg är under gång, ska den radiokommunikation som vakt-havande fartygsbefäl utför i första hand beröra fartygets navigering och säkra framförande. Övrig radiotrafik får utföras av vakthavande fartygsbefäl om fartygets navigatoriska situation och situationen i övrigt medger detta.

**6 §** När man har mottagit larm från nödställda eller om det egna fartyget är i nöd, ska särskild personal utses att sköta den övriga radiotrafiken.

<sup>1</sup> Motsvarar SOLAS, kapitel IV, regel 12.

**7 §** Alla händelser som har med radiotrafiken att göra och som kan ha betydelse för sjösäkerheten ska dokumenteras i enlighet med kraven i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:95) om radioutrustning på fartyg.

**8 §** Den radiooperatör som håller radiovakt ska

1. säkerställa att vakt hålls på de frekvenser som anges i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:95) om radioutrustning på fartyg, och

2. när han eller hon är i tjänst, regelbundet kontrollera radioutrustningens drift och energiförsörjning och rapportera varje observerat fel på denna utrustning till befälhavaren.

**9 §** Samtliga radiooperatörer ska fortlöpande upprätthålla de kunskaper och färdigheter i handhavandet av radio- och säkerhetsutrustning som ska finnas ombord, enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:95) om radioutrustning på fartyg.

Det dagliga rutinarbetet med radioutrustningen ska i möjligaste mån fördelas jämnt mellan operatörerna.

När fartyget är i drift ska varje radiooperatör utföra minst en radiokommunikation i månaden, så att han eller hon behåller och utvecklar sin radiokompetens. Detta ska dokumenteras.

## TREDJE AVDELNINGEN

### FISKEFARTYG

#### 8 kap. Brygga

##### Allmänt

**1 §** Transportstyrelsen kan efter ansökan medge undantag från dessa föreskrifter, om det är skäligt med hänsyn till fartygets begränsade användningsområde eller annan särskild omständighet och om det inte strider mot internationella överenskommelser eller gemenskapsrättslig lagstiftning.

##### På väg till eller från fiskeplatsen

###### *Vakthållningsarrangemang*

**2 §** Vaktens sammansättning ska alltid vara ändamålsenligt anpassad till rådande förhållanden och omständigheter. Noggrann utkik ska hållas.

**3 §** När vaktens sammansättning beslutas ska bland annat följande beaktas:

1. att styrhytten eller den plats från vilken fartygets navigering kontrolleras aldrig får lämnas obemannad,
2. väder- och siktförhållanden och om det är dagsljus eller mörker,
3. närheten till faror vid navigeringen som kan göra det nödvändigt för vakthavande befäl att utföra extra navigationsuppgifter,

4. användningen av och funktionsdugligheten hos navigeringshjälpmedel, t.ex. radar och elektronisk positionsbestämningsutrustning, samt all annan utrustning som kan påverka fartygets säkra framförande,

5. om fartyget är försett med automatstyrning, och

6. alla andra krav på vakthållningen som kan uppkomma som en följd av särskilda driftförhållanden.

### *Navigering*

**4 §** Den avsedda resan ska planeras i förväg. All tillämplig information ska då beaktas. Utlagda kurser ska kontrolleras innan resan påbörjas.

**5 §** Under vakten ska styrd kurs, position och fart kontrolleras med tillräckligt täta mellanrum. Alla tillgängliga navigationshjälpmedel som är nödvändiga för att kontrollera att fartyget följer den avsedda kursen ska användas.

**6 §** Vakthavande befäl ska veta var fartygets säkerhets- och navigeringsutrustning finns och hur utrustningen handhas. Han eller hon ska också känna till och beakta utrustningens driftbegränsningar.

**7 §** Vakthavande befäl får inte tilldelas eller utföra några arbetsuppgifter som kan störa fartygets säkra navigering.

### *Navigeringsutrustning*

**8 §** Vakthavande befäl ska använda alla tillgängliga navigeringshjälpmedel på det mest effektiva sättet.

**9 §** När radar används ska vakthavande befäl alltid följa bestämmelserna om användning av radar i gällande regler om hur kollisioner till sjöss ska förhindras.

Vakthavande befäl ska inte tveka att vid behov använda styrinrättning, maskineri och ljudsignalapparater.

### *Navigatoriska arbetsuppgifter och ansvar*

**10 §** Vakthavande befäl ska

1. hålla sin vakt i styrhytten, som under inga omständigheter får lämnas utan att vederbörlig avlösning har skett,

2. fortsätta att ansvara för fartygets säkra framförande, oberoende av befälhavarens närvaro i styrhytten, ända till dess befälhavaren uttryckligen meddelar att han eller hon har övertagit detta ansvar och detta är ömsesidigt uppfattat, och

3. underrätta befälhavaren så snart det uppstår någon tveksamhet om säkerheten.

Vakthavande befäl får inte överlämna vakten till ett avlösande befäl, om det finns skäl att misstänka att avlösande befäl inte är lämpat att fullgöra sina arbetsuppgifter. Befälhavaren ska i så fall underrättas.

**11 §** I samband med övertagande av vakten ska avlösande befäl personligen förvissa sig om fartygets beräknade eller sanna position, fartygets avsedda väg, kurs och fart samt varje fara för navigeringen som kan förutsättas uppträda under vakten.

**12 §** Under vakten ska man föra noggranna dagboksanteckningar över rörelser och aktiviteter som rör fartygets navigering.

#### *Utkik*

**13 §** En noggrann utkik ska alltid hållas.

Förutom noggrann utkik med såväl syn som hörsel ska utkikens uppgifter, för att möjliggöra fullständiga bedömningar av situationer och av risker för kollisioner och strandningar eller av andra navigeringsrisker, omfatta utkik efter fartyg eller flygplan i nöd, skeppsbrutna, vrak och vrakspillror.

**14 §** Vid utkik ska följande beaktas:

1. Utkiken ska helt ägna sig åt att hålla noggrann utkik och får inte tilldelas eller utföra några arbetsuppgifter som skulle kunna störa den uppgiften.

2. Utkikens och rorsmannens uppgifter ska vara skilda från varandra. Rorsmannen får inte anses tjänstgöra som utkik när han eller hon står till rors, utom när han eller hon från styrplatsen har obegränsad sikt runt horisonten, och då förutsatt att han eller hon inte har någon nedsättning i mörkerseendet eller andra svårigheter att hålla noggrann utkik.

**15 §** Vakthavande befäl på bryggan kan få vara ensam utkik i dagsljus förutsatt att följande är uppfyllt vid varje sådant tillfälle:

1. att situationen har prövats noggrant och det är ställt utom allt tvivel att det är förenligt med säkerheten att göra så,

2. att alla rådande omständigheter har beaktats till fullo, exempelvis

– väderförhållanden,

– siktförhållanden,

– trafiktäthet,

– närheten till hinder för navigeringen, och

– nödvändig uppmärksamhet vid navigering i eller i närheten av trafiksepareringssystem, samt

3. att förstärkning omedelbart kan kallas till styrhytten när omständigheterna så kräver.

#### *Väderleksförhållanden*

**16 §** Vakthavande befäl ska vidta lämpliga åtgärder samt varsko befälhavaren när ogynnsamma förändringar av vädret, till exempel förhållanden som kan leda till nedisning, kan påverka fartygets säkerhet.



## Navigering med lots ombord

**17 §** Oberoende av de tjänsteåligganden och skyldigheter som en lots har, innebär hans eller hennes närvaro ombord aldrig att befälhavaren eller vakt-havande befäl fritas från sitt ansvar och sina skyldigheter avseende fartygets säkerhet. Befälhavaren och lotsen ska utväxla information om navigerings-procedurer, lokala förhållanden och fartygets karakteristika. Befälhavaren och/eller vakthavande befäl ska samarbeta nära med lotsen och hålla noggrann kontroll på fartygets position och rörelser.

## Fartyg sysselsatta med fiske eller som söker efter fisk

**18 §** Vakthavande befäl ska särskilt beakta

1. andra fartyg sysselsatta med fiske och deras fiskeredskap,
2. säkerheten för den besättning som befinner sig på däck,
3. offshoreanläggningar i fartygets omedelbara närhet med speciell hänsyn tagen till säkerhetszoner, och
4. vrak.

Vakthavande befäl ska beakta och på lämpligt sätt åtgärda sådana hot mot säkerheten för fartyg och besättning, som orsakats av ogynnsamma förhållanden på grund av minskad stabilitet och minskat fribord till följd av fiskeriverksamheten, fångsthanteringen och stuvningen samt ovanliga sjö- och väderleksförhållanden.

**19 §** När fångsten stuvas ska man särskilt uppmärksamma gällande fribords- och stabilitetskrav under hela resan till lossningshamnen. I samband med detta ska man beakta förbrukningen av brännolja och förråd samt risken för ogynnsamma väderförhållanden; vintertid ska man också beakta risken för nedisning på och ovanför öppna däck i områden där man kan förvänta sig nedisning.

## Fartyg till ankars

**20 §** Om befälhavaren bedömer att det är nödvändigt ska en kontinuerlig sjövakt bibehållas till ankars. Vakthavande befäl ska emellertid under alla omständigheter

1. bestämma fartygets läge och lägga ut läget i lämpligt sjökort så snart detta är praktiskt möjligt,
2. när förhållandena så medger, med tillräckligt täta mellanrum kontrollera att fartyget ligger säkert förankrat genom att ta bäringar till fasta sjö-märken eller lätt identifierbara landmärken,
3. se till att det hålls noggrann utkik,
4. se till att det görs periodiska inspektionsronder i fartyget,
5. beakta väder- och tidvattenförhållanden samt sjöns tillstånd,
6. informera befälhavaren och vidta alla nödvändiga åtgärder om fartyget draggar,
7. kontrollera att beredskapen avseende framdrivningsmaskineriet och annan maskinell utrustning överensstämmer med befälhavarens instruktioner,

8. informera befälhavaren om sikten försämrats samt handla i överensstämmelse med gällande regler om hur kollisioner till sjöss ska förhindras, och

9. se till att fartyget för föreskrivna ljus- och signalfigurer samt att föreskrivna ljudsignaler alltid avges.

## **9 kap. Radio**

**1 §** Varje fartyg till sjöss ska hålla kontinuerlig radiovakt.

**2 §** En ombordvarande besättningsmedlem ska ha huvudansvaret för radiokommunikationen i nödsituationer.

**3 §** Varje fartyg till sjöss ska hålla radiovakt för allmänna utsändningar av maritim säkerhetsinformation på den eller de frekvenser där sådan information sänds ut för det område som fartyget färdas inom.

**4 §** Alla händelser som har med radiotrafiken att göra och som kan ha betydelse för sjösäkerheten ska dokumenteras, i enlighet med kraven i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:95) om radioutrustning på fartyg.

## **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

*TSFS 2012:67*

1. Denna författning träder i kraft den 1 augusti 2012.

2. Sjöfartsverkets eller Transportstyrelsens beslut, som gäller då denna författning träder i kraft, gäller även efter att denna författning trätt i kraft. Sådana beslut ska anses ha meddelats av Transportstyrelsen och gäller till dess att Transportstyrelsen meddelar ett nytt beslut eller giltighetstiden för beslutet går ut.

*TSFS 2012:114*

Denna författning träder i kraft den 21 november 2012.

*TSFS 2017:102*

Denna författning träder i kraft den 1 juli 2018.