

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:2) om navigations- säkerhet och navigationsutrustning;

TSFS 2017:11

Utkom från trycket
den 10 mars 2017

SJÖFART

beslutade den 1 mars 2017.

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 2 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och 2 kap. 1 § sjötrafikförordningen (1986:300) i fråga om styrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:2) om navigations säkerhet och navigationsutrustning

dels att 3 kap. 39 och 40 §§ ska upphöra att gälla,

dels att nuvarande 3 kap. 41–45 §§ ska betecknas 3 kap. 39–43 §§,

dels att 1 kap. 2 §, 2 kap. 10 §, 3 kap. 3, 4, 16, 17, 33–35, 38 och 42 §§ samt bilaga 1 ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 3 kap. 18 a §, av följande lydelse, samt beslutar följande allmänna råd.

1 kap.

2 § I dessa föreskrifter används följande förkortningar och definitioner:

Förkortningar:

<i>ATA</i>	Automatic Tracking Aid (automatiskt målföljningssystem)
<i>BAMS</i>	Bridge Alarm Management System (System för hantering av bryggalarm)
<i>BNWAS</i>	Bridge navigational watch alarm system (larmsystem för vaktgående befäl på bryggan)

Definitioner:

erkänd organisation

1. för svenska fartyg med undantag av fartyg i inlandssjöfart: sådan organisation som definieras i 1 kap. 5 § första stycket fartygssäkerhetslagen (2003:364) och som Transportstyrelsen enligt 9 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) har slutit avtal med,

2. för fartyg från medlemsstater med undantag av fartyg i inlandssjöfart: sådan organisation som har erkänts i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg,

3. för fartyg i inlandssjöfart: sådan organisation som definieras i 1 kap. 5 § andra stycket fartygssäkerhetslagen (2003:364),

4. för övriga fartyg: sådan organisation som avses i SOLAS 1974 regel I/6

fartområden

fartområden enligt fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

2 kap.

10 § På alla passagerarfartyg ska det finnas en förteckning över fartygets driftsbegränsningar. Förteckningen ska sammanställas innan fartyget tas i drift och ska innehålla samtliga driftsbegränsningar, oavsett om de är ålagda av myndighet eller fastställda när fartyget ritades och byggdes. Förteckningen tillsammans med nödvändiga förklaringar ska hållas aktuell och förvaras tillsammans med fartygets certifikat.

Förteckningen ska klart och tydligt redovisa

- dispenser från nationella och internationella regelverk,
- begränsningar vad gäller fartområde, väder och våghöjd,
- begränsningar för tillåten last, trim och fart, och
- övriga begränsningar.

På fartyg på internationell resa ska förteckningen vara författad på fartygets arbetsspråk och, om detta inte är engelska eller franska, även på ett av dessa språk.

På fartyg som går endast på inrikes resa ska förteckningen vara författad på fartygets arbetsspråk. Om fartyget har ett annat arbetsspråk än svenska ska förteckningen vara författad på arbetsspråket samt på engelska.

Nationella passagerarfartyg i fartområde C, D och E som inte har några driftsbegränsningar behöver inte ha en sådan förteckning ombord.

3 kap.

3 § Fiskefartyg som omfattas av Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 1999:27) om säkerheten på fiskefartyg som har en längd av 24 meter eller mer ska vara utrustade enligt 14–18 och 26–41 §§ samt bilaga 2.

4 § Av 1 kap. 10 § 6 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:95) om radioutrustning på fartyg framgår att alla fartyg som omfattas av den författningen ska kunna sända lokaliseringssignaler och i enlighet med funktionskravet i 6 § dessa föreskrifter kunna ta emot lokaliseringssignaler.

5 § Alla fartyg, oavsett storlek, ska vara utrustade med följande.

1. En korrekt justerad standardmagnetkompass eller annat medel som, oberoende av kraftförsörjning, kan fastställa fartygets kurs. Kursen ska kunna avläsas vid styrplatsen. Fartyg som trafikerar endast hamnar, floder, kanaler och mindre insjöar inom fartområde E kan, i stället för att vara utrustade med en typgodkänd magnetkompass, vara utrustade med en enkel orienteringskompass graderad med 360°, en handburen GPS eller likvärdig utrustning, så att det går att orientera sig i mörker eller nedsatt sikt.

2. En pejlskiva eller annat medel som, oberoende av kraftförsörjning, kan ta bäringar horisonten runt. Detta gäller dock inte fartyg som har en brutto-dräktighet under 500 och som enbart går på inrikes resa i fartområde D och E.

3. Ett medel för att kurser och bäringar ska kunna korrigeras till sanna kurser och bäringar.

4. Sjökort och nautiska publikationer för den planerade resan. ECDIS uppfyller kravet på sjökort under förutsättning att det finns ett reservsystem. Reservsystem kan vara sjökort i pappersform eller en dubbling av ECDIS. Om kravet på ett reservsystem uppfylls genom en dubbling av ECDIS och fartyget navigerar i ett område som inte täcks av ENC, ska det även finnas papperssjökort, så att resan kan slutföras säkert. Nautiska publikationer i elektronisk form kan uppfylla kravet på nautiska publikationer under förutsättning att kraven i bilaga 3 är uppfyllda. ECS, som uppfyller kraven i ISO 19379 eller prestandanormerna i RTCM 10900 eller som på annat sätt motsvarar något av dessa krav och är baserat på aktuella och rättade sjökort, får dock ersätta ECDIS på lastfartyg under 500 brutto i fartområde D och E samt på Väneren, och på passagerarfartyg under 500 brutto i fartområde E, under förutsättning att det finns ett reservsystem enligt vad som sägs i denna punkt.

5. En mottagare som kontinuerligt under den planerade resan automatiskt kan fastställa och uppdatera fartygets position. Det kan vara en mottagare för ett GNSS, ett markbundet radionavigationssystem eller annat medel. Detta krav gäller inte för fartyg som enbart trafikerar hamnar, floder, kanaler och mindre insjöar inom fartområde E.

6. Fartyg med bruttodräktighet under 150 ska vara utrustade med en radarreflektor eller annat medel, för att kunna upptäckas från fartyg som navigerar med radar på frekvensband 3 GHz respektive 9 GHz. Detta krav

gäller dock endast om det är praktiskt möjligt och om sådan utrustning finns tillgänglig.

7. Om fartygets brygga är helt inbyggd, ska det finnas ett ljudmottagningsystem eller annat medel, som gör att vakthavande befäl kan höra ljudsignaler och bestämma från vilken riktning de kommer. Om bryggan har öppningsbara fönster behövs inget sådant ljudmottagningsystem.

8. En telefon eller annat medel för att överföra kursinformation till en nödstyrplats.

9. En indikator eller annat medel för att fastställa och visa rodrets läge. Denna information ska vara avläsbar från den kontrollplats varifrån fartyget normalt framförs (conning position). Detta gäller endast fartyg utrustade med ett eller flera roder.

Allmänna råd

Ett sådant medel som anges i punkt 3 kan vara en deviationstabell eller deviationskurva, en kompassloggbok eller uppgifter som regelbundet har förts in i skeppsdagboken (K, Kk, Km, d och m).

Om nautiska publikationer i elektronisk form används för att uppfylla kravet i 5 § 4, bör anvisningarna i IMO-cirkulär MSC/Circ.891¹ följas. Vid underhåll av programvara för ECDIS bör MSC.1/Circ.1503² användas.

På passagerarfartyg och andra fartyg som bedriver yrkesmässig trafik bör följande övrig navigationsutrustning finnas ombord.

Utrustning (antal)	Fartområde				
	A	B	C	D	E
Sextant	1*				
Kronometer	1*				
Kikare	2	1	1	1	1
Skeppsur	1	1	1	1	1
Barometer	1	1			
Termometer för luft	1				
Termometer för vatten	1				
Handlod 50 m	1				
Handlod 25 m		1	1	1	1
Signalflaggsställ	1	1			

*Endast i fartområde A utanför en linje dragen från Trondheimsfjorden till Shetlands nordpynt, därifrån västerut till V 11°, därifrån

¹ MSC/Circ.891, Guidelines for the Onboard Use and Application of Computers.

² MSC.1/Circ.1503 ECDIS – Guidance for Good Practice.

över Irlands västkust till N 48° V 11°, därifrån till N 27° V 20° och därifrån österut till Afrikas västkust samt öster om Afrikas östkust till ost om longitud O 51°16'.

16 § AIS ska uppfylla följande funktionskrav:

Den ska automatiskt kunna förse berörda landstationer, andra fartyg och luftfarkoster med information, däribland fartygets

- identitet,
- kategori,
- position,
- kurs och fart, och
- annan säkerhetsrelaterad information.

17 § AIS ska automatiskt kunna ta emot information angiven i 16 § från fartyg med likadan utrustning.

Den GPS-mottagare som ansluts till AIS på fartyg enligt 3 § ska uppfylla kraven i lagen (2016:768) om marin utrustning och i föreskrifter meddelade i anslutning till lagen.

18 a §³ Följande fartyg ska undergå ett årligt test av det automatiska identifieringssystemet (AIS):

- passagerarfartyg på internationell resa,
- andra fartyg med bruttodräktighet om 300 eller mer på internationell resa. Testet ska genomföras av en av Transportstyrelsen utsedd radiobesiktningssman eller en av erkänd organisation utsedd radiobesiktningssman. Testet ska bekräfta att programmeringen av fartygets statiska information är korrekt och att datautbytet med anslutna sensorer fungerar som det ska. Genom testet ska också radioprestandan kontrolleras genom frekvensmätning och testsändning till exempelvis sjötrafikinformationstjänst (VTS). En kopia av testrapporten ska behållas ombord på fartyget.

Allmänna råd

Vid årlig testning av AIS bör riktlinjerna i IMO-cirkulär MSC/Circ.1252⁴ följas.

33 §⁵ Alla fartyg som under resa kan komma att anlita lots ska ha utrustning för att kunna embarkera och debarkera lots. Bestämmelserna i 34 och 35 §§ gäller all sådan utrustning. Utrustningen ska dessutom uppfylla kraven i 41 § samt antingen 36, 37 eller 38 §. Arrangemangen för lotsens embarkering och debarkering ska uppfylla kraven i 40–42 §§.

34 §⁶ Utrustningen för embarkering och debarkering av lots ska uppfylla nedanstående krav på underhåll och användning:

³ Motsvarar SOLAS kapitel V regel 18.9.

⁴ MSC/Circ.1252 Guidelines on Annual Testing of the Automatic Identification System (AIS).

⁵ Motsvarar SOLAS kapitel V regel 23.1.1.

⁶ Motsvarar SOLAS kapitel V regel 23.2.

– Utrustningen ska hållas ren, underhållas och förvaras på ett säkert sätt samt kontrolleras regelbundet för att säkerheten ska kunna garanteras vid användning.

– Utrustningen ska användas endast för personbefordran.

– Ansvarigt befäl ska övervaka iordningställandet av utrustningen samt embarkering och debarkering av lotsen. Ansvarigt befäl ska ha kontakt med bryggan och se till att lotsen på ett säkert sätt kommer till och från bryggan.

– Den personal som deltar när mekanisk utrustning ställs i ordning och används ska vara införstådd med gällande säkerhetsrutiner för hantering av utrustningen.

– Utrustningen ska prövas före användning.

– Alla lotsledare som används till lotsförflyttning ska tydligt märkas med etiketter eller annan permanent märkning så att man kan identifiera varje enskilt hjälpmedel för inspektions- och protokollföringsändamål. Protokoll ska behållas på fartyget fram till det datum då den identifierade ledaren åter tas i bruk och eventuella reparationer är utförda.

– lotsledaren ska uppfylla denna regel eller en internationell standard och ska kontrolleras vid sjövärdighetsbesiktning.

Fallrepstrappa omfattar också lutande stegar som används som en del av anordningarna för lotsförflyttning.

Allmänna råd

Vid konstruktion av utrustning som används för embarkering och debarkering av lots bör rekommendationerna i ISO 799:2004, Ships and marine technology – Pilot ladders användas.

36 §⁷ Utrustning för att embarkera eller debarkera lots får vara en lotsledare om klättringslängden är minst 1,5 meter och klättringshöjden är maximalt 9 meter över vattenytan och lotsledaren är placerad och säkrad så att

– den hänger klar från fartygets spygatt,

– den hänger på fartygets flatsida samt, så långt som är praktiskt möjligt, inom midskeppshalvan av halva fartyglängden,

– varje steg vilar stadigt mot fartygssidan, och

– lotsledaren är tillräckligt lång för att nå vattnet från ledarens infästningspunkt under alla last- och trimförhållanden samt för 15 graders slag-sida åt båda håll.

Om konstruktionsdetaljer, t.ex. avbärarlistor, gör att tredje strecksatsen inte kan uppfyllas, ska åtgärder vidtas så att personer kan embarkera och debarkera säkert.

Fastsättningsanordningar, schacklar och säkerhetslinor för lotsledare ska vara minst lika starka som ledarens sidorep.

⁷ Motsvarar SOLAS kapitel V regel 23.3.3.1.

Allmänna råd

För tolkning av kraven på lotsledaren vid slagsida finns cirkulär MSC.1/Circ.1495/Rev.1⁸.

38 §⁹ Om en kombinerad anordning används när lotsen ska gå ombord på fartyget, ska det finnas en anordning för att låsa fast lotsledaren och fallrepen vid fartygssidan vid en nominell punkt 1,5 meter ovanför fallrepsstegens nedre avsats. Om den kombinerade anordningen består av ett fallrep med en falllucka i den nedre avsatsen (embarkeringsplattform), ska lotsledaren och säkerhetslinorna riggas genom fallluckan och sträcka sig till samma höjd som räckverket.

42 §¹⁰ Det ska finnas belysning för att belysa anordningar på fartygssidan och på fartygsdäcket.

4 kap.

16 § Fartyg med en längd av 55 meter eller mer ska uppfylla följande krav:

1. Från kontrollplatsen varifrån fartyget normalt framförs (conning position) får sikten mot vattenytan från stäven och föröver till 10 grader på varje sida, oavsett djupgående, trim och däckslast, inte vara skymd mer än två fartyglängder, eller mer än 500 meter om fartygets längd överstiger 250 meter.

2. Från kontrollplatsen varifrån fartyget normalt framförs (conning position) får last, lyftinrättningar eller andra föremål utanför bryggan som skymmer sikten för om tvärs mot vattenytan inte orsaka en blind sektor som överstiger 10 grader. Den totala cirkelbågen av blinda sektorer får inte överstiga 20 grader. De fria sektorerna mellan blinda sektorer ska vara minst 5 grader. Ingen enskild blind sektor inom siktområdet i punkt 1 får överstiga 5 grader.

3. Det horisontella synfältet från kontrollplatsen varifrån fartyget normalt framförs (conning position) ska omfatta en cirkelbåge av minst 225 grader, dvs. från rätt förut till minst 22,5 grader akter om tvärs på båda sidor av fartyget.

4. Från varje bryggvinge ska det horisontella synfältet omfatta en cirkelbåge av minst 225 grader, dvs. från minst 45 grader på den motsatta bogen till rätt förut, och 180 grader från rätt förut till rätt akterut.

5. Från huvudstyrplatsen ska det horisontella synfältet omfatta en cirkelbåge av minst 60 grader på varje sida av fartyget.

6. Fartygssidan ska vara synlig från bryggvingen.

7. På bryggan ska avståndet mellan bryggdäcket och förkantsfönstrens underkant vara så litet som möjligt. Underkanten får inte skymma det förliga synfältet.

⁸ MSC.1/Circ.1495/Rev.1 Revised Unified Interpretation of Solas Regulation V/23.3.3 on Pilot Transfer Arrangements.

⁹ Motsvarar SOLAS kapitel V regel 23.3.3.

¹⁰ Motsvarar SOLAS kapitel V regel 23.8.

8. Förcantsfönstrens överkant får inte skymma det förliga synfältet från kontrollplatsen varifrån fartyget normalt framförs (conning position) för en person med ögonhöjden 1 800 millimeter. Detta ska gälla även när fartyget sätter i grov sjö.

9. Bryggfönstren ska uppfylla följande krav:

– För att undvika reflexer ska förcantsfönstren vara vinklade inåt från överkanten med en vinkel av minst 10 grader och högst 25 grader mot vertikalkalplanet.

– Fönsterkarmarna mellan bryggfönstren ska vara så smala som möjligt. De får inte placeras omedelbart för om en arbetsstation.

– Fönsterglasen får inte vara polariserande eller tonade.

– Minst två bryggfönster ska möjliggöra klar sikt oavsett väderförhållanden. Beroende på bryggans utformning ska det finnas ytterligare ett antal fönster som möjliggör klar sikt oavsett väderförhållanden.

Allmänna råd

För tolkning av kravet att fartygssidan ska vara synlig från bryggvingen finns cirkuläret MSC.1/Circ.1350/Rev.1¹¹.

17 § Alla åtgärder som vidtas med syfte att uppfylla kraven i 2 kap. 11 och 12 §§, 3 kap. 5–20 §§ och 4 kap. 3 och 4 §§, 11 §, 13 § 1 och 3–5 samt 16 § och som påverkar bryggans utformning, navigationsutrustningens och navigationsystemens utformning och arrangemang samt bryggprocedurer ska syfta till

1. att underlätta för bryggpersonal och lots att utföra sina uppgifter vad gäller att göra en fullständig bedömning av situationen och föra fartyget säkert under alla förhållanden,

2. att främja säkra och effektiva bryggrutiner och en säker och effektiv bryggorganisation (t.ex. bridge resource management, BRM),

3. att möjliggöra att bryggpersonal och lots har snabb och kontinuerlig tillgång till nödvändig information som presenteras på ett tydligt och entydigt sätt med standardsymboler och koder för manöverdon, indikatorer och bildskärmar,

4. att status för automatiska funktioner och integrerade komponenter i system och delsystem indikeras,

5. att möjliggöra att bryggpersonal och lots kan bearbeta information och fatta beslut snabbt, kontinuerligt och effektivt,

6. att förebygga och minska överarbete, onödigt arbete och förhållanden eller störningar på bryggan som kan leda till utmattning eller störa bryggpersonalens och lotsens uppmärksamhet, och

7. att begränsa risken för handhavandefel och att de handhavandefel som uppstår upptäcks genom övervaknings- och larmsystem så att bryggpersonal och lots kan vidta lämpliga åtgärder i tid.

¹¹ MSC.1/Circ.1350/Rev.1 Unified Interpretations of Solas Chapter V.

Allmänna råd

Bryggutrustning och bryggarrangemang bör uppfylla kriterierna i MSC/Circ.982, ISO 8468, SN.1/Circ.265 och SN.1/Circ.288. Även MSC.302(87) tillsammans med A.1021(26) bör beaktas när bryggans olika larm- och varningssystem ska utformas.

Denna författning träder i kraft den 1 april 2017.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Johan Isaksson
(Sjö- och luftfartsavdelningen)

Bilaga 1. Prestandanormer för navigationsutrustning

Utrustning	Installationsdatum	Resolution
Magnetkompass		A.382(X)
ECDIS	Före 1/1 1996	A.817(19)
	1/1 1996–31/12 2008	A.817(19), MSC.64(67) Annex 5 och MSC.86(70) Annex 4
	1/1 2009 eller senare	MSC.232(82)
DGPS och DGLONASS	1/1 1999–30/6 2003	MSC.64(67) Annex 2
	1/7 2003 eller senare	MSC.114(73)
GPS/GLONASS	1/1 2000–30/6 2003	MSC.74(69) Annex 1
	1/7 2003 eller senare	MSC.115(73)
GPS	Före 1/7 2003	A.819(19)
	1/7 2003 eller senare	MSC.112(73)
GLONASS	Före 1/7 2003	MSC.53(66)
	1/7 2003 eller senare	MSC.113(73)
Loran-C och Chaykamottagare	1/7 1997 eller senare	A.818(19)
Fartygsljus och fartygsljusarrangemang	1/1 2009 eller senare	MSC.253(83)
Ljudmottagningssystem	1/1 2000 eller senare	MSC.86(70) Annex 1
Radarreflektor	Före 1/7 2005	A.384(10)
	1/7 2005 eller senare	MSC.164(78)
Dagsignallampa	1/7 2002 eller senare	MSC.95(72)
Ekolod	Före 1/1 2001	A.224(VII)
	1/1 2001 eller senare	MSC.74(69) Annex 4
Radarutrustning	Före 1/1 1999	A.477(XII)
	1/1 1999 eller senare	A.477(XII), ändrad genom MSC.64(67) Annex 4
	1/7 2008 eller senare	MSC.192(79)
Fart- och distansmätare	1/1 1997–30/6 2002	A.824(19)
	Efter 1/7 2002	MSC.96(72)
	Efter 1/7 2014	MSC.96(72) och även MSC.334(90)
	1/7 2014 eller senare	MSC.96(72) och även MSC.334(90)
THD	1/1 2000–30/6 2002	MSC.86(70) Annex 2
	1/7 2002 eller senare	MSC.116(73) Se även MSC.166(78)
Gyrokompass	1/9 1984 eller senare	A.424(XI)

TSFS 2017:11*Bilaga 1*

Utrustning	Installationsdatum	Resolution
ARPA	1/1 1997–31/12 1998	A.823(19)
ARPA, ATA och EPA	1/1 1999 eller senare	MSC.64(67) Annex 4
Autopilot	Före 1/1 1999	A.342(IX)
Kurskontrollsystem	1/1 1999 eller senare	MSC.64(67) Annex 3
Trackkontrollsystem	1/1 2000 eller senare	MSC.74(69) Annex 2
Girhastighetsindikator	1/9 1984 eller senare	A.526(13)
AIS	1/1 2000 eller senare	MSC.74(69) Annex 3
VDR	Före 1 juli 2014	A.861(20), ändrad genom MSC.214(81)
	1/7 2014 eller senare	MSC.333(90)
VDR-S	–	MSC.163(78)
INS	1/1 2000–31/12 2010	MSC.86(70)
	1/1 2011 eller senare	MSC.252(83)
BNWAS	1/7 2011 1/7 2012 1/7 2013 1/7 2014	MSC.128(75)
GNSS	31/12 2017 eller senare	MSC.401(95)
Elektronisk Inclinometer	1/7 2015 eller senare	MSC.363(92)
Displayer för navigationsrelaterad information	1/7 2008 eller senare	MSC.191(79)
BAMS	1/7 2014 eller senare	MSC.302(87)