

Sjöfartsverkets författningssamling



SJÖFS 2005:7

SFH 1.2.5

**Sjöfartsverkets föreskrifter
om vakthållning**

Innehåll

FÖRSTA AVDELNINGEN

GEMENSAMMA BESTÄMMELSER..... 3**1 kap. Tillämpning och definitioner..... 3**

Tillämpningsområde.....3

Definitioner.....3

2 kap. Allmänt om vakthållning..... 5

ANDRA AVDELNINGEN

HANDELS- OCH TRADITIONSFARTYG 5**3 kap. Allmänt..... 5****4 kap. Brygga 6**

Reseplanering6

*Planering för varje resa.....6**Kontroll av planerad resa.....7**Avvikelse från planerad resa7*

Utkik.....7

Vaktens sammansättning8

Övertagande av vakten9

Navigatoriska arbetsuppgifter och ansvar.....9

Automatstyrning11

Styrmaskin.....12

Elektroniska navigeringshjälpmedel.....12

Vaktjänst under olika förhållanden och i olika områden12

*Klart väder.....12**Nedsatt sikt12**Under dygnets mörka timmar13**Navigering i kustfarvatten13**Navigering med lots ombord.....13**Fartyg till ankars.....13***5 kap. Maskin..... 14**

Allmänt.....14

Vakt under gång.....15

Övertagande av vakten17

Regelbundna kontroller18

Maskindagbok19

Förebyggande underhåll och reparationer.....19

Meddelande till bryggan19

Gång i hårt trafikerade farvatten.....19

Gång vid nedsatt sikt20

Tillkallande av teknisk chef.....20

Vaktpersonal.....20

Maskinvakt på oskyddad ankarplats20

6 kap. Hamn 21

Fartygsbefäl21

Övertagande av vakten21

SJÖFS 2005:7

<i>Vakthållning</i>	22
Maskinbefäl	23
<i>Övertagande av vakten</i>	24
<i>Vakthållning</i>	25
7 kap. Radio	26
TREDJE AVDELNINGEN	
FISKEFARTYG	27
8 kap. Brygga	27
Allmänt	27
På väg till eller från fiskeplatsen	27
<i>Vakthållningsarrangemang</i>	27
<i>Navigation</i>	28
<i>Navigatoriska utrustning</i>	28
<i>Navigatoriska arbetsuppgifter och ansvar</i>	28
<i>Utkik</i>	29
<i>Väderleksförhållanden</i>	30
Navigation med lots ombord	30
Fartyg sysselsatta med fiske eller som söker efter fisk	30
Fartyg till ankars	30
9 kap. Radio	31
Ikraftträdande	31

Sjöfartsverkets författningssamling



Sjöfartsverkets föreskrifter om vakthållning;

beslutade den 14 april 2005.

Sjöfartsverket föreskriver¹ med stöd av 4 kap. 3 § fartygssäkerhetsföordningen (2003:438) följande.

FÖRSTA AVDELNINGEN

GEMENSAMMA BESTÄMMELSER

1 kap. Tillämpning och definitioner

Tillämpningsområde

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

- svenska handelsfartyg i drift som har en bruttodräktighet av 100 eller mer,
- svenska traditionsfartyg i drift som har en bruttodräktighet av 100 eller mer,
- fartyg i drift som i enlighet med säkerhetsbesättningsbeslut eller Sjöfartsverkets föreskrifter (2005:6) om bemanning eller av andra skäl är bemannade med maskinbefäl, och
- svenska fiskefartyg i drift med en största längd om minst 6 meter men understigande 50 meter som har en maskinstyrka understigande 3 000 kW och används i högst Europafart.

Dessa föreskrifter skall även tillämpas i den omfattning som är möjlig på handels- och traditionsfartyg med en bruttodräktighet mindre än 100.

Dessa föreskrifter skall inte tillämpas på linfärjor.

Definitioner

2 § I dessa föreskrifter används följande definitioner:

Automatstyrning: styrning som automatiskt (utan handstyrning) håller fartyget på inställd kurs.

¹ Föreskrifterna beaktar grundprinciperna i STCW-konventionen om vakthållning på bryggan, i maskinutrymmen samt i hamn på handelsfartyg.

SJÖFS 2005:7

Utkom från trycket
den 25 april 2005

**SFH
1.2.5**

Befaren jungman: person som har fullgjort minst sex månaders däckstjänstgöring.

Brygga: styrhytt och bryggvingar med undantag för en avstängd eller avskärmd del i styrhytten.

Direkt kontakt: när vakthavande befäl och en besättningsmedlem på vakt kan såväl se som tala med varandra.

Fartyg i drift: fartyg med påmönstrad besättning som inte är taget ur trafik.

Fiskefartyg: fartyg som yrkesmässigt används för att fånga fisk eller andra levande tillgångar ur havet.

Inre fart: se definition i förordningen (1998:965) om behörigheter för sjöpersonal.

Handelsfartyg: fartyg som används till handelssjöfart eller till transport av passagerare eller till annat ändamål som hör ihop med handelssjöfarten, såsom bogsering, isbrytning, bärgning och dykning.

Jungman: en nybörjarbefattning inom ett fartygs däcksavdelning.

Kort resa: resa som under vanliga förhållanden kräver sammanlagt högst 12 timmars gång under en period av 24 timmar.

Maskinutrymme: rum där huvudmaskineriet och hjälpmaskineriet är placerade och utrymmen i deras omedelbara närhet där kringutrustning, övervakningsutrustning eller manöverutrustning är placerad.

Noggrann utkik: ständig, noggrann 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 Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1989:15) med de internationella sjövägsreglerna m.m.

Obemannat maskinrum: maskinrum som genom särskilt beslut av Sjöfartsverket periodvis får vara obemannat.

Omedelbar närhet av bryggan: plats så nära bryggan att direkt kontakt kan upprätthållas mellan vakthavande befäl på bryggan och en person på platsen.

Små fartyg: fartyg vars bruttodräktighet är mindre än 500.

SOLAS: 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss samt tillhörande protokoll och ändringar, i gällande lydelse.

STCW-konventionen: den internationella konventionen om utbildning, träning, certifiering och vakthållning för sjöfolk 1978, i dess gällande lydelse.

Squat: den minskning av vattendjupet under kölen som uppstår då fartyget rör sig genom vattnet. Squateffekten kan påverkas av såväl ökat djupgående som trimförändring. Effekten ökar i grunt vatten och minskar då fartygets fart reduceras.

Traditionsfartyg: sådana fartyg som Sjöfartsverket har beslutat skall anses utgöra traditionsfartyg.

Vakthållning i hamn: den 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.

Vakt: grupp av personal som bildar vaktens eller en ansvarsperiod för ett fartygsbefäl eller maskinbefäl under vilken befälets personliga närvaro på bryggan eller i maskinutrymmena kan krävas eller inte krävas.

2 kap. Allmänt om vakthållning

1 § Befälhavaren skall organisera en ändamålsenlig, effektiv och säker vakthållning. Under befälhavarens ledning är vakthavande befäl på bryggan ansvarigt för fartygets säkra framförande.

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

Vakthållningssystemet skall organiseras på så sätt att den första vakten vid resans början liksom de därpå avlösande vakterna är tillräckligt utvilade och i övrigt 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 skall känna till de allvarliga miljökonsekvenser som avsiktlig eller oavsiktlig förorening medför. De skall vidta försiktighetsåtgärder för att hindra sådan förorening och följa gällande regler om förhindrande av förorening.

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 under följande förutsättningar:

1. 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. 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 av 500 eller mer.

2 § Små fartyg som används på korta resor i inre fart skall utöver vakthavande befäl ha minst en besättningsmedlem på vakt. Denna besättningsmedlem skall antingen hålla utkik från bryggan eller uppehålla sig i omedelbar närhet av denna.

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

3 § Befälhavaren eller vakthavande befäl skall svara för att vakten förstärks om det krävs för fartygets säkra framförande.

4 § Vaktscemat skall anslås på en lättillgänglig plats.

4 kap. Brygga

1 § Fartyg med en automatstyrningsanläggning i bruk som uppfyller Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2003:5) om navigations-säkerhet och navigationsutrustning och en under alla förhållanden fungerande internkommunikationsanläggning i bruk skall ha minst en besättningsmedlem på vakt utöver vakthavande befäl på bryggan. Denna besättningsmedlem skall antingen hålla utkik från bryggan eller uppehålla sig i omedelbar närhet av denna.

2 § Fartyg andra än de som avses i 3 kap. 2 § som inte har en automatstyrningsanläggning som uppfyller Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2003:5) om navigationssäkerhet och navigationsutrustning och en under alla förhållanden fungerande internkommunikationsanläggning samt fartyg där sådana anläggningar inte är i bruk skall utöver vakthavande befäl på bryggan ha minst två besättningsmedlemmar på vakt. En av dessa skall vara rorsman. Den andra skall antingen hålla utkik från bryggan eller uppehålla sig i omedelbar närhet av denna.

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

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

Då vakten utöver fartygsbefälet består av två besättningsmedlemmar skall

- 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 av 500 eller mer den ena lägst ha behörighet som lättmatros och den andra vara lägst befaren jungman.

Reseplanering

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

5 § Innan en resa påbörjas skall 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 skall fartygets befälhavare säkerställa att den avsedda ruten från avgångshamnen till första anlöpshamn har planerats med hjälp av korrekta och lämpliga sjökort och andra nautiska publikationer som är nödvändiga för den avsedda resan. Sjøkorten och de nautiska publika-

tionerna skall innehålla fullständig och uppdaterad information om navigeringsbegränsningar och faror som är förutsägbara och som är relevanta för fartygets säkra framförande.

Kontroll av planerad resa

7 § När reseplaneringen har kontrollerats mot all tillämplig information skall den planerade kursen tydligt ritas in på lämpliga sjökort. Sjøkorten skall vara kontinuerligt tillgängliga för vakthavande befäl på bryggan. Vakthavande befäl skall kontrollera varje kurs som skall följas innan den används under resan.

Avvikelse från planerad resa

8 § Om man under en resa fattar ett beslut att väsentligt avvika från den ursprungligen planerade resan, skall man göra en ny reseplanering innan en ny kurs tillämpas.

Utkik

9 § En behörig utkik skall alltid hållas.

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

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

11 § Utkikens och rorsmannens uppgifter skall 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 om det inte finns någon nedsättning i nattseendet eller andra svårigheter att hålla noggrann utkik.

Vakthavande befäl på bryggan kan få vara ensam utkik i dagsljus förutsatt att, vid varje sådant tillfälle,

1. situationen har prövats noggrant och det är ställt utom allt tvivel att det är förenligt med säkerheten att göra så,
2. 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. förstärkning omedelbart kan kallas till bryggan när omständigheterna så kräver.

12 § Behovet av att hålla noggrann utkik skall beaktas. För att säkerställa att en kontinuerlig utkik kan hållas, skall 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 vakttjänst och tjänstbarhet på bryggan.

Vaktens sammansättning

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

14 § Vakten på bryggan skall omfatta ett lämpligt antal däckspersonal. När man fattar beslut om sammansättningen av vakten på bryggan skall 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 vakthavande 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. huruvida fartyget är försett med automatstyrning,
6. huruvida radiouppgifter skall utföras,

7. procedurer och begränsningar vid användning av kontroller, larm och indikationer som finns på bryggan beträffande obemannat maskinutrymme, och

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

Övertagande av vakten

15 § 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 skall i så fall underrättas av den som skulle avlösas.

16 § Avlösande vaktbefäl skall 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 ljusförhållande.

17 § I samband med övertagande av vakten skall 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 och 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, sikt och dessa faktorerers inverkan på kurs och fart,

4. instruktioner för användandet av huvudmaskineriet för manöver när detta är under bryggkontroll, 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
- möjlig inverkan på vattendjupet under kölen av krängning, trim, vattnets täthet och squat.

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

Navigatoriska arbetsuppgifter och ansvar

19 § Vakthavande befäl skall

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

2. se till att noggrann utkik alltid hålls,

SJÖFS 2005:7

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 tveksamhet om säkerheten uppstår.

20 § Under vakten skall 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 skall användas.

21 § Vakthavande befäl skall veta var fartygets säkerhets- och navigeringsutrustning finns och hur utrustningen handhas. Vidare skall han eller hon 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 skall använda alla tillgängliga navigeringshjälpmedel på det mest effektiva sättet.

24 § När radar används skall vakthavande befäl alltid följa bestämmelserna om användning av radar i gällande regler om förhindrande av kollisioner till sjöss i Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1989:15) med de internationella sjövägsreglerna m.m.

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

26 § Vakthavande befäl skall känna till fartygets manöveregenskaper och stoppsträcka och inse att andra fartyg kan ha andra manöveregenskaper.

27 § Under vakten skall noggrann dagbok föras över 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 under förutsättning att säkerheten tillåter och att noggrann utkik hålls under tiden.

29 § Vakthavande befäl skall omedelbart informera befälhavaren under följande omständigheter:

1. om nedsatt sikt inträffar eller befaras,
2. om trafikförhållandena eller andra fartygs rörelser skapar osäkerhet,
3. om svårigheter att bibehålla kursen uppstår,
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 fel uppstår på maskineriet, styranläggningen, viktig navigeringsutrustning, larm eller indikering,
7. om radioutrustningen inte fungerar,
8. om risk för väderskador uppstår,
9. om fartyget råkar på några navigeringsfaror, såsom is eller vrakgods, eller
10. i alla andra nödlägen eller situationer då tveksamhet uppstår.

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

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

32 § Navigeringsutrustningen ombord skall driftprovas till sjöss så ofta som förhållandena medger och i synnerhet när riskfyllda förhållanden förväntas som kan påverka navigeringen. Utrustningen skall också driftprovas före ankomst till och avgång från hamn. Driftprov skall dokumenteras.

33 § Vakthavande befäl skall 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. radioutrustningen i enlighet med 7 kap. 8 §, 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 skall man omedelbart kunna koppla över till manuell styrning. Vid sådana tillfällen skall vakthavande befäl ha tillgång till en behörig rorsman som omedelbart kan ta över styrningen.
2. Ett ansvarigt befäl skall utföra eller övervaka överkopplingen från automatstyrning till manuell styrning och omvänt.
3. Den manuella styrningen skall kontrolleras då automatstyrningen har använts under lång tid och innan fartyget går in i farvatten där navigeringen kräver särskild uppmärksamhet.
4. Man skall 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 skall fartyg ha mer än en styrmaskin i drift om det går att köra dessa samtidigt.

36 § Styrmaskinerna skall kontrolleras och testas av fartygets besättning 12 timmar före avgång i enlighet med Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2003:5) om navigationssäkerhet och navigationsutrustning.

Elektroniska navigeringshjälpmedel

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

38 § Ekolodet skall användas vid behov.

39 § Vakthavande befäl skall använda radar vid behov, när nedsatt sikt inträffar eller befaras och alltid i starkt trafikerade farvatten. Vakthavande befäl skall ta hänsyn till radarns begränsningar.

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

41 § Vakthavande befäl skall 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 skall ta upprepade och noggranna bäringar till annalkande fartyg för att tidigt kunna upptäcka om det finns risk för kollision. Det vakthavande befålet skall också vidta tidiga och bestämda åtgärder i enlighet med Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1989:15) med de internationella sjövägsreglerna m.m. och därefter kontrollera att åtgärderna får avsedd verkan.

43 § I klart väder skall vakthavande befäl, när det är möjligt, öva sig i radarns användning.

Nedsatt sikt

44 § När nedsatt sikt inträffar eller befaras, skall 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, skall de beakta bryggutrustningen och de navigeringshjälpmedel som är tillgängliga för användning, deras begränsningar samt procedurer och säkerhetsåtgärder som har vidtagits.

Navigering i kustfarvatten

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

47 § Vakthavande befäl skall noga identifiera alla relevanta sjömärken.

Navigering med lots ombord

48 § Oberoende av de tjänsteåligganden och skyldigheter som en lots har, fritar hans eller hennes närvaro ombord aldrig befälhavaren eller vakthavande befäl från deras ansvar och skyldigheter avseende fartygets säkerhet. Befälhavaren och lotsen skall utväxla informationer rörande navigeringsprocedurer, lokala förhållanden och fartygets karakteristika. Befälhavaren och/eller vakthavande befäl skall 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, skall vakthavande befäl begära en förklaring av lotsen. Om tveksamheten kvarstår, skall befälhavaren omedelbart informeras. Nödvändiga åtgärder skall vidtas i avvaktan på att befälhavaren infinner sig.

Fartyg till ankars

50 § Om befälhavaren bedömer det vara nödvändigt skall en kontinuerlig sjövakt bibehållas till ankars. Vakthavande befäl skall 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 noggrann utkik hålls,

4. se till att periodiska inspektionsronder görs i fartyget,

5. beakta väder- och tidvattenförhållandena samt sjöns tillstånd,

6. informera befälhavaren samt 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 samt handla i överensstämmelse med gällande regler om förhindrande av kollisioner till sjöss, och

9. se till att fartyget för föreskrivna ljus- och signalfigurer samt att föreskrivna ljudsignaler alltid avges i enlighet med Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1989:15) med de internationella sjövägsreglerna m.m.

5 kap. Maskin

Allmänt

1 § Den tekniska chefen ombord i varje fartyg skall efter samråd med befälhavaren se till att arrangemang för vakthållning är anpassade för att upprätthålla säker vakt. När man fattar beslut om sammansättning av vakten, som kan omfatta ett lämpligt antal övrig maskinpersonal, skall 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 som orsakas av omständigheter som väder, is, förorenat vatten, grunt vatten, nödsituationer, skadeförhindrande åtgärder eller utsläppsbegränsning,

5. vaktpersonalens behörighet och erfarenhet,

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

7. internationella, nationella och lokala bestämmelser, och

8. att fartygets normala drift skall upprätthållas.

2 § Under den tekniska chefens överinseende är vaktgående fartygsingenjör ansvarig för nödvändig inspektion, drift och provning av alla maskinerier och all utrustning inom hans eller hennes ansvarsområde. Vaktgående fartygsingenjör är den tekniska chefens ställföreträdare och hans eller hennes främsta uppgift är att alltid säkerställa att drift och underhåll av maskinerier som påverkar fartygets säkerhet sker säkert och effektivt.

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

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

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

1. hur lämpliga interna kommunikationssystem används,
2. utrymningsvägar från maskinutrymmena,
3. larmsystem inom maskinrummet och förmåga att särskilja larmsystem, i synnerhet det som avser CO₂-larm,
4. brandbekämpningsutrustningars antal, placering och användning, redskap för haverikontroll inom maskinutrymmena samt de olika säkerhetsåtgärder som skall vidtas.

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

1. att de maskinerier som har samband med fartygets säkra drift skall 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 begränsning av brand,
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 skall den tekniska chefen efterhöra hos befälhavaren om vakt skall hållas som när fartyget är under gång.

Vakt under gång

8 § Vaktgående fartygsingenjör är den tekniska chefens ställföreträdare och hans eller hennes huvuduppgift är alltid maskineriets säkra och effektiva drift och underhåll. Han eller hon skall se till att alla order från bryggan om maskinmanövrer omedelbart utförs.

SJÖFS 2005:7

9 § Vaktgående fartygsingenjör skall se till att fastställda vakrutiner upprätthålls. Under hans eller hennes ledning skall övrig maskinpersonal, om den deltar i vakthållningen, arbeta för en säker och effektiv drift av framdrivnings- och hjälpmaskineriet.

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

11 § Vaktgående fartygsingenjör skall instruera samtliga medlemmar av vaken 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 skall hålla uppsikt över vaktpersonalen och byta ut personal om någon blir oförmögen att tjänstgöra. Vaktpersonalen får inte lämna maskinutrymmena oövervakade på ett sätt som förhindrar manuell manövrering av maskinanläggningen eller bränslereglagen.

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

14 § Vaktgående fartygsingenjör, som skall kunna ge första hjälpen, skall vara medveten om möjliga risker inom maskinutrymmena som kan orsaka personskador.

15 § Vaktgående fartygsingenjör ansvarar för driften inom maskinutrymmena även om den tekniska chefen är närvarande till dess den tekniska chefen uttryckligen meddelar att han eller hon har övertagit ansvaret och detta är ömsesidigt uppfattat.

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

17 § När maskinutrymmena är bemannade skall 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 skall vaktgående fartygsingenjör omedelbart kunna inställa sig i maskinutrymmena.

18 § Alla order från bryggan skall omedelbart åtgärdas. Ändringar i varvtal och riktning på framdrivningsmaskineriet skall dokumenteras. Vid manuella

manövrer skall vaktgående fartygsingenjör se till att framdrivningsmaskineriets manöverorgan ständigt bevakas vid stand-by-läge eller då manöver pågår.

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

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

21 § Den tekniska chefen skall se till att vaktgående fartygsingenjör är informerad om förebyggande underhåll, haverikontroll och reparationer som skall 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 skall dokumentera allt arbete som har utförts.

22 § Vaktgående fartygsingenjör skall 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 skall om möjligt meddela bryggan i förväg, så att bryggan får mesta möjliga tid att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att undvika en tänkbar sjöolycka.

23 § När maskinrummet försätts i stand-by skall vaktgående fartygsingenjör se till att allt maskineri och all utrustning som krävs för fartygets manövrering är klara för omedelbart bruk och att nödvändig reservkraft för styrning och andra manöverbehov är 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 skall i så fall underrättas av den som skulle avlösas.

25 § Avlösande maskinbefäl skall övertyga 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 skall han eller hon försäkra sig om 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, toalettavfallstankar samt särskilda föreskrifter för användning eller bortskaffande av deras innehåll,
4. bränslets tillstånd och nivå i reservtankar, settlingstankar, dagtankar och andra bränsleförvaringsanordningar,
5. de särskilda regler som finns om bortskaffande av toalettavfall och annat sanitetsavfall,
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. tänkbara ogynnsamma förhållanden föranledda av dåligt väder, is, förorenat vatten eller grunt vatten,
10. särskilda arbetsmetoder orsakade 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 värmeväxlare,
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 maskinerirörssystem, håller tätt, fungerar tillfredsställande och underhålls ordentligt. Tryckoljerör skall särskilt uppmärksammas.

Maskindagbok

28 § Innan vaktgående fartygsingenjör lämnar av vakten, skall 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 skall under allt förebyggande underhållsarbete, haverikontrollarbete och reparationsarbete samarbeta med det maskinbefäl som har hand om underhållsarbete. Detta omfattar exempelvis arbete med

1. avskiljning och förbikoppling av maskineri på vilket arbete skall utföras,
2. att anpassa maskinanläggningen så att den fungerar tillfredsställande och säkert under underhållsperioden,
3. att anteckna i maskindagboken eller annat lämpligt dokument om den utrustning som har åtgärdats, vilken personal som deltog i arbetet samt 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 skall 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 skall tänka på att fartändringar föranledda av fel på maskineriet eller förlorad styrförmåga kan äventyra säkerheten för fartyg och människoliv till sjöss. Bryggan skall 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 skall bryggan om möjligt underrättas innan åtgärder vidtas.

Gång i hårt trafikerade farvatten

32 § Vaktgående fartygsingenjör skall se till att allt maskineri som ingår i fartygets manövrering omedelbart kan kopplas över till manuell drift när underrättelse ges om att fartyget befinner sig i hårt trafikerade farvatten. Maskinbefälet skall också se till att nödvändig reservkraft finns tillgänglig för styrning och andra manövreringsbehov. Reservstyrning och annan hjälp- utrustning skall vara klara för omedelbar användning.

Gång vid nedsatt sikt

33 § Vaktgående fartygsingenjör skall se till att ett konstant luft- eller ångtryck hålls för mistsignaler. Han eller hon skall vara beredd att åtgärda 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 skall 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, och
3. i nödsituationer eller i situationer när tveksamhet uppstår.

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

Vaktpersonal

36 § Vaktgående fartygsingenjör skall 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 skall anordnas som ett led i vakrutinen. Detaljerat reparationsunderhåll som omfattar reparation av elektrisk, mekanisk, hydraulisk, pneumatisk eller tillämplig elektronisk utrustning i hela fartyget skall utföras i samförstånd mellan vaktgående fartygsingenjör och den tekniska chefen. Dessa reparationer skall dokumenteras.

Maskinvakt på oskyddad ankarplats

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

1. att effektiv vakt hålls,
2. att allt drift- och stand-bymaskineri kontrolleras regelbundet,
3. att huvud- och hjälpmaskineri hålls i beredskap i enlighet med order från bryggan,
4. att åtgärder vidtas 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 skall avgöra 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 Bryggan.

3 § Vakten skall

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 – skall 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 – skall vakthållningen i hamn anordnas med hänsyn till den farliga lastens egenskaper, mängd, förpackning och stuvning samt de förhållanden som råder i hamnen.

5 § Ett behörigt fartygsbefäl skall ansvara för vakten, med undantag för fartyg med en bruttodräktighet mindre än 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 skall vara anordnad 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 skall i så fall underrättas av den som skulle avlösas.

8 § Det avgående befälet skall 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, 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. tillvägagångssätt för att underrätta behörig myndighet om miljöförorening från fartyget.

9 § Det avlösande befälet skall 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 skall avslutas av det avgående befälet om befälhavaren inte beslutar annorlunda.

Vakthållning

11 § Vakthavande befäl skall

1. göra inspektionsronder i fartyget med lämpliga mellanrum,
2. särskilt uppmärksamma
 - landgångens tillstånd och fastsättning, ankarkätting eller förtöjningar, särskilt när tidvattnet vänder eller vid kajplatser där vattennivån varierar samt 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 skall baxas, och
9. införa 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 skall i samråd med befälhavaren ansvara för en säker vakthållning i maskin. När man fastställer vaktens sammansättning, som kan omfatta ett lämpligt antal övrig maskinpersonal, skall bland annat följande beaktas:

1. fartygstyp,
2. maskineriets typ och tillstånd,
3. speciella arbetsmetoder föranledda av väder, is, förorenat vatten eller 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 skall 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 skall alltid ett maskinbefäl ansvara för vakthållningen i maskin.

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

Övertagande av vakten

18 § Vaktgående maskinbefäl skall 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 skall i så fall underrättas av den som skulle avlösas. Avlösande vaktbefäl skall övertyga sig om att medlemmarna av vakten är lämpade att fullgöra sina arbetsuppgifter.

19 § Det avgående maskinbefälet skall informera det avlösande maskinbefälet om följande:

1. stående order och särskilda instruktioner om fartygets drift, underhållsarbeten, reparationer av fartygets maskineri eller kontrollutrustning,
2. vilka arbeten som utförs på maskinerier och anläggningar ombord, vilken personal som deltar och tänkbara risker,
3. i förekommande fall nivå och beskaffenhet på vatten eller rester i rännstenar, barlasttankar, sloptankar, toalettavfallstankar, reservtankar och särskilda föreskrifter för användning eller bortskaffande av deras innehåll,
4. de särskilda regler som finns om bortskaffande av toalettavfall och annat sanitetsavfall,
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,
 - brandbekämpnings, och
 - fartygets beredskap, särskilt i förhållanden vid dåligt väder,
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 förorening,

10. tillvägagångssätt för att underrätta behörig myndighet om miljöföroreningar som orsakas av arbeten i maskin, och

11. viktig verksamhet som pågår vid tidpunkten för vaktavlösning skall avslutas av det avgående befälet om den tekniska chefen inte beslutar annorlunda.

20 § Innan avlösande maskinbefäl tar över vakten skall 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 fartyget barlastsystem och dess handhavande,

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 förhindrande av förorening och korrekt handhavande av utrustning ombord för att uppfylla dessa krav,

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

10. vara förtrogen med fartygets varnings- och larmsystem samt de rätta åtgärderna 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 och 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 förstahjälpenmaterial är omedelbart tillgänglig i akuta lägen, särskilt sådant 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

21 § Vaktgående maskinbefäl skall särskilt uppmärksamma

SJÖFS 2005:7

1. att följa alla order, särskilda driftförfaranden och bestämmelser om risker och riskförebyggande åtgärder inom alla delar av hans eller hennes ansvarsområde,
2. instrumentering och kontrollsystem samt övervaka all kraftförsörjning, alla enheter och alla system i drift,
3. teknik, metoder och åtgärder som är nödvändiga för att förhindra överträdelser av de lokala myndigheternas bestämmelser om förorening, och
4. tillståndet i rännstenarna.

22 § Vaktgående maskinbefäl skall

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 hos 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. Radio²

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

2 § Det skall finnas möjlighet att genomföra radiotelefonersamtal på fartyget.

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

4 § Befälhavaren skall

1. säkerställa att radiovakt upprätthålls i enlighet med tillämpliga bestämmelser i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2004:28) 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, skall den radiokommunikation som vakthavande fartygsbefäl utför i första hand beröra fartygets navigering och

² Motsvarar SOLAS, kapitel IV, regel 12.

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, skall särskild personal utses att sköta den övriga radiotrafiken.

7 § Alla händelser som har med radiotrafiken att göra och som kan ha betydelse för sjösäkerheten skall dokumenteras i enlighet med kraven i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2004:28) om radioutrustning på fartyg.

8 § Den radiooperatör som utför radiovakt skall

1. säkerställa att vakt hålls på de frekvenser som anges i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2004:28) 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 skall fortlöpande upprätthålla kunskaper och färdigheter i att handha radio- och säkerhetsutrustning som enligt Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (2004:28) om radioutrustning skall finnas ombord.

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

När fartyget är i drift skall varje radiooperatör utföra minst en radiokommunikation i månaden som vidmakthåller och utvecklar hans eller hennes kompetens. Detta skall dokumenteras.

TREDJE AVDELNINGEN

FISKEFARTYG

8 kap. Brygga

Allmänt

1 § Sjöfartsverket kan efter ansökan medge undantag från dessa föreskrifter om det är skäligt med hänsyn tagen 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 skall alltid vara ändamålsenligt anpassad till rådande förhållanden och omständigheter. Noggrann utkik skall hållas.

3 § När vaktens sammansättning beslutas skall, 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. huruvida 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 skall planeras i förväg. All tillämplig information skall då beaktas. Utlagda kurser skall kontrolleras innan resan påbörjas.

5 § Under vakten skall 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 skall användas.

6 § Vakthavande befäl skall veta var fartygets säkerhets- och navigeringsutrustning finns och hur utrustningen handhas. Vidare skall han eller hon 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 skall använda alla tillgängliga navigeringshjälpmedel på det mest effektiva sättet.

9 § När radar används skall vakthavande befäl alltid följa bestämmelserna om användning av radar i gällande regler om förhindrande av kollisioner till sjöss.

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

Navigatoriska arbetsuppgifter och ansvar

10 § Vakthavande befäl skall

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 tveksamhet om säkerheten uppstår.

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 skall i så fall underrättas.

11 § I samband med övertagande av vakten skall 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 skall noggranna dagboksanteckningar föras över rörelser och aktiviteter som rör fartygets navigering.

Utkik

13 § En noggrann utkik skall alltid hållas.

Utkikens uppgifter skall, för att möjliggöra fullständiga bedömningar av situationer och risker för kollisioner, strandningar eller andra navigeringsrisker, inkludera utkik efter fartyg eller flygplan i nöd, skeppsbrutna, vrak och vrakspillror. Vid utkik skall följande beaktas:

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

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

14 § Vakthavande befäl på bryggan kan få vara ensam utkik i dagsljus förutsatt att, vid varje sådant tillfälle,

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

2. 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. förstärkning omedelbart kan kallas till styrhytten när omständigheterna så kräver.

Väderleksförhållanden

15 § Vakthavande befäl skall 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

16 § Oberoende av de tjänsteåligganden och skyldigheter som en lots har, fritar hans eller hennes närvaro ombord aldrig befälhavaren eller vakthavande befäl från deras ansvar och skyldigheter avseende fartygets säkerhet. Befälhavaren och lotsen skall utväxla informationer rörande navigeringsprocedurer, lokala förhållanden och fartygets karakteristika. Befälhavaren och/eller vakthavande befäl skall samarbeta nära med lotsen och hålla noggrann kontroll på fartygets position och rörelser.

Fartyg sysselsatta med fiske eller som söker efter fisk

17 § Vakthavande befäl skall särskilt beakta

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

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

18 § När fångsten stuvats skall man särskilt uppmärksamma gällande fribords- och stabilitetskrav under hela resan till lossningshamnen. I samband med detta skall man beakta förbrukningen av bränsle och förråd, risken för ogynnsamma väderförhållanden och, vintertid, risken för nedisning på och ovanför öppna däck i områden där nedisning kan förväntas.

Fartyg till ankars

19 § Om befälhavaren bedömer det vara nödvändigt skall en kontinuerlig sjövakt bibehållas till ankars. Vakthavande befäl skall 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 noggrann utkik hålls

4. se till att periodiska inspektionsronder görs i fartyget
5. beakta väder- och tidvattenförhållanden samt sjöns tillstånd
6. informera befälhavaren samt vidta alla nödvändiga åtgärder om fartyget draggas
7. kontrollera att beredskapen avseende framdrivningsmaskineriet och annan maskinell utrustning överensstämmer med befälhavarens instruktioner
8. informera befälhavaren om sikten försämras samt handla i överensstämmelse med gällande regler om förhindrande av kollisioner till sjöss
9. se till att fartyget för föreskrivna ljus- och signalfigurer samt att föreskrivna ljudsignaler alltid avges.

9 kap. Radio

1 § På fartyg till sjöss skall kontinuerlig radiovakt upprätthållas.

2 § En ombordvarande besättningsmedlem skall ha huvudansvaret för radiokommunikation i nödsituationer.

3 § Varje fartyg till sjöss skall 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 skall dokumenteras i enlighet med kraven i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2004:28) om radioutrustning på fartyg.

Ikraftträdande

1. Denna författning träder i kraft den 15 maj 2005.
2. Genom författningen upphävs följande föreskrifter:³
 - Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1982:4) om vakthållning på bryggan på handelsfartyg,
 - Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1982:59) om vakthållning i maskinutrymmen på handelsfartyg,
 - Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1984:5) om vakthållning i hamn på handelsfartyg,
 - Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 1998:7) om utbildning för fiskare samt bemanning och vakthållning ombord på fiskefartyg med rättelseblad,
 - Sjöfartsverket kungörelse (SJÖFS 1994:5) med föreskrifter om radiovakthållning vid tillämpning av Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS), m.m. på fartyg.

³ SJÖFS 1982:4, 1998:3, 1982:59, 1984:5, 1998:7 med rättelseblad, 1998:8 och 1994:5 tas ut ur författningshandboken.

SJÖFS 2005:7

På Sjöfartsverkets vägnar

JOHAN FRANSON

Jan-Sture Wahlquist
(Sjöfartsinspektionen)

Utgivare: Jan-Olof Selén, Sjöfartsverket, Norrköping ISSN 0347-531X