

Regeringens proposition till Riksdagen om godkännande av upphävandet av överenskommelsen angående finansiellt stöd åt ispatrulleringstjänsten i Norra Atlanten och godkännande av ändringarna i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss samt med förslag till en lag som gäller sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen och till lag om ändring av 6 kap. sjölagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att riksdagen godkänner upphävandet av överenskommelsen i Washington den 4 januari 1956 angående finansiellt stöd åt ispatrulleringstjänsten i Norra Atlanten. Finland anslöt sig till överenskommelsen den 17 februari 1972 efter det att riksdagen den 30 november 1971 hade godkänt vissa bestämmelser i överenskommelsen och republikens president den 17 februari 1972 hade beslutat om godkännande av överenskommelsen.

Avsikten är att revidera bestämmelserna om ispatrulleringstjänsten i norra Atlanten och finansieringen av den genom de ändringar som den 5 december 2000 gjordes i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss. Därför har parterna i överenskommelsen angående finansiellt stöd åt ispatrulleringstjänsten i Norra Atlanten för avsikt att förklara att tillämpningen av överenskommelsen upphör.

Av denna anledning föreslås riksdagen ge sitt samtycke till att överenskommelsen upphävs. I propositionen föreslås också att riksdagen godkänner de ändringar som den 5 december 2000 gjordes i kapitel V i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss. Riksdagen föreslås vidare anta en lag om ikraftträdande av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till den ovan nämnda konventionen. I denna proposition föreslås dessutom att sjölagen utökas med bestämmelser om de skyldigheter ett fartygs befälhavare har i anslutning till säker navigering.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av republikens president, samtidigt som ändringarna i konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss träder i kraft internationellt den 1 juli 2002.

INNEHÅLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLSFÖRTECKNING.....	2
ALLMÄN MOTIVERING.....	3
1. Nuläge och föreslagna ändringar	3
2. Propositionens mål.....	4
3. Propositionens verkningar	4
4. Beredningen av propositionen.....	4
DETALJMOTIVERING.....	6
1. Ändringarna i bilagan till SOLAS-konventionen.....	6
<i>Kapitel II—1 Konstruktion — rumsindelning och stabilitet, maskineri och elektriska installationer</i>	<i>6</i>
<i>Kapitel II—2 Konstruktion — brandskydd, brandövervakning och brandsläckning</i>	<i>6</i>
<i>Kapitel V Sjötrafiksäkerheten.....</i>	<i>6</i>
<i>Kapitel IX Säkerhetsledning av fartyg.....</i>	<i>11</i>
<i>Kapitel X Säkerhetsföreskrifter för höghastighetsfartyg.....</i>	<i>11</i>
2. Lagförslagen.....	11
2.1. Lagen om ikraftträdande av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss.....	11
2.2. Lagen om ändring av 6 kap. sjölagen.....	12
3. Ikraftträdande	13
4. Behovet av riksdagens samtycke	13
LAGFÖRSLAGEN.....	16
Lag om sättande i kraft de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss.....	16
om ändring av 6 kap. sjölagen.....	17
BILAGA	19

ALLMÄN MOTIVERING

1. Nuläge och föreslagna ändringar

Den internationella konventionen för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss undertecknades i London den 10 juni 1948 (FördrS 24/1953), nedan *1948 års konvention*. Den ersattes av en motsvarande konvention som ingicks i London den 17 juni 1960 (FördrS 33/1965), nedan *1960 års konvention*, vilken i sin tur ersattes av den konvention som ingicks i London den 1 november 1974. Den internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss som ingicks 1974 (*International Convention for the Safety of Life at Sea*), nedan *SOLAS-konventionen*, trädde i kraft i Finland 1981 (FördrS 11/1981).

I reglerna 5 och 6 i kapitel V i bilagan till 1948 års konvention ingår bestämmelser om ispatrulleringstjänsten i norra Atlanten. Enligt dessa regler förbinder sig de fördragsslutande regeringarna att upprätthålla ispatrullering samt en undersöknings- och observationstjänst beträffande isförhållandena i norra Atlanten. Regeringen i Amerikas förenta stater samtyckte till att sköta ispatrulleringstjänsten, undersöka och observera isförhållandena och sprida information om dem. De fördragsslutande regeringar som denna tjänst särskilt gäller förband sig att bidra till finansieringen av utgifterna för upprätthållandet av ispatrulleringstjänsten. De bestämmelser om ispatrulleringstjänsten i norra Atlanten samt om verkställigheten av och kostnaderna för den som ingick i reglerna 5 och 6 i kapitel V i bilagan till 1948 års konvention har så gott som oförändrade överförts först till 1960 års konvention och sedan till SOLAS-konventionen.

Enligt de regler om ispatrulleringen i norra Atlanten som ingår i 1948 års konvention beslutade man att avtala om storleken på de fördragsslutande parternas bidrag för upprätthållandet av ispatrulleringen. Amerikas förenta stater, Belgien, Danmark, Frankrike, Förenade kungariket Storbritannien och Nordirland, Grekland, Italien, Kanada, Nederländerna, Norge och Sverige ingick den 4 januari 1956 i Washington en överenskommelse angående finansiellt stöd åt ispatrulle-

ringstjänsten i Norra Atlanten (*Agreement Regarding Financial Support of the North Atlantic Ice Patrol*), nedan *ispatrulleringsöverenskommelsen*. Senare anslöt sig Förbundsrepubliken Tyskland, Israel, Japan, Jugoslavien, Liberia, Panama, Polen, Spanien och Finland till överenskommelsen. Finland anslöt sig till överenskommelsen den 17 februari 1972, efter det att riksdagen den 30 november 1971 hade godkänt de årliga kostnaderna för överenskommelsen och republikens president den 17 februari 1972 hade beslutat om godkännande av överenskommelsen (FördrS 12/1972).

Enligt ispatrulleringsöverenskommelsen behöver omfattningen av parternas bidrag för bedrivandet av ispatrulleringstjänsten slås fast, eftersom Amerikas förenta stater har förbundit sig att fortsätta med ispatrulleringstjänsten i norra Atlanten. Enligt artikel 1 i ispatrulleringsöverenskommelsen skall varje part i överenskommelsen årligen bidra till upprätthållandet av ispatrullering med ett belopp som bestäms enligt förhållandet mellan den totala bruttodräktigheten av partens fartyg som passerar genom de isbergsområden som bevakas av ispatrulleringstjänsten och den totala bruttodräktigheten av de fartyg tillhörande samtliga parter i överenskommelsen som passerar genom de isbergsområden som bevakas av ispatrulleringstjänsten.

Internationella sjöfartsorganisationen IMO:s sjösäkerhetskommitté (*Maritime Safety Committee*, MSC) antog vid sin 72:a session i maj 2000 ändringar i bilagan till SOLAS-konventionen och fastställde dem vid sin 73:e session den 5 december 2000 genom resolution MSC.99(73). I bilagan till SOLAS-konventionen revideras kapitel V, som gäller sjötrafiksäkerheten, helt och hållet, och genom regel 6 i kapitlet ändras bestämmelserna om ispatrulleringstjänsten. Som bilaga till det reviderade kapitel V ingår bestämmelser om verkställandet och finansieringen av ispatrulleringstjänsten. Regeringen i Amerikas förenta stater kommer också i fortsättningen att sköta ispatrulleringstjänsten i norra Atlanten. Det finansiella stöd som enligt ispatrulleringsöverenskommelsen baserar sig på förhållandet mellan parternas inbördes fartygs-mängder ändras på så sätt att stödet börjar

fastställas enligt hur mycket ispatrulleringstjänsten faktiskt anlitas.

För att regel 6 i det reviderade kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen skall träda i kraft förutsätts således att ispatrulleringsöverenskommelsen upphör att gälla. Det reviderade kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen träder i kraft den 1 juli 2002. Ispatrulleringsöverenskommelsens artikel 11, som gäller uppsägning av överenskommelsen, kan således inte tillämpas på tidtabellen för ikraftträdandet av de aktuella ändringarna av SOLAS-konventionen. Traktater kan enligt artikel 54 i Wienkonventionen om traktaträtten (FördrS 33/1980) upphöra i enlighet med traktatens bestämmelser eller med parternas samtycke. En traktat kan således upphöra när som helst med alla parters samtycke efter samråd med de övriga fördragsslutande staterna. Parterna i ispatrulleringsöverenskommelsen kan alltså frånträda överenskommelsen när alla parter har gett sitt samtycke. Parterna i överenskommelsen strävar efter att frånträda ispatrulleringsöverenskommelsen innan ändringarna i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen träder i kraft internationellt.

IMO:s sjösäkerhetskommitté beslutade vid sin 73:e session i december 2000 också om andra ändringar i bilagan till SOLAS-konventionen. Ändringarna gäller kapitlen II—1 (konstruktion — rumsindelning och stabilitet, maskineri och elektriska installationer), II—2 (konstruktion — brandbekämpning), V (sjötrafiksäkerheten), IX (säkerhetsledning av fartyg) och X (säkerhetsföreskrifter för höghastighetsfartyg).

De ändringar som i december 2000 gjordes i kapitlen II—1, II—2, V, IX och X i bilagan till SOLAS-konventionen anses med stöd av artikel VIII i konventionen ha blivit antagna den 1 januari 2002, om inte 1/3 av de fördragsslutande parterna eller fördragsslutande parter vars handelsflottor sammanlagt har minst 50 % av världshandelsflottans bruttodräktighet har motsatt sig ändringarna före det. Om ändringarna anses ha blivit antagna, träder de i kraft den 1 juli 2002, med undantag för de fördragsslutande regeringar som har invänt mot en ändring och inte har återtagit sin invändning. Enligt ett meddelande från IMO träder ändringarna i kraft den 1 juli 2002.

I december 2001 meddelade Finland genom en not generalsekreteraren för IMO att vi ännu inte kan anta ändringarna i bilagan till

SOLAS-konventionen, eftersom de till vissa delar står i strid med gällande lagstiftning. Dessutom meddelades i noten att Finland har för avsikt att återta sin invändning och således anta ändringarna när de har godkänts internt på lämpligt sätt och behövliga ändringar har gjorts i den gällande lagstiftningen.

2. Propositionens mål

Genom denna proposition begärs riksdagens godkännande till ändringarna i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen för att ändringarna också i Finland skall kunna träda i kraft den 1 juli 2002 på det sätt som har överenskommit internationellt. Samtidigt utökas sjölagen (674/1994) med bestämmelser enligt kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen om de skyldigheter ett fartygs befälhavare har i anslutning till säker navigering och meddelanden om fara. Genom propositionen begärs också riksdagens godkännande till att ispatrulleringsöverenskommelsen upphävs, vilket SOLAS-konventionens nya bestämmelser om ispatrulleringstjänsten i norra Atlanten i praktiken förutsätter.

3. Propositionens verkningar

Propositionen har inga verkningar i fråga om organisation eller personal och inga nämnvärda statsekonomiska verkningar. Finland har utifrån ispatrulleringsöverenskommelsen varje år betalat 10 000—15 000 euro i finansiellt stöd. Antalet fartyg som seglar under finsk flagg i de områden som bevakas av ispatrulleringstjänsten har minskat under de senaste åren. I och med övergången till ett arrangemang enligt regel 6 i det nya kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen minskar den summa som Finland årligen betalar ytterligare. Bestämmelserna om navigationssystem och navigationsutrustning i det nya kapitel V medför merkostnader för rederierna. En förbättrad sjösäkerhet minskar den risk som fartygstrafiken innebär för den marina miljön.

4. Beredningen av propositionen

Propositionen har utarbetats som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet i samarbete med sjöfartsverket. Propositionsutkastet har varit på remiss hos utrikesministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriets gränsbevakningsavdelning, försvarsministeriet, han-

dels- och industriministeriet, miljöministeriet, Ålands landskapsstyrelse, Meteorologiska institutet, Finlands Rederiförening, Ålands Redarförening, Fraktfartygsföreningen, Finlands Skeppsbefälsförbund, Finlands Maskinbefälsförbund, Finlands Sjömans-Union, ESL Shipping Ab, Passagerarfartyg i Finland rf, Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund, Finlands Hamnförbund, Finlands Yrkesfiskarförbund, Finlands Båtförbund och Finlands Seglarförbund.

Utlåtande begärdes av utrikesministeriet, inrikesministeriets gränsbevakningsavdelning, försvarsministeriet, miljöministeriet, Ålands landskapsstyrelse, Meteorologiska institutet, Finlands Rederiförening, Ålands Redarförening, Fraktfartygsföreningen, Finlands Skeppsbefälsförbund, Finlands Maskinbefälsförbund, Finlands Hamnförbund och Finlands Båtförbund. Under den fortsatta beredningen har man försökt ändra propositionen enligt de ovan nämnda utlåtandena.

DETALJMOTIVERING

1. Ändringarna i bilagan till SOLAS-konventionen

Kapitel II—1 Konstruktion — rumsindelning och stabilitet, maskineri och elektriska installationer

Genom den nya regeln 3—5 förbjuds användningen av asbest i fartygens konstruktioner, maskineri, elanläggningar och utrustning. Användningen av nya material som innehåller asbest är förbjuden med undantag för vissa isoleringsmaterial och vattentäta fogar som används vid höga temperaturer. I Finland är tillverkning, import, försäljning och ibruktagande av asbest och asbesthaltiga produkter förbjuden med stöd av kemikalielagen (744/1989), med vissa undantag (statsrådets beslut 852/1992).

Kapitel II—2 Konstruktion — brandskydd, brandövervakning och brandsläckning

Kapitlet om brandbekämpning har reviderats i sin helhet. Reglerna har omstrukturerats, och vissa vedertagna tolkningar har tagits med, t.ex. kraven på brandsäkerhet när det gäller bastur. Exaktare krav på utrustningen har förts över till en separat obligatorisk FSS-kod (*International Code for Fire Safety Systems*, en kod för brandsäkerhetssystem). Frågor som gäller godkännande och testning av produkter finns i koden för brandtester, FTP-koden (*Fire Test Procedures Code*), som blev obligatorisk 1998. Till tillämpningsregeln fogades en förteckning över de föreskrifter som gäller också redan existerande fartyg.

Kapitel V Sjötrafiksäkerheten

Regel 1. Tillämpningsområde. SOLAS-konventionen tillämpas vanligen bara på internationell sjötrafik. Kapitel V om sjötrafiksäkerheten tillämpas likväl på alla fartyg på alla resor, med undantag för örlogsfartyg och fartyg som enbart navigerar i de Stora Sjöarna i Nordamerika och tillhörande vattenområden, om inte något annat uttryckligen bestäms i kapitlet. Således tillämpas kapitlet också på fartyg i inrikesfart. Vissa ändringar har gjorts i kapitlets tillämp-

ningsområde. Bestämmelserna om örlogsfartyg har preciserats med hjälpfartyg. Utanför tillämpningsområdet har dessutom lämnats fartyg som ägs eller används av en fördragsslutande regering och uteslutande används för icke kommersiella offentliga tjänster. Fartyg som inte hör till tillämpningsområdet uppmanas ändå att navigera i enlighet med kapitel V alltid när det är ändamålsenligt och praktiskt möjligt.

Regeln har utökats med en möjlighet för den fördragsslutande regeringens administration att besluta i vilken omfattning kapitlet skall tillämpas på fartyg som uteslutande navigerar på den fördragsslutande regeringens inre territorialvatten. Den fördragsslutande regeringens administration skall slå fast i vilken omfattning reglerna 15—28 om navigationssystem och navigationsutrustning i kapitel V inte tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet under 150 oberoende av resa, fartyg med en bruttodräktighet under 500 som inte används på internationella resor samt fiskefartyg.

Finland har för avsikt att i enlighet med rådande praxis begränsa tillämpningen av vissa krav i fråga om navigationssystem och utrustning till små fartyg i utrikes- eller inrikesfart. Bestämmelser om detta föreslås bli utfärdade genom beslut av sjöfartsverket. Bestämmelser om bemyndigande föreslås i ikraftträdandelagen.

Regel 2. Definitioner. I kapitlet ingår definitioner av ett fartygs byggnadsstadier, av sjökort och nautisk publikation samt av fartyg.

Regel 3. Eftergifter och motsvarigheter. I kapitlet ingår en ny regel enligt vilken en fördragsslutande stats administration i vissa fall kan medge allmänna undantag eller partiella eller villkorliga eftergifter eller motsvarigheter när det gäller vissa bestämmelser om fartygens utrustning. Ett allmänt undantag från kraven på viss navigationsutrustning kan beviljas fartyg som saknar mekanisk framdrivning. Partiella eller villkorliga eftergifter eller motsvarigheter kan medges när fartyget används på en resa där den största distansen från fartyg till land, resans längd och beskaftenhet, frånvaron av allmänna sjöfartsrisker och andra omständigheter som påverkar säkerheten är sådana att det vore oskäligt eller onödigt att tillämpa kapitel V fullt ut, om

administrationen har tagit hänsyn till vad eftergifterna och motsvarigheterna kan ha för inverkan på övriga fartygs säkerhet. Internationella sjöfartsorganisationen IMO skall varje år underrättas om eftergifter och motsvarigheter.

Enligt 1 kap 8 § sjölagen kan sjöfartsverket i enskilda fall bevilja undantag från kraven i bestämmelser som utfärdats med stöd av sjölagen. I ikraftträdandelagen föreslås en bestämmelse om bemyndigande enligt vilken sjöfartsverket kan medge eftergifter eller motsvarigheter enligt kapitel V regel 3 punkt 1 och 2 i bilagan till SOLAS-konventionen.

Regel 4. Varningar inom sjöfarten. I den nya regeln föreskrivs om åtgärder som de fördragsslutande regeringarna skall vidta för att försäkra sig om att tillförlitliga uppgifter om fara som fås från någon källa omedelbart förmedlas till dem vars intresse saken gäller.

Enligt 2 § lagen om sjöfartsverket (13/1990) har sjöfartsverket till uppgift att vidta åtgärder för främjande, tryggnad och organisation av sjöfarten och den övriga sjötrafiken. Sjöfartsverket ansvarar för radiokommunikationen i nödsituationer och i säkerhetssyfte genom att driva Turku Radio, som skall säkerställa radiokommunikationen i nödsituationer och svara för radiokommunikationen i säkerhetssyfte. Här ingår varningar till sjöfarande, meteorologiska upplysningar och trafikmeddelanden till sjöfarande.

Regel 5. Väderlekstjänst och vädervarningar. Regeln motsvarar den nuvarande regel 4 i kapitel V. De fördragsslutande regeringarna förbinder sig att främja insamlandet av meteorologiska upplysningar på fartyg till sjöss och att se till att dessa upplysningar undersöks, sprids och utbyts på det sätt som bäst tjänar sjöfarten. Administrationerna skall främja användandet av tillförlitliga och noggranna instrument på fartygen samt se till att instrumenten på begäran kan kontrolleras.

De fördragsslutande regeringarna förbinder sig att bedriva internationellt samarbete bl.a. i syfte att varna fartyg för hårda vindar, stormar och tropiska oväder och att sända ut väderleksmeddelanden för sjöfarten minst två gånger om dagen. Väderleksmeddelandena skall innehålla upplysningar, analyser, varningar och utsikter om rådande väderleks-, sjö- och isförhållanden. Dessutom skall det utarbetas publikationer som kan vara nödvändiga för att meteorologiskt arbete effektivt skall kunna skötas till sjöss och om möjligt ses till att dagliga väderleksskator ges ut

och tillhandahålls för avgående fartyg. Man försöker få fartygen att delta i meteorologiska observationer och registreringen av dem på ett sådant sätt att utgivandet av observationerna inte medför kostnader för dessa fartyg. Kravet att det inte skall kosta något är helt och hållet nytt. Fartygen uppmanas också att underrätta fartyg i närheten och stationerna i land om de observerar tropiska stormar eller vindhastigheter av 50 knop (10 Beaufort) eller mer.

I Finland svarar Meteorologiska institutet för väderlekstjänsten till sjöfarande (lagen om meteorologiska institutet 585/1967). Meteorologiska institutet har till uppgift att införskaffa tillförlitliga uppgifter om Finlands klimat och att sköta väderlekstjänsten med beaktande särskilt av vårt lands näringslivs och den allmänna säkerhetens fordringar (1 §). Meddelanden om vädret till havs ges numera fem gånger om dygnet på Rundradions finsk- och svenskspråkiga kanaler samt på engelska i Turku Radio.

Regel 6. Ispatrulleringstjänst. Bestämmelserna om ispatrulleringstjänsten i norra Atlanten ersätter kapitlets nuvarande regler 5 och 6. Som bilaga till det nya kapitel V finns bestämmelser om hur ispatrulleringstjänsten skall verkställas och finansieras. Regeringen i Amerikas förenta stater fortsätter att sköta ispatrulleringstjänsten i norra Atlanten. Det finansiella stöd som enligt ispatrulleringsöverenskommelsen baserar sig på förhållandet mellan parternas inbördes fartygsmängder ändras enligt bestämmelserna i bilagan på så sätt att det börjar fastställas enligt hur mycket ispatrulleringstjänsten faktiskt anlitas.

Regel 7. Efterspannings- och räddningstjänst.

Regel 8. Livräddningssignaler. Enligt regel 7, som delvis motsvarar regel 15 i den nuvarande kapitel V, förbinder sig varje fördragsslutande stat att vidta alla behövliga åtgärder för kustbevakning och för räddning av nödställda personer till sjöss längs landets kuster. Dessa åtgärder skall inbegripa upprättande, drivande och vidmakthållande av sådana sjösäkerhetsarrangemang som med hänsyn till sjötrafikens intensitet och sjöfartsriskerna befinns vara möjliga och nödvändiga. Åtgärderna skall vara tillräckliga för att upptäcka och rädda människor i sjönöd. Enligt regel 8 i kapitel V förbinder sig de fördragsslutande regeringarna att se till att efterspannings- och räddningstjänsten vid sina efterspannings- och räddningsoperationer använder livräddnings-

signaler när de sänder meddelanden till fartyg eller personer i sjönöd. Om sjöräddningen i Finland bestäms i sjöräddningslagen (1145/2001). Ledande sjöräddningsmyndighet är gränsbevakningsväsendet (3 §).

Regel 9. Sjömätningstjänster. I den nya regeln föreskrivs om skyldigheterna för de fördragsslutande regeringarna att se till att sjömätningen håller en hög standard. De fördragsslutande regeringarna skall bl.a. säkerställa att sjömätningssinformation samlas in och sammanställs samt att sådana sjöfartsuppgifter som är nödvändiga för sjötrafiksäkerheten publiceras, sprids och uppdateras. De fördragsslutande regeringarna förbinder sig också att samordna sina åtgärder på så sätt att uppgifter om sjömätning och sjöfart finns tillgängliga vid så riktig tidpunkt och på ett så entydigt och tillförlitligt sätt som möjligt.

Enligt 1 § förordningen om sjöfartsverket (1249/1997) ansvarar sjöfartsverket för sjömätning och sjökartläggning.

Regel 10. Trafikseparering. Regel 11. Fartygsrapporteringsystem. Regel 12. Fartygstrafikservice. Bestämmelserna om trafikseparering, fartygsrapporteringsystem och fartygstrafikservice motsvarar huvudsakligen reglerna 8, 8—1 och 8—2 i kapitel V i bilagan till den gällande SOLAS-konventionen. Bestämmelserna har ändå preciserats en aning. Med trafiksepareringssystem avses att fartygen t.ex. dirigeras till enkelriktade stråk, vilket minskar risken för fartygskollisioner. Inom det obligatoriska fartygsrapporteringsystemet skall fartygen anmäla sig när de anländer till ett visst område och när de avlägsnar sig därifrån. För internationella havsområden är det bara IMO som kan godkänna fartygens trafikseparerings- och fartygsrapporteringsystemen.

De fördragsslutande regeringarna förbinder sig att se till att fartygstrafikservice upprättas när de anser att detta är motiverat på grund av trafikmängden eller riskerna. Med fartygstrafikservice avses ett trafikinformationssystem som verkar på land (VTS, Vessel Traffic Service).

Enligt sjötrafiklagen (463/1996) kan sjöfartsverket meddela anvisningar och föreskrifter som gäller färd med farkoster. Med stöd av lagen utfärdade sjöfartsstyrelsen 1997 ett beslut om trafikinformationssystem (VTS) vilket baserar sig på IMO:s rekommendation A.857(20). Denna service inkluderar information till fartygen om bl.a. den övriga trafi-

ken, väderleksförhållandena, säkerhetsanordningarna för sjöfarten, farlederna och andra faktorer som är av betydelse för ett tryggt framförande av fartygen. Uppgifterna sköts av regionala VTS-centraler som antingen hör till sjöfartsverkets organisation eller har upprättats i samråd med verket. Sjöfartsverket håller som bäst på att bereda en proposition till ett lagförslag om fartygstrafikservice.

Regel 13. Upprättande och användning av säkerhetsanordningar för navigering. Enligt regeln, som motsvarar regel 14 i det nuvarande kapitel V, förbinder sig den fördragsslutande regeringen att antingen ensam eller i samarbete med andra fördragsslutande regeringar upprätta sådana hjälpmedel för navigering som anses praktiska och nödvändiga med tanke på trafikmängden eller riskerna samt att informera om dessa hjälpmedel på lämpligt sätt. Med hjälpmedel för navigering avses säkerhetsanordningar och säkerhetssystem för sjöfarten. Om dessa föreskrivs huvudsakligen i förordningen om utmärkning av farlederna (846/1979), enligt vilken sjöfartsverket ansvarar för verksamheten. Sjöfartsverket informerar sjöfarten om ändringar i fråga om viktiga säkerhetsanordningar i sin publikation "Underrättelser för sjöfarande" eller i brådskande fall via Rundradion eller Turku Radio.

Regel 14. Fartygens bemanning. De fördragsslutande regeringarna förbinder sig i fråga om det egna landets fartyg att vidta åtgärder för att säkerställa en sådan bemanning av alla fartyg som, med hänsyn till säkerheten för människoliv, är betryggande i fråga om besättningens antal och behörighet. Regeln innehåller bestämmelser om behörighetsbrev och arbetsspråk. Regeln motsvarar huvudsakligen den nuvarande regel 13 i kapitel V. Enligt 1 kap. 8 § sjölagen bestäms om fartygs bemanning genom förordning.

Regel 15. Principer för utformning av kommandobryggan, för utformning och disposition av navigationssystem och navigationsutrustning samt för procedurer i fråga om kommandobryggan. Regel 16. Underhåll av utrustning. Regel 17. Elektromagnetisk kompatibilitet. Regel 18. Godkännande och kontroll av samt prestandanormer för navigationssystem och navigationsutrustning samt färdskrivare. Regel 19. Krav på fartygens navigationssystem och navigationsutrustning. Regel 20. Färdskrivare. Kapitlet har utökats med nya bestämmelser som syftar till att göra navigeringen säkrare utifrån de be-

hov som har framkommit i praktiken. I reglerna 15—19 bestäms bl.a. om placeringen av anordningar på kommandobryggan och testning av deras elektromagnetiska kompatibilitet samt typgodkännande.

Regel 19 innehåller detaljbestämmelser om fartygens navigationsutrustning och navigationssystem. Reglerna har delvis delats in i klasser enligt fartygets storlek och byggnadsår. Genom regel 19 i kapitlet blir det dessutom obligatoriskt med utrustning för automatisk fartygsidentifiering (*Automatic Identification System, AIS*), dvs. transpondrar. Flaggstaten kan likväl medge undantag från kravet i inrikesfart, om det inte är nödvändigt att använda AIS. Genom regel 20 i kapitlet görs färdskrivare (*Voyage Data Recorder*, nedan *VDR-system*, dvs. s.k. svarta lådor) obligatoriska fr.o.m. den 1 juli 2002 på alla nya fartyg oberoende av storlek och på redan existerande passagerarfartyg.

Om fartygs konstruktion och utrustning bestäms enligt 1 kap. 8 § sjölagen genom förordning.

Europeiska gemenskapen är inte part i SOLAS-konventionen eftersom bara regeringar enligt artikel 1 kan vara parter i konventionen. I gemenskapslagstiftningen föreskrivs om VDR-systemen genom rådets och parlamentets direktiv 2001/106/EG som trädde i kraft i januari 2002. Genom det ändrades rådets direktiv 95/21/EG som gäller hamnstatskontroll. Fartyg som anlöper hamnar i gemenskapens medlemsstater skall utrustas med VDR-system enligt tidtabellen i regel 20 i det nya kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen. I motsats till regel 20 i kapitel V gäller direktivet också lastfartyg byggda före den 1 juli 2002. Dessa redan existerande lastfartyg skall enligt direktivet utrustas med VDR-system vid en tidpunkt som fastställs av IMO eller, om ett IMO-beslut saknas, senast den 1 januari 2007 eller 2008, beroende på fartygets bruttodräktighet. Motsvarande VDR-krav ingår också i förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om inrättande av ett gemensamt övervaknings-, kontroll- och informationssystem för sjöfarten (KOM(2001)592 slutlig COD 2000(325)). I direktivförslaget finns också ett krav på AIS-utrustning för fartyg som anlöper hamnar i gemenskapens medlemsstater. Kravet på AIS-utrustning motsvarar kraven och tidtabellerna i den nya regel 19 i bilagan till SOLAS-konventionen, med undantag för fartyg i enbart inrikesfart, där tidtabellen för AIS-

utrustning har skyndats på i direktivförslaget. I direktivförslaget har dessutom möjligheten att befria ett fartyg från AIS-kravet begränsats. Rådet fastställde den 19 december 2001 en gemensam ståndpunkt om direktivförslaget, och behandlingen av ärendet fortsätter i Europaparlamentet.

Regel 21. Internationella signalboken. Regel 22. Synfält från kommandobryggan. Regel 23. Arrangemang i anslutning till lotsens embarkering och debarkering. Regel 24. Användning av kurs- och/eller trackkontrollsystem. Regel 25. Användning av styrinrättningar. Regel 26. Styrinrättningar: tester och övningar. Bestämmelser om signalboken, synfält från kommandobryggan, lotsarrangemang, kurs- eller trackkontrollsystem samt användning och test av styrinrättningar finns redan i det gällande kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen (regel 17, 19, 19—1, 19—2, 21 och 22). Om fartygs konstruktion, utrustning och säkra drift bestäms enligt 1 kap. 8 § sjölagen genom förordning.

Regel 27. Sjökort och nautiska publikationer. Enligt regeln, som motsvarar den nuvarande regel 20 i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen, skall sjökort och nautiska publikationer vara adekvata och rättade. Bestämmelsen har samband med regel 34 om planering av resan. Enligt den regeln skall befälhavaren innan sjöresan påbörjas försäkra sig om att den tänkta ruten har planerats med hjälp av adekvata sjökort för området i fråga. Avsikten är att lagstifta om detta genom en bestämmelse i 6 kap. sjölagen.

Regel 28. Registrering av navigeringsåtgärder. Enligt den nya bestämmelsen skall alla fartyg på internationell resa föra bok över navigeringsåtgärder och händelser som är av betydelse för navigationssäkerheten. De uppgifter som registreras skall vara tillräckligt detaljerade och omfatta hela sjöresan. Om uppgifterna inte har införts i fartygets skeppsdagbok, kan de registreras i någon annan form som administrationen godkänner.

Om skepps- och maskindagbok bestäms i 18 kap. sjölagen. På alla fartyg i utrikesfart skall det föras skeppsdagbok och om fartyget är maskindrivet dessutom särskild maskindagbok. Skeppsdagboken förs av befälhavaren eller under hans tillsyn av styrmannen. I skeppsdagboken skall noggrant antecknas vad som inträffar under resan. Om skeppsdagbokens närmare innehåll bestäms i handels- och industriministeriets beslut 326/1967.

Regel 29. Livräddningssignaler som skall användas av fartyg, flygplan och personer i nöd. Enligt den nya bestämmelsen skall det för fartygets vakthavande befäl finnas en i-lustrerad tabell tillgänglig som beskriver livräddningssignaler. Fartyg eller personer i nöd använder signalerna vid kommunikation med livräddningsstationer och sjöräddningsenheter samt flygplan engagerade i efterspanings- och räddningsoperationer. Om fartygs konstruktion och utrustning bestäms enligt 1 kap. 8 § sjölagen genom förordning.

Regel 30. Operationella begränsningar. Innan ett passagerarfartyg sätts i trafik görs det upp en förteckning över fartygets operationella begränsningar, vilka inkluderar eventuella eftergifter i fråga om dessa regler, begränsningar i fartområde, väderbegränsningar, begränsningar i havsområde och begränsningar för tillåten last, trim, fart samt övriga begränsningar om vilka administrationen bestämmer eller som har meddelats på planerings- eller tillverkningsstadiet. Avsikten är att fartygets befälhavare och även myndigheterna skall få tillgång till en aktuell och av administrationen godkänd helhetsbild av rammarna för användningen av fartyget på ett språk som allmänt används inom sjöfarten. Om fartygs konstruktion, utrustning och säkra drift bestäms enligt 1 kap. 8 § sjölagen genom förordning.

Regel 31. Meddelanden om fara. Regel 32. Information som skall ingå i meddelanden om fara. Bestämmelserna motsvarar reglerna 2 och 3 i kapitel V i bilagan till den gällande SOLAS-konventionen. Befälhavarna på fartyg som påträffar farlig is, ett farligt vrak eller någon annan omedelbar fara för sjöfarten eller tropisk storm eller som råkar ut för lufttemperaturer under fryspunkten i förening med vindar av stormstyrka vilka orsakar svår anhopning av is på överbyggnader, eller vindar av minst 10 Beauforts styrka för vilka ingen stormvarning mottagits, skall med alla till buds stående medel förmedla informationen till fartyg i närheten samt till behöriga myndigheter. Förmedlingen av information om sådana faror sker utan kostnader för fartygen i fråga. De fördragsslutande regeringarna skall vidta behövliga åtgärder för att säkerställa att information som har erhållits på ovan nämnda sätt omedelbart förmedlas till dem vars intresse saken gäller samt meddela övriga berörda regeringar. Bestämmelser om anmälningsskyldighet för fartygs befälhavare föreslås i 6 kap. sjölagen.

Regel 33. Nödmeddelanden. Skyldigheter och förfaranden. Bestämmelsen motsvarar nuvarande regel 10 i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen. Varje befälhavare på ett fartyg till sjöss som har fått meddelande om människor i sjönöd och som kan vara till hjälp skall skynda till undsättning så snabbt som möjligt samt underrätta de nödställda eller efterspanings- och räddningstjänsten om detta.

Om räddning av den som är i sjönöd bestäms i 6 kap. 11 § sjölagen. En befälhavare som anträffar någon i sjönöd är skyldig att lämna all den hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda den nödställda, om det kan ske utan allvarlig fara för eget fartyg eller besättning- eller övriga personer ombord.

Regel 34. Sjötrafiksäkerhet och undvikande av farliga situationer. Nya i regeln är bestämmelserna om planering av resan. Innan sjöresan påbörjas skall befälhavaren försäkra sig om att den tänkta ruten har planerats med hjälp av adekvata sjökort och nautiska publikationer för området i fråga samt enligt riktlinjer och rekommendationer utvecklade av IMO. Resplanen skall fastställa en rutt som tar hänsyn till alla relevanta trafiksepareringssystem, ser till att det under hela resan finns tillräckligt med fritt vatten för en säker passage, beaktar alla kända sjöfartsrisker och ogynnsamma väderförhållanden och tar hänsyn till det marina miljöskyddet och så väl som möjligt undviker åtgärder eller handlingar som kan orsaka skador på miljön.

Det ansvar fartygets befälhavare har betonas av den bestämmelse som föreskriver att ägare, chartrare eller rederier eller andra personer involverade i fartygets drift inte får hindra befälhavaren eller begränsa hans möjligheter när det gäller att fatta eller verkställa beslut som enligt hans yrkesmässiga bedömning är nödvändiga för sjötrafiksäkerheten samt för skyddet av den marina miljön. Bestämmelsen finns i nuvarande regel 10—1 i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen, men i och med ändringen har den preciserats bl.a. genom att skyddet av den marina miljön nämns separat.

Avsikten är att i 6 kap. sjölagen bestämma om de skyldigheter fartygets befälhavare har vid planeringen av resan. Samtidigt tas i kapitlet med en bestämmelse som betonar den uteslutande beslutanderätt fartygets befälhavare har i frågor som faller inom området för hans yrkeskompetens.

Regel 35. Missbruk av nödsignaler. Bestäm-

melsen motsvarar den nuvarande regel 9 i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen. Enligt den är det förbjudet att missbruka en internationell nödsignal, dvs. att använda den i annan avsikt än att ange att en eller flera personer är i nöd. Likaså är det förbjudet att använda någon signal som kan förväxlas med en internationell nödsignal.

Enligt 25 § sjöräddningslagen är det förbjudet att i andra situationer än nödlägen använda nödsignaler och signaler som är lika des- sa. Om straff för falskt alarm beträffande sjönöd eller annan motsvarande nöd bestäms i 34 kap. 10 § strafflagen (39/1889).

Kapitel IX Säkerhetsledning av fartyg

Internationella bestämmelser om säkerhets- ledning togs med som kapitel IX i bilagan till SOLAS-konventionen 1994 (*International Safety Management Code*, nedan *ISM-reglerna*). Genom tillägget i regel 3 i kapitel IX i bilagan blir kraven i ISM-reglerna obli- gatoriska.

I 1 kap. 8 och 8 a § sjölagen samt i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) be- stäms om säkerhetsledningssystem. Närmare bestämmelser har utfärdats genom förord- ningen om säkerhetsledningssystem för reda- re och ledningsarrangemang för säker drift av fartyg (66/1996) som baserar sig på ISM- reglerna. Förordningen träder i kraft stegvis på så sätt att systemet senast den 1 juli 2002 börjar tillämpas på de sista fartyg som omfat- tas av förordningens tillämpningsområde.

Kapitel X Säkerhetsföreskrifter för höghas- tighetsfartyg

Vid sidan av koden för höghastighetsfartyg (*International Code of Safety for High-Speed Craft*, nedan *HSC-reglerna*) från 1994 ut- ökades kapitlet med de nya HSC-reglerna från 2000 på så sätt att det utifrån när farty- get är byggt avgörs vilka av reglerna som skall tillämpas som obligatoriska. De sist- nämnda reglerna tillämpas på höghastighets- fartyg byggda den 1 juli 2002 eller senare och begränsat på stora ändringsarbeten på ti- digare byggda fartyg. Om höghastighetsfar- tyg bestäms i förordningen om säkerheten på vissa passagerarfartyg som används på inri- kes resor (1307/1999) och i det nya 4 a kap. i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten samt i statsrådets förordning om garanterande av säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och

höghastighetspassagerarfartyg i reguljär tra- fik (95/2002).

2. Lagförslagen

2.1. Lagen om ikraftträdande av de be- stämmelser som hör till området för lagstift- ningen i ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss

1 §. Genom denna paragraf föreslås de be- stämmelser i ändringen av SOLAS- konventionen som hör till området för lag- stiftningen träda i kraft. Propositionen inne- håller också ett förslag till lag om ändring av sjölagen, med bestämmelser genom vilka så- dana bestämmelser i ändringen av konven- tionen som hör till området för lagstiftningen genomförs. Enligt fördragsarbetsgruppens (UM 1/2000) betänkande skall ikraftträdan- det av bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i internationella överenskom- melser endast i undantagsfall ske bara genom en substanslag. Också då skall lagens karak- tär av ikraftträdandelag för en viss preciserad förpliktelse klart framgå. Eftersom alla änd- ringar i sjölagen inte gäller ändringarna i SOLAS-konventionen, är det inte motiverat att beskriva lagen som en ikraftträdandelag. I enlighet med huvudregeln ingår i proposition- en därför en blankettlag om de bestämmel- ser i konventionsändringen som hör till om- rådet för lagstiftningen.

2 §. SOLAS-konventionen tillämpas enligt kapitel I regel 1 i bilagan bara på fartyg på internationella resor, om inte något annat ut- tryckligen angetts. Kapitel V i bilagan till- lämpas likväl enligt dess första regel på alla fartyg på alla resor, med undantag för örlogs- fartyg och fartyg som enbart navigerar i de Stora Sjöarna i Nordamerika och tillhörande vattenområden, om inte något annat uttryck- ligen bestäms i kapitlet. Således tillämpas kapitlet också på fartyg i inrikesfart. Eftersom bestämmelserna i kapitel V väsent- ligen häger samman med den internationella handelssjöfarten och vissa krav på anord- ningarna har dimensionerats enligt detta, ger punkterna 2 och 4 i regel 1 en möjlighet till undantag för små fartyg och begränsad trafik. Den fördragsslutande regeringens administ- ration kan besluta i vilken omfattning kapitlet skall tillämpas på fartyg som uteslutande nä- vigerar på den fördragsslutande regeringens inre territorialvatten. Den fördragsslutande

regeringens administration skall slå fast i vilken omfattning reglerna 15—28 om navigationssystem och navigationsutrustning i kapitel V inte skall tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet under 150 oberoende av resa, fartyg med en bruttodräktighet under 500 som inte används på internationella resor samt fiskefartyg.

Finland har för avsikt att i enlighet med rådande praxis begränsa tillämpningen av vissa av de krav i kapitel V som gäller navigationssystem och utrustning till små fartyg i inrikes- eller utrikesfart. På denna punkt är det inte heller framöver meningen att tillämpa kapitel V i bilagan på fritidsbåtar. På fiskefartyg tillämpas förordningen om säkerheten på vissa fiskefartyg (65/2000) som har utfärdats med stöd av sjölagen. I fråga om stora fiskefartyg baserar sig förordningen på det s.k. fiskefartygsdirektivet (97/70/EG) och den internationella konventionen om säkerheten på fiskefartyg, dvs. det s.k. Torremolinosprotokollet.

Det är ändamålsenligt att överlåta den detaljerade regleringen av fartygssäkerheten i anslutning till kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen på sjöfartsverket på grund av ärendets natur och de tekniska detaljerna i bestämmelserna. Därför föreslås att sjöfartsverket beslutar i vilken omfattning reglerna 15 (arrangemang som gäller kommandobryggan), 17 (elektromagnetisk kompatibilitet), 19 (fartygens navigationssystem och navigationsutrustning), 22 (synfält från kommandobryggan) och 25 (användning av styrinrättningar) i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen skall tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet under 150 och på fartyg med en bruttodräktighet under 500 som uteslutande går i inrikesfart i Finlands skyddade kustvatten eller inre farvatten. I fråga om fartyg i inrikesfart kan sjöfartsverket också bestämma om tillämpningen av regel 23, som gäller lotsarrangemang, i de fall då fartyget enligt lotsförordningen (92/1998) inte är skyldigt att anlita lots.

I såväl utrikes- som inrikesfart skall fartygen ändå ha åtminstone en korrekt justerad, fast monterad magnetkompass, en styrinrättning och övrig tillräcklig utrustning för säker navigering samt reservstyrinrättning.

Sjöfartsverket kan också meddela närmare föreskrifter om tekniska detaljer i tillämpningen av reglerna 15—28, t.ex. anordningarnas konstruktion och standard samt kontroll av den. Sjöfartsverket kan bevilja fartyg

som saknar mekanisk framdrivning ett allmänt undantag enligt kapitel V regel 3 punkt 1 i bilagan till konventionen från kraven i fråga om navigationsutrustning. Sjöfartsverket kan vid behov medge partiella eller villkorliga eftergifter eller motsvarigheter enligt kapitel V regel 3 punkt 2 när fartyget används på en resa där den största distansen från fartyg till land, resans längd och beskaftenhet, frånvaron av allmänna sjöfartsrisker och andra omständigheter som påverkar säkerheten är sådana att det vore oskäligt eller onödigt att tillämpa kapitel V fullt ut. Härvid skall sjöfartsverket ta hänsyn till vad eftergifterna och motsvarigheterna kan ha för inverkan på övriga fartygs säkerhet.

3 §. Paragrafen innehåller en bestämmelse enligt vilken närmare bestämmelser om verkställigheten av lagen kan utfärdas genom förordning av republikens president.

4 §. Lagen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av republikens president, samtidigt som ändringarna i konventionen träder i kraft för Finlands del.

2.2. Lagen om ändring av 6 kap. sjölagen

6 kap. Fartygs befälhavare

3 a §. *Ruttplanering.* Den nya regel 34, som gäller sjötrafiksäkerhet och undvikande av farliga situationer, i kapitel V i bilagan motsvaras i allmän form av de nuvarande bestämmelserna i 6 kap. sjölagen om ombesörjande av fartygets sjövärdighet (3 §), iakttagande av gott sjömanskap (9 §) och tryggnad av säker fart (10 § 1 mom.). En allmänt hållen bestämmelse om ruttplanering finns i 2 § trafikministeriets beslut om fartygsbemanning, besättningens behörighet och vakt hållning (1257/1997). För att regel 34 skall bli exaktare uttryckt behöver en uttrycklig bestämmelse om detta ändå skrivas in i sjölagen.

9 §. *Iakttagande av gott sjömanskap.* Enligt paragrafens nuvarande lydelse skall befälhavaren se till att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömanskap. I paragrafen föreslås ett nytt 2 mom., som understryker befälhavarens uteslutande beslutanderätt på fartyget i frågor som faller inom området för hans yrkeskompetens. Bestämmelsen motsvarar stycke 3 i regel 34 i det nya kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen.

12 a §. Befälhavarens anmälningsskyldighet. I 6 kap. sjölagen föreslås en ny paragraf med bestämmelser om meddelanden om fara enligt kapitel V regel 31 i bilagan till SOLAS-konventionen. Befälhavaren skall underrätta fartyg i närheten samt en myndighet, ett organ eller ett system som ansvarar för sjötrafiksäkerheten i området om farlig is eller anhopning av is, ett farligt vrak, vindar av minst 10 Beauforts styrka för vilka ingen stormvarning har utfärdats eller någon annan omedelbar sjöfartsrisk liksom också om säkerhetsanordningar för sjöfarten som fungerar på ett felaktigt eller vilseledande sätt eller som har förskjutits från sin plats eller försvunnit. Då fartyget framförs på finskt vattenområde, skall anmälan göras till sjöfartsverket. I praktiken skall anmälan göras i till närmaste lotsstation, sjöfartsdistrikt eller till sjöfartsverkets enhet, som svarar för fartygsäkerheten. På andra havsområden är det inte alltid nödvändigtvis en myndighet som ansvarar för sjösäkerheten. I 8 § förordningen om utmärkning av farlederna anges en skyldighet för alla sjöfarande att anmäla om en säkerhetsanordning fungerar på felaktigt sätt. Förpliktelsen förutsätter likväl reglering i lag, och därför föreslås den bli inskriven i sjölagen.

3. Ikraftträdande

Som det framgår av avsnitt 1 i den allmänna motiveringen till propositionen träder ändringarna i bilagan till SOLAS-konventionen i kraft den 1 juli 2002. Finland har meddelat Internationella sjöfartsorganisationen IMO att vi inte kan anta ändringarna före den 1 januari 2002. Det är ändå meningen att Finland skall kunna återta sin invändning före den 1 juli 2002 och sätta ändringarna i bilagan till SOLAS-konventionen i kraft den 1 juli 2002 på det sätt som har överenskommit internationellt.

4. Behovet av riksdagens samtycke

Riksdagen godkände vissa bestämmelser i ispatrulleringsöverenskommelsen den 30 november 1971. I propositionen (RP 95/1971 rd) sades att ett villkor för Finlands anslutning till avtalet är att riksdagen godkänner de årliga kostnaderna för överenskommelsen.

Enligt 94 § 1 mom. grundlagen krävs riksdagens

godkännande bl.a. för fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis skall en bestämmelse räknas till området för lagstiftningen om bestämmelsen gäller utövande eller inskränkning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är tryggad i grundlagen. En bestämmelse skall likaledes räknas till området för lagstiftningen om den i övrigt gäller gunderna för individens rättigheter och skyldigheter, om det enligt grundlagen skall föreskrivas i lag om den fråga som bestämmelsen avser eller om det finns gällande bestämmelser i lag om den fråga som bestämmelsen avser eller om det enligt rådande uppfattning i Finland skall föreskrivas om den i lag. En bestämmelse hör till området för lagstiftningen oavsett om den står i strid med eller harmonierar med en bestämmelse som har utfärdats genom lag i Finland (GrJU 11/2000 rd, 12/2000 rd och 45/2000 rd).

Enligt 94 § 1 mom. grundlagen krävs riksdagens godkännande för uppsägning av en förpliktelse som hör till området för lagstiftningen. I motiveringen till lagen (RP 1/1998 rd) sägs att riksdagens godkännande således förutsätts om en förpliktelse innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen eller om en förpliktelse enligt grundlagen eller annars på grund av sin stora betydelse kräver riksdagens godkännande. Riksdagens ställning som högsta statsorgan anses förutsätta att internationella förpliktelser som faller inom ramen för riksdagens behörighet inte kan sägas upp utan riksdagens samtycke. Grundlagsutskottet ansåg i sitt betänkande GrUB 10/1998 rd att 94 § grundlagen bör tolkas så att riksdagens godkännande krävs för uppsägning också av internationella förpliktelser som riksdagen godkänt innan den nya grundlagen trädde i kraft (även RP 7/2001 rd).

I förarbetet till grundlagen och i fördragsarbetsgruppens betänkande (UM 1/2000) har man inte tagit ställning till en situation där parterna beslutar frånträda en överenskommelse på något annat sätt än genom att säga upp den. På grund av verkningarna skall en sådan situation likväl uppenbarligen jämföras med uppsägning när det gäller behovet av riksdagens samtycke. Därför behövs riksdagens godkännande till upphävandet av ispatrulleringsöverenskommelsen.

SOLAS-konventionen förelades aldrig riksdagen för godkännande. Uttrycket i 94 § grundlagen om området för lagstiftningen skall ändå tolkas utifrån grundlagen och grundlagsutskottets utlåtandepraxis under senaste tid. Eftersom de ändringar i bilagan till SOLAS-konventionen som godkändes i december 2000 innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, måste riksdagens godkännande begäras för ändringarna i konventionen.

För väderlekstjänst, vädervarningar och andra varningar enligt reglerna 4 och 5 i det nya kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen ansvarar sjöfartsverket och Meteorologiska institutet med stöd av lagarna om dem. I regel 7 i kapitel V ingår en förpliktelse för de fördragsslutande regeringarna att organisera sjöräddningstjänsten. Om organiseringen av sjöräddningen i Finland bestäms i sjöräddningslagen. För sjömätningstjänster enligt regel 9 i kapitel V ansvarar i Finland sjöfartsverket, som enligt lagen om sjöfartsverket har till uppgift att vidta åtgärder för främjande, tryggnad och organisering av sjöfarten och den övriga sjötrafiken. De allmänna grunderna för statsförvaltningens organ skall regleras genom lag.

Enligt den nya bestämmelsen i regel 28 i kapitel V skall alla fartyg på internationell resa föra bok över navigeringsåtgärder och händelser som är av betydelse för navigationssäkerheten. Om skepps- och maskindagbok bestäms i 18 kap. sjölagen.

Enligt regel 31, som gäller meddelanden om fara, skall befälhavaren på ett fartyg som påträffar farliga väderleksförhållanden eller någon annan omedelbar fara för sjöfarten omedelbart underrätta fartyg i närheten och behöriga myndigheter om detta. Bestämmelser om meddelanden om fara föreslås i en ny paragraf i 6 kap. sjölagen.

Regel 33 i kapitel V i bilagan motsvarar en redan gällande bestämmelse. Enligt den skall varje befälhavare på ett fartyg som har fått meddelande om människor i sjönöd och som kan vara till hjälp skynda till undsättning så snabbt som möjligt samt underrätta de nödställda eller efterspanings- och räddningstjänsten om detta. Om räddning av den som är i sjönöd bestäms i 6 kap. 11 § sjölagen.

Enligt regel 34, som gäller säker navigering, skall befälhavaren säkerställa planeringen av

den tänkta rutten bl.a. genom att beakta alla kända sjöfartsrisker och ogynnsamma väderförhållanden. Ägare, chartrare eller rederier eller andra personer involverade i fartygets drift får inte hindra befälhavaren eller begränsa hans möjligheter när det gäller att fatta eller verkställa beslut som enligt hans yrkesmässiga bedömning är nödvändiga för sjötrafiksäkerheten samt för skyddet av den marina miljön. De skyldigheter och rättigheter som fartygets befälhavare har i frågor som gäller sjötrafiksäkerheten hör till området för lagstiftningen. Det föreslås att bestämmelser om detta införs i 6 kap. sjölagen. Till området för lagstiftningen hör också regel 35 i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen. Enligt denna regel är det förbjudet att använda en internationell nödsignal i annan avsikt än att ange att en eller flera personer är i nöd, liksom också att använda någon signal som kan förväxlas med en internationell nödsignal. Om detta förbud bestäms i 25 § sjöräddningslagen. Om straff för falskt alarm beträffande sjönöd eller annan motsvarande nöd bestäms i 34 kap. 10 § strafflagen.

Enligt ordalydelsen i 94 § 1 mom. grundlagen och den praxis som grundlagsutskottet på basis av lagen utformat krävs riksdagens godkännande även för konventionsändringar i dess helhet (t.ex. GrUU 24/2001 rd och 38/2001 rd). I enlighet med det ovan framförda hör endast kapitel V, som berör sjötrafiksäkerheten och som ingår i ändringen av SOLAS-konventionens bilaga, till området för lagstiftningen. Bilagens kapitel II-1, II-2, IX och X berör fartygets struktur och de ledningsarrangemang som berör fartygets säkra drift om vilka stadgas i förordning given med stöd av 1 kap. 8 § sjölagen. Dessa ändringar hör inte till området för lagstiftningen och innehåller inte heller i övrigt bestämmelser som förutsätter riksdagens godkännande. Bestämmelserna i dessa ändringar är till sin natur tekniska och berör endast en begränsad målgrupp. Ändringarna är dessutom rätt omfattande och upptar 120 sidor. I enlighet med det ovan anförande ombedes i detta fall riksdagens godkännande endast för ändringarna i kapitel V i SOLAS-konventionens bilaga.

Avsikten är att av ändringarna i konventionen publicera bilagens kapitel V i Finlands författningssamlings fördragsserie. I 9 § lagen om Finlands författningssamling (188/2000) bestäms om villkoren för publice-

ring av fördrag på annat sätt än i fördragsserien. Enligt paragrafen kan statsrådet eller det behöriga ministeriet av särskilda skäl besluta att något annat fördrag än ett sådant som har godkänts av riksdagen eller som kräver riksdagens godkännande inte skall publiceras i fördragsserien, om fördragsbestämmelserna har liten allmän betydelse eller om det inte är nödvändigt att utfärda en separat författning för att sätta fördragsbestämmelserna i kraft. När det gäller ändringar i övriga kapitel i bilagan publiceras i samband med ikraftträdandet ett meddelande enligt vilket ändringarna finns till påseende och kan erhållas hos sjöfartsverket, som även lämnar uppgifter om dem på finska och svenska.

Ändringarna i konventionen innehåller inga bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i dess 94 § 2 mom. Således kan ändringarna i konventionen enligt regeringens uppfattning godkännas med enkel majoritet och förslaget till ikraftträdandelag i vanlig lagstiftningsordning. Med anledning

av de frågor som hänför sig till tolkningen av 94 § 1 mom. grundlagen, är det önskvärt att ett utlåtande av grundlagsutskottet inbegärs under riksdagsbehandlingen.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § grundlagen föreslås

att Riksdagen godkänner upphävandet av överenskommelsen av den 4 januari 1956 angående finansiellt stöd åt ispatrulleringstjänsten i Norra Atlanten (FördrS 12/1972), och

att Riksdagen godkänner ändringarna av den 5 december 2000 i kapitel V i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss.

Eftersom konventionen innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreläggs Riksdagen samtidigt följande lagförslag:

Lagförslagen

1.

Lag

Lag om sättande i kraft de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de ändringar av kapitel V i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) som antogs den 5 december 2000 gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Sjöfartsverket beslutar i enlighet med kapitel V regel 1 punkt 4 i bilagan till konventionen i vilken omfattning reglerna 15, 17, 19, 22 och 25 i kapitel V skall tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet under 150 och på fartyg med en bruttodräktighet under 500 som uteslutande navigerar i skyddade kustvatten eller i inre farvatten i Finland samt i fråga om fartyg i inrikesfart också i vilken omfattning regel 23 skall tillämpas.

Sjöfartsverket kan meddela närmare föreskrifter om tekniska detaljer i tillämpningen av reglerna 15—28 i kapitel V. Sjöfartsverket kan bevilja fartyg som saknar mekanisk framdrivning ett allmänt undantag

enligt kapitel V regel 3 punkt 1 från kraven i fråga om navigationsutrustning. Sjöfartsverket kan vid behov medge partiella eller villkorliga eftergifter eller motsvarigheter enligt kapitel V regel 3 punkt 2 när fartyget används på en resa där den största distansen från fartyg till land, resans längd och beskaffenhet, frånvaron av allmänna sjöfartsrisker och andra omständigheter som påverkar säkerheten är sådana att det vore oskäligt eller onödigt att tillämpa kapitel V fullt ut. Härvid skall sjöfartsverket ta hänsyn till hur eftergifterna och motsvarigheterna eventuellt inverkar på övriga fartygs säkerhet.

3 §

Närmare bestämmelser om verkställigheten av denna lag kan utfärdas genom förordning av republikens president.

4 §

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av republikens president.

2.

Lag

om ändring av 6 kap. sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut
fogas till 6 kap. sjölagen av den 15 juli 1994 (674/1994) nya 3 a och 12 a § samt till kapitlets 9 § ett nytt 2 mom. som följer:

6 kap.

Fartygs befälhavare

3 a §

Ruttplanering

Innan resan påbörjas skall befälhavaren försäkra sig om att den tänkta ruten har planerats med hjälp av adekvata sjökort och nautiska publikationer för området i fråga.

I resplanen skall fartygets rutt preciseras på ett sätt som

- 1) tar hänsyn till relevanta trafiksepareringssystem,
- 2) ser till att det under hela resan finns tillräckligt med fritt vatten för säker passage,
- 3) beaktar kända sjöfartsrisker och ogynnsamma väderförhållanden, samt
- 4) tar hänsyn till det skyddet av den marina miljön och i mån av möjlighet undviker handlingar och åtgärder som kan orsaka skador på miljön.

9 §

Iakttagande av gott sjömanskap

En redare som avses i 2 § lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) eller någon annan person får inte hindra befälhavaren eller begränsa hans möjligheter när det gäller att fatta eller verkställa ett beslut som enligt hans yrkesmässiga bedömning är nödvändigt för fartygets säkra navigering eller för skyddet av den marina miljön.

12 a §

Befälhavarens anmälningsskyldighet

Befälhavaren på ett fartyg skall underrätta fartyg i närheten samt på finskt vattenområde sjöfartsverket och på andra områden myndigheter, organ eller system som främjar eller övervakar sjötrafiksäkerheten i området om farlig is eller anhopning av is, ett farligt vrak, vindar av minst 10 Beauforts styrka för vilka ingen stormvarning har utfärdats eller någon annan omedelbar sjöfartsrisk samt om säkerhetsanordningar för sjöfarten som fungerar på ett felaktigt eller vilseledande sätt eller som har förskjutits från sin plats eller försvunnit.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av republikens president.

Helsingfors den 14 mars 2002

Republikens President

TARJA HALONEN

Kommunikationsminister *Kimmo Sasi*

Bilaga

KAPITEL V SJÖTRAFIKSÄKERHETEN

7 Den nuvarande texten i kapitel V ersätts på följande sätt:

"Regel 1

Tillämpningsområde

1 Om inget annat uttryckligen föreskrivs, tillämpas detta kapitel på alla fartyg på alla resor, med undantag för

.1 örlogsfartyg, örlogsflottans hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller används av en fördragsslutande regering och uteslutande används för icke kommersiella offentliga tjänster, och

.2 fartyg som enbart navigerar i de Stora Sjöarna i Nordamerika och tillhörande vattenområden och så långt österut som till nedre porten i St. Lambert-slussen i Montreal i provinsen Quebec, Kanada.

Örlogsfartyg, örlogsflottans hjälpfartyg och andra fartyg som ägs och används av en fördragsslutande regering och uteslutande används för icke kommersiella offentliga tjänster uppmannas att navigera i enlighet med detta kapitel alltid när det är ändamålsenligt och praktiskt möjligt.

2 Administrationen kan besluta i vilken omfattning detta kapitel skall tillämpas på fartyg som uteslutande navigerar i vattenområden som befinner sig på landsidan av de baslinjer som har fastställts enligt internationell rätt.

3 En fast förbunden sammansatt enhet som består av ett skjutande och ett tillhörande påskjutet fartyg skall, då den konstruerats som en för ändamålet avsedd och integrerad kombination av bogserbåt och pråm, anses som ett fartyg vid tillämpningen av detta kapitel.

4 Administrationen bestämmer i vilken omfattning bestämmelserna i reglerna 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 och 28 inte skall tillämpas på följande fartygskategorier:

CHAPTER V SAFETY OF NAVIGATION

7 The existing text of chapter V is replaced by the following:

"Regulation 1

Application

1 Unless expressly provided otherwise, this chapter shall apply to all ships on all voyages, except:

.1 warships, naval auxiliaries and other ships owned or operated by a Contracting Government and used only on government non-commercial service; and

.2 ships solely navigating the Great Lakes of North America and their connecting and tributary waters as far east as the lower exit of the St. Lambert Lock at Montreal in the Province of Quebec, Canada.

However, warships, naval auxiliaries or other ships owned or operated by a Contracting Government and used only on government non-commercial service are encouraged to act in a manner consistent, so far as reasonable and practicable, with this chapter.

2 The Administration may decide to what extent this chapter shall apply to ships operating solely in waters landward of the baselines which are established in accordance with international law.

3 A rigidly connected composite unit of a pushing vessel and associated pushed vessel, when designed as a dedicated and integrated tug and barge combination, shall be regarded as a single ship for the purpose of this chapter.

4 The Administration shall determine to what extent the provisions of regulations 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 and 28 do not apply to the following categories of ships:

.1 fartyg med en bruttodräktighet under 150 oavsett resa,

.2 fartyg med en bruttodräktighet under 500 som inte används på internationella resor, samt

.3 fiskefartyg.

Regel 2

Definitioner

I detta kapitel avses med

1 'fartyg byggda' fartyg som befinner sig på ett byggnadsstadium där

.1 fartyget är kölsträckt, eller

.2 byggande som kan hänföras till ett bestämt fartyg har påbörjats, eller

.3 sammanfogningen av fartyget har inletts och omfattar minst 50 ton eller 1 procent av den beräknade massan av hela byggnadsmaterialet, om denna massa är mindre än 50 ton,

2 'sjökort' eller 'nautisk publikation' en fackinriktad karta eller bok eller en speciellt sammanställd databas varifrån en sådan karta eller bok kan hämtas; kartan eller boken skall vara utgiven av eller med tillstånd av en statlig myndighet, en behörig sjömättningsmyndighet eller någon annan relevant offentlig inrättning och den skall vara framtagen för att möta kraven inom marin navigation, och

3 'alla fartyg' alla fartyg oavsett typ eller ändamål.

Regel 3

Eftergifter och motsvarigheter

1 Administrationen kan bevilja fartyg som saknar mekanisk framdrivning allmänna eftergifter i fråga om bestämmelserna i reglerna 15, 17, 18, 19 (med undantag för punkt 19.2.1.7), 20, 22, 24, 25, 26, 27 och 28.

2 Administrationen kan medge partiella eller villkorliga eftergifter eller motsvarigheter för ett enskilt fartyg när det används på en resa där den största distansen från fartyg till land, resans längd och beskaffenhet, frånvaron av allmänna sjöfartsrisker och andra omständigheter som påverkar säkerheten är sådana att det vore oskäligt eller onödigt att tillämpa detta kapitel fullt ut, om

.1 ships below 150 gross tonnage engaged on any voyage;

.2 ships below 500 gross tonnage not engaged on international voyages; and

.3 fishing vessels.

Regulation 2

Definitions

For the purpose of this chapter:

1 Constructed in respect of a ship means a stage of construction where:

.1 the keel is laid; or

.2 construction identifiable with a specific ship begins; or

.3 assembly of the ship has commenced comprising at least 50 tonnes or 1% of the estimated mass of all structural material whichever is less.

2 Nautical chart or nautical publication is a special-purpose map or book, or a specially compiled database from which such a map or book is derived, that is issued officially by or on the authority of a Government, authorized Hydrographic Office or other relevant government institution and is designed to meet the requirements of marine navigation.

3 All ships means any ship, vessel or craft irrespective of type and purpose.

Regulation 3

Exemptions and equivalents

1 The Administration may grant general exemptions to ships without mechanical means of propulsion from the requirements of regulations 15, 17, 18, 19 (except 19.2.1.7), 20, 22, 24, 25, 26, 27 and 28.

2 The Administration may grant to individual ships exemptions or equivalents of a partial or conditional nature, when any such ship is engaged on a voyage where the maximum distance of the ship from the shore, the length and nature of the voyage, the absence of general navigational hazards, and other conditions affecting safety are such as to render the full application of this

administrationen har tagit hänsyn till vad eftergifterna och motsvarigheterna kan ha för inverkan på övriga fartygs säkerhet.

3 Varje administration skall årligen så snart som möjligt efter den 1 januari tillställa organisationen ett meddelande av vilket framgår alla eftergifter och motsvarigheter som med stöd av punkt 2 i denna regel har medgetts under det kalenderår som gick samt ange orsakerna till eftergifterna och motsvarigheterna. Organisationen sänder dessa meddelanden till de övriga fördragsslutande regeringarna för kännedom.

Regel 4

Varningar inom sjöfarten

Varje fördragsslutande regering skall vidta behövliga åtgärder för att försäkra sig om att uppgifter om fara som fås från någon tillförlitlig källa omedelbart förmedlas till dem vars intresse saken gäller och tillkännages de övriga berörda regeringarna.

Regel 5

Väderlekstjänst och vädervarningar

1 De fördragsslutande regeringarna förbinder sig att främja insamlandet av meteorologiska upplysningar på fartyg till sjöss och att se till att dessa upplysningar undersöks, sprids och utbyts på det sätt som bäst tjänar sjöfarten. Administrationerna skall främja användandet av tillförlitliga och noggranna instrument samt se till att instrumenten på begäran kan kontrolleras. Avtal kan ingås med nationella inrättningar på det meteorologiska området om att kontrollerna skall utföras på ett sätt som inte medför kostnader för fartygen.

2 De fördragsslutande regeringarna förbinder sig att samarbeta i synnerhet för att genomföra följande meteorologiska åtgärder:

.1 varna fartyg för hårda vindar, stormar och tropiska oväder i textform och eventuellt i grafisk form med hjälp av landbaserad utrustning för markbunden radiokommunikation och satellitradiokommunikation,

chapter unreasonable or unnecessary, provided that the Administration has taken into account the effect such exemptions and equivalents may have upon the safety of all other ships.

3 Each Administration shall submit to the Organization, as soon as possible after 1 January in each year, a report summarising all new exemptions and equivalents granted under paragraph 2 of this regulation during the previous calendar year and giving the reasons for granting such exemptions and equivalents. The Organization shall circulate such particulars to other Contracting Governments for information.

Regulation 4

Navigational warnings

Each Contracting Government shall take all steps necessary to ensure that, when intelligence of any dangers is received from whatever reliable source, it shall be promptly brought to the knowledge of those concerned and communicated to other interested Governments.

Regulation 5

Meteorological services and warnings

1 Contracting Governments undertake to encourage the collection of meteorological data by ships at sea and to arrange for their examination, dissemination and exchange in the manner most suitable for the purpose of aiding navigation. Administrations shall encourage the use of meteorological instruments of a high degree of accuracy, and shall facilitate the checking of such instruments upon request. Arrangements may be made by appropriate national meteorological services for this checking to be undertaken, free of charge to the ship.

2 In particular, Contracting Governments undertake to carry out, in co-operation, the following meteorological arrangements:

.1 to warn ships of gales, storms and tropical cyclones by the issue of information in text and, as far as practicable graphic form, using the appropriate shore-based facilities for terrestrial and space radiocommunications services.

.2 sända ut väderleksmeddelanden för sjöfarten med upplysningar, analyser, varningar och utsikter om rådande väderleks-, sjö- och isförhållanden minst två gånger om dagen med hjälp av markbunden radiokommunikation och satellitradiokommunikation. Dessa meddelanden skall sändas i textform och eventuellt i grafisk form och innehålla meteorologiska läges- och prognoskartor som kan sändas digitalt eller per telefax och som kan behandlas ombord med hjälp av fartygets datasystem,

.3 utarbeta och ge ut publikationer som kan vara nödvändiga för att meteorologiskt arbete effektivt skall kunna skötas till sjöss och om möjligt se till att dagliga väderlekskartor ges ut och tillhandahålls för avgående fartyg,

.4 utrusta för ändamålet utvalda fartyg med testade instrument som skall användas i detta uppdrag (t.ex. barometer, barograf, psykrometer och lämpliga instrument för mätning av havsvattnets temperatur) och att dessa fartyg utför, registrerar och överför meteorologiska observationer vid fastställda standardtider reserverade för synoptiska observationer vid havsytan (minst fyra gånger dagligen när omständigheterna tillåter); andra fartyg uppmanas att utföra, registrera och överföra modifierade observationer, särskilt när fartygen befinner sig i farvatten med ringa trafik,

.5 uppmuntra rederierna att få så många som möjligt av sina fartyg att delta i de meteorologiska observationerna och registreringen av dem; via fartygens utrustning som hör till system för markbunden radiokommunikation och satellitradiokommunikation ges dessa observationer ut för användning av nationella inrättningar som verkar på det meteorologiska området,

.6 se till att utgivandet av observationerna inte medför några kostnader för dessa fartyg,

.7 uppmana fartyg i närheten av tropisk storm eller förmodad tropisk storm att verkställa och sända ut observationer med kortare intervaller, om det är möjligt med hänsyn till fartygsbefälets navigationsåligganden under stormiga väderleksförhållanden,

.8 möjliggöra mottagandet och utsändandet av meteorologiska upplysningar till och från fartygen genom landbaserad utrustning för markbunden radiokommunikation och satellitradiokommunikation,

.2 to issue, at least twice daily, by terrestrial and space radiocommunication services, as appropriate, weather information suitable for shipping containing data, analyses, warnings and forecasts of weather, waves and ice. Such information shall be transmitted in text and, as far as practicable, graphic form including meteorological analysis and prognosis charts transmitted by facsimile or in digital form for reconstitution on board the ship's data processing system.

.3 to prepare and issue such publications as may be necessary for the efficient conduct of meteorological work at sea and to arrange, if practicable, for the publication and making available of daily weather charts for the information of departing ships.

.4 to arrange for a selection of ships to be equipped with tested marine meteorological instruments (such as a barometer, a barograph, a psychrometer, and suitable apparatus for measuring sea temperature) for use in this service, and to take, record and transmit meteorological observations at the main standard times for surface synoptic observations (i.e. at least four times daily, whenever circumstances permit) and to encourage other ships to take, record and transmit observations in a modified form, particularly when in areas where shipping is sparse.

.5 to encourage companies to involve as many of their ships as practicable in the making and recording of weather observations; these observations to be transmitted using the ship's terrestrial or space radiocommunications facilities for the benefit of the various national meteorological services.

.6 the transmission of these weather observations is free of charge to the ships concerned.

.7 when in the vicinity of a tropical cyclone, or of a suspected tropical cyclone, ships should be encouraged to take and transmit their observations at more frequent intervals whenever practicable, bearing in mind navigational preoccupations of ships' officers during storm conditions.

.8 to arrange for the reception and transmission of weather messages from and to ships, using the appropriate shore-based facilities for terrestrial and space

.9 uppmana alla befälhavare att underrätta fartyg i närheten och stationerna i land om de observerar en vindhastighet av 50 knop (10 Beaufort) eller mer,

.10 sträva efter att uppnå ett enhetligt förfarande för den ovan nämnda internationella väderlekstjänsten och att så långt som möjligt följa de tekniska regler och rekommendationer som utfärdats av Meteorologiska världsorganisationen; de fördragsslutande regeringarna får för utredning och råd förelägga organisationen meteorologiska frågor som kan uppkomma vid tillämpningen av denna konvention.

3 De upplysningar som nämns i denna regel skall sändas ut i den form och med den prioritetsrätt som föreskrivs i radioreglementet. Vid utsändning "till alla stationer" av meteorologiska upplysningar, väderleksutsikter och varningar skall alla fartygsstationer följa föreskrifterna i radioreglementet.

4 Den nationella väderlekstjänst som bäst kan betjäna de olika kust- och högsjöområdena skall till fartygen sända ut och sprida utsikter och varningar samt synoptiska och andra meteorologiska meddelanden i enlighet med överenskommelser mellan de fördragsslutande regeringarna, i synnerhet i enlighet med Meteorologiska världsorganisationens system för uppgörande och spridning av väderutsikter och vädervarningar för högsjöområden enligt det världsomfattande nöd- och säkerhetssystemet för sjöfarten (GMDSS).

Regel 6

Ispatrulleringstjänst

1 Ispatrulleringstjänsten främjar säkerheten för människoliv till sjöss, en säker och effektiv sjöfart samt skyddet av den marina miljön i norra Atlanten. Fartyg som passerar genom det isbergsområde som under is-säsongen bevakas av ispatrulleringstjänsten förutsätts anlita dess tjänster.

2 De fördragsslutande regeringarna förbinder sig att vidmakthålla ispatrulleringstjänst och en undersöknings- och observations-tjänst beträffande isförhållandena i norra Atlanten. Under hela den tid av året då is förekommer, dvs. från den 15 februari till

radiocommunications services.

.9 to encourage masters to inform ships in the vicinity and also shore stations whenever they experience a wind speed of 50 knots or more (force 10 on the Beaufort scale).

.10 to endeavour to obtain a uniform procedure in regard to the international meteorological services already specified, and as far as practicable, to conform to the technical regulations and recommendations made by the World Meteorological Organization, to which Contracting Governments may refer, for study and advice, any meteorological question which may arise in carrying out the present Convention.

3 The information provided for in this regulation shall be furnished in a form for transmission and be transmitted in the order of priority prescribed by the Radio Regulations. During transmission "to all stations" of meteorological information, forecasts and warnings, all ship stations must conform to the provisions of the Radio Regulations.

4 Forecasts, warnings, synoptic and other meteorological data intended for ships shall be issued and disseminated by the national meteorological service in the best position to serve various coastal and high seas areas, in accordance with mutual arrangements made by Contracting Governments, in particular as defined by the World Meteorological Organization's System for the Preparation and Dissemination of Meteorological Forecasts and Warnings for the High Seas under the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS).

Regulation 6

Ice Patrol Service

1 The Ice Patrol contributes to safety of life at sea, safety and efficiency of navigation and protection of the marine environment in the North Atlantic. Ships transiting the region of icebergs guarded by the Ice Patrol during the ice season are required to make use of the services provided by the Ice Patrol.

2 The Contracting Governments undertake to continue an ice patrol and a service for study and observation of ice conditions in the North Atlantic. During the whole of the

den 1 juli varje år, skall sydöstra, södra och sydvästra gränserna för områden med isberg i närheten av Stora Newfoundlandsbankarna bevakas i syfte att underrätta förbipasserande fartyg om det farliga områdets omfattning, att närmare undersöka de allmänna isförhållandena och att inom gränserna för de patrullerande fartygens och luftfartygens verksamhetsområde bistå hjälpbehövande fartyg och besättningar. Under återstoden av året skall undersökningen och observationerna beträffande isförhållandena fortsätta i den mån det anses motiverat.

3 Fartyg och luftfartyg som används för ispatrulleringstjänst och för undersökning och observationer beträffande isförhållandena kan tilldelas andra uppgifter, om dessa inte hindrar den egentliga verksamheten eller ökar kostnaderna för den.

4 Förenta staternas regering fortsätter att verkställa den allmänna ispatrulleringstjänsten och göra undersökningar och observationer beträffande isförhållandena samt sprida information om dem.

5 Villkoren för verkställande, drivande och finansiering av ispatrulleringstjänsten anges i de regler för verkställande, drivande och finansiering av ispatrulleringstjänsten i norra Atlanten som utgör en integrerad del av detta kapitel.

6 Om Förenta staternas och/eller Kanadas regering framdeles önskar upphöra med denna service, har den/de rätt att göra så. Då skall de fördragsslutande regeringarna besluta om en fortsättning av verksamheten i överensstämmelse med sina gemensamma intressen. Förenta staternas och/eller Kanadas regering skall 18 månader i förväg skriftligen meddela alla fördragsslutande regeringar vars fartyg, vilka har rätt att segla under sitt lands flagg och är registrerade i områden dit de fördragsslutande regeringarna har utvidgat tillämpningen av denna regel, utnyttjar denna service om sina avsikter att upphöra med den.

Regel 7

Efterspanings- och räddningstjänst

1 Varje fördragsslutande regering förbinder sig att säkerställa att alla behövliga åtgärder vidtas för ordnande av nödkommunikation och samordning av operationerna inom dess

ice season, i.e. for the period from February 15th through July 1st of each year, the south-eastern, southern and south-western limits of the region of icebergs in the vicinity of the Grand Banks of Newfoundland shall be guarded for the purpose of informing passing ships of the extent of this dangerous region; for the study of ice conditions in general; and, for the purpose of affording assistance to ships and crews requiring aid within the limits of operation of the patrol ships and aircraft. During the rest of the year the study and observation of ice conditions shall be maintained as advisable.

3 Ships and aircraft used for the ice patrol service and the study and observation of ice conditions may be assigned other duties provided that such other duties do not interfere with the primary purpose or increase the cost of this service.

4 The Government of the United States of America agrees to continue the overall management of the ice patrol service and the study and observation of ice conditions, including the dissemination of information therefrom.

5 The terms and conditions governing the management, operation and financing of the Ice Patrol are set forth in the Rules for the management, operation and financing of the North Atlantic Ice Patrol appended to this chapter which shall form an integral part of this chapter.

6 If, at any time, the United States and/or Canadian Governments should desire, to discontinue providing these services, it may do so and the Contracting Governments shall settle the question of continuing these services in accordance with their mutual interests. The United States and/or Canadian Governments shall provide 18 months written notice to all Contracting Governments whose ships entitled to fly their flag and whose ships registered in territories to which those Contracting Governments have extended this regulation benefit from these services before discontinuing providing these services.

Regulation 7

Search and rescue services

1 Each Contracting Government undertakes

ansvarsområde samt för räddning av nödställda personer till sjöss längs landets kuster. Dessa åtgärder skall inbegripa upprättande, drivande och vidmakthållande av sådan efterspanings- och räddningstjänst som med hänsyn till sjötrafikens intensitet och sjöfartsriskerna befinns vara möjlig och nödvändig. Åtgärderna skall om möjligt vara tillräckliga för att upptäcka och rädda människor i sjönöd.

2 Varje fördragsslutande regering förbinder sig att lämna tillgängliga upplysningar om dess befintliga efterspanings- och räddningstjänst och om eventuella planer på ändring av den.

3 Passagerarfartyg på vilka kapitel I tillämpas skall i händelse av en nödsituation ha en plan för samverkan med adekvat efterspanings- och räddningstjänst. Planen skall utarbetas i samarbete mellan fartyget, ett rederi som anges i regel 1 i kapitel IX och efterspanings- och räddningstjänsten. Planen skall inkludera bestämmelser om periodiska övningar som skall utföras för att kontrollera dess effektivitet. Planen skall utarbetas enligt organisationens riktlinjer.

Regel 8

Livräddningssignaler

De fördragsslutande regeringarna förbinder sig att se till att efterspanings- och räddningstjänsten vid sina efterspanings- och räddningsoperationer använder livräddningssignaler när de sänder meddelanden till fartyg eller personer i sjönöd.

Regel 9

Sjömätningstjänster

1 De fördragsslutande regeringarna förbinder sig att säkerställa att sjömätningssinformation samlas in och sammanställs och att alla sjöfartsuppgifter som är nödvändiga för sjötrafiksäkerheten publiceras, sprids och uppdateras.

2 De fördragsslutande regeringarna förbinder sig i synnerhet att i mån av möjlighet samarbeta inom sjöfarts- och sjömätningstjänster på det sätt som bäst tjänar sjöfarten

.1 genom att säkerställa att sjömätningen

to ensure that necessary arrangements are made for distress communication and co-ordination in their area of responsibility and for the rescue of persons in distress at sea around its coasts. These arrangements shall include the establishment, operation and maintenance of such search and rescue facilities as are deemed practicable and necessary, having regard to the density of the seagoing traffic and the navigational dangers and shall, so far as possible, provide adequate means of locating and rescuing such persons.

2 Each Contracting Government undertakes to make available information to the Organization concerning its existing search and rescue facilities and the plans for changes therein, if any.

3 Passenger ships to which chapter I applies shall have on board a plan for co-operation with appropriate search and rescue services in event of an emergency. The plan shall be developed in co-operation between the ship, the company, as defined in regulation IX/1 and the search and rescue services. The plan shall include provisions for periodic exercises to be undertaken to test its effectiveness. The plan shall be developed based on the guidelines developed by the Organization.

Regulation 8

Life-saving signals

Contracting Governments undertake to arrange that life-saving signals are used by search and rescue facilities engaged in search and rescue operations when communicating with ships or persons in distress.

Regulation 9

Hydrographic services

1 Contracting Governments undertake to arrange for the collection and compilation of hydrographic data and the publication, dissemination and keeping up to date of all nautical information necessary for safe navigation.

2 In particular, Contracting Governments undertake to co-operate in carrying out, as far as possible, the following nautical and

om möjligt utförs enligt kraven på säker navigation,

.2 genom att i mån av möjlighet ge ut sjökort, seglingsbeskrivningar, fyrlistor, tidvat-
tenstabeller och andra nautiska publikatio-
ner som främjar sjötrafiksäkerheten,

.3 genom att ge ut meddelanden till sjöfa-
randena för att sjökorten och de nautiska
publikationerna skall vara så aktuella som
möjligt,

.4 genom att utarbeta system för informa-
tionshantering till stöd för dessa tjänster.

3 De fördragsslutande regeringarna förbin-
der sig att säkerställa att sjökorten och de
nautiska publikationerna är så enhetliga
som möjligt och att de i mån av möjlighet
beaktar relevanta internationella resolutio-
ner och rekommendationer.

4 De fördragsslutande regeringarna förbin-
der sig att samordna sina åtgärder på bästa
möjliga sätt för att uppgifter om sjömätning
och sjöfart skall finnas tillgängliga världen
över vid så riktig tidpunkt och på ett så till-
förlitligt och entydigt sätt som möjligt.

Regel 10

Trafikseparering

1 Trafiksepareringssystemen för fartyg
främjar säkerheten för människoliv till
sjöss, sjöfartens säkerhet och effektivitet
och/eller skyddet av den marina miljön.
Trafiksepareringssystem som har godkänts
och genomförts enligt de riktlinjer och kri-
terier som organisationen har utvecklat re-
kommenderas och kan göras obligatoriska
för alla fartyg eller vissa fartygskategorier
eller fartyg som transporterar en viss sorts
last.

2 Organisationen är det enda erkända inter-
nationella organ som har till uppgift att ut-
veckla internationella riktlinjer, kriterier
och regler för trafiksepareringssystemen för
fartyg. De fördragsslutande regeringarna
lägger fram förslag för organisationen om
godkännande av trafiksepareringssystem.
Organisationen samlar in och sänder de för-
dragsslutande regeringarna all relevant in-
formation om godkända trafikseparerings-
system för fartyg.

3 Initiativet till upprättande av ett trafikse-
pareringssystem för fartyg skall tas av re-
geringen eller regeringarna i fråga. När så-
dana system utvecklas för organisationens
godkännande skall regeringarna beakta de

hydrographic services, in the manner
mostsuitable for the purpose of aiding
navigation:

.1 to ensure that hydrographic surveying is
carried out, as far as possible, adequate to
the requirements of safe navigation;

.2 to prepare and issue nautical charts,
sailing directions, lists of lights, tide tables
and other nautical publications, where
applicable, satisfying the needs of safe
navigation;

.3 to promulgate notices to mariners in
order that nautical charts and publications
are kept, as far as possible, up to date; and

.4 to provide data management
arrangements to support these services.

3 Contracting Governments undertake to
ensure the greatest possible uniformity in
charts and nautical publications and to take
into account, whenever possible, relevant
international resolutions and
recommendations.

4 Contracting Governments undertake to
co-ordinate their activities to the greatest
possible degree in order to ensure that
hydrographic and nautical information is
made available on a world-wide scale as
timely, reliably, and unambiguously as
possible.

Regulation 10

Ships' routeing

1 Ships' routeing systems contribute to
safety of life at sea, safety and efficiency of
navigation and/or protection of the marine
environment. Ships' routeing systems are
recommended for use by, and may be made
mandatory for, all ships, certain categories
of ships or ships carrying certain cargoes,
when adopted and implemented in
accordance with the guidelines and criteria
developed by the Organization.

2 The Organization is recognized as the
only international body for developing
guidelines, criteria and regulations on an
international level for ships' routeing
systems. Contracting Governments shall
refer proposals for the adoption of ships'
routeing systems to the Organization. The
Organization will collate and disseminate to
Contracting Governments all relevant
information with regard to any adopted
ships' routeing systems.

riktlinjer och kriterier som organisationen har utvecklat.

4 Trafiksepareringssystem för fartyg skall tillställas organisationen för godkännande. När regeringar inför trafiksepareringssystem som avsikten inte är att tillställa organisationen för godkännande eller som organisationen inte har godkänt, uppmanas de likväl att i mån av möjlighet beakta de riktlinjer och kriterier som organisationen har utvecklat.

5 Om två eller flera regeringar har ett gemensamt intresse i samma område, skall de sträva efter att utifrån en inbördes överenskommelse utarbeta gemensamma förslag till beskrivning och användning av trafiksepareringssystemet. Efter att organisationen har fått ett sådant förslag och innan den fattar beslut om ett godkännande skall den säkerställa att detaljerna i förslaget har delgetts de regeringar som har ett gemensamt intresse i området i fråga, inklusive de länder som finns i närheten av det föreslagna trafiksepareringssystemet för fartyg.

6 De fördragsslutande regeringarna skall iakttä de åtgärder i fråga om trafikseparering som organisationen har godkänt. De skall offentliggöra all information som är nödvändig för att de godkända trafiksepareringssystemen skall kunna användas tryggt och effektivt. Regeringen eller regeringarna i fråga kan övervaka trafiken inom områden med dessa system. De fördragsslutande regeringarna skall göra allt som står i deras makt för att säkerställa att trafiksepareringssystem som organisationen har godkänt används på riktigt sätt.

7 Ett fartyg skall i enlighet med gällande bestämmelser använda ett obligatoriskt, av organisationen godkänt trafiksepareringssystem som baserar sig på fartygskategori eller den last som transporteras, om det inte finns ett tvingande skäl till att låta bli att använda ett visst trafiksepareringssystem. Sådana skäl skall antecknas i fartygets skeppsdagbok.

8 Den fördragsslutande regeringen eller de fördragsslutande regeringarna i fråga skall kontrollera de obligatoriska trafiksepareringssystemen för fartyg enligt de riktlinjer och kriterier som organisationen har utvecklat.

9 Alla godkända trafiksepareringssystem för fartyg och de åtgärder som har vidtagits i syfte att genomföra dessa system skall föl-

3 The initiation of action for establishing a ships' routing system is the responsibility of the Government or Governments concerned. In developing such systems for adoption by the Organization, the guidelines and criteria developed by the Organization shall be taken into account.

4 Ships' routing systems should be submitted to the Organization for adoption. However, a Government or Governments implementing ships' routing systems not intended to be submitted to the Organization for adoption or which have not been adopted by the Organization are encouraged to take into account, wherever possible, the guidelines and criteria developed by the Organization.

5 Where two or more Governments have a common interest in a particular area, they should formulate joint proposals for the delineation and use of a routing system therein on the basis of an agreement between them. Upon receipt of such proposal and before proceeding with consideration of it for adoption, the Organization shall ensure details of the proposal are disseminated to the Governments which have a common interest in the area, including countries in the vicinity of the proposed ships' routing system.

6 Contracting Governments shall adhere to the measures adopted by the Organization concerning ships' routing. They shall promulgate all information necessary for the safe and effective use of adopted ships' routing systems. A Government or Governments concerned may monitor traffic in those systems. Contracting Governments shall do everything in their power to secure the appropriate use of ships' routing systems adopted by the Organization.

7 A ship shall use a mandatory ships' routing system adopted by the Organization as required for its category or cargo carried and in accordance with the relevant provisions in force unless there are compelling reasons not to use a particular ships' routing system. Any such reason shall be recorded in the ships' log.

8 Mandatory ships' routing systems shall be reviewed by the Contracting

ja internationell rätt, inklusive relevanta bestämmelser i Förenta Nationernas havsrättskonvention från 1982.

10 Bestämmelserna i denna regel och de anknytande riktlinjerna och kriterierna begränsar inte regeringarnas rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt eller de juridiska arrangemang som inom internationell sjöfart tillämpas i fråga om sund samt farleder i arkipelager.

Regel 11

Fartygsrapporteringssystem

1 Fartygsrapporteringssystemen främjar säkerheten för människoliv till sjöss, sjöfartens säkerhet och effektivitet och/eller skyddet av den marina miljön. Fartygsrapporteringssystem som har godkänts och genomförts enligt de riktlinjer och kriterier som organisationen har utvecklat är med stöd av denna regel obligatoriska för alla fartyg eller vissa fartygskategorier eller fartyg som transporterar en viss sorts last.

2 Organisationen är det enda erkända internationella organ som har till uppgift att utveckla internationella riktlinjer, kriterier och regler för fartygsrapporteringssystem. De fördragsslutande regeringarna lägger fram förslag för organisationen om godkännande av fartygsrapporteringssystem. Organisationen samlar in och sänder de fördragsslutande regeringarna all relevant information om godkända fartygsrapporteringssystem.

3 Initiativet till upprättande av ett fartygsrapporteringssystem skall tas av regeringen eller regeringarna i fråga. När sådana system utvecklas för organisationens godkännande skall regeringarna beakta de riktlinjer och kriterier som organisationen har utvecklat.

4 Fartygsrapporteringssystem som inte tillställs organisationen för godkännande behöver inte nödvändigtvis följa denna regel. När regeringar inför sådana system uppmanas de likväl att i mån av möjlighet följa de riktlinjer och kriterier som organisationen har utvecklat. De fördragsslutande regeringarna kan föreslå att organisationen god-

Government or Governments concerned in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization.

9 All adopted ships' routing systems and actions taken to enforce compliance with those systems shall be consistent with international law, including the relevant provisions of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea.

10 Nothing in this regulation nor its associated guidelines and criteria shall prejudice the rights and duties of Governments under international law or the legal regimes of straits used for international navigation and archipelagic sea lanes.

Regulation 11

Ship reporting systems

1 Ship reporting systems contribute to safety of life at sea, safety and efficiency of navigation and/or protection of the marine environment. A ship reporting system, when adopted and implemented in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization pursuant to this regulation, shall be used by all ships, or certain categories of ships or ships carrying certain cargoes in accordance with the provisions of each system so adopted.

2 The Organization is recognized as the only international body for developing guidelines, criteria and regulations on an international level for ship reporting systems. Contracting Government shall refer proposals for the adoption of ship reporting systems to the Organization. The Organization will collate and disseminate to Contracting Governments all relevant information with regard to any adopted ship reporting system.

3 The initiation of action for establishing a ship reporting system is the responsibility of the Government or Governments concerned. In developing such systems provision of the guidelines and criteria developed by the Organization shall be taken into account.

4 Ship reporting systems not submitted to

känner sådana system.

5 Om två eller flera regeringar har ett gemensamt intresse i samma område, skall de sträva efter att utifrån en inbördes överenskommelse utarbeta gemensamma förslag till ett samordnat fartygsrapporteringssystem. Innan organisationen fattar beslut om ett godkännande av förslaget skall detaljerna i förslaget delges de regeringar som har ett gemensamt intresse i det område där systemet föreslås. Om ett samordnat fartygsrapporteringssystem godkänns och upprättas, skall det följa enhetliga procedurer och arbetsmetoder.

6 Efter det att ett fartygsrapporteringssystem har godkänts enligt denna regel skall regeringen eller regeringarna i fråga vidta alla behövliga åtgärder för att offentliggöra den information som krävs för att systemet skall kunna användas effektivt. Ett godkänt fartygsrapporteringssystem skall klara av växelverkan och vid behov kunna förse fartyg med information. Systemen skall i enlighet med denna regel följa de riktlinjer och kriterier som organisationen har utvecklat.

7 Fartygets befälhavare skall följa kraven i godkända fartygsrapporteringssystem och ge de berörda myndigheterna all den information som krävs i bestämmelserna om respektive system.

8 Alla godkända fartygsrapporteringssystem och de åtgärder som har vidtagits i syfte att genomföra dessa system skall följa internationell rätt, inklusive relevanta bestämmelser i Förenta Nationernas havsrättskonvention.

9 Bestämmelserna i denna regel och de anknyttande riktlinjerna och kriterierna begränsar inte regeringarnas rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt eller de juridiska arrangemang som inom internationell sjöfart tillämpas i fråga om sund samt farleder i arkipelager.

10 Fartygens deltagande i systemen på det sätt som anges i bestämmelserna om godkända fartygsrapporteringssystem skall inte medföra några kostnader för dessa fartyg.

11 Organisationen skall säkerställa att godkända fartygsrapporteringssystem

the Organization for adoption do not necessarily need to comply with this regulation. However, Governments implementing such systems are encouraged to follow, wherever possible, the guidelines and criteria developed by the Organization. Contracting Governments may submit such systems to the Organization for recognition.

5 Where two or more Governments have a common interest in a particular area, they should formulate proposals for a co-ordinated ship reporting system on the basis of agreement between them. Before proceeding with a proposal for adoption of a ship reporting system, the Organization shall disseminate details of the proposal to those Governments which have a common interest in the area covered by the proposed system. Where a co-ordinated ship reporting system is adopted and established, it shall have uniform procedures and operations.

6 After adoption of a ship reporting system in accordance with this regulation, the government or Governments concerned shall take all measures necessary for the promulgation of any information needed for the efficient and effective use of the system. Any adopted ship reporting system shall have the capability of interaction and the ability to assist ships with information when necessary. Such systems shall be operated in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization pursuant to this regulation.

7 The master of a ship shall comply with the requirements of adopted ship reporting systems and report to the appropriate authority all information required in accordance with the provisions of each such system.

8 All adopted ship reporting systems and actions taken to enforce compliance with those systems shall be consistent with international law, including the relevant provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

9 Nothing in this regulation or its associated guidelines and criteria shall prejudice the rights and duties of Governments under international law or the legal regimes of straits used for international navigation and archipelagic sea lanes.

10 The participation of ships in accordance

kontrolleras enligt de riktlinjer och kriterier som organisationen har utvecklat.

Regel 12

Fartygstrafikservice

1 Fartygstrafikservicen (VTS) främjar säkerheten för människoliv till sjöss och sjöfartens säkerhet och effektivitet samt skyddet av den marina miljön, kustområden, verksamhetsställen och anläggningar för havsbaserad verksamhet från eventuella skadeverkningar av sjötrafiken.

2 De fördragsslutande regeringarna förbinder sig att säkerställa att fartygstrafikservice upprättas när de anser att detta är motiverat på grund av trafikmängden eller riskerna.

3 De fördragsslutande regeringarna skall vid planeringen och genomförandet av fartygstrafikservice i mån av möjlighet följa de riktlinjer som organisationen har utvecklat. Användningen av fartygstrafikservice kan göras obligatorisk bara på de havsområden som hör till en kuststats territorialhav.

4 De fördragsslutande regeringarna skall sträva efter att säkerställa att fartyg som seglar under deras flagg deltar i fartygstrafikservicen och följer dess regler.

5 Bestämmelserna i denna regel och de riktlinjer som organisationen har antagit begränsar inte regeringarnas rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt eller de juridiska arrangemang som inom internationell sjöfart tillämpas i fråga om sund samt farleder i arkipelager.

Regel 13

Upprättande och användning av säkerhetsanordningar för navigering

1 Varje fördragsslutande regering förbinder sig att antingen ensam eller i samarbete med andra fördragsslutande regeringar upprätta sådana säkerhetsanordningar för navigering som anses praktiska och nödvändiga med tanke på trafikmängden

with the provisions of adopted ship reporting systems shall be free of charge to the ships concerned.

11 The Organization shall ensure that adopted ship reporting systems are reviewed under the guidelines and criteria developed by the Organization.

Regulation 12

Vessel traffic services

1 Vessel traffic services (VTS) contribute to safety of life at sea, safety and efficiency of navigation and protection of the marine environment, adjacent shore areas, work sites and offshore installations from possible adverse effects of maritime traffic.

2 Contracting Governments undertake to arrange for the establishment of VTS where, in their opinion, the volume of traffic or the degree of risk justifies such services.

3 Contracting Governments planning and implementing VTS shall, wherever possible, follow the guidelines developed by the Organization. The use of VTS may only be made mandatory in sea areas within the territorial seas of a coastal State.

4 Contracting Governments shall endeavour to secure the participation in, and compliance with, the provisions of vessel traffic services by ships entitled to fly their flag.

5 Nothing in this regulation or the guidelines adopted by the Organization shall prejudice the rights and duties of Governments under international law or the legal regimes of straits used for international navigation and archipelagic sea lanes.

Regulation 13

Establishment and operation of aids to navigation

eller riskerna.

2 För att säkerhetsanordningarna för navigering skall vara så enhetliga som möjligt förbinder sig de fördragsslutande regeringarna att vid upprättandet av säkerhetsanordningar beakta internationella rekommendationer och riktlinjer.

3 De fördragsslutande regeringarna förbinder sig att säkerställa att alla berörda parter får tillgång till information om säkerhetsanordningar för navigering. Om möjligt skall sådana ändringar i positionsbestämningssystemens dataöverföring som kan inverka menligt på funktionen hos mottagare installerade på fartygen undvikas. Dessa ändringar kan bara göras om det har underrättats om dem tillräckligt långt i förväg och i tillräcklig omfattning.

Regel 14

Fartygens bemanning

1 De fördragsslutande regeringarna förbinder sig i fråga om det egna landets fartyg att vidmakthålla eller vid behov vidta åtgärder för att säkerställa en sådan bemanning av alla fartyg som, med hänsyn till säkerheten för människoliv till sjöss, är betryggande i fråga om besättningens antal och behörighet.

2 Varje fartyg som hör till tillämpningsområdet för kapitel I skall ha ett adekvat bemanningscertifikat eller ett motsvarande av administrationen utfärdat dokument som visar att kraven på säker bemanning i punkt 1 uppfylls.

3 I syfte att uppnå en effektiv besättningsinsats i säkerhetsfrågor skall det på alla fartyg fastställas ett gemensamt arbetsspråk, som antecknas i skeppsloggboken. Rederiet, enligt definitionen i regel 1 i kapitel IX, eller fartygets befälhavare skall vid behov fastställa arbetsspråket. Det skall krävas att varje sjöfarande förstår arbetsspråket och vid behov kan ge order och instruktioner och rapportera tillbaka på samma språk. Om arbetsspråket inte är flaggstatens officiella språk, skall det på alla anslagna planer och förteckningar finnas en översättning till arbetsspråket.

1 Each Contracting Government undertakes to provide, as it deems practical and necessary either individually or in co-operation with other Contracting Governments, such aids to navigation as the volume of traffic justifies and the degree of risk requires.

2 In order to obtain the greatest possible uniformity in aids to navigation, Contracting Governments undertake to take into account the international recommendations and guidelines when establishing such aids

3 Contracting Governments undertake to arrange for information relating to aids to navigation to be made available to all concerned. Changes in the transmissions of position-fixing systems which could adversely affect the performance of receivers fitted in ships shall be avoided as far as possible and only be effected after timely and adequate notice has been promulgated.

Regulation 14

Ships' manning

1 Contracting Governments undertake, each for its national ships, to maintain, or, if it is necessary, to adopt, measures for the purpose of ensuring that, from the point of view of safety of life at sea, all ships shall be sufficiently and efficiently manned.

2 Every ship to which chapter I applies shall be provided with an appropriate minimum safe manning document or equivalent issued by the Administration as evidence of the minimum safe manning considered necessary to comply with the provisions of paragraph 1.

3 On all ships, to ensure effective crew performance in safety matters, a working language shall be established and recorded in the ship's log-book. The company, as defined in regulation IX/1, or the master, as appropriate, shall determine the appropriate working language. Each seafarer shall be required to understand and, where appropriate, give orders and instructions and to report back in that language. If the

4 På fartyg som hör till tillämpningsområdet för kapitel I skall engelska användas som arbetsspråk vid säkerhetskommunikation brygga-till-brygga och brygga-till-land samt även vid kommunikation ombord mellan lots och vaktpersonal på kommandobryggan, om inte de involverade har ett annat gemensamt språk än engelska.

Regel 15

Principer för utformning av kommandobryggan, för utformning och disposition av navigationssystem och navigationsutrustning samt för procedurer i fråga om kommandobryggan

Alla beslut som fattas i syfte att uppfylla kraven i reglerna 19, 22, 24, 25, 27 och 28 och som gäller utformning av kommandobryggan, utformning och disposition av navigationssystem och navigationsutrustning samt procedurer i fråga om kommandobryggan skall ta sikte på att

.1 underlätta bryggpersonalens och lotsens uppgifter för att de skall kunna bedöma situationen fullt ut och kunna föra fartyget säkert under alla förhållanden,

.2 främja effektiva och säkra bryggrutiner,

.3 möjliggöra för bryggpersonal och lots att ha en kontinuerlig och lättillgänglig tillgång till viktig information, som genom standardsymboler och koder för kontroller, indikatorer och bildskärmar presenteras på ett klart och entydigt sätt,

.4 indikera status för automatiska funktioner och integrerade komponenter i system och/eller undersystem.

.5 möjliggöra för bryggpersonal och lots att snabbt, kontinuerligt och effektivt behandla information och fatta beslut,

.6 förebygga eller minimera för mycket eller opåkallat arbete och distraherande faktorer på bryggan som kan orsaka utmattning eller inkräkta på bryggpersonalens och lotsens uppmärksamhet, och

.7 minimera risken för mänskliga misstag och att genom övervaknings- och alarmsystem i tid upptäcka sådana misstag om de uppstår, så att bryggpersonal och lots

working language is not an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, all plans and lists required to be posted shall include a translation into the working language.

4 On ships to which chapter I applies, English shall be used on the bridge as the working language for bridge-to-bridge and bridge-to-shore safety communications as well as for communications on board between the pilot and bridge watchkeeping personnel, unless those directly involved in the communication speak a common language other than English.

Regulation 15

Principles relating to bridge design, de and arrangement of navigational systems equipment and bridge procedures

All decisions which are made for the purpose of applying the requirements of regulations 19, 22, 24, 25, 27 and 28 and which affect bridge design, the design and arrangement of navigational systems and equipment on the bridge and bridge procedures shall be taken with the aim of:

.1 facilitating the tasks to be performed by the bridge team and the pilot in making full appraisal of the situation and in navigating the ship safely under all operational conditions;

.2 promoting effective and safe bridge resource management;

.3 enabling the bridge team and the pilot to have convenient and continuous access to essential information which is presented in a clear and unambiguous manner, using standardized symbols and coding systems for controls and displays;

.4 indicating the operational status of automated functions and integrated components, systems and/or sub-systems;

.5 allowing for expeditious, continuous and effective information processing and decision-making by the bridge team and the pilot;

.6 preventing or minimizing excessive or unnecessary work and any conditions or distractions on the bridge which may cause fatigue or interfere with the vigilance of the bridge team and the pilot; and

.7 minimizing the risk of human error and

kan vidta lämpliga åtgärder.

Regel 16

Underhåll av utrustning

1 Det skall visas för administrationen att tillräckliga åtgärder har vidtagits på fartyget för att säkerställa att den utrustning som förutsätts i detta kapitel hålls i brukbart skick.

2 Med undantag för bestämmelserna i kapitel I regel 7 b ii, kapitel I regel 8 och kapitel I regel 9 och trots att alla skäliga åtgärder skall vidtas för att hålla den utrustning som förutsätts i detta kapitel i brukbart skick, skall funktionsstörningar i utrustningen inte anses göra fartyget sjöodugligt eller utgöra en orsak till att fördröja fartygets avgång från en hamn där reparationservice inte finns lätt tillgänglig, om fartygets befälhavare på lämpligt sätt har beaktat utrustningens funktionsstörningar eller bristen på information vid planeringen och genomförandet av en trygg resa till en hamn där fartyget kan repareras.

Regel 17

Elektromagnetisk kompatibilitet

1 Administrationerna skall säkerställa att all elektrisk och elektronisk utrustning på bryggan och i dess närhet på fartyg byggda den 1 juli 2002 eller senare testas för elektromagnetisk kompatibilitet med iakttagande av organisationens rekommendationer.

2 Elektrisk och elektronisk utrustning skall installeras så att elektromagnetiska störningar inte påverkar navigationssystemens och navigationsutrustningens funktion.

3 Portabel elektrisk och elektronisk utrustning får inte användas på bryggan om den kan störa navigationssystemens och navigationsutrustningens funktion.

Regel 18

Godkännande och kontroll av samt

detecting such error if it occurs, through monitoring and alarm systems, in time for the bridge team and the pilot to take appropriate action.

Regulation 16

Maintenance of equipment

1 The Administration shall be satisfied that adequate arrangements are in place to ensure that the performance of the equipment required by this chapter is maintained.

2 Except as provided in regulations I/7(b)(ii), I/8 and I/9, while all reasonable steps shall be taken to maintain the equipment required by this chapter in efficient working order, malfunctions of that equipment shall not be considered as making the ship unseaworthy or as a reason for delaying the ship in ports where repair facilities are not readily available, provided suitable arrangements are made by the master to take the inoperative equipment or unavailable information into account in planning and executing a safe voyage to a port where repairs can take place.

Regulation 17

Electromagnetic compatibility

1 Administrations shall ensure that all electrical and electronic equipment on the bridge or in the vicinity of the bridge, on ships constructed on or after 1 July 2002, is tested for electromagnetic compatibility taking into account the recommendations developed by the Organization.

2 Electrical and electronic equipment shall be so installed that electromagnetic interference does not affect the proper function of navigational systems and equipment.

3 Portable electrical and electronic equipment shall not be operated on the bridge if it may affect the proper function of navigational systems and equipment.

Regulation 18

prestandanormer för navigationssystem och navigationsutrustning samt färdskrivare

1 System och utrustning som förutsätts uppfylla kraven i reglerna 19 och 20 skall vara typgodkända av administrationen.

2 System, utrustning och eventuella anslutande reservsystem som har installerats den 1 juli 2002 eller senare för att uppfylla funktionskraven i reglerna 19 och 20 skall uppfylla åtminstone de prestandanormer som organisationen har antagit.

3 På fartyg byggda före den 1 juli 2002 skall system och utrustning som byts ut eller tillkommer alltid när det är skäligt och praktiskt möjligt uppfylla kraven i punkt 2.

4 Administrationen kan medge system och utrustning som har installerats innan organisationens prestandanormer har antagits partiella eftergifter från skyldigheten att helt uppfylla normerna, med vederbörlig hänsyn till de rekommenderade kriterier som organisationen har antagit. Elektroniska sjökortssystem (ECDIS) skall likväl för att uppfylla kravet på sjökort i regel 19.2.1.4 uppfylla åtminstone de av organisationens prestandanormer som är i kraft vid installationstidpunkten; system installerade före den 1 januari 1999 skall uppfylla åtminstone de prestandanormer som organisationen antog den 23 november 1995.

5 Administrationen skall kräva att tillverkarna har ett kvalitetssystem som kontrolleras av en behörig myndighet för att det skall kunna säkerställas att kraven på typgodkännande kontinuerligt uppfylls. Alternativt kan administrationen tillämpa ett system med kontroll av slutprodukter där en behörig myndighet innan en produkt installeras ombord kontrollerar att den motsvarar typgodkännandebeviset.

6 Innan administrationen godkänner system eller utrustning med nya egenskaper som inte omfattas av tillämpningsområdet för detta kapitel, skall den säkerställa att de nya egenskaperna uppfyller funktionskrav som

Approval, surveys and performance standards of navigational systems and equipment and voyage data recorder

1 Systems and equipment required to meet the requirements of regulations 19 and 20 shall be of a type approved by the Administration.

2 Systems and equipment, including associated back-up arrangements, where applicable, installed on or after 1 July 2002 to perform the functional requirements of regulations 19 and 20 shall conform to appropriate performance standards not inferior to those adopted by the Organization.

3 When systems and equipment are replaced or added to on ships constructed before 1 July 2002, such systems and equipment shall, in so far as is reasonable and practicable, comply with the requirements of paragraph 2.

4 Systems and equipment installed prior to the adoption of performance standards by the Organization may subsequently be exempted from full compliance with such standards at the discretion of the Administration, having due regard to the recommended criteria adopted by the Organization. However, for an electronic chart display and information system (ECDIS) to be accepted as satisfying the chart carriage requirement of regulation 19.2.1.4, that system shall conform to the relevant performance standards not inferior to those adopted by the Organization in effect on the date of installation, or, for systems installed before 1 January 1999, not inferior to the performance standards adopted by the Organization on 23 November 1995.

5 The Administration shall require that the manufacturers have a quality control system audited by a competent authority to ensure continuous compliance with the type approval conditions. Alternatively, the administration may use final product verification procedures where the compliance with the type approval certificate is verified by a competent authority before the product is installed on board ships.

6 Before giving approval to systems or equipment embodying new features not covered by this chapter, the Administration

är minst lika verkningsfulla som kraven i detta kapitel.

7 När det på ett fartyg utöver den utrustning som krävs i reglerna 19 och 20 finns utrustning för vilken prestandanormer har utvecklats av organisationen, skall denna utrustning godkännas och om möjligt uppfylla åtminstone de prestandanormer som organisationen har antagit.

8 Färdskrivarsystemet, inklusive alla givare, skall kontrolleras årligen. Kontrollen skall utföras av en ackrediterad kontroll- och serviceinrättning som verifierar att inspelade data är noggranna, varaktiga och kan återskapas. Tester och inspektioner skall även utföras för att fastställa hur användbara alla skyddshöljen och tillbehör avsedda att underlätta lokalisering är. En kopia av ett certifikat om överensstämmelse vilket har utfärdats av den inrättning som utfört testet och av vilket framgår datumet för konstaterandet av överensstämmelse och tillämpade prestandanormer skall förvaras ombord på fartyget.

Regel 19

Krav på fartygens navigationssystem och navigationsutrustning

1 Tillämpningsområde och krav

Om inte något annat följer av bestämmelse 1.4 skall följande iakttas:

1.1 Fartyg byggda den 1 juli 2002 eller senare skall ha navigationssystem och navigationsutrustning som uppfyller kraven i punkterna 2.1—2.9.

1.2 Fartyg byggda före den 1 juli 2002 skall .1 om inte något annat följer av punkterna 1.2.2 och 1.2.3, också framöver ha utrustning som uppfyller kraven i kapitel V regel 11, kapitel V regel 12 och kapitel V regel 20 i den internationella konvention från 1974 om säkerheten för människoliv till sjöss som var i kraft före den 1 juli 2002, om utrustningen inte helt och hållet följer denna regel,

.2 ha den utrustning eller de system som förutsätts i punkt 2.1.6 senast vid den första besiktningen efter den 1 juli 2002, då inga radiopelapparater enligt kapitel V regel 12 p i 1974 års internationella konvention om

shall ensure that such features support functions at least as effective as those required by this chapter.

7 When equipment, for which performance standards have been developed by the Organization, is carried on ships in addition to those items of equipment required by regulations 19 and 20, such equipment shall be subject to approval and shall as far as practicable comply with performance standards not inferior to those adopted by the Organization.

8 The voyage data recorder system, including all sensors, shall be subjected to an annual performance test. The test shall be conducted by an approved testing or servicing facility to verify the accuracy, duration and recoverability of the recorded data. In addition, tests and inspections shall be conducted to determine the serviceability of all protective enclosures and devices fitted to aid location. A copy of the certificate of compliance issued by the testing facility, stating the date of compliance and the applicable performance standards, shall be retained on board the ship.

Regulation 19

Carriage requirements for shipborne navigational systems and equipment

1 Application and requirements

Subject to the provisions of regulation 1.4:

1.1 Ships constructed on or after 1 July 2002 shall be fitted with navigational systems and equipment which will fulfil the requirements prescribed in paragraphs 2.1 to 2.9.

1.2 Ships constructed before 1 July 2002 shall:

.1 subject to the provisions of paragraphs 1.2.2 and 1.2.3, unless they comply fully with this regulation, continue to be fitted with equipment which fulfils the requirements prescribed in regulations V/11, V/12 and V/20 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 in force prior to 1 July 2002;

.2 be fitted with the equipment or systems required in paragraph 2.1.6 not later than

säkerheten för människoliv till sjöss längre krävs, och

.3 ha ett system som förutsätts i punkt 2.4 senast vid de tidpunkter som anges i punkterna 2.4.2 och 2.4.3.

2 Fartygens navigationsutrustning och navigationssystem

2.1 Alla fartyg skall oavsett storlek vara utrustade med

.1 en korrekt justerad standardmagnetkompass eller någon annan anordning som oberoende av kraftförsörjning kan fastställa fartygets kurs och som kan avläsas vid den huvudsakliga styrplatsen,

.2 en pejlskiva, ett kompassbäringsinstrument eller någon annan anordning som oberoende av kraftförsörjning kan ta bäringar horisonten runt,

.3 en anordning med vilket kurser och bäringar alltid kan korrigeras till rättvisande kurser och bäringar,

.4 sjökort och nautiska publikationer med vars hjälp den avsedda ruten kan planeras och visas samt fartygets position märkas ut och följas under hela resan; ett elektroniskt sjökorts- och informationssystem (ECDIS) kan anses uppfylla sjökortskraven i denna underpunkt,

.5 reservsystem som uppfyller funktionskraven i underpunkt 4, om elektronisk utrustning delvis eller uteslutande används för ändamålet,

.6 en mottagare för ett globalt satellitnavigationssystem eller ett markbundet radionavigationssystem eller någon annan lämplig anordning som kontinuerligt under resan automatiskt kan fastställa och uppdatera fartygets position,

.7 i fråga om fartyg med en bruttodräktighet under 150 och om det är praktiskt möjligt, en radarreflektor eller någon annan anordning för att göra det möjligt att upptäcka fartyg som navigerar med radar, både på 9 och 3 gigahertz frekvens,

.8 om fartygets brygga är helt inbyggd och om administrationen inte beslutar något annat, ett ljudmottagningssystem eller någon annan anordning som gör det möjligt för vakthavande befäl att höra ljudsignaler och bestämma deras riktning,

.9 en telefon eller någon annan anordning för att överföra kursinformation till

the first survey after 1 July 2002 at which time the radio direction-finding apparatus referred to in V/12 (p) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 in force prior to 1 July 2002 shall no longer be required; and

.3 be fitted with the system required in paragraph 2.4 not later than the dates specified in paragraphs 2.4.2 and 2.4.3.

2 Shipborne navigational equipment and systems

2.1 All ships irrespective of size shall have:

.1 a properly adjusted standard magnetic compass, or other means, independent of any power supply to determine the ship's heading and display the reading at the main steering position;

.2 a pelorus or compass bearing device, or other means, independent of any power supply to take bearings over an arc of the horizon of 360°;

.3 means of correcting heading and bearings to true at all times;

.4 nautical charts and nautical publications to plan and display the ship's route for the intended voyage and to plot and monitor positions throughout the voyage; an electronic chart display and information system (ECDIS) may be accepted as meeting the chart carriage requirements of this subparagraph;

.5 back-up arrangements to meet the functional requirements of subparagraph .4, if this function is partly or fully fulfilled by electronic means;

.6 a receiver for a global navigation satellite system or a terrestrial radionavigation system, or other means, suitable for use at all times throughout the intended voyage to establish and update the ship's position by automatic means;

.7 if less than 150 gross tonnage and if practicable, a radar reflector, or other means, to enable detection by ships navigating by radar at both 9 and 3 GHz;

.8 when the ship's bridge is totally enclosed and unless the Administration determines otherwise, a sound reception system, or other means, to enable the officer in charge of the navigational watch to hear sound signals and determine their direction;

.9 a telephone, or other means, to communicate heading information to the

reservstyrplatsen, om fartyget har en sådan.

2.2 Alla fartyg med en bruttodräktighet av minst 150 och passagerarfartyg oavsett storlek skall utöver den utrustning som krävs i punkt 2.1 vara utrustade med

.1 en reservmagnetkompass utbytbar med den standardmagnetkompass som avses i punkt 2.1.1 eller någon annan anordning med vilken uppgifterna enligt punkt 2.1.1 kan utföras med hjälp av ersättande eller dubblerad utrustning,

.2 en dagsignallampa eller någon annan anordning för att kommunicera med ljus både dag och natt och som inte får vara beroende enbart av fartygets kraftförsörjning.

2.3 Alla fartyg med en bruttodräktighet av minst 300 och passagerarfartyg oavsett storlek skall utöver den utrustning som krävs i punkt 2.2 vara utrustade med

.1 ett ekolod eller någon annan elektronisk anordning för att mäta och indikera tillgängligt vattendjup,

.2 en radar som fungerar på 9 gigahertz frekvens eller någon annan anordning som kan visa avstånd och bäring till radartranspondrar och andra ytfartyg och hinder, bojar, kustlinjer och navigationsreferenser och därmed vara ett hjälpmedel för navigation och undvikande av kollision,

.3 en elektronisk plottningshjälp eller någon annan anordning för att elektroniskt plotta avstånd och bäring till mål och därmed vara ett hjälpmedel vid bedömning av kollisionsrisken,

.4 en fart- och distansmätare (logg) eller någon annan anordning för att indikera fart och distans genom vattnet,

.5 en korrekt justerad apparat för kursöverföring eller någon annan anordning för att överföra kursinformation till utrustning som avses i punkterna 2.3.2, 2.3.3 och 2.4.

2.4 Alla fartyg med en bruttodräktighet av minst 300 som används på internationella resor och fraktfartyg med en bruttodräktighet av minst 500 som inte används på internationella resor samt passagerarfartyg oavsett storlek skall vara utrustade med ett automatiskt identifieringssystem (AIS) enligt följande:

.1 fartyg byggda den 1 juli 2002 eller senare,

emergency steering position, if provided.

2.2 All ships of 150 gross tonnage and upwards and passenger ships irrespective of size shall, in addition to the requirements of paragraph 2.1, be fitted with:

.1 a spare magnetic compass interchangeable with the magnetic compass, as referred to in paragraph 2.1.1, or other means to perform the function referred to in paragraph 2.1.1 by means of replacement or duplicate equipment;

.2 a daylight signalling lamp, or other means to communicate by light during day and night using an energy source of electrical power not solely dependent upon the ship's power supply.

2.3 All ships of 300 gross tonnage and upwards and passenger ships irrespective of size shall, in addition to meeting the requirements of paragraph 2.2, be fitted with:

.1 an echo sounding device, or other electronic means, to measure and display the available depth of water;

.2 a 9 GHz radar, or other means to determine and display the range and bearing of radar transponders and of other surface craft, obstructions, buoys, shorelines and navigational marks to assist in navigation and in collision avoidance;

.3 an electronic plotting aid, or other means, to plot electronically the range and bearing of targets to determine collision risk;

.4 speed and distance measuring device, or other means, to indicate speed and distance through the water;

.5 a properly adjusted transmitting heading device, or other means to transmit heading information for input to the equipment referred to in paragraphs 2.3.2, 2.3.3 and 2.4.

2.4 All ships of 300 gross tonnage and upwards engaged on international voyages and cargo ships of 500 gross tonnage and upwards not engaged on international voyages and passenger ships irrespective of size shall be fitted with an automatic identification system (AIS), as follows:

.1 ships constructed on or after 1 July 2002;

.2 ships engaged on international voyages constructed before 1 July 2002:

.2.1 in the case of passenger ships, not later than 1 July 2003;

.2 i fråga om fartyg byggda före den 1 juli 2002 som används på internationella resor:

.2.1 passagerarfartyg senast den 1 juli 2003,

.2.2 tankfartyg senast vid den första besiktningen av säkerhetsanordningarna den 1 juli 2003 eller senare,

.2.3 fartyg med en bruttodräktighet av minst 50 000, med undantag för passagerarfartyg och tankfartyg, senast den 1 juli 2004,

.2.4 fartyg med en bruttodräktighet av minst 10 000 men under 50 000, med undantag för passagerarfartyg och tankfartyg, senast den 1 juli 2005,

.2.5 fartyg med en bruttodräktighet av minst 3 000 men under 10 000, med undantag för passagerarfartyg och tankfartyg, senast den 1 juli 2006,

.2.6 fartyg med en bruttodräktighet av minst 300 men under 3 000, med undantag för passagerarfartyg och tankfartyg, senast den 1 juli 2007, och

.3 fartyg byggda före den 1 juli 2002 som inte används på internationella resor, senast den 1 juli 2008,

.4 administrationen kan befria ett fartyg från skyldigheten att uppfylla kraven i detta kapitel, om fartyget permanent skall tas ur trafik inom två år från det datum som avses i underpunkterna 2 och 3,

.5 det automatiska identifieringssystemet skall

.1 automatiskt förse kuststationer, andra fartyg och luftfartyg som har lämplig utrustning med bl.a. information som inkluderar fartygets namn, kategori, position, kurs, fart och manöverstatus samt annan säkerhetsrelaterad information,

.2 automatiskt ta emot denna information från fartyg med motsvarande utrustning,

.3 övervaka och följa fartyg, och

.4 utbyta data med landbaserade inrättningar,

.6 kraven i punkt 2.4.5 tillämpas inte i de fall där internationella överenskommelser, regler eller standarder föreskriver att navigationsinformationen skall skyddas, och

.7 vid användningen av ett automatiskt identifieringssystem skall de riktlinjer som organisationen har antagit beaktas.

2.5 Alla fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 skall utöver den utrustning som krävs i punkterna 2.3 (med undantag för 2.3.3. och 2.3.5) och 2.4 vara utrustade med

.2.2 in the case of tankers, not later than the first survey for safety equipment on or after 1 July 2003;

.2.3 in the case of ships, other than passenger ships and tankers, of 50,000 gross tonnage and upwards, not later than 1 July 2004;

.2.4 in the case of ships, other than passenger ships and tankers, of 10,000 gross tonnage and upwards but less than 50,000 gross tonnage, not later than 1 July 2005;

.2.5 in the case of ships, other than passenger ships and tankers, of 3,000 gross tonnage and upwards but less than 10,000 gross tonnage, not later than 1 July 2006.

.2.6 in the case of ships, other than passenger ships and tankers, of 300 gross tonnage and upwards but less than 3,000 gross tonnage, not later than 1 July 2007; and

.3 ships not engaged on international voyages constructed before 1 July 2002, not later than 1 July 2008;

.4 the Administration may exempt ships from the application of the requirements of this paragraph when such ships will be taken permanently out of service within two years after the implementation date specified in subparagraphs .2 and .3;

.5 AIS shall:

.1 provide automatically to appropriately equipped shore stations, other ships and aircraft information, including the ship's identity, type, position, course, speed, navigational status and other safety-related information;

.2 receive automatically such information from similarly fitted ships;

.3 monitor and track ships; and

.4 exchange data with shore-based facilities;

.6 the requirements of paragraph 2.4.5 shall not be applied to cases where international agreements, rules or standards provide for the protection of navigational information; and

.7 AIS shall be operated taking into account the guidelines adopted by the Organization.

2.5 All ships of 500 gross tonnage and upwards shall, in addition to meeting the requirements of paragraph 2.3 with the exception of paragraphs 2.3.3 and 2.3.5, and the requirements of paragraph 2.4, have:

.1 a gyro compass, or other means, to

.1 en gyrokompass eller någon annan icke-magnetisk anordning för att mäta och visa fartygets kurs och för överföring av kursinformation till utrustning som avses i punkterna 2.3.2, 2.4 och 2.5.5,

.2 en gyrokompassrepeater eller någon annan anordning för att visuellt indikera kursinformation vid reservstyrplatsen, om fartyget har en sådan,

.3 en gyrokompassrepeater eller någon annan anordning för att ta bäringar horisonten runt med gyrokompass eller någon annan anordning enligt underpunkt 1. Fartyg med en bruttodräktighet under 1 600 skall om möjligt ha en sådan anordning,

.4 indikatorer eller andra anordningar för roder, propeller, skjutkraft, propellerstigning och driftstatus för att mäta och visa rodevinkel, propellervarvtal, kraft och riktning för skjutkraften och vid behov kraft och riktning för skjutkraften i sidled samt propellerstigning och driftstatus; allt detta måste gå att läsa från styrplatsen, och
.5 ett automatiskt målföljningssystem eller någon annan anordning för att automatiskt plotta avstånd och bäring till andra mål och därmed vara ett hjälpmedel vid bedömning av kollisionsrisken.

2.6 På alla fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 får brister i fråga om någon del av utrustningen inte försämrat fartygets förmåga att uppfylla kraven i punkterna 2.1.1, 2.1.2 och 2.1.4.

2.7 Alla fartyg med en bruttodräktighet av minst 3 000 skall utöver den utrustning som krävs i punkt 2.5 vara utrustade med

.1 en radar som fungerar på 3 gigahertz frekvens eller, om administrationen finner det ändamålsenligt, en andra radar som fungerar på 9 gigahertz frekvens eller någon annan anordning för att fastställa och visa avstånd och bäring till andra ytfartyg, hinder, bojar, kustlinjer och navigationsreferenser och därmed vara ett hjälpmedel vid navigation och undvikande av kollision, och som är funktionellt oberoende av utrustning enligt 2.3.2, och

.2 ett andra automatiskt målföljningssystem eller någon annan anordning för att automatiskt plotta avstånd och bäring till andra mål och därmed vara ett hjälpmedel vid bedömning av kollisionsrisken, och som är funktionellt oberoende av utrustning

determine and display their heading by shipborne non-magnetic means and to transmit heading information for input to the equipment referred in paragraphs 2.3.2, 2.4 and 2.5.5;

.2 a gyro compass heading repeater, or other means, to supply heading information visually at the emergency steering position if provided;

.3 a gyro compass bearing repeater, or other means, to take bearings, over an arc of the horizon of 360°, using the gyro compass or other means referred to in subparagraph .1. However ships less than 1,600 gross tonnage shall be fitted with such means as far as possible;

.4 rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicators, or other means to determine and display rudder angle, propeller revolutions, the force and direction of thrust and, if applicable, the force and direction of lateral thrust and the pitch and operational mode, all to be readable from the conning position; and

.5 an automatic tracking aid, or other means, to plot automatically the range and bearing of other targets to determine collision risk.

2.6 On all ships of 500 gross tonnage and upwards, failure of one piece of equipment should not reduce the ship's ability to meet the requirements of paragraphs 2.1.1, 2.1.2 and 2.1.4.

2.7 All ships of 3000 gross tonnage and upwards shall, in addition to meeting the requirements of paragraph 2.5, have:

.1 a 3 GHz radar or where considered appropriate by the Administration a second 9 GHz radar, or other means to determine and display the range and bearing of other surface craft, obstructions, buoys, shorelines and navigational marks to assist in navigation and in collision avoidance, which are functionally independent of those referred to in paragraph 2.3.2; and

.2 a second automatic tracking aid, or other means to plot automatically the range and bearing of other targets to determine collision risk which are functionally independent of those referred to in paragraph 2.5.5.

2.8 All ships of 10,000 gross tonnage and

enligt 2.5.5.

2.8 Alla fartyg med en bruttodräktighet av minst 10 000 skall utöver den utrustning som krävs i punkt 2.7 (med undantag för punkt 2.7.2) vara utrustade med

.1 automatisk radarplottningsutrustning eller någon annan anordning för att automatiskt plotta avstånd och bäring till minst 20 andra mål, kopplad till en fart- och distansmätare för fart genom vattnet för att vara ett hjälpmedel vid bedömning av kollisionrisken och simulera en provmanöver, och

.2 ett kurs- eller trackkontrollsystem eller någon annan anordning för att automatiskt kontrollera och hålla fartyget på en rak kurs.

2.9 Alla fartyg med en bruttodräktighet av minst 50 000 skall utöver den utrustning som krävs i punkt 2.8 vara utrustade med

.1 en girhastighetsindikator eller någon annan anordning för att fastställa och visa girhastigheten, och

.2 en fart- och distansmätare (logg), eller någon annan anordning för att visa fart och distans över grund i förlig riktning och tvärskeppsriktning.

3 När "någon annan anordning" är tillåten med stöd av denna regel, skall denna anordning vara godkänd av administrationen enligt regel 18.

4 Navigationsutrustning och navigationssystem som avses i denna regel skall installeras, testas och underhållas så att funktionsstörningar minimeras.

5 Navigationsutrustning och navigationssystem med alternativa driftmöjligheter skall indikera det aktuella driftförhållandet.

6 Integrerade bryggsystem skall vara arrangerade så att vakthavande befäl omedelbart uppmärksammas på ett funktionsavbrott i ett undersystem genom ett audiovisuellt alarm och så att ett funktionsavbrott i ett undersystem inte orsakar funktionsavbrott i ett annat undersystem. Vid funktionsavbrott i någon del av ett integrerat navigationssystem skall det vara möjligt att använda varje del av utrustningen eller av ett system separat.

Regel 20

Färdskrivare

1 Om inte något annat följer av regel 1.4,

upwards shall, in addition to meeting the requirements of paragraph 2.7 with the exception of paragraph 2.7.2, have:

.1 an automatic radar plotting aid, or other means, to plot automatically the range and bearing of at least 20 other targets, connected to a device to indicate speed and distance through the water, to determine collision risks and simulate a trial manoeuvre; and

.2 a heading or track control system, or other means, to automatically control and keep to a heading and/or straight track.

2.9 All ships of 50,000 gross tonnage and upwards shall, in addition to meeting the requirements of paragraph 2.8, have:

.1 a rate of turn indicator, or other means, to determine and display the rate of turn; and

.2 a speed and distance measuring device, or other means, to indicate speed and distance over the ground in the forward and athwartships direction.

3 When "other means" are permitted under this regulation, such means must be approved by Administration in accordance with regulation 18.

4 The navigational equipment and systems referred to in this regulation shall be so installed, tested and maintained as to minimize malfunction.

5 Navigational equipment and systems offering alternative modes of operation shall indicate the actual mode of use.

6 Integrated bridge systems shall be so arranged that failure of one sub-system is brought to immediate attention of the officer in charge of the navigational watch by audible and visual alarms, and does not cause failure to any other sub-system. In case of failure in one part of an integrated navigational system, it shall be possible to operate each other individual item of equipment or part of the system separately.

Regulation 20

Voyage data recorders

1 To assist in casualty investigations, ships, when engaged on international voyages, subject to the provisions of regulation 1.4, shall be fitted with a voyage data recorder (VDR) as follows:

.1 passenger ships constructed on or after 1

skall fartyg på internationell resa vara utrustade med färdskrivare (VDR) som stöd vid utredning av fartygsolyckor, enligt följande:

.1 passagerarfartyg byggda den 1 juli 2002 eller senare,

.2 ro-ro-passagerarfartyg byggda före den 1 juli 2002, senast vid den första besiktning som inträffar den 1 juli 2002 eller senare,

.3 passagerarfartyg byggda före den 1 juli 2002, med undantag för ro-ro-passagerarfartyg, senast den 1 januari 2004, och

.4 fartyg med en bruttodräktighet av minst 3 000 byggda den 1 juli 2002 eller senare, med undantag för passagerarfartyg.

2 Administrationerna kan undanta fartyg, med undantag för ro-ro-passagerarfartyg, från kravet att vara utrustade med färdskrivare, om det kan påvisas att det inte är skäligt eller praktiskt möjligt att koppla en färdskrivare till fartygets existerande utrustning.

Regel 21

Internationella signalboken

Alla fartyg som i enlighet med denna konvention är skyldiga att ha radioutrustning, skall medföra den internationella signalboken, i vilken organisationen kan göra ändringar. Signalboken skall också medföras på varje annat fartyg som enligt administrationens uppfattning behöver använda den.

Regel 22

Synfält från kommandobryggan

Fartyg med en längd av minst 45 meter enligt definitionen i kapitel III regel 3.12 byggda den 1 juli 1998 eller senare, skall uppfylla följande krav:

.1 Från styrplatsen får sikten mot vattenytan från stäven och föröver till 10 graders vinkel på varje sida inte vara skymd mer än två fartygslängder eller 500 meter, enligt det mindre talet, oavsett djupgående, trim och däckslast.

.2 En blind sektor orsakad av last, lyftinrättningar eller andra föremål utanför bryggan som från styrplatsen skymmer

July 2002;

.2 ro-ro passenger ships constructed before 1 July 2002 not later than the first survey on or after 1 July 2002;

.3 passenger ships other than ro-ro passenger ships constructed before 1 July 2002 not later than 1 January 2004; and

.4 ships, other than passenger ships, of 3,000 gross tonnage and upwards constructed on or after 1 July 2002.

2 Administrations may exempt ships, other than ro-ro passenger ships, constructed before 1 July 2002 from being fitted with a VDR where it can be demonstrated that interfacing a VDR with the existing equipment on the ship is unreasonable and impracticable.

Regulation 21

International Code of Signals

All ships which, in accordance with the present Convention, are required to carry a radio installation shall carry the International Code of Signals as may be amended by the Organization. The Code shall also be carried by any other ship which, in the opinion of the Administration, has a need to use it.

Regulation 22

Navigation bridge visibility

1 Ships of not less than 45 m in length as defined in regulation III/3.12, constructed on or after 1 July 1998, shall meet the following requirements:

.1 The view of the sea surface from the conning position shall not be obscured by more than two ship lengths, or 500 m, whichever is the less, forward of the bow to 10° on either side under all conditions of draught, trim and deck cargo;

.2 No blind sector caused by cargo, cargo gear or other obstructions outside of the wheelhouse forward of the beam which obstructs the view of the sea surface as seen from the conning position, shall exceed 10°. The total arc of blind sectors shall not exceed 20°. The clear sectors between blind sectors shall be at least 5°. However, in the view described in .1, each individual blind

sikten mot vattenytan får inte överstiga 10 grader. Den totala blinda sektorn får inte överstiga 20 grader. De fria sektorerna mellan blinda sektorer skall vara minst 5 grader. I de fall som beskrivs i underpunkt 1 får varje individuell blind sektor ändå inte överstiga 5 grader.

.3 Det horisontella synfältet från styrplatsen skall omfatta en cirkelbåge av minst 225 grader, dvs. från rätt förut till minst 22,5 grader akter om tvärs på båda sidor på av fartyget.

.4 Från varje bryggvinge skall 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 den huvudsakliga styrplatsen skall det horisontella synfältet omfatta en cirkelbåge av minst 60 grader på vardera sidan av fartyget.

6. Fartygssidan skall vara synlig från bryggvingen.

7. På bryggan skall underkanten på förkantsfönstren vara så låg som möjligt. Inte i något fall får underkanten begränsa det förliga synfältet enligt denna regel.

8. Den övre kanten på bryggans förkantsfönster skall tillåta att en person med en ögonhöjd av 1 800 millimeter över däck på styrplatsen ser horisonten framför även när fartyget sätter i grov sjö. Om administrationen finner kravet på en ögonhöjd av 1 800 millimeter oskälig eller opraktisk, kan den tillåta lindrigare krav, dock minst en ögonhöjd av 1 600 millimeter.

.9 Fönstren skall uppfylla följande krav:

.9.1 För att undvika reflexer skall förkantsfönstren vara vinklade inåt från överkanten med en vinkel av minst 10 grader och högst 25 grader från vertikallinjen.

.9.2 Fönsterkarmarna mellan fönstren på bryggan skall vara så smala som möjligt och får inte placeras omedelbart för om arbetsstationerna.

.9.3 Polariserade och tonade fönsterglas är förbjudna.

.9.4 Under alla väderförhållanden skall

sector shall not exceed 5°;

.3 The horizontal field of vision from the conning position shall extend over an arc of not less than 225°, that is from right ahead to not less than 22.5°, abaft the beam on either side of the ship;

.4 From each bridge wing the horizontal field of vision shall extend over an arc at least 225°, that is from at least 45° on the opposite bow through right ahead and then from right ahead to right astern through 180° on the same side of the ship;

.5 From the main steering position the horizontal field of vision shall extend over an arc from right ahead to at least 60° on each side of the ship;

.6 The ship's side shall be visible from the bridge wing;

.7 The height of the lower edge of the navigation bridge front windows above the bridge deck shall be kept as low as possible. In no case shall the lower edge present an obstruction to the forward view as described in this regulation;

.8 The upper edge of the navigation bridge front windows shall allow a forward view of the horizon, for a person with a height of eye of 1,800 mm above the bridge deck at the conning position, when the ship is pitching in heavy seas. The Administration, if satisfied that a 1,800 mm height of eye is unreasonable and impractical, may allow reduction of the height of eye but not less than 1,600 mm;

.9 Windows shall meet the following requirements:

.9.1 To help avoid reflections, the bridge front windows shall be inclined from the

.9.2 Framing between navigation bridge windows shall be kept to a minimum and not be installed immediately forward of any work station.

.9.3 Polarized and tinted windows shall not be fitted.

.9.4 A clear view through at least two of the navigation bridge front windows and, depending on the bridge configuration, an additional number of clear-view windows shall be provided at all times, regardless of weather conditions.

2 Ships constructed before 1 July 1998 shall, where practicable, meet the requirements of paragraphs 1.1 and 1.2. However, structural alterations or additional

minst två av bryggans förkantsfönster, och beroende på bryggans utformning också andra fönster, möjliggöra klar sikt.

2 Fartyg byggda före den 1 juli 1998 skall, om det är praktiskt möjligt, uppfylla kraven i punkterna 1.1 och 1.2. Strukturella ändringar eller ytterligare utrustning behöver ändå inte krävas.

3 För fartyg med särskild konstruktion som enligt administrationen inte kan följa denna regel skall arrangemang vidtas för att uppnå en siktbarhet som är så nära nivån enligt denna regel som möjligt.

Regel 23

Arrangemang i anslutning till lotsens embarkering och debarkering

1 Tillämpningsområde

1.1 Fartyg som under en resa sannolikt kommer att använda sig av lots skall ha utrustning för lotsens embarkering och debarkering.

1.2 Den utrustning och de arrangemang för lotsens embarkering och debarkering som har tagits i bruk den 1 januari 1994 eller senare skall uppfylla kraven i denna regel samt på lämpligt sätt beakta standarder antagna av organisationen .

1.3 Den utrustning och de arrangemang för lotsens embarkering och debarkering som har tagits i bruk före den 1 januari 1994 skall åtminstone uppfylla de krav i regel 17 i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss som gällde före det nämnda datumet samt på lämpligt sätt beakta standarder antagna av organisationen.

1.4 Utrustning och arrangemang som ersätts med nya efter den 1 januari 1994 skall alltid när det är skäligt och praktiskt möjligt uppfylla kraven i detta kapitel.

2 Allmänt

2.1 Alla arrangemang för lotsens embarkering och debarkering skall effektivt hjälpa lotsarna att tryggt embarkera och

equipment need not be required.

3 On ships of unconventional design which, in the opinion of the Administration, cannot comply with this regulation, arrangements shall be provided to achieve a level of visibility that is as near as practical to that prescribed in this regulation.

Regulation 23

Pilot transfer arrangements

1 Application

1.1 Ships engaged on voyages in the course of which pilots are likely to be employed shall be provided with pilot transfer arrangements.

1.2 Equipment and arrangements for pilot transfer which are installed on or after 1 January 1994 shall comply with the requirements of this regulation, and due regard shall be paid to the standards adopted by the Organization.

1.3 Equipments and arrangements for pilot transfer which are provided on ships before 1 January 1994 shall at least comply with the requirements of regulation 17 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 in force prior to that date, and due regard shall be paid to the standards adopted by the Organization prior to that date.

1.4 Equipment and arrangements which are replaced after 1 January 1994 shall, in so far as is reasonable and practicable, comply with the requirements of this regulation.

2 General

2.1 All arrangements used for pilot transfer shall efficiently fulfill their purpose of enabling pilots to embark and disembark safely. The appliances shall be kept clean, properly maintained and stowed and shall be regularly inspected to ensure that they are safe to use. They shall be used personnel.

2.2 The rigging of the pilot transfer arrangements and the embarkation of a pilot shall be supervised by a responsible officer

debarkera fartygen. Anordningarna skall vara rena samt väl underhållna och förvarade, och de skall kontrolleras regelbundet för att garantera säkerheten vid användning. De skall endast användas till att förflytta personal till och från fartyget.

2.2 Arrangemangen i anslutning till lotsens embarkering och debarkering samt lotsens embarkering skall övervakas av ett ansvarigt befäl som har kommunikation med bryggan och som också skall se till att lotsen på ett säkert sätt kommer till och från bryggan. Personal som är med om att göra den mekaniska utrustningen klar eller deltar i användningen av den skall handledas att iaktta säkerhetsrutinerna, och utrustningen skall kontrolleras före användning.

3 Embarkerings- och debarkeringsarrangemang

3.1 Arrangemang skall vidtas för säker embarkering och debarkering av lotsen på båda sidor av fartyget.

3.2 Om höjden från vattenytan till den punkt där lotsen stiger ombord eller lämnar fartyget överstiger 9 meter och om man ytterligare använder utrustning såsom fallrep, mekanisk lotshiss eller någon annan lika säker och lämplig anordning i kombination med lotslejdare, skall denna utrustning finnas på vardera sidan av fartyget, utom om utrustningen går att flytta från den ena sidan till den andra.

3.3 Det skall säkerställas att fartyget kan bordas och lämnas tryggt på något av följande sätt:

.1 en lotslejdare med en klättringslängd av minst 1,5 meter och högst 9 meter över vattenytan, placerad och säkrad så att

.1.1 den går klar från varje möjligt utsläpp från fartyget,

.1.2 hänger på fartygets flatsida och, om möjligt, inom en halv fartygslängd från mitten av fartyget,

.1.3 varje steg vilar stadigt mot fartygets sida; om konstruktionsdetaljer, tex. avbärarlistor, hindrar tillämpningen av denna bestämmelse, skall efter administrationens godtagande särskilda arrangemang vidtas för att göra det möjligt för personer att embarkera och debarkera

having means of communication with the navigation bridge who shall also arrange for the escort of the pilot by a safe route to and from the navigation bridge. Personnel engaged in rigging and operating any mechanical equipment shall be instructed in the safe procedures to be adopted and the equipment shall be tested prior to use.

3 Transfer arrangements

3.1 Arrangements shall be provided to enable the pilot to embark and disembark safely on either side of the ship.

3.2 In all ships where the distance from sea level to the point of access to, or egress from, the ship exceeds 9 m, and when it is intended to embark and disembark pilots by means of the accommodation ladder, or by means of mechanical pilot hoists or other equally safe and convenient means in conjunction with a pilot ladder, the ship shall carry such equipment on each side, unless the equipment is capable of being transferred for use on either side.

3.3 Safe and convenient access to, and egress from, the ship shall be provided by either:

.1 a pilot ladder requiring a climb of not less than 1.5 m and not more than 9 m above the surface of the water so positioned and secured that:

.1.1 it is clear of any possible discharges from the ship;

.1.2 it is within the parallel body length of the ship and, as far as is practicable, within the mid-ship half length of the ship;

.1.3 each step rests firmly against the ship's side; where constructional features, such as rubbing this provision, special arrangements shall, to the satisfaction of the Administration, be made to ensure that persons are able to embark and disembark safely;

.1.4 the single length of pilot ladder is capable of reaching the water from the point of access to, or egress from, the ship and due allowance is made for all conditions of loading and trim of the ship, and for an adverse list of 15°; the securing strong point, shackles and securing ropes shall be at least as strong as the side ropes;

säkert,

.1.4 en lotslejdare i en enda längd skall användas och vara så lång att den når vattnet från den plats där lotsen stiger ombord eller lämnar fartyget; hänsyn skall på lämpligt sätt tas till alla förhållanden som rör fartygets alla lastkonditioner och trim och till en ogynnsam slagsida av 15 grader, fastsättningsanordningar, schacklar och säkerhetslinor skall vara minst lika starka som lejdarens sidorep,

.2 ett fallrep eller en annan lika säker och lämplig anordning används i kombination med lotslejdaren om avståndet från vattenytan till platsen för tillträdet till fartyget är större än 9 meter. Fallrepet skall leda akteröver. Vid användning skall den nedre ändan av fallrepet vila stabilt mot fartygssidan, inom fartygets flatsida och om möjligt inom en halv fartygslängd från mitten av fartyget samt hänga klar från varje möjligt utsläpp från fartyget, eller

.3 en mekanisk lotshiss som är placerad inom fartygets flatsidor och om möjligt inom en halv fartygslängd från mitten av fartyget samt klar från varje möjligt utsläpp från fartyget.

4 Tillträde till fartygsdäcket

Det skall säkerställas att alla som stiger ombord eller lämnar fartyget har en lämplig, säker och fri passage från lejdare, eventuellt fallrep eller någon annan anordning till fartygsdäcket. Om förflyttningen sker

.1 via en öppning i relingen eller räckverket skall lämpliga fästen för händerna finnas,

.2 via en relingslejdare skall det finnas två handstöttor stadigt fixerade i fartyget. Stöttorna skall vara säkrade både i nedre ändan och vid en högre punkt. Relingslejdaren skall vara säkrad i fartyget så att den inte kan välta.

5 Portar i fartygets sida

Portar i fartygets sida som används för lotsändamål får inte kunna öppnas utåt.

6 Mekaniska lotshissar

6.1 Mekaniska lotshissar och tillhörande

.2 an accommodation ladder in conjunction with the pilot ladder, or other equally safe and convenient means, whenever the distance from the surface of the water to the point of access to the ship is more than 9 m. The accommodation ladder shall be sited leading aft. When in use, the lower end of the accommodation ladder shall rest firmly against the ship's side within the parallel body length of the ship and, as far as is practicable, within the mid-ship half length and clear of all discharges; or

.3 a mechanical pilot hoist so located that it is within the parallel body length of the ship and, as far as is practicable, within the mid-ship half length of the ship and clear of all discharges.

4 Access to the ship's deck

Means shall be provided to ensure safe, convenient and unobstructed passage for any person embarking on, or disembarking from, the ship between the head of the pilot ladder, or of any accommodation ladder or other appliance, and the ship's deck. Where such passage is by means of:

.1 a gateway in the rails or bulwark, adequate handholds shall be provided;

.2 a bulwark ladder, two handhold stanchions rigidly secures to the ship's structure at or near their bases and at higher points shall be fitted. The bulwark ladder shall be securely attached to the ship to prevent overturning.

5 Shipside doors

Shipside doors used for pilot transfer shall not open outwards.

6 Mechanical pilot hoists

6.1 The mechanical pilot hoist and its ancillary equipment shall be of a type approved by the Administration. The pilot hoist shall be designed to operate as a moving ladder to lift and lower one person on the side of the ship, or as a platform to lift and lower one or more persons on the side of the ship. It shall be of such design and construction as to ensure that the pilot can be embarked and disembarked in a safe manner, including a safe access from the hoist to the deck and vice versa. Such

utrustning skall vara typgodkända av administrationen. Som lotshiss används antingen en rörlig lejdare med vilken en person åt gången lyfts eller firas längs fartygets sida eller en plattform med vilken en eller flera personer lyfts eller firas längs fartygets sida. Den skall vara så utformad och konstruerad att lotsen kan embarkera och debarkera på ett säkert sätt och också säkert förflytta sig från hissen till fartygsdäcket och vice versa. Denna förflyttning skall ske via en plattform försedd med räcken.

6.2 I händelse av strömavbrott skall en anordning för handdrift av lotshissen finnas till hands för att kunna fira eller hämta upp en eller flera personer.

6.3 Hissen skall vara säkrad i fartyget. Fastsättningen får inte enbart vara i fartygets räckverk. För portabla hissar skall det på vardera sidan av fartyget finnas lämpliga, starka fästpunkter.

6.4 Om en avbärarkonstruktion är i vägen för hissplatsen, skall en tillräcklig längd av konstruktionen avlägsnas så att hissen kan följa fartygssidan.

6.5 En lotslejdare klar för omedelbar användning skall vara riggad intill hissen så att den kan nås från hissen under hela transportsträckan. Lotslejdaren skall vara tillräckligt lång för att nå vattenytan från infästningspunkten.

6.6 Lotshissens position skall vara markerad på fartygets sida.

6.7 En portabel lotshiss skall förvaras på lämpligt sätt på en skyddad plats.

För att undvika isbildning skall den portabla lotshissen vid mycket kallt väder inte riggas förrän omedelbart före användning.

Tillhörande utrustning

7.1 Följande tillhörande utrustning skall finnas till hands för förflyttning av människor:

- .1 om lotsen kräver det, två mantåg med en minsta diameter på 28 millimeter, stadigt säkrade i fartyget,
- .2 en livboj med ett självtändande ljus, och
- .3 en kastlina.

7.2 Handstöttor och relingslejdare skall

access shall be gained directly by a platform securely guarded by handrails.

6.2 Efficient hand gear shall be provided to lower or recover the person or persons carried, and kept ready for use in the event of power failure.

6.3 The hoist shall be securely attached to the structure of the ship. Attachment shall not be solely by means of the ship's side rails. Proper and strong attachment points shall be provided for hoists of the portable type on each side of the ship.

6.4 If belting is fitted in the way of the hoist position, such belting shall be cut back sufficiently to allow the hoist to operate against the ship's side.

6.5 A pilot ladder shall be rigged adjacent to the hoist and available for immediate use so that access to it is available from the hoist at any point of its travel. The pilot ladder shall be capable of reaching the sea level from its own point of access to the ship.

6.6 The position on the ship's side where the hoist will be lowered shall be indicated.

6.7 An adequate protected stowage position shall be provided for the portable hoist. In very cold weather, to avoid the danger of ice formation, the portable hoist shall not be rigged until its use is imminent.

7 Associated equipment

7.1 The following associated equipment shall be kept at hand ready for immediate use when persons are being transferred;

- .1 two man-ropes of not less than 28 mm in diameter properly secured to the ship if required by the pilot;
- .2 a lifebuoy equipped with a self-igniting light;
- .3 a heaving line.

7.2 When required by paragraph 4, stanchions and bulwark ladders shall be provided.

8 Lighting

Adequate lighting shall be provided to illuminate the transfer arrangements overside, the position on deck where a person embarks or disembarks and the controls of the mechanical pilot hoist.

finnas om sådana krävs i punkt 4.

8 Belysning

Det skall finnas lämplig belysning för förflyttningar över relingen, på det ställe där en person stiger ombord eller lämnar fartyget samt för kontrollanordningarna för den mekaniska lotshissen.

Regel 24

Användning av kurs- och/eller trackkontrollsystem

1 Vid användning av kurs- eller trackkontrollsystem i områden med tät trafik, vid nedsatt sikt och i andra farliga navigationssituationer skall det finnas möjlighet att omedelbart koppla om till manuell styrning.

2 Vid ovan nämnda förhållanden skall vakthavande befäl alltid ha en kvalificerad rorgångare tillgänglig som när som helst kan ta över styrningen.

3 Omkoppling från automatisk till manuell styrning och vice versa skall ske under uppsikt av ett ansvarigt befäl.

4 Den manuella styrningen skall testas efter långvarig användning av kurs- och/eller trackkontrollsystem samt före resor till områden där navigationen kräver särskild uppmärksamhet.

Regel 25

Användning av styrinrättningar

I områden där navigationen kräver särskild uppmärksamhet skall fartygen ha mer än en kraftkälla för styrinrättningarna igång om de går att använda samtidigt.

Regel 26

Styrinrättningar: tester och övningar

1 Inom 12 timmar före fartygets avgång skall fartygets styrinrättning kontrolleras

Regulation 24

Use of heading and/or track control systems

1 In areas of high traffic density, in conditions of restricted visibility and in all other hazardous navigational situations where heading and/or track control systems are in use, it shall be possible to establish manual control of the ship's steering immediately.

2 In circumstances as above, the officer in charge of the navigational watch shall have available without delay the services of a qualified helmsperson who shall be ready at all times to take over steering control.

3 The change-over from automatic to manual steering and vice versa shall be made by or under the supervision of a responsible officer.

4 The manual steering shall be tested after prolonged use of heading and/or track control systems, and before entering areas where navigation demands special caution.

Regulation 25

Operation of steering gear

In areas where navigation demands special caution, ships shall have more than one steering gear power unit in operation when such units are capable of simultaneous operation.

Regulation 26

Steering gear: Testing and drills

1 Within 12 hours before departure, the ship's steering gear shall be checked and tested by the ship's crew. The test procedure shall include, where applicable, the operation of the following:

- .1 the main steering gear;
- .2 the auxiliary steering gear;
- .3 the remote steering gear control systems;
- .4 the steering positions located on the navigation bridge;
- .5 the emergency power supply;
- .6 the rudder angle indicators in relation to the actual position of the rudder;
- .7 the remote steering gear control system

och testas av fartygets besättning. Testerna skall i tillämpliga delar inkludera funktionerna hos

- .1 huvudstyrinrättning,
- .2 reservstyrinrättning,
- .3 kontrollsystem för fjärrstyrning,

.4 styrplatser på bryggan,

- .5 reservkraftkällor,
- .6 roderlägesvisare i relation till rodrets aktuella läge,
- .7 alarm för kraftbortfall i fjärrstyrningssystemet,
- .8 alarm för kraftbortfall i styrinrättningens kraftenhet,
- .9 automatiska isoleringssystem och annan automatisk utrustning.

2 Kontrollerna och testerna skall inkludera

.1 fullt roderutslag enligt styrsystemets kapacitetskrav,

- .2 en visuell inspektion av styrmaskineriet och anknytande anordningar, och
- .3 kommunikationerna mellan brygga och styrmaskinrum.

3.1 På bryggan och i styrmaskinrummet skall lättförståeliga instruktioner och ett blockdiagram som visar omkopplingsprocedurer för fjärrkontrollstyrningen samt styrmaskineriets kraftenheter finnas permanent anslagna.

3.2 Alla fartygsbefäl som hanterar och/eller arbetar med underhåll av styrinrättningen skall ha kunskap om fartygets styrinrättning och procedurerna för omkoppling från ett system till ett annat.

4 Utöver rutinkontrollerna och testerna enligt punkterna 1 och 2 skall övningar i nödstyrning hållas minst var tredje månad. Dessa övningar skall bestå av direkt kontroll av styrmaskinrummet, kommunikationen med bryggan och i tillämpliga delar användningen av alternativa kraftkällor.

5 Administrationen kan undanta fartyg på korta resor i reguljär trafik från kravet på kontroller och tester enligt punkterna 1 och 2. På sådana fartyg skall kontrollerna och

power failure alarms;

.8 the steering gear power unit failure alarms; and

.9 automatic isolating arrangements and other automatic equipment.

2 The checks and tests shall include:

.1 the full movement of the rudder according to the required capabilities of the steering gear;

.2 a visual inspection for the steering gear and its connecting linkage; and

.3 the operation of the means of communication between the navigation bridge and steering gear compartment.

3.1 Simple operating instructions with a block diagram showing the change-over procedures for remote steering gear control systems and steering gear power units shall be permanently displayed on the navigation bridge and in the steering compartment.

3.2 All ships' officers concerned with the operation and/or maintenance of steering gear shall be familiar with the operation of the steering systems fitted on the ship and with the procedures for changing from one system to another.

4 In addition to the routine checks and tests prescribed in paragraphs 1 and 2, emergency steering drills shall take place at least once every three months in order to practise emergency steering procedures. These drills shall include direct control within the steering gear compartment, the communications procedure with the navigation bridge and, where applicable the operation of alternative power supplies.

5 The Administration may waive the requirements to carry out the checks and tests prescribed in paragraphs 1 and 2 for ships which regularly engage on voyages of short duration. Such ships shall carry out these checks and tests at least once every week.

6 The date upon which the checks and tests prescribed in paragraphs 1 and 2 are carried out and the date and details of emergency steering drills carried out under paragraph 4, shall be recorded.

Regulation 27

Nautical charts and nautical publications

testerna utföras minst en gång per vecka.

6 Datum för kontroller och tester enligt punkterna 1 och 2 samt datum och detaljer i fråga om övningar i nödstyrning enligt punkt 4 skall registreras.

Regel 27

Sjökort och nautiska publikationer

Sjökort och nautiska publikationer såsom seglingsbeskrivningar, fyrlistor, underrättelser för sjöfarande, tidvattenstabeller och andra nautiska publikationer som är nödvändiga för sjöfarten skall vara adekvata och rättade.

Regel 28

Registrering av navigeringsåtgärder

Alla fartyg på internationell resa skall föra bok över navigeringsåtgärder och händelser som är av betydelse för navigationssäkerheten. De uppgifter som registreras skall vara tillräckligt detaljerade och omfatta hela sjöresan, med beaktande av de rekommendationer som organisationen har antagit. Om dessa uppgifter inte har införts i fartygets skeppsloggbok, kan de registreras i någon annan form som administrationen godkänner.

Regel 29

Livräddningssignaler som skall användas av fartyg, flygplan och personer i nöd

För vakthavande befäl på fartyg som avses i denna punkt skall det finnas en illustrerad tabell tillgänglig som beskriver livräddningssignaler. Fartyg eller personer i nöd skall använda signalerna vid kommunikation med livräddningsstationer och sjöräddningsenheter samt flygplan engagerade i efterspanings- och räddningsoperationer.

Regel 30

Operationella begränsningar

Nautical charts and nautical publications, such as sailing directions, lists of lights, notices to mariners, tide tables and all other nautical publications necessary for the intended voyage, shall be adequate and up to date.

Regulation 28

Records of navigational activities

All ships engaged on international voyages shall keep on board a record of navigational activities and incidents which are of importance to safety of navigation and which must contain sufficient detail to restore a complete record of the voyage, taking into account the recommendations adopted by the Organization. When such information is not maintained in the ship's log-book, it shall be maintained in another form approved by the Administration.

Regulation 29

Life-saving signals to be used by ships, aircraft or persons in distress

An illustrated table describing the life-saving signals shall be readily available to the officer of the watch of every ship to which this chapter applies. The signals shall be used by ships or persons in distress when communicating with life-saving stations, maritime rescue units and aircraft engaged in search and rescue operations.

Regulation 30

Operational limitations

- 1 This regulation applies to all passenger ships to which chapter I applies.
- 2 A list of all limitations on the operation of a passenger ship including exemptions from any of these regulations, restrictions in operating areas, weather restrictions, sea state restrictions, restrictions in permissible loads, trim, speed and any other limitations, whether imposed by the Administration or established during the design or the building stages, shall be compiled before the passenger ship is put in service. The list, together with any necessary explanations, shall be documented in a form acceptable to the Administration, which shall be kept on

1 Denna regel tillämpas på alla passagerarfartyg som avses i kapitel I.

2 Innan ett passagerarfartyg sätts i trafik skall det göras upp en förteckning över fartygets operationella begränsningar, vilka inkluderar eventuella eftergifter i fråga om dessa regler, begränsningar i fartområde, väderbegränsningar, begränsningar i havsområde och begränsningar för tillåten last, trim, fart samt övriga begränsningar om vilka administrationen bestämmer eller som har meddelats på planerings- eller tillverkningsstadiet. Förteckningen, med alla nödvändiga förklaringar, skall dokumenteras i en form som administrationen godkänner och förvaras på fartyget tillgänglig för befälhavaren. Förteckningen skall hållas aktuell, och om det språk som används inte är engelska eller franska skall förteckningen översättas till ett av dessa språk.

Regel 31

Meddelanden om fara

1 Befälhavarna på fartyg som påträffar farlig is, ett farligt vrak eller någon annan omedelbar fara för sjöfarten eller tropisk storm eller som råkar ut för lufttemperaturer under fryspunkten i förening med vindar av stormstyrka vilka orsakar svår anhopning av is på överbyggnader, eller vindar av minst 10 Beauforts styrka för vilka ingen stormvarning mottagits, skall med alla till buds stående medel förmedla informationen till fartyg i närheten samt till behöriga myndigheter. Ingen särskild form för förmedlingen av informationen är föreskriven. Informationen kan förmedlas antingen på klart språk (företrädesvis engelska) eller med hjälp av internationella signalboken.

2 Varje fördragsslutande regering skall vidta behövliga åtgärder för att säkerställa att information om faror enligt punkt 1 omedelbart förmedlas till dem vars intresse saken gäller samt meddelas övriga berörda regeringar.

3 Förmedlingen av information om de nämnda farorna sker utan kostnader för fartygen i fråga.

4 Alla radiomeddelanden utsända enligt punkt 1 skall föregås av varningssignaler enligt det förfarande som föreskrivs i

board readily available to the master. The list shall be kept updated. If the language used is not English or French, the list shall be provided in one of the two languages.

Regulation 31

Danger messages

1 The master of every ship which meets with dangerous ice, a dangerous derelict, or any other direct danger to navigation, or a tropical storm, or encounters sub-freezing air temperatures associated with gale force winds causing severe ice accretion on superstructures, or winds of force 10 or above on the Beaufort scale for which no storm warning has been received, is bound to communicate the information by all means at his disposal to ships in the vicinity, and also to the competent authorities. The form in which the information is sent is not obligatory. It may be transmitted either in plain language (preferably English) or by means of the International Code of Signals.

2 Each Contracting Government intelligence of any of the dangers specified in paragraph 1 is received, it will be promptly brought to the knowledge of those concerned and communicated to other interested Governments.

3 The transmission of messages respecting the dangers specified is free of cost to the ships concerned.

4 All radio messages issued under paragraph 1 shall be preceded by the safety signal, using the procedure as prescribed by the Radio Regulations as defined in regulation IV/2.

Regulation 32

Information required in danger messages

The following information is required in danger messages:

1 Ice, derelicts and other direct dangers to navigation:

.1 The kind of ice, derelict or danger observed.

radioreglementet, sådant det definieras i regel 2 i kapitel IV.

Regel 32

Information som skall ingå i meddelanden om fara

Följande information skall lämnas i meddelanden om fara:

1 Is, vrak och annan omedelbar fara för sjöfarten:

- .1 beskaflenheten hos den is, det vrak eller den fara som iakttagits,
- .2 isens, vrakets eller farans position vid senaste iakttagelse,
- .3 datum och tid (Universal Co-ordinated Time) när faran senast iakttoogs.

2 Tropiska stormar

- .1 meddelande om kännning med tropisk storm; denna skyldighet bör uppfattas i vid bemärkelse och meddelande sändas ut alltid när fartygets befälhavare har anledning att anta att en tropisk storm är under utveckling eller förekommer i närheten,
- .2 datum och tid (Universal Co-ordinated Time) och fartygets position när observationen gjordes,
- .3 så mycket som möjligt av följande uppgifter skall lämnas i meddelandet:
 - barometerstånd, företrädesvis korrigerat (anges i millibar eller tum samt om avläsningen har korrigerats eller inte),
 - barometertendens (förändringen i barometerståndet under de tre senaste timmarna),
 - sann vindriktning,
 - vindstyrka (Beaufort),
 - sjöhövning (smul, måttlig, grov, hög),
 - dyning (obetydlig, måttlig, svår) och rättvisande riktning varifrån den kommer; dyningens period eller längd (kort, ordinär, lång) är också av värde,
 - fartygets rättvisande kurs och fart.

Senare iakttagelser

3 När ett fartygs befälhavare har sänt ut meddelande om tropisk storm eller annan

.2 The position of the ice, derelict or danger when last observed.

.3 The time and date (Universal Co-ordinated Time) when the danger was last observed.

2 Tropical cyclones (storms)

.1 A statement that a tropical cyclone has been encountered. This obligation should be interpreted in a broad spirit, and information transmitted whenever the master has good reason to believe that a tropical cyclone is developing or exists in the neighbourhood.

.2 Time, date (Universal Co-ordinated Time) and position of ship when the observation was taken.

.3 As much of the following information as is practicable should be included in the message:

- barometric pressure, preferably corrected (stating millibars, millimetres, or inches, and whether corrected or uncorrected);
- barometric tendency (the change in barometric pressure during the past three hours);
- true wind direction;
- wind force (Beaufort scale);
- state of the sea (smooth, moderate, rough, high);
- swell (slight, moderate, heavy) and the true direction from which it comes. Period or length of swell (short, average, long) would also be of value;
- true course and speed of ship.

Subsequent observations

3 When a master has reported a tropical cyclone or other dangerous storm, it is desirable but not obligatory, that further observations be made and transmitted hourly, if practicable, but in any case at intervals of not more than 3 hours, so long as the ship remains under the influence of the storm.

4 Winds of force 10 or above on the Beaufort scale for which no storm warning has been received. This is intended to deal with storms other than the tropical cyclones referred to in paragraph 2; when such a storm is encountered, the message should contain similar information to that listed under the paragraph but excluding the details concerning sea and swell.

5 Sub-freezing air temperatures associated with gale force winds causing severe ice

farlig storm, är det önskvärt men inte obligatoriskt att nya iakttagelser görs och om möjligt sänds ut varje timme, men åtminstone med högst tre timmars intervaller så länge fartyget har kännning av stormen.

4 Vindar av styrka 10 Beaufort eller mer för vilka ingen stormvarning har mottagits. Här avses andra stormar än de tropiska stormar som avses i punkt 2. Om ett fartyg råkar ut för en sådan storm, bör meddelandet innehålla liknande information som den som anges i den nämnda punkten, med undantag för uppgifter om sjö och dyning.

5 Lufttemperaturer under fryspunkten i förening med vindar av stormstyrka som orsakar svår anhopning av is på överbyggnader:

- .1 datum och tid (Universal Co-ordinated Time),
- .2 lufttemperatur,
- .3 vattentemperatur (om möjligt),
- .4 vindens styrka och riktning.

Exempel

Is

TTT Is. STORT ISBERG SIKTAT PÅ 4506 N, 4410 W, 0800 UTC. 15 MAJ.

Vrak

TTT VRAK. NÄSTAN HELT UNDER VATTEN, SIKTAT PÅ 4006 N, 1243 W, 1630 UTC. 21 APRIL.

Fara för sjöfarten

TTT SJÖFART. ALPHA FYRSKEPP INTE PÅ PLATS, 1800 UTC. 3 JANUARI.

Tropisk storm

TTT STORM. 0030 UTC. 18 AUGUSTI. 2004 N, 11354 E. KORRIGERAT BAROMETERSTÅND 994 MILLIBAR, TENDENS FALLANDE 6 MILLIBAR. VIND NW, STYRKA 9, HÅRDA BYAR. SVÅR ÖSTLIG DYNING. KURS 067, 5 KNOP.

TTT STORM. TECKEN TYDER PÅ ATT EN ORKAN NÄRMAR SIG. 1300 UTC. 14 SEPTEMBER. 2200 N, 7236 W. KORRIGERAT BAROMETERSTÅND 29,64 TUM, TENDENS FALLANDE

accretion on superstructures:

- .1 Time and date (Universal Co-ordinated Time).
- .2 Air temperature.
- .3 Sea temperature (if practicable).
- .4 Wind force and direction.

Examples

Ice

TTT ICE. LARGE BERG SIGHTED IN 4506 N, 4410W, AT 0800 UTC. MAY 15.

Derelicts

TTT DERELICT. OBSERVED DERELICT ALMOST SUBMERGED IN 4006 N, 1243 W, AT 1630 UTC. APRIL 21.

Danger to navigation

TTT NAVIGATION. ALPHA LIGHTSHIP NOT ON STATION. 1800 UTC. JANUARY 3.

Tropical cyclone

TTT STORM. 0030 UTC. AUGUST 18. 2004 N, 11354 E. BAROMETER CORRECTED 994 MILLIBARS, TENDENCY DOWN 6 MILLIBARS. WIND NW, FORCE 9, HEAVY SQUALLS. HEAVY EASTERLY SWELL. COURSE 067, 5 KNOTS.

TTT STORM. APPEARANCES INDICATE APPROACH OF HURRICANE. 1300 UTC. SEPTEMBER 14. 2200 N, 7236 W. BAROMETER CORRECTED 29.64 INCHES, TENDENCY DOWN .015 INCHES. WIND NE, FORCE 8, FREQUENT RAIN SQUALLS. COURSE 035, 9 KNOTS.

TTT STORM. CONDITIONS INDICATE INTENSE CYCLONE HAS FORMED. 0200 UTC. MAY 4. 1620 N, 9203 E. BAROMETER UNCORRECTED 753 MILLIMETRES, TENDENCY DOWN 5 MILLIMETRES. WIND S BY W, FORCE 5. COURSE 300, 8 KNOTS.

TTT STORM. TYPHOON TO SOUTHEAST. 0300 UTC. JUNE 12. 1812 N, 12605 E. BAROMETER FALLING RAPIDLY. WIND INCREASING FROM N.

0,015 TUM. VIND NE, STYRKA 8, TÄTA REGNBYAR. KURS 035, 9 KNOP.

TTT STORM. FÖRHÅLLANDENA TYDER PÅ UPPKOMSTEN AV EN SVÅR CYKLON. 0200 UTC. 4 MAJ. 1620 N, 9203 E. OKORRIGERAT BAROMETERSTÅND 753 MILLIMETER, TENDENS FALLANDE 5 MILLIMETER. VIND S TILL W, STYRKA 5. KURS 300, 8 KNOP.

TTT STORM. TYFON I SE. 0300 UTC. 12 JUNI. 1812 N, 12605 E. BAROMETERN FALLER HASTIGT. VINDEN TILLTAGANDE FRÅN N.

TTT STORM. VINDSTYRKA 11, INGEN STORMVARNING MOTTAGEN. 0300 UTC. 4 MAJ. 4830 N, 30 W. KORRIGERAT BAROMETERSTÅND 983 MILLIBAR, TENDENS FALLANDE 4 MILLIBAR. VIND SW, STYRKA 11, VRIDANDE MEDSOLS. KURS 260, 6 KNOP.

Nedisning
TTT UTSATT FÖR SVÅR NEDISNING. 1400 UTC. 2 MARS. 69 N, 10 W. LUFTTEMPERATUR 18°F (-7,8°C). VATTENTEMPERATUR 29°F (-1,7°C). VIND NE, STYRKA 8.

Regel 33

Nödmeddelanden. Skyldigheter och förfaranden.

1 Varje befälhavare på ett fartyg till sjöss som har fått meddelande om människor i sjönöd och som kan vara till hjälp skall skynda till undsättning så snabbt som möjligt samt om möjligt underrätta de nödställda eller efterspanings- och räddningstjänsten om detta. Om det fartyg som tar emot en nödsignal är förhindrat eller, med hänsyn till särskilda omständigheter, anser det orimligt eller onödigt att bege sig till undsättning, skall befälhavaren i skeppsdagboken anteckna orsaken till att fartyget inte begett sig till de nödställdas undsättning, samt informera den berörda efterspanings- och räddningstjänsten, med beaktande av organisationens rekommendationer.

TTT STORM. WIND FORCE 11, NO STORM WARNING RECEIVED. 0300 UTC. MAY 4. 4830 N, 30 W. BAROMETER CORRECTED 983 MILLIBARS, TENDENCY DOWN 4 MILLIBARS. WIND SW, FORCE 11 VEERING. COURSE 260, 6 KNOTS.

Icing

TTT EXPERIENCING SEVERE ICING. 1400 UTC. MARCH 2. 69 N, 10 W. AIR TEMPERATURE 18°F (-7.8°C). SEA TEMPERATURE 29°F (-1.7°C). WIND NE, FORCE 8.

Regulation 33

Distress messages: Obligations and procedures

1 The master of a ship at sea which is on receiving a signal from any source that persons are in distress at sea, is bound to proceed with all speed to their assistance, if possible informing them or the search and rescue service that the ship is doing so. If the ship receiving the distress alert is unable or, in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to proceed to their assistance, the master must enter in the log-book the reason for failing to proceed to the assistance of the persons in distress, taking into account the recommendation of the Organization, to inform the appropriate search and rescue service accordingly.

2 The master of a ship in distress or the search and rescue service concerned, after consultation, so far as may be possible, with the masters of ships which answer the distress alert, has the right to requisition one or more of those ships as the master of the ship in distress or the search and rescue service considers best able to render assistance, and it shall be the duty of the master or masters of the ship or ships requisitioned to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of persons in distress.

3 Masters of ships shall be released from the obligation imposed by paragraph 1 on learning that their ships have not been requisitioned and that one or more other

2 Befälhavaren på ett nödställt fartyg eller den berörda efterspanings- och räddningstjänsten har, efter att i mån av möjlighet ha samrått med befälhavarna på de fartyg som besvarat nödmeddelandet, rätt att tillkalla ett eller flera av dessa fartyg som befälhavaren på det nödställda fartyget eller efterspanings- och räddningstjänsten anser bäst kunna lämna assistans. Befälhavaren eller befälhavarna på de tillkallade fartygen är skyldiga att rätta sig efter uppmaningen genom att med högsta möjliga fart skynda sig till de nödställdas hjälp.

3 Fartygens befälhavare fritas från förpliktelsen enligt punkt 1 när de får vetskap om att deras fartyg inte är tillkallade samt att ett eller flera andra fartyg har blivit tillkallade och rättat sig efter det. Om möjligt skall detta beslut meddelas de andra tillkallade fartygen samt efterspanings- och räddningstjänsten.

4 Befälhavaren på ett fartyg fritas från förpliktelsen enligt punkt 1 och, om hans fartyg har blivit tillkallat, från förpliktelsen enligt punkt 2, om han av de nödställda, av efterspanings- och räddningstjänsten eller av befälhavaren på ett annat fartyg som nått fram till de nödställda får meddelande om att hjälp inte längre är nödvändig.

5 Bestämmelserna i denna regel inskränker inte på tillämpningen av den internationella konventionen rörande enhetliga regler för assistans och bärgning till sjöss, undertecknad i Bryssel den 23 september 1910, särskilt i fråga om skyldigheten att komma till assistans enligt artikel 11 i den nämnda konventionen.

Regel 34

Sjötrafiksäkerhet och undvikande av farliga situationer

1 Innan sjöresan påbörjas skall befälhavaren försäkra sig om att den tänkta rutten har planerats med hjälp av adekvata sjökort och nautiska publikationer för området i fråga samt enligt de riktlinjer och rekommendationer som organisationen har utvecklat.

2 Resplanen skall fastställa en rutt som

.1 tar hänsyn till alla relevanta trafiksepareringssystem,

ships have been requisitioned and are complying with the requisition. This decision shall, if possible be communicated to the other requisitioned ships and to the search and rescue service.

4 The master of a ship shall be released from the obligation imposed by paragraph 1 and, if his ship has been requisitioned, from the obligation imposed by paragraph 2 on being informed by the persons in distress or by the search and rescue service or by the master of another ship which has reached such persons that assistance is no longer necessary.

5 The provisions of this regulation do not prejudice the Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea, signed at Brussels on 23 September 1910, particularly the obligation to render assistance imposed by article 11 of that Convention.

Regulation 34

Safe navigation and avoidance of dangerous situations

1 Prior to proceeding to sea, the master shall ensure that the intended voyage has been planned using the appropriate nautical charts and nautical publications for the area concerned, taking into account the guidelines and recommendations developed by the Organization.

2 The voyage plan shall identify a route which:

.1 takes into account any relevant ships' routing systems;

.2 ensures sufficient sea room for the safe passage of the ship throughout the voyage;

.3 anticipates all known navigational hazards and adverse weather conditions; and

.4 takes into account the marine environmental protection measures that apply, and avoids as far as possible actions and activities which could cause damage to the environment.

3 The owner, the charterer, or the company, as defined in regulation IX/1, operating the ship or any other person, shall not prevent or restrict the master of the ship from taking or executing any decision which, in the master's professional judgement, is necessary for safe navigation and protection

.2 ser till att det under hela resan finns tillräckligt med fritt vatten för en säker passage,

.3 beaktar alla kända sjöfartsrisker och ogynnsamma väderförhållanden, och

.4 tar hänsyn till det marina miljöskyddet och så väl som möjligt undviker åtgärder eller handlingar som kan orsaka skador på miljön.

3 Ägare, chartrare, i kapitel IX regel 1 definierade rederier som är involverade i fartygets drift eller andra personer får inte hindra befälhavaren eller begränsa hans möjligheter när det gäller att fatta eller verkställa beslut som enligt hans yrkesmässiga bedömning är nödvändiga för sjötrafiksäkerheten samt för skyddet av den marina miljön.

Regel 35

Missbruk av nödsignaler

Det är förbjudet att använda en internationell nödsignal i annan avsikt än att ange att en eller flera personer är i nöd, likaså att använda någon signal som kan förväxlas med en internationell nödsignal.

BILAGA TILL KAPITEL V

REGLER FÖR VERKSTÄLLANDE, DRIVANDE OCH FINANSIERING AV ISPATRULLERINGSTJÄNSTEN I NORRA ATLANTEN

1 I dessa regler avses med

.1 'issäsong' tiden mellan den 15 februari och den 1 juli varje år.

.2 'isbergsområde' som bevakas av ispatrulleringstjänsten' de sydöstra, södra och sydvästra gränserna för områden med isberg i närheten av Stora Newfoundlandsbankarna.

.3 'rutter' som passerar genom isbergsområden som bevakas av ispatrulleringstjänsten'

.3.1 rutter mellan Kanadas Atlantkusthamnar (inbegriper de inlandshamnar som nås från norra Atlanten genom Cansosundet och Cabotsundet) och hamnar i Europa, Asien eller Afrika som nås från norra Atlanten genom Gibraltar sund eller är belägna norr om sundet (utom

of the marine environment.

Regulation 35

Misuse of distress signals

The use of an international distress signal, except for the purpose of indicating that a person or persons are in distress, and the use of any signal which may be confused with an international distress signal, are prohibited.

APPENDIX TO CHAPTER V

RULES FOR THE MANAGEMENT, OPERATION AND FINANCING OF THE NORTH ATLANTIC ICE PATROL

1 In these Rules:

.1 Ice season means the annual period between February 15 and July 1.

.2 Region of icebergs guarded by the ice patrol means the south-eastern, southern and south-western limits of the region of icebergs in the vicinity of the Grand Banks of Newfoundland.

.3 Routes passing through regions of icebergs guarded by the Ice Patrol means:

.3.1 routes between Atlantic Coast ports of Canada (including inland ports approached from the North Atlantic through the Gut of Canso and Cabot Straits) and ports of Europe, Asia or Africa approached from the North Atlantic through or north of the Straits of Gibraltar (except routes which pass south of the extreme limits of ice of all types).

.3.2 routes via Cape Race, Newfoundland between Atlantic Coast ports of Canada (including inland ports approached from the North Atlantic through the Gut of Canso and Cabot Straits) west of Cape Race, Newfoundland and Atlantic Coast ports of Canada north of Cape Race, Newfoundland.

.3.3 routes between Atlantic and Gulf Coast ports of the United States of America inland ports approached from the North Atlantic through the Gut of Canso and Cabot straits) and ports of Europe, Asia or Africa approached from the North Atlantic through or north of the Straits of Gibraltar (except routes which pass south of the extreme

fartygsrutter som passerar söder om den yttersta gränsen för all slags is).

.3.2 rutter via Cape Race, Newfoundland, mellan Kanadas Atlantkusthamnar (inbegriper de inlandshamnar som nås från norra Atlanten genom Cansosundet och Cabotsundet) väster om Cape Race, Newfoundland, och Kanadas Atlantkusthamnar norr om Cape Race, Newfoundland.

.3.3 rutter mellan Förenta staternas Atlant- och Golfkusthamnar (inbegriper de inlandshamnar som nås från norra Atlanten genom Cansosundet och Cabotsundet) och hamnar i Europa, Asien eller Afrika som nås från norra Atlanten genom Gibraltar sund eller är belägna norr om sundet (utom fartygsrutter som passerar söder om den yttersta gränsen för all slags is).

.3.4 rutter via Cape Race, Newfoundland, mellan Förenta staternas Atlant- och Golfkusthamnar (inbegriper de inlandshamnar som nås från norra Atlanten genom Cansosundet och Cabotsundet) och Kanadas Atlantkusthamnar norr om Cape Race, Newfoundland.

.4 'den yttersta gränsen för all slags is' den gräns som i norra Atlanten definieras med hjälp av en linje som förenar följande punkter:

A - 42° 23'.00N, 59° 25'.00W J - 39° 49'.00N, 41° 00'.00W
B - 41° 23'.00N, 57° 00'.00W K - 40° 39'.00N, 39° 00'.00W
C - 40° 47'.00N, 55° 00'.00W L - 41° 19'.00N, 38° 00'.00W
D - 40° 07'.00N, 53° 00'.00W M - 43° 00'.00N, 37° 27'.00W
E - 39° 18'.00N, 49° 39'.00W N - 44° 00'.00N, 37° 29'.00W
F - 38° 00'.00N, 47° 35'.00W O - 46° 00'.00N, 37° 55'.00W
G - 37° 41'.00N, 46° 40'.00W P - 48° 00'.00N, 38° 28'.00W
H - 38° 00'.00N, 45° 33'.00W Q - 50° 00'.00N, 39° 07'.00W
I - 39° 05'.00N, 43° 00'.00W R - 51° 25'.00N, 39° 45'.00W.

.5 'verkställande och drivande' upprätthållande, administrering och drivande av ispatrulleringstjänsten, inklusive spridandet av information som fås härigenom.

.6 'bidragsgivande regering' en fördragsslutande regering som enligt dessa

limits of ice of all types).

.3.4 routes via Cape Race, Newfoundland between Atlantic and Gulf Coast ports of the United States of America (including inland ports approached from the North Atlantic through the Gut of Canso and Cabot Straits) and Atlantic Coast ports of Canada north of Cape Race, Newfoundland.

.4 Extreme limits of ice of all types in the North Atlantic Ocean is defined by a line connecting the following points:

A - 42° 23'.00N, 59° 25'.00W J - 39° 49'.00N, 41° 00'.00W
B - 41° 23'.00N, 57° 00'.00W K - 40° 39'.00N, 39° 00'.00W
C - 40° 47'.00N, 55° 00'.00W L - 41° 19'.00N, 38° 00'.00W
D - 40° 07'.00N, 53° 00'.00W M - 43° 00'.00N, 37° 27'.00W
E - 39° 18'.00N, 49° 39'.00W N - 44° 00'.00N, 37° 29'.00W
F - 38° 00'.00N, 47° 35'.00W O - 46° 00'.00N, 37° 55'.00W
G - 37° 41'.00N, 46° 40'.00W P - 48° 00'.00N, 38° 28'.00W
H - 38° 00'.00N, 45° 33'.00W Q - 50° 00'.00N, 39° 07'.00W
I - 39° 05'.00N, 43° 00'.00W R - 51° 25'.00N, 39° 45'.00W.

.5 Managing and operating means maintaining, administering and operating the Ice Patrol, including the dissemination of information received therefrom.

.6 Contributing Government means a Contracting Government undertaking to contribute to the costs of the ice patrol service pursuant to these Rules.

2 Each Contracting Government specially interested in these services whose ships pass through the region of icebergs during the ice season undertakes to contribute to the Government of the United States of America its proportionate share of the costs for the management and operation of the ice patrol service. The contribution to the Government of the United States of America shall be based on the ratio which the average annual gross tonnage of that contributing Government's ships passing through the region of icebergs guarded by the Ice Patrol during the previous three ice seasons bears to the combined average annual gross tonnage of all ships that passed through the region of icebergs

regler deltar i finansieringen av kostnaderna för ispatrulleringstjänsten.

2 Varje fördragsslutande regering som anlitar denna tjänst och vars fartyg passerar genom isbergsområdet under issäsong förbinder sig att till Förenta staternas regering betala en proportionell andel av kostnaderna för verkställandet och drivandet av ispatrulleringstjänsten. Grunden för bidraget till Förenta staternas regering bestäms enligt förhållandet mellan den årliga genomsnittliga bruttodräktigheten av en bidragsgivande regerings fartyg som under de tre senaste issäsongerna har passerat genom de isbergsområden som bevakas av ispatrulleringstjänsten och den årliga genomsnittliga bruttodräktigheten av alla fartyg som under de tre senaste issäsongerna har passerat genom de isbergsområden som bevakas av ispatrulleringstjänsten.

3 Alla bidrag räknas ut genom att förhållandet enligt punkt 2 multipliceras med årsgenomsnittet av de faktiska kostnader som Förenta staternas och Kanadas regeringar under de tre senaste åren har betalat för verkställandet och drivandet av ispatrulleringstjänsten. Detta förhållande räknas ut varje år och anges som en fast årsavgift.

4 Varje bidragsgivande regering har rätt att ändra sina bidrag eller upphöra med dem, och de andra regeringarna kan åta sig att delta i kostnaderna. En bidragsgivande regering som använder sig av denna rätt förblir likväl skyldig att delta med sitt bidrag till den 1 september som följer efter den dag då meddelande lämnas om avsikten att ändra eller upphöra med bidraget. För att få denna rätt skall regeringen i fråga lämna ett meddelande till den verkställande regeringen minst sex månader före den 1 september.

5 Varje bidragsgivande regering skall meddela sina avsikter enligt punkt 2 till generalsekretariatet, som skall underrätta alla fördragsslutande regeringar.

6. Förenta staternas regering skall varje år lämna de bidragsgivande regeringarna en utredning över Förenta staternas och Kanadas regeringars kostnader för verkställandet och drivandet av ispatrulleringstjänsten under året i fråga samt meddela varje bidragsgivande

guarded by the Ice Patrol during the previous three ice seasons.

3 All contributions shall be calculated by multiplying the ratio described in paragraph 2 by the average actual annual cost incurred by the Governments of the United States of America and Canada of managing and operating ice patrol services during the previous three years. This ratio shall be computed annually, and shall be expressed in terms of a lump sum per-annum fee.

4 Each of the contributing Governments has the right to alter or discontinue its contribution, and other interested Governments may undertake to contribute to the expense. The contributing Government which avails itself of this right will continue to be responsible for its current contribution up to 1 September following the date of giving notice of intention to alter or discontinue its contribution. To take advantage of the said right it must give notice to the managing Government at least six months before the said 1 September.

5 Each contributing Government shall notify the Secretary-General of its undertaking pursuant to paragraph 2, who shall notify all Contracting Governments.

6 The Government of the United States of America shall furnish annually to each contributing Government a statement of the total cost incurred by the Governments of the United States of America and Canada of managing and operating the Ice Patrol for that year and of the average percentage share for the past three years of each contributing Government.

7 The managing government shall publish annual accounts including a statement of costs incurred by the governments providing the services for the past three years and the total gross tonnage using the service for the past three years. The accounts shall be publicly available. Within three months after having received the cost statement, contributing Governments may request more detailed information regarding the costs incurred in managing and operating the Ice Patrol.

8 These Rules shall be operative beginning with the ice season of 2002."

regerings genomsnittliga procentuella andel för de senaste tre åren.

7 Den verkställande regeringen skall varje år publicera bokföring av vilken också framgår de kostnader som under de tre senaste åren har betalats av de regeringar som har bedrivit verksamheten samt bruttodräktigheten hos de fartyg som under de tre senaste åren har anlitat dessa tjänster. Bokföringen skall vara allmänt tillgänglig. De bidragsgivande regeringarna kan inom tre månader från det att de har erhållit kostnadsutredningen begära tilläggsuppgifter om administrations- och driftskostnaderna.

8 Dessa regler gäller från ingången av 2002 års issäsong."