

Rundskriv - Serie R

Rundskriv serie R (regelverk) erstatter tidligere serie F. I den nye serie R publiseres også relevante lovendringer og konvensjonsendringer.

Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

- Sdir : Sjøfartsdirektoratet
- A: 16 spesielt bemyndigete arbeidskontorer
- U: Utvalgte utenriksstasjoner
- P: Produsenter av utstyr evt. undergrupper
- OFF: Offshorerederier / plattformsjefer / operatører
- Hov: Hovedorganisasjoner
- H.i. Høringsinstanser
- Andre:

Nr.: RSR 16-2014

Dato: 5. september 2014

Saksnr.: 2014/20209 -avi

Opphever: Forskrift 15. september 1992 nr. 701 om navigasjonshjelpemidler og bro-, styrehus- og radioarrangementer for skip

Referanse til:

Rundskrivet innføres i egen tabell i regelverkssamlingen og oppbevares til neste regelverkssamling.

Forskrift 8. september 2014 om navigasjon og navigasjonshjelpemidler på skip og flyttbare innretninger

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt ny forskrift om navigasjon og navigasjonshjelpemidler på skip og flyttbare innretninger (navigasjonsforskriften). Forskriften trer i kraft 15. september 2014. Fra samme tid oppheves forskrift 15. september 1992 nr. 701 om navigasjonshjelpemidler og bro-, styrehus- og radioarrangementer for skip

Høring

Forslag til ny navigasjonsforskrift var på høring fra 15. april til 14. juni 2014. Det kom inn totalt 22 svar på høringen hvorav 11 ikke hadde noen merknader.

Høringssvarene og Sjøfartsdirektoratets vurderinger er tatt inn som vedlegg 2 til R-rundskrivet her.

Merknader til ny forskrift om navigasjon og navigasjonshjelpemidler på skip og flyttbare innretninger

I dette avsnittet knyttes det kommentarer til de enkelte bestemmelsene i ny navigasjonsforskrift.

Hjemmel

Kravene er hjemlet i skipssikkerhetsloven §§ 2 andre ledd, 9, 11 og 14.

Utgangspunktet for reguleringene i navigasjonsforskriften er videreføring av gjeldende rett slik den følger av relevante forskrifter og direktoratets langvarige forvaltningspraksis.

Gjennomføringen av internasjonale og overnasjonale krav

Krav til navigasjon og navigasjonsutstyr på skip reguleres av den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS) kapittel V. Gjennom EØS-avtalen er Norge også forpliktet til å følge bestemmelser som berører

navigasjonshjelpemidler og navigasjonssikkerhet. Kravene er innarbeidet i direktivene 2002/59/EF om trafikkovervåking med endringene i direktivene 2009/17/EF, 2009/18/EF og 2011/15/EU. Direktiv 2002/59/EF omfatter bl.a. tidlig implementering av krav til AIS og VDR.

Kravene nevnte ovenfor var i hovedsak gjennomført i forskrift 15. september 1992 nr. 701 om navigasjonshjelpemidler og bro-, styrehus- og radioarrangementer for skip (navigasjonshjelpemiddelforskriften) som nå oppheves.

I tillegg til navigasjonshjelpemiddelforskriften finnes det også krav om navigasjon og bruk av navigasjonsutstyr i andre forskrifter fastsatt av Sjøfartsdirektoratet, blant annet forskrift 15. september 1992 nr. 704 om driftsordninger på norske skip (driftsforskriften) og forskrift 27. april 1999 nr. 537 om vakthold på passasjer- og lasteskip (vaktholdsforskriften).

Nasjonalt handlingsrom etter SOLAS kapittel V

Etter SOLAS regel V/1 gjelder SOLAS kapittel V som et utgangspunkt for alle typer og størrelser av skip, herunder skip i innenriksfart. Likevel, for skip som bare brukes i fart innenfor den enkelte stats grunnlinjer bestemmer flaggstaten i hvilken utstrekning SOLAS kapittel V skal få anvendelse. Videre skal flaggstaten etter SOLAS regel V/1.4 ta stilling til i hvilken utstrekning deler av kapitlet (navigasjonssystemer og utstyr, sikt fra broen, atkomstmidler for los, bruk av styremaskin og sjøkart og nautiske publikasjoner) *ikke* skal få anvendelse for skip med bruttotonnasje under 150 på en hvilken som helst reise, for skip med bruttotonnasje under 500 i innenriks fart og for fiskefartøy uansett størrelse. Handlingsrommet som følger av SOLAS reglene nevnt ovenfor brukt i den nye navigasjonsforskriften.

Norske myndigheters ansvar for gjennomføring av SOLAS kapittel V

SOLAS kapittel V inneholder krav til navigasjonsvarsler, meteorologiske observasjoner, søk og redning, seilingsruter, trafikksentraler, bemanning, og krav til navigasjonssystemer, utstyr og broprosedyrer. Krav til utstyr, broprosedyrer, vedlikehold og navigasjonshjelpemidler ligger under Sjøfartsdirektoratets ansvarsområde og kan hjemles i skipssikkerhetsloven § 2 andre ledd, § 9, § 11 og § 14. Gjennomføringen og forvaltningen av enkelte krav i SOLAS V ligger imidlertid til andre myndighetsorganers ansvarsområde. Reglene som gjelder sjøtrafikk og seilingsruter ligger under Kystverkets, mens søk og redning til sjøs ligger under Justisdepartementets ansvarsområde. Videre har SOLAS kapittel V krav om elektromagnetisk kompatibilitet og til at elektrisk utstyr som installeres om bord ikke skal forringe eller negativt påvirke funksjonene til annet utstyr. Disse kravene forvaltes av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. Med andre ord, ikke alle bestemmelsene i SOLAS kapittel V er transformert i den nye navigasjonsforskriften.

Regler i SOLAS kapittel V som er gjennomført andre steder i Sjøfartsdirektoratets regelverk

Enkelte krav i SOLAS kapittel V og som faller under Sjøfartsdirektoratets ansvarsområde følger ikke av den nye forskriften. Dette gjelder f.eks. krav om planlegging av reisen. Grunnen er at kravet har sammenheng med bemanningen og vaktholdet om bord, som er regulert i vaktholdsforskriftene både for lasteskip og passasjerskip.

SOLAS regel V /24 om selvstyreanlegg er et operativt krav som sier at det skal være mulig å slå over til manuell styring når det er dårlig sikt eller stor trafikk. Vakthavende offiser

skal da ha mulighet til å få bistand av en annen person til styringen. Kravet er gjennomført ved driftsforskriften § 11 og vaktholdsforskriften vedlegg A pkt. 35.

Nærmere om forslaget

Ny navigasjonsforskrift er delt inn i 6 kapitler. Foruten korte kapitler med generelle og avsluttende bestemmelser, er det egne kapitler for operasjonelle krav, sikt fra broen, navigasjonshjelpemidler og atkomstmidler for los. Innholdsmessig tydeliggjør den nye forskriften bl.a. Sjøfartsdirektoratets gjeldende praktisering av bestemmelsene om navigasjon og navigasjonshjelpemidler.

Når det gjelder regler om kompass og ekkolodd, radar og annet navigasjonsutstyr, setter utkastet et hovedskille mellom fartøy bygget henholdsvis før og etter 1. juli 2002, basert på reglene i SOLAS kapittel V. Fartøy bygget 1. juli 2002 eller senere skal forholde seg til kravene som fremgår av §§ 16 og 17. Fartøy som er bygget før 1. juli 2002 kan alternativt til bestemmelsene i de nevnte paragrafene forholde seg til kravene som er tatt inn i vedlegget til forskriften jf. § 23. Vedlegget inneholder utdrag av bestemmelser i fire opphevede forskrifter som regulerte krav til navigasjonshjelpemidler .

I vedlegg I er det bl.a. vist til sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS 1974) kapittel V regel 12. Dette er den versjonen av SOLAS 1974 kapittel V slik dette kapitlet var bygget opp før endringene fastsatt i MSC.99(73) trådte i kraft 1. juli 2002.

Til § 1 Virkeområde

Virkeområdet er vidt, men de enkelte paragrafene vil spesifisere hvilken skipstype og størrelse på fartøyet som kravet gjelder for.

Forskriften gjelder også for fartøy utenfor næringsvirksomhet med største lengde 24 meter eller mer. Dette fremgår av skipssikkerhetsloven, men gjentas av pedagogiske årsaker. For fartøy bygget før 1. juli 2002 kan rederiet velge å følge utstyrskravene i §§ 15, 16 og 17 eller kravene i de eldre forskriftsbestemmelsene, som er inntatt som vedlegg til forskriftsutkastet, jf. § 23.

Til forskjell fra utkastet som var på offentlig høring, omfatter ikke forskriften som fastsettes ved rundskrivet her fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer. Begrunnelsen er i første rekke knyttet til at denne gruppen fiskefartøy reguleres i forskrift 13. juni 2000 nr. 660 (forskrift 2000/660) om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover, som blant annet gjennomfører rådsdirektiv 97/70/EF om etablering av en harmonisert sikkerhetsordning for fiskefartøy med lengde 24 meter og over. Forskrift 2000/660 er en «pakke» av bestemmelser som regulerer konstruksjon, utrustning og drift av fiskefartøy. Den generelle strukturen av norsk regelverk er fragmentarisk. Det er likevel Sjøfartsdirektoratets vurdering at forskrift 2000/660 er godt innarbeidet i fiskerinæringen og at en delvis oppsplitting kan oppfattes som om regelverket etter dette vil være mindre tilgjengelig.

I motsetning til utkastet som var på offentlig høring, er lektere tatt inn i virkeområdet. SOLAS regel V/3.1 åpner for at skip uten mekanisk fremdrift, dvs. lektere kan unntas deler av utstyrskravene, men uansett skal en lekter med bruttotonnasje under 150 føre en radarreflektor, hvis den ellers ikke har tilstrekkelig radarrefleksjonsevne. Forskriften skal følgelig forstås slik at det eneste kravet som gjelder for lektere, er krav om radarreflektor hvis lekteren har bruttotonnasje under 150 og ikke har tilstrekkelig radarrefleksjonsevne.

SOLAS kapittel V gjelder for skip på alle reiser i innenriksfart og internasjonal fart. Imidlertid åpner SOLAS regel V/1.2 for å unnta skip som utelukkende brukes i fart innenfor grunnlinjen. Etter SOLAS regel V/1.4 er det også adgang for Sjøfartsdirektoratet til å fastsette i hvilken grad regler om navigasjonssystemer og utstyr, sikt fra broen, atkomstmidler for los, bruk av styremaskin og sjøkart og nautiske publikasjoner i henhold til SOLAS kapittel V regel 15-28 skal gjelde for skip med bruttotonnasje under 150 på en hvilken som helst reise, for skip med en bruttotonnasje under 500 i innenriks fart og for fiskefartøy. Handlingsrommet som følger av SOLAS regel V/1 og V/3 er videreført i de aktuelle paragrafene i forslaget, se for eksempel § 15 første ledd.

Hurtiggående fartøy:

Paragrafene 14 til 21 gjelder ikke for skip som skal ha sikkerhetsattest for hurtiggående fartøy. Disse fartøyene omfattes av kapittel X i SOLAS, og skal oppfylle kravene i hurtigbåtkodene 1994 (HSC 1994) og 2000 (HSC 2000). Kravene er innarbeidet i forskrifter om hurtiggående fartøy, som uttømmende regulerer denne fartøysgruppen. Systematikken som er lagt til grunn tilsvarer den som brukes i SOLAS.

IMO resolusjoner:

Når det i forskriften vises til A.xxx(yy) eller MSC.xxx(yy) er dette resolusjoner fastsatt av henholdsvis IMO Assembly (A) eller Maritime Safety Committee (MSC).

Passasjerskip er i samsvar med definisjonen i SOLAS et skip som fører flere enn 12 passasjerer.

Til § 2 Dokumentasjon

Gjeldende bestemmelser om dokumentasjon er videreført samlet og i en forenklet form.

Til § 3 Sjøkart og nautiske publikasjoner

Kravet er regulert i SOLAS regel V/27, regel V/19.2.1.4 og regel V/19.2.1.5. Kravet gjelder for alle skip uansett størrelse og fart. Det skal være oppdaterte offentlige sjøkart og nautiske publikasjoner om bord som omfatter den planlagte reisen. Posisjoner skal plottes og overvåkes under hele reisen.

Et godkjent elektronisk kart- og informasjonssystem (ECDIS) kan også brukes. Hvis kravet til sjøkart helt eller delvis ivaretas av elektronisk hjelpemiddel, skal det være et reservesystem i tillegg. Reservesystemet kan være papirkart eller godkjente elektronisk kart.

ECDIS er et databasert navigasjonssystem som skal ha godkjenning etter standarder fastsatt av IMO, som alternativ til papir kart. Det finnes lignende systemer som ikke er godkjent etter slike standarder, for eksempel elektronisk kartsystem (ECS), men slike systemer oppfyller ikke forskriftens krav. Kravene i utkastets § 3 baserer seg på A. 817(19). ECDIS installert før 1. januar 1999 skal oppfylle funksjonsstandarder som er tatt inn i MSC.232 (82).

Til § 4 Internasjonal signalbok og IAMSAR håndbok

Kravet er regulert i SOLAS regel V/21, og gjelder for alle skip uansett størrelse og fart.

Alle skip skal ha en oppdatert utgave av IAMSAR håndboken (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue) volum III om bord og videre skal skip med radioanlegg ha et oppdatert eksemplar av Den internasjonale signalbok res. A 80 (IV).

Til § 5 Signaler som skal benyttes i nødssituasjoner

Kravet følger av SOLAS regel V/29, og gjelder i utgangspunktet for alle skip uansett størrelse og fart. Sjøfartsdirektoratet har brukt handlingsrommet som følger av SOLAS regel V/1.2, og avgrenset kravet til skip med fartsområde liten kystfart eller større.

Til § 6 Daglig rapportering til rederiet

Paragrafen gjennomfører SOLAS regel V/28, og gjelder for skip med bruttotonnasje 500 eller mer og flyttbare innretninger på internasjonal reise.

Til § 7 Operasjonsbegrensninger for passasjerskip i utenriksfart

Kravet transformerer SOLAS regel V/30 og gjelder passasjerskip uansett størrelse i utenriksfart.

Til § 8 Ispatroljetjeneste

Kravet transformerer SOLAS regel V/6, og gjelder for alle skip uansett størrelse og fart. Ispatroljetjenesten skal brukes i områder med is, når denne tjenesten finnes.

Til § 9 Sjøtrafikksentraler

Kravet transformerer SOLAS regel V/12 og direktiv 2002/59 artikkel 8. Kravet gjelder for alle skip uansett størrelse og fart. Sjøtrafikksentraler skal brukes der slike finnes.

Til § 10 Bruk av styremaskin

Kravene i § 10 følger av SOLAS regel V/25 og fremgår av navigasjonshjelpemiddelforskriften § 8 første ledd. Kravene gjelder for alle skip uansett størrelse og fart. Styremaskininstallasjon omfattes ikke av kravene, men bruken av den og bare når styremaskinen har flere kraftenheter som kan brukes samtidig.

Til § 11 Styremaskinen – prøving og øvelser

Kravene transformerer SOLAS regel V/26, og gjelder for alle skip og flyttbare innretninger.

Styremaskinen skal prøves etter skipets prosedyre og øvelser skal gjennomføres. Når det gjelder skip som brukes over kortere distanser enn 1000 nautiske mil, kan slike skip utføre kontrollene og prøvene en gang pr. uke.

Kontrollene skal føres inn i skipets dekkdagbok etter forskrift 15. september 1992 nr. 693 om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger § 15 sjette ledd bokstav c.

Til § 12 Broutforming

I ny navigasjonsforskrift har direktoratet valgt å lage en egen paragraf om broutforming. I utkastet som var på høring var disse bestemmelsene tatt inn i paragrafen som har krav om sikt fra bro (nå § 13).

Til § 13 Sikt fra broen

Bestemmelsen gjennomfører SOLAS regel V/22. Sjøfartsdirektoratet foreslår at krav til sikt fra bro gjøres gjeldende for skip med lengde 15 meter eller mer. I dag er kravet regulert i navigasjonshjelpemiddelforskriften § 24, som ikke har metergrense

verken for lasteskip, passasjerskip eller flyttbare innretninger. For lasteskip innebærer forslaget derfor ikke noen endring i forhold til gjeldende rett.

For passasjerskip med fartsområde 3 og større og som ikke var regulert av navigasjonshjelpemiddelforskriften, har direktoratet praktisert krav om sikt fra bro etter bestemmelsene i forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriksfart (forskrift 2000/305) § 8 andre og tredje ledd. Disse bestemmelsene gjelder for skip med største lengde 55 meter eller mer. Når kravene om sikt fra bro nå gjelder for passasjerskip med største lengde 15 eller mer, kan det ikke utelukkes at dette innebærer en skjerpning av gjeldende rett. Det er likevel direktoratets vurdering at endringen neppe vil få noen særlig praktisk betydning da sikt fra bro først og fremst er en utfordring på større skip hvor det kan være forholdsvis stor avstand mellom skipets bro og skipets baug.

Andre ledd gjelder skip som er bygget før 1. juli 1998. Det kan også søkes om dispensasjon for skip med en ukonvensjonell design eller hvis det har tilsvarende krav.

§ 13 tredje ledd gjennomfører SOLAS regel V/22.3 og gjør også bruk av handlingsrommet som følger av SOLAS regel V/1.4

Metergrensen for passasjerskip er praktisert slik at i fartsområde 1 og 2 har direktoratet brukt navigasjonshjelpemiddelforskriftens virkeområde som for passasjerskip er «uansett størrelse». I tredje ledd bruker Sjøfartsdirektoratet handlingsrommet som følger av SOLAS regel V/1. Dette betyr at passasjerskip med største lengde under 15 meter med fartsområde 1 og 2 ikke må følge de uttrykkelige kravene etter første jf. andre ledd. Dette kan innebære en lemping av kravene for slike passasjerskip.

Retningslinjene i MSC/Circ.403 punkt 3 eller ISO standard 8468 4.1 har retningslinjer om sikt fra bro, og anbefalingene brukes i Sjøfartsdirektoratets saksbehandling uansett lengden på skipet.

Til § 14 ECDIS

Bestemmelsen gjennomfører SOLAS regel V/19, og viderefører navigasjonshjelpemiddelforskriften § 19I.

Til § 15 Elektronisk utstyr for posisjonsbestemmelser

Bestemmelsen gjennomfører deler av SOLAS regel V/19. Kravet gjelder for alle skip uansett størrelse og fartsområde og byggeår.

Alle skip skal ha mottaker for globalt satellitt navigasjonssystem eller et terrestrisk radio-navigasjonssystem. Skipets posisjon skal til enhver tid kunne oppdateres automatisk. Når det er nødstyreplass, skal det være kommunikasjonsutstyr som kan formidle kursinformasjon til denne plassen. Sikkerhetsargumentet for dette utstyret har stor vekt, da systemet også gir informasjon til annet navigasjonsutstyr, for eksempel ECDIS og AIS.

Til § 16 Kompass, peileskiver og dagmorselampe

Paragrafen gjennomfører deler av SOLAS regel V/19, og viderefører §§ 9 og 10 i navigasjonshjelpemiddelforskriften. Kravet gjelder i utgangspunktet for alle skip

uansett størrelse og fart, men Sjøfartsdirektoratet har gjort unntak for kravet om et riktig justert standard magnetkompass til skip med bruttotonnasje under 150.

Alle skip med unntak av fartøy med bruttotonnasje under 150 skal ha et riktig justert standard magnetkompass til å bestemme skipets kurs. Det skal være peileskive for kompasspeilinger og en deviasjonstabell til å rette kompasskurser og peilinger. For skip med bruttotonnasje under 1600 gjelder ikke kravet hvis skipet for eksempel ikke har brovinger eller det foreligger andre forhold som gjør det umulig å ta peilinger horisonten rundt.

Som alternativ til et riktig justert standard magnetkompass, godkjenner Norge en likeverdig løsning hvor det er installert to gyrokompass i henhold til SLS.14/Circ.233.

Skip med plass for nødstyring skal ha en gyro-repeater som kan gi kursinformasjon til denne plassen.

Til § 17 Ekkolodd, radar, plotting utstyr mm

Paragrafen gjennomfører deler av SOLAS regel V/19, og viderefører blant annet navigasjonshjelpemiddelforskriften §§ 12, 13, 16, 17 og 19. Det fremgår av § 17 første ledd at alle skip skal ha en radarreflektor som gjør det mulig for andre skip å oppdage fartøyet både på 9- og 3-GHz. Kravet gjelder ikke for skip som har tilstrekkelig radarrefleksjonsevne. Kravet om radarreflektor for lektere, som ikke har tilstrekkelig radarrefleksjonsevne, er det eneste forskriftskravet som gjelder for denne typen lasteskip.

Skip med bruttotonnasje 300 eller mer og flyttbare innretninger skal ha ekkolodd til å måle vanndybden.

Til § 18 Brovaktalarm

Paragrafen viderefører navigasjonshjelpemiddelforskriften § 10A, men med visse lempelser, jf. nedenfor. Internasjonalt krav om brovaktalarm ble fastsatt ved MSC.282(86) sammen med kravet til ECDIS. Kravet om brovaktalarm gjelder i utgangspunktet for alle passasjerskip uansett størrelse og fart. Sjøfartsdirektoratet har etter søknad gjort unntak for enkelte passasjerskip i innenriksfart. Denne praksisen er nå kodifisert og tatt inn som unntak i paragrafens femte ledd.

For lasteskip er iverksettelsen av kravet avhengig av størrelsen på skipet.

Til § 19 Automatisk identifikasjonssystem (AIS)

Paragrafen viderefører navigasjonshjelpemiddelforskriften §§ 19D, 19E og 19F. Kravet har også sin bakgrunn i direktiv 2002/59EF med endringer 2009/17/EF, 2009/18/EF og 2011/15/EU.

Passasjerskip uansett størrelse og skip med en bruttotonnasje på 300 eller mer skal ha AIS.

Til § 20 Ferdsskriver (VDR)

Paragrafen gjennomfører SOLAS regel V/20 og viderefører navigasjonshjelpemiddelforskriften §§ 19A og 19B. Det har også bakgrunn i direktiv 2002/59EF med endringer 2009/17/EF, 2009/18/EF og 2011/15/EU.

Femte ledd åpner for å gi unntak fra VDR-kravet for skip bygget før 1. juli 2002. I tråd med direktivet nevnt ovenfor gjelder ikke denne muligheten for ro-ro passasjerskip.

Til § 21 Satellittbasert identifikasjon og sporing av skip (LRIT)

Paragrafen gjennomfører SOLAS V regel 19-1 og viderefører navigasjonshjelpemiddelforskriften § 19H. Slik det fremgår av første ledd gjelder kravet for skip i utenriksfart. Systemet skal automatisk sende informasjon om identifikasjon og sporing av skipets identitet, posisjon og tidspunkt for posisjonen. Det fremgår av bestemmelsens tredje ledd i hvilke tilfeller utstyret kan slås av, og forutsetningene for dette.

Til § 22 Integrerte brosystemer

Bestemmelsen gjennomfører SOLAS regel V/19.6 og viderefører navigasjonshjelpemiddelforskriften § 8.

Til § 23 Navigasjonshjelpemidler for skip bygget før 1. juli 2002

Lasteskip, passasjerskip uansett størrelse og fiskefartøy kan velge om de vil bruke i §§ 16 og 17 som gjelder for skip bygget etter 1. juli 2002 eller følge krav i tidligere forskrifter som var i kraft før 1. juli 2002. De aktuelle kravene i disse tidligere forskriftene er tatt inn som vedlegg I til forskriften. Rederiet kan ikke bruke krav fra begge regelsettene, men må velge enten det ene eller andre settet av bestemmelser.

Til § 24 Dispensasjon

Dispensasjon kan gis til skip når dette ikke vil være i strid med internasjonale krav.

Sjøfartsdirektoratet har adgang til å dispensere når likeverdige løsninger oppfyller de samme funksjonene som om forskriftskravene hadde blitt fulgt. Tilsvarende gjelder også løsninger knyttet til bestemte vilkår. Det skal tas hensyn til virkningen av slike unntak og likeverdige løsninger med hensyn til sikkerheten til alle andre skip.

Unntaksbestemmelsene vil bli praktisert restriktivt. Unntak kan gis for skip som faller inn under SOLAS regel V/1.4.

Det er et vilkår at det er rederiet selv som skriftlig søker om dispensasjon. Søknaden skal inneholde relevant informasjon og argumentasjon som Sjøfartsdirektoratet vil vurdere for å avgjøre om det er adgang til å dispensere.

Det følger av dispensasjonsbestemmelsen at «Sjøfartsdirektoratet kan unnta». Det er med andre ord en skjønnsmessig vurdering om Sjøfartsdirektoratet kan [vil] dispensere. Rederier som søker om unntak har derfor ikke et rettskrav på å få dette innvilget, selv om de godtgjør at kriteriene er oppfylt. Det er kun i ekstraordinære tilfeller, der gode grunner tilsier det at det er åpning for å dispensere. I tråd med gjeldende rett vil Sjøfartsdirektoratet følge en restriktiv praksis. Det er to hjemler for å gi dispensasjon, jf. bokstavene a og b.

Etter bokstav a er kriteriene som følger:

«det godtgjøres at kravet ikke er vesentlig og at det anses sikkerhetsmessig forsvarlig»

At kravet ikke er vesentlig, vil si at det aktuelle kravet anses å være mindre vesentlig vurdert opp mot de ekstraordinære grunnene som danner grunnlaget for en dispensasjon.

En dispensasjon i henhold til bokstav a kan kun gis hvis frafall av det aktuelle kravet likevel vil gi en løsning som totalt anses sikkerhetsmessig forsvarlig. Når det gjelder begrepet «sikkerhetsmessig forsvarlig» må det foretas vurderinger både ut fra hensynet til å trygge liv og helse, miljø og materielle verdier.

Etter bokstav b er kriteriene som følger: «det godtgjøres at kompensierende tiltak vil opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravet i forskriften.»

Begrepet «*kompenserende tiltak*» er relativt vidt og vil kunne omfatte en rekke tiltak, så lenge det vurderes å opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravene som følger av forskriften.

I henhold til annet ledd kan det dispenseres for skip i innenriksfart i fartsområde 1 og 2 og for skip med en bruttotonnasje på mindre enn 150 uansett fart og for skip med en bruttotonnasje under 500 i innenriksfart. Dette gjelder imidlertid ikke kravene til AIS, VDR og LRIT. F.eks. når det gjelder VDR er det en egen dispensasjonsbestemmelse i § 20 femte ledd.

Til § 25 Atkomstmidler for los

Kravene til atkomst, entring, utstyr, klargjøring og utstyr og belysning er innarbeidet i SOLAS regel V/23. Kravene gjelder for alle skip uansett størrelse og fart, men er begrenset til skip som med sannsynlighet skal bruke los.

Losheis skal ikke lengre brukes.

Til § 26 Entringskrav

I paragraf 26 settes det detaljerte krav til hvordan atkomsten (til skipet) ved losleder skal plasseres og sikres. Plasseringen avhenger av hvor langt entring er over vannflaten. Bestemmelsene i § 26 gjennomfører SOLAS regel V/23.3 jf. MSC.308(88).

Til § 27 Forholdsregler for atkomst til skipets dekk

Bestemmelsene i § 27 krever ingen utfyllende kommentarer fra Sjøfartsdirektoratet

Til §§ 28 Utstyr og belysning

Sjøfartsdirektoratet har heller ingen utfyllende kommentarer til paragraf 28.

Til § 29 Ikrafttredelse

Sjøfartsdirektoratet har heller ingen utfyllende kommentarer til paragraf 29.

Økonomiske og administrative konsekvenser av forskriften

Kravet om brovaktalarm er lempet, ved at noen kategorier passasjerskip er unntatt, jf. utkastets § 18 siste ledd, og kommentarene til denne.

Bestemmelsene i forskriftens § 13 om sikt fra broen inneholder endringer om når kravene slår inn. Endringene kan alt etter skipstype tilsynelatende innebære henholdsvis lemping eller skjerping av kravene, jf. kommentarene til § 13. Ut fra den konstruksjonsmessige tradisjonen ved utforming av styrehus på passasjerskip er det imidlertid usikkert om endringene reelt sett vil innebære noen forskjell i kravene

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Bjørn E. Pedersen
avdelingsdirektør

Vedlegg 1:Forskrift 5. september 2014 om navigasjon og navigasjonshjelpemidler for skip og flyttbare innretninger

Vedlegg 2: Sammenstilling av merknader som kom inn i forbindelse med høring av forslag til ny forskrift om navigasjon og navigasjonshjelpemidler på skip og flyttbare innretninger

Forskrift 5. september 2014 om navigasjon og navigasjons- hjelpemidler for skip og flyttbare innretninger

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 5.september.2014 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 2 første og andre ledd, § 9, § 11 og § 14, jf. kgl. res. 16.februar 2007 nr.171 og Nærings- og fiskeridepartementets delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590.

EØS henvisninger: EØS avtalen vedlegg XIII nr. 56d (direktiv 96/98) nr. 55a (direktiv 2002/59/EF med endring 2009/17/EF, 2009/18/EF og 2011/15/EU) og vedlegg II kap. XXXII nr. 1 (direktiv 96/98/EF)

Kapittel 1 Generelle bestemmelser

§ 1 Virkeområde

Forskriften gjelder for norske

- a) lasteskip, herunder fritidsfartøy med største lengde 24 meter eller mer
- b) passasjerskip
- c) flyttbare innretninger
- d) lektere

§ 2 Dokumentasjon

Forskriftens krav til anlegg, utstyr, innretninger og lignende skal kunne dokumenteres oppfylt ved tegninger. Tegningene skal være så detaljerte og tydelige at det på bakgrunn av tegningene er mulig å avgjøre om kravene er oppfylt.

Kapittel 2 Operasjonelle krav

§ 3 Sjøkart og nautiske publikasjoner

Oppdaterte offisielle sjøkart og nautiske publikasjoner for den planlagte reisen skal finnes om bord, slik at posisjonene kan plottes og overvåkes under hele reisen. ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) oppfylder kravene når skipet har oppdaterte offisielle sjøkart i papirversjon eller andre reservesystemer i henhold til A.817(19). For systemer installert før 1. januar 1999 skal minst funksjonsstandarden MSC. 232(82) oppfylles.

§ 4 Internasjonal signalbok og IAMSAR håndbok

(1) En oppdatert utgave av volum III av IAMSAR-håndboken (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue) skal finnes ombord.

(2) Et oppdatert eksemplar av Den internasjonale signalboken A.80(IV) skal finnes om bord når radioanlegg er installert.

§ 5 Signaler som skal benyttes i nødssituasjoner

(1) Skip med fartsområde liten kystfart eller større og flyttbare innretninger skal ha lett tilgjengelig om bord en tabell over signaler som illustrert i Den internasjonale signalboken A.80(IV). Signalene skal brukes i nødkommunikasjon med redningssentraler, sjøredningsenheter og luftfartøy som tar del i søk eller redningsoperasjoner.

(2) Internasjonalt nødsignal skal bare brukes for å varsle om at noen er i nød.

(3) Det er forbudt å bruke signaler som kan forveksles med et internasjonalt nødsignal i andre situasjoner enn nødssituasjoner.

§ 6 Daglig rapportering til rederiet

Skip med bruttotonnasje 500 eller mer og flyttbare innretninger på internasjonal reise som varer lenger enn 48 timer skal daglig rapportere til rederiet om posisjoner, kurs, hastighet og forhold som kan påvirke reisen eller er av betydning for sikker drift av skipet eller den flyttbare innretningen.

§ 7 Operasjonsbegrensninger for passasjerskip i utenriksfart

Passasjerskip i utenriksfart skal ha en oppdatert liste over alle operasjonelle begrensninger som gjelder for skipet. Listen skal oppbevares lett tilgjengelig for skipsføreren. Listen skal foreligge på engelsk eller fransk.

§ 8 Ispatroljetjeneste

Ispatroljetjenesten skal brukes der den er tilgjengelig.

§ 9 Sjøtrafikksentraler

Sjøtrafikksentraler (VTS) skal brukes når slike finnes.

§ 10 Bruk av styremaskin

Når styremaskinen har flere kraftenheter som kan brukes samtidig, skal minst to av kraftenhetene brukes i farvann som krever spesiell aktsomhet under navigeringen.

§ 11 Styremaskinen - prøving og øvelser

(1) Styremaskinen skal kontrolleres og prøves av besetningen tidligst 12 timer før avgang. For skip som regelmessig brukes på reiser som ikke overstiger 1000 nautiske mil mellom avgangshavnen og den endelige ankomsthavnen, er det tilstrekkelig å kontrollere og prøve styremaskinen minst en gang i uken.

(2) Styremaskinens funksjon prøves i samsvar med skipets prosedyre, og prosedyren skal omfatte

- a) hovedstyremaskinen
- b) hjelpestyremaskinene
- c) styreposisjoner som ikke er på broen
- d) styreposisjonene på broen
- e) nødkrafttilførselen
- f) rorindikatorerne i forhold til rorets faktiske stilling
- g) alarm for svikt i krafttilførsel til fjernopererte kontrollsystemer for styremaskinen
- h) alarm for svikt i krafttilførsel til kraftenhetene i styremaskinen
- i) automatiske isolasjonsarrangementer og annet automatisk utstyr

(3) Prøvingen etter annet ledd skal vise at roret har full bevegelse i samsvar med styremaskinens spesifikasjoner og at kommunikasjonsutstyret mellom bro og styremaskinrom fungerer. I tillegg skal styremaskinens tilslutninger kontrolleres visuelt.

(4) Nødstyringsøvelser skal gjennomføres minst hver tredje måned. Øvelsene skal omfatte direkte kontroll med roret fra styremaskinrommet og kommunikasjonsprosedyren med broen. Nødstyringsøvelsen skal omfatte operasjon av alternativ krafttilførsel hvis denne finnes.

(5) En enkel betjeningsinstruks som viser de fjernopererte kontrollsystemenes omstillingsprosedyrer skal være slått opp på broen og i styremaskinrommet. Mannskap som bruker og vedlikeholder styremaskinene skal kjenne til bruken og prosedyrene for omstilling fra et system til et annet.

Kapittel 3 Broutforming og sikt fra broen

§ 12 Broutforming

Styrehus og bro skal være utformet i samsvar med retningslinjene i MSC/Circ.982 om ergonomiske kriterier for broutstyr og utforming.

§ 13 Sikt fra broen

(1) Skip med største lengde 15 meter eller mer og flyttbare innretninger bygget 1. juli 1998 eller senere, skal

- a) fra kommandoposisjonen ha sikt til havoverflaten ikke hindret med mer enn to skipslengder og aldri mer enn 500 meter rett forover og til 10° på hver side, og ikke

- ha enkelte blindsektorer større enn 5° uavhengig av skipets dypgående, trim og dekkslast;
- b) ikke ha blindsektor større enn 10° som følge av gjenstander utenfor styrehuset forenfor tvers og som begrenser sikten til havoverflaten fra kommandoposisjonen. Den totale buen av blindsektorer skal ikke være større enn 20° og den uhindrede sektoren mellom to blindsektorer skal være minst 5° ;
 - c) ha horisontal sikt fra kommandoposisjonen som utgjør en bue på minst 225° , det vil si fra rett forut til minst $22,5^\circ$ aktenfor tvers på hver side av skipet;
 - d) ha horisontal sikt fra hver broving som utgjør en bue på minst 225° , det vil si fra minst 45° på motsatt baug og gjennom rett forut, og så fra rett forut til rett akterut i 180° på samme side av skipet;
 - e) ha horisontal sikt fra hovedstyreposisjonen som utgjør en bue fra rett forut til minst 60° på hver side av skipet;
 - f) ha skipssiden synlig fra brovingen;
 - g) ha underkanten av frontvinduene på broen plassert så lavt over brodekket som mulig og ikke i noe tilfelle slik at sikten forover blokkeres;
 - h) ha overkanten av frontvinduene på broen slik at den tillater sikt forover mot horisonten for en person med øyehøyde på 1800 mm over brodekket ved kommandoposisjonen når skipet stamper i høy sjø, eller 1600 mm der det er konstruksjonsmessig upraktisk med 1800 mm;
 - i) ha frontvinduene på broen vertikalt skråstilt med overkanten minst 10° og maksimalt 25° forenfor underkanten;
 - j) ha minimale karmmer mellom vinduene på broen. Karmene kan ikke være plassert rett foran en arbeidsstasjon;
 - k) ikke ha polariserte og fargede vinduer;
 - l) ha klar sikt fra minst to av frontvinduene på broen, og det skal avhengig av brotformingen i tillegg være et tilstrekkelig antall vinduer til å gi klar sikt til sidene.
- (2) Skip bygget før 1. juli 1998 skal oppfylle kravene i første ledd bokstav a og b, med mindre dette krever konstruksjonsendringer eller tilleggsutstyr.
- (3) Følgende skip som etter Sjøfartsdirektoratets vurdering ikke kan oppfylle kravene etter første ledd, skal ha arrangement som sikrer sikt fra broen som så nær opp til kravene som praktisk mulig:
- a) skip med ukonvensjonell utforming
 - b) skip som utelukkende går i fartsområde 2 eller mindre fartsområde
 - c) skip med bruttotonnasje under 500 i innenriksfart
 - d) skip med bruttotonnasje under 150

Kapittel 4 Navigasjonshjelpemidler

§ 14 ECDIS

- (1) ECDIS skal installeres på følgende skip i utenriksfart:
- a) passasjerskip med bruttotonnasje 500 eller mer bygget 1. juli 2012 eller senere
 - b) tankskip med bruttotonnasje 3 000 eller mer bygget 1. juli 2012 eller senere
 - c) lasteskip, som ikke er tankskip, og flyttbare innretninger med bruttotonnasje 10 000 eller mer bygget 1. juli 2013 eller senere
 - d) lasteskip som ikke er tankskip, og flyttbare innretninger med bruttotonnasje 3 000 til 10 000 bygget 1. juli 2014 eller senere
- (2) ECDIS skal installeres på følgende andre skip i utenriksfart:
- a) Passasjerskip med bruttotonnasje 500 eller mer bygget før 1. juli 2012, skal ha ECDIS senest fra første tilsyn etter 1. juli 2014.
 - b) Tankskip med bruttotonnasje 3 000 eller mer bygget før 1. juli 2012, skal ha ECDIS senest fra første tilsyn på eller etter 1. juli 2015.

- c) Lasteskip og flyttbare innretninger med bruttotonnasje 50 000 eller mer bygget før 1. juli 2013, skal ha ECDIS senest fra første tilsyn på eller etter 1. juli 2016.
- d) Lasteskip og flyttbare innretninger med bruttotonnasje 20 000 til 50 000 bygget før 1. juli 2013, skal ha ECDIS senest fra første tilsyn på eller etter 1. juli 2017.
- e) Lasteskip og flyttbare innretninger med bruttotonnasje 10 000 til 20 000 bygget før 1. juli 2013, skal ha ECDIS senest fra første tilsyn på eller etter 1. juli 2018.

(3) Rederiet kan søke Sjøfartsdirektoratet om dispensasjon fra kravet til ECDIS for skip som skal tas permanent ut av drift senest to år etter at ECDIS etter denne paragrafen skulle vært installert.

§ 15 Elektronisk utstyr for posisjonsbestemmelser

Skip og flyttbare innretninger skal ha fastmontert mottaker som kan inngå i et globalt satellittnavigasjonssystem eller et terrestrisk radionavigasjonssystem, som kan brukes under den planlagte reisen og som til enhver tid kan bestemme og oppdatere skipets posisjon automatisk.

§ 16 Kompass, peileskiver og dagmorselampe

(1) Skip med største lengde under 15 meter skal ha magnetkompass i henhold til ISO 25862:2009, eller den standard som gjaldt da kompasset ble tatt om bord.

- (2) Skip med bruttotonnasje under 150 og største lengde 15 meter eller mer skal ha
 - a) styremagnetkompass og utstyr for å ta peilinger. Styremagnetkompassanlegget skal oppfylle kravene i A.382(X);
 - b) kommunikasjonsutstyr som kan formidle kursinformasjon til nødstyreplassen.

- (3) Skip med bruttotonnasje 150 eller mer og flyttbare innretninger skal ha
 - a) et riktig justert standard magnetkompass som er uavhengig av enhver kraftforsyning, eller gyrokompass i samsvar med SLS. 14/Circ.233, og som kan brukes til å fastslå skipets kurs og vise kursen ved skipets hovedstyreposisjon
 - b) en peileskive eller utstyr for kompasspeiling som er uavhengig av enhver kraftforsyning, og som kan brukes til å peile horisonten rundt
 - c) en deviasjonstabell eller kurver til å rette kompasskurser og peilinger
 - d) et reservekompass som kan være et gyrokompass og som kan oppfylle funksjonskravene i bokstav a
 - e) dagmorselampe (Aldis lampe) som har elektrisk kraftkilde som er uavhengig av skipets kraftforsyning

(4) Skip med bruttotonnasje 500 eller mer bygget 1. september 1984 eller senere og skip med bruttotonnasje 1600 eller mer bygget før 1. september 1984 og flyttbare innretninger skal i tillegg til utstyr etter tredje ledd ha

- a) et gyrokompass som kan bestemme og vise skipets kurs som skal være klart leselig fra hovedstyreposisjonen. Kursen skal kunne overføres til radar, automatisk identifikasjonssystem (AIS) og automatisk plottestyr (ATA);
- b) en kursrepeater for gyrokompass som gir visuell kursinformasjon til nødstyringsplassen;
- c) en repeater til å peile horisonten rundt ved å bruke gyrokompasset. For skip med bruttotonnasje under 1600 gjelder kravet bare så langt det er praktisk gjennomførbart.

§ 17 Ekkolodd, radar, plotting utstyr m.m.

(1) Skip med bruttotonnasje under 150, herunder lektere, skal ha en radarreflektor eller radarrefleksjonsevne som gjør det mulig for andre skip som bruker radar å oppdage fartøyet på 9- og 3-GHz.

- (2) Lasteskip med bruttotonnasje 300 eller mer, passasjerskip og flyttbare innretninger skal ha
 - a) et ekkolodd til å måle vanddybden
 - b) en 9-GHz-radar

- c) en radarinstallasjon med elektronisk plottehjelp til å plote og peile avstanden til objekter
 - d) en logg som viser fart og distanse gjennom vannet
 - e) en riktig justert kursindikator (THD) til å overføre kursinformasjon til
 - i. radar
 - ii. radarinstallasjon med plottehjelp
 - iii. AIS
- (3) Skip med bruttotonnasje 500 eller mer og flyttbare innretninger skal i tillegg til annet ledd ha
- a) logg- og måleapparater som kan leses fra kommandoposisjonen og som viser rorvinkel, propellhastighet, fremdriftskraftens styrke og retning, styrke og retning på sideveis skyvekraft, stigning og driftsmodus
 - b) automatisk plotteutstyr (ATA) til å plote og peile avstanden til objekter
 - c) utstyr hvor svikt i en utstyrsenhet som kreves etter §§ 15, 16 eller 17 ikke reduserer skipets evne til å oppfylle kravene om kompass, til å peile avstanden til objekter eller til å plote den planlagte reisen
- (4) Skip med bruttotonnasje 3 000 eller mer og flyttbare innretninger skal i tillegg til kravene i andre og tredje ledd ha
- a) en 3-GHz-radar som fungerer uavhengig av annet radarutstyr;
 - b) et automatisk plotteutstyr til å plote og peile avstanden til objekter. Dette plotteutstyret skal fungere uavhengig av annet plotteutstyr.
- (5) Skip med bruttotonnasje 10 000 eller mer og flyttbare innretninger skal i tillegg til kravene i andre, tredje og fjerde ledd ha
- a) et automatisk radar plotteanlegg (ARPA)
 - b) selvstyringsanlegg som automatisk kontrollerer og holder skipets kurs eller seilingsrute
- (6) Skip med bruttotonnasje 50 000 eller mer og flyttbare innretninger skal i tillegg til kravene i andre, tredje, fjerde og femte ledd ha
- a) en indikator som viser svinghastigheten
 - b) et instrument som indikerer fart og distanse over grunnen langskips og tverrskips

§ 18 Brovaktalarm

- (1) Følgende skip og flyttbare innretninger skal ha brovaktalarm i drift når de seiler:
- a) passasjerskip
 - b) lasteskip med bruttotonnasje 150 eller mer
 - c) flyttbare innretninger
- (2) Lasteskip og flyttbare innretninger med bruttotonnasje under 500 bygget før 1. juli 2011 skal ha brovaktalarm senest fra første tilsyn etter 1. juli 2014.
- (3) Lasteskip og flyttbare innretninger med bruttotonnasje 500 eller mer og under 3000 bygget før 1. juli 2011 skal ha brovaktalarm senest fra første tilsyn etter 1. juli 2013.
- (4) Når skipet seiler skal brovaktarmen aktiveres automatisk.
- (5) Kravet om brovaktalarm gjelder ikke for følgende skip i innenriksfart:
- a) passasjerskip som går i fast rute og overfartstiden ikke overstiger 12 minutter
 - b) passasjerskip med kontinuerlig brovakt bestående av minst to personer
 - c) skip med passasjersertifikat som fører 12 eller færre passasjerer, og som ikke er hurtiggående fartøy

§ 19 Automatisk identifikasjonssystem (AIS)

- (1) Følgende skip og flyttbare innretninger skal ha automatisk identifikasjonssystem (AIS):
- a) passasjerskip i utenriksfart
 - b) passasjerskip med bruttotonnasje 300 eller mer i innenriksfart

- c) passasjerfartøy med bruttotonnasje 150 eller mer i innenriksfart når de kan oppnå en hastighet på 20 knop eller mer
- d) lasteskip med bruttotonnasje 300 eller mer
- e) flyttbare innretninger

(2) AIS skal være i drift til enhver tid. I særlige tilfeller kan systemet stenges av når skipsfører finner det nødvendig av hensyn til sikkerheten for fartøyet.

(3) AIS skal testes i forbindelse med det årlige radiotilsynet. Testen skal verifisere programmering av skipets statiske informasjon, korrekt datautveksling med tilkoblede sensorer og radioteltelsen ved frekvensmåling og testing på luften (eksempelvis ved bruk av VTS). Et eksemplar av testrapporten skal være om bord.

(4) Kravet om AIS gjelder ikke for lasteskip med bruttotonnasje under 500 med fartsområde 1 og 2.

§ 20 Ferdsskriver (VDR)

(1) Følgende skip og flyttbare innretninger skal ha ferdsskriver (VDR):

- a) passasjerskip i utenriksfart
- b) passasjerskip i innenriksfart i klasse A
- c) hurtiggående passasjerfartøy med bruttotonnasje 150 eller mer
- d) skip med bruttotonnasje 3 000 eller mer og flyttbare innretninger

(2) Lasteskip med bruttotonnasje 3 000 eller mer bygget før 1. juli 2002 kan i stedet ha S-VDR.

(3) Ferdsskriveren skal årlig funksjonsprøves av en test- eller serviceinstans autorisert av produsenten eller leverandøren til å verifisere nøyaktighet, opptakstid og avlesning av registrerte data. Det skal gjennomføres prøver for å vurdere tilgjengeligheten av vernekapselfunksjon og alle anordninger som er montert for å lette lokaliseringen. Test- eller serviceinstansens samsvarssertifikat skal angi når funksjonsprøven ble utført og hvilke funksjonsstandarder som ble brukt. En kopi av sertifikatet skal oppbevares om bord.

(4) Opplysningene i VDR-systemet skal stilles til rådighet for berørt EØS-stat når det foretas havariundersøkelse i forbindelse med ulykke som har funnet sted i farvann under en EØS-stats jurisdiksjon.

(5) Sjøfartsdirektoratet kan etter søknad fra rederiet dispensere fra første ledd til følgende

- a) skip, unntatt ro-ro passasjerskip, bygget før 1. juli 2002, hvis det er urimelig eller upraktisk å installere VDR på grunn av eksisterende utstyr
- b) lasteskip bygget før 1. juli 2002, som skal tas permanent ut av drift senest to år etter VDR eller S-VDR etter denne paragrafen skulle vært installert

§ 21 Globalt satellittbasert system for identifisering og sporing av fartøy (LRIT)

(1) Globalt satellittbasert system for identifisering og sporing av fartøy (LRIT) skal være installert på

- a) passasjerskip i utenriksfart
- b) lasteskip med bruttotonnasje 300 eller mer i utenriksfart
- c) flyttbare innretninger

(2) Kravet til LRIT gjelder ikke skip og flyttbare innretninger bygget før 31. desember 2008 som bare opererer i radiodekningsområde A1, A2 og A3, eller for skip og flyttbare innretninger utstyrt med AIS etter § 18 som utelukkende opererer i radiodekningsområde A1.

(3) LRIT skal være i drift unntatt når

- a) internasjonale avtaler har bestemmelser om beskyttelse av navigasjonsopplysninger
- b) skipsfører finner det nødvendig å slå av LRIT av hensyn til sikkerheten for fartøyet.

(4) Når LRIT slås av skal skipsføreren informere Sjøfartsdirektoratet om årsaken og opplyse hvor lenge LRIT var slått av.

§ 22 Integrerte navigasjons- og brosystemer

(1) Integrerte brosystemer på skip og flyttbare innretninger skal være bygget opp slik at svikt i et delsystem umiddelbart gjøres kjent for vakthavende navigatør ved lyd- eller lysalarm og ikke forårsaker svikt i et annet delsystem.

(2) Ved svikt i en del av et integrert navigasjonssystem skal det være mulig å betjene hver utstyrsdel eller hvert delsystem for seg.

§ 23 Navigasjonshjelpemidler for skip bygget før 1. juli 2002

(1) Skip bygget før 1. juli 2002 kan som alternativ til kravene i §§ 16 og 17 følge kravene i vedlegg I.

(2) Når nye navigasjonshjelpemidler installeres på skip eller flyttbare innretninger gjelder kravene i §§ 16 og 17.

§ 24 Dispensasjon.

(1) For skip med fartsområde 1 og 2, skip med bruttotonnasje under 150 eller skip med bruttotonnasje under 500 i innenriksfart, kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fra rederiet gi dispensasjon fra ett eller flere av kravene i §§ 16 og 17 når

- a) det godtgjøres at kravet ikke er vesentlig og at unntaket anses sikkerhetsmessig forsvarlig, eller
- b) det godtgjøres at kompenserende tiltak vil opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravet i forskriften.

Kapittel 5 Atkomstmidler for los

§ 25 Atkomstmidler for los

(1) Skip som med sannsynlighet skal bruke los, skal ha utstyr og arrangementer for at losen trygt kan entre og forlate skipet på begge sider.

(2) Porter i skipssiden som brukes til atkomst for losen, skal ikke åpne utover.

(3) Losheis skal ikke brukes.

§ 26 Entringskrav

(1) Når skipet entres 1,5 til 9 meter over vannflaten skal det være sikker atkomst til en losleder som er plassert og sikret slik at

- a) losleideren går klar av ethvert utslipp fra skipet;
- b) losleideren er innenfor utstrekningen av skipets parallelle sider og så langt det er mulig innenfor skipets halve lengde midtskips;
- c) hvert trinn på losleideren hviler fast mot skipssiden. Hvis skipets konstruksjon hindrer trinnene på losleideren til å hvile fast mot skipssiden, skal andre anordninger sikre at losen trygt kan entre og forlate skipet;
- d) en enkelt lederlengde når vannflaten fra det sted losen entrer og forlater skipet også med en ugunstig slagside på 15°, og uansett skipets laste- og trimforhold
- e) sikringens belastningspunkt, sjaklene og sikringstauene er minst like sterke som holdtauene.

(2) Når skipet entres mer enn 9 meter over vannflaten skal atkomsten sikres med losleder i kombinasjon med fallrep som skal

- a) plasseres slik at det vender akterover og går klar av alle utlipp
- b) brukes slik at den nedre enden hviler stødig mot skipssiden innenfor utstrekningen av skipets parallelle sider, og så langt det er mulig hviler innenfor skipets halve lengde midtskips
- c) brukes slik at losleder og fallrepstau sikres til skipets side 1,5 meter over bunnplattformen av fallrepet

(3) Brukes det et kombinasjonsarrangement med inngang i nedre plattform av fallrepet, skal losleder og fallrepstau settes opp fra inngangen til plattform og forlenges til over høyden på rekkverket.

(4) Skal losen entre og forlate skipet ved hjelp av fallrep i kombinasjon med losleider, skal slikt utstyr finnes på hver side av skipet hvis ikke det er mulig å flytte og bruke utstyret på begge sider.

§ 27 Forholdsregler for atkomst til skipets dekk

(1) Atkomstmidlene for losen skal klargjøres under tilsyn av en ansvarlig offiser, som skal ha mulighet for å kommunisere med broen. Offiseren skal sørge for at losen ledsages langs en trygg rute til og fra broen.

(2) Det skal sikres trygg, praktisk og uhindret passasje for enhver som går om bord eller fra borde mellom toppen av losleideren eller toppen av fallrepet eller en hvilken som helst annen innretning og skipets dekk. Når slik passasje er

- a) en port i rekken eller skanseledningen, skal det være forsvarlig håndtak;
- b) en rekke-trapp, skal det finnes to rekkestøtter som er fast sikret til skipets konstruksjon ved eller nær nederste ende og høyere oppe. Rekke-trappen skal være forsvarlig festet til skipet for å hindre at den tipper.

§ 28 Utstyr og belysning

(1) Følgende utstyr skal være tilgjengelig for umiddelbar bruk:

- a) to håndtau med diameter på 28 mm til 32 mm sikret til skipet
- b) fallrep festet til ringplaten på dekket når losen ankommer og forlater skipet, og når losen anmoder om dette
- c) en livbøye utstyrt med selvtennende lys
- d) en hiveline
- e) rekkestøtter og rekke-trapper

(2) Atkomstmidlene og stedet på dekket der en person entrer og forlater skipet skal lyses tilstrekkelig opp.

Kapittel 6 Avsluttende bestemmelser

§ 29 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 15. september 2014.

Fra samme tid oppheves forskrift 15. september 1992 nr. 701 om navigasjonshjelpemidler og bro-, styrehus- og radioarrangementer for skip.

Vedlegg I

Jf. § 23 første ledd: «Skip bygget før 1. juli 2002 kan unnlate å følge kravene i §§ 15, 16 og 17 når de følger kravene i vedlegg I.»

Innhold:

- A. Krav til skip bygget før 1. september 1984
- B. Krav til skip bygget på eller etter 1. september 1984, men ikke senere enn 30. juni 1987.
- C. Krav til skip bygget på eller etter 1. juli 1987, men ikke senere enn 31. oktober 1992
- D. Krav til skip bygget på eller etter 1. november 1992, men ikke senere enn 30. juni 2002

A. Krav til skip bygget før 1. september 1984

(Utdrag av bestemmelser i opphevet forskrift av 1. februar 1975 om navigasjonshjelpemidler m.v.)

§ 3

Magnetkompassanlegg

3. Skip på 20 meters lengde og derover som skal ha passasjer- eller fartssertifikat for liten kystfart og større fart skal ha kompass og natthus, begge av klasse A.
4. Skip på 20 meters lengde og derover, men mindre enn 60 meters lengde, som skal ha passasjer- eller fartssertifikat for mindre fart enn liten kystfart, skal ha kompass og natthus, begge minst av klasse B. Om kompass av klasse B, se bilag I, § 2. Skip på mindre enn 20 meters lengde som skal ha passasjer- eller fartssertifikat, uansett fartsområde, skal ha tilsvarende kompass og natthus.
5. Skip på 20 meters lengde og derover som skal ha passasjer- eller fartssertifikat for større fart enn liten kystfart, skal alltid ha om bord ett reservekompass til skipets kompassanlegg. Reservekompass skal passe i skipets natthus. Kompasser som skal benyttes i samme natthus om bord, skal ikke ha større forskjell i magnetisk moment enn 15 % av det kompass som har størst moment.
6. Standardkompass og egnet selvstyrerkompass på styrehustak skal være utstyrt med reflektor eller like hensiktsmessig arrangement slik at kursen tydelig kan leses fra rormannens plass. For å sikre tydelig avlesning på reflektor/projektorkompassanlegg skal det være innretning som hindrer duggdannelse på linser, speil m.v.
7. Dersom kompass er oppstilt på styrehustak skal det være talerør eller annen hensiktsmessig forbindelse fra kompassplassen til det sted som skipet styres fra.
8. Fra rormannens plass skal det være mulig å variere styrken på lyset i kompassanlegget.
9.
 - 9.1. Oppstilling av kompassanlegg skal foretas i samråd med Sjøfartsdirektoratet, Skipskontrollen eller kompasskorrigerør. Sjøfartsdirektoratet eller Skipskontrollen skal godkjenne oppstillingen. Nyoppstilte kompasser samt kompasser om bord i skip hvor det er foretatt ombygginger eller forandringer som har innvirkning på de magnetiske forhold på kompassplassen, skal korrigeres av korrigerør før skipet på ny settes i fart.
 - 9.2. Under korrigeringen skal deviasjonen bestemmes og det skal settes opp deviasjonstabell. Magnetkompassanlegget skal ha korrigeringsarrangement som gjør det mulig å bringe deviasjonen innenfor området fra + 5° til ÷ 5°
 - 9.3. Kompassanlegg skal regelmessig kontrolleres og holdes ved like. Ny korrigering må foretas når deviasjonene har forandret seg mer enn 4° fra oppsatt tabell eller kurve. Resultatene av korrigeringer og deviasjonskontroller skal føres inn i kompass- og radiopeilerbok.

10. På skip som ikke har kompass- og radiopeilerbok, skal resultatene føres inn i dekkdagbok eller når dekkdagbok ikke føres i annen egnet bok.
11. Skipskontrollen skal ved de påbudte periodiske besiktelser undersøke om magnetkompassanleggene er i forsvarlig stand. Magnetkompass som har gjennomgått reparasjon skal kontrolleres av Skipskontrollen. Hvor Skipskontrollen ikke kan foreta slik kontroll skal skipets fører, inntil slik kontroll kan finne sted, påse at kompasset er i fullt forsvarlig stand.

§ 4

Peileskiver

1. Skip som skal ha passasjer- eller fartssertifikat for liten kystfart eller større fart, skal være utstyrt med minst en godkjent peileskive.
2. Det skal være fester for peileskive slik at det kan peiles horisonten rundt. Festene skal være slik montert at peileskiven kan brukes ved kalibrering av kompass og radiopeileapparat.
3. På skip som har datterkompass på brovinger eller styrehustak hvorfra det kan peiles horisonten rundt, kan annet peileskivearrangement sløyfes når datterkompass er utstyrt med godkjent peileinnretning.

§ 5

Gyrokompassanlegg

1. Skip på 1600 tonn og derover som skal ha passasjer- eller fartssertifikat for liten kystfart eller større fart skal være utstyrt med gyrokompassanlegg av godkjent type.
 - 1.1.1. Gyrokompassanlegg av godkjent type kan påbys om bord i andre skip når det på grunn av fartsområdet, skipets spesielle konstruksjon eller av andre grunner finnes påkrevet.
2. Gyrokompassanlegg skal plasseres og oppstilles i samråd med Sjøfartsdirektoratet eller Skipskontrollen. Monteringen skal utføres av, eller under tilsyn av fagmann som representerer produsenten.
3. Gyrokompassanlegg skal regelmessig etterses og holdes ved like. Det skal være lett atkomst for vedlikehold, reparasjon og ettersyn. Minst hvert annet år skal anlegget gjennomgå en fullstendig funksjonskontroll av fagmann som representerer produsenten. Når funksjonskontroll og eventuell reparasjon er foretatt skal det innføres i kompass- og radiopeilerboken som skal forelegges Skipskontrollen ved påbudte periodiske besiktelser. For så vidt angår funksjonskontroll for øvrig, se bilag III, § 1.
4. Gyrokompassanlegg skal være av godkjent type også når det monteres om bord i skip hvor det ikke er påbudt.

§ 7

Radaranlegg

1. Følgende skip som skal ha passasjer- eller fartssertifikat for liten kystfart eller større fart skal være utstyrt med to radaranlegg av godkjent type:
 - 1.1. Passasjerskip på 300 tonn og derover.
 - 1.2. Tankskip på 300 tonn og derover.
 - 1.3. Lasteskip for øvrig på 1600 tonn og derover unntatt tankskip.
2. På skip hvor radaranlegg er påbudt, skal det være mulig å foreta plotting av skip m.v. som gir tydelig ekko på radarindikatoren.
3. Radarantennen skal være plassert slik at radarbildets kvalitet ikke forringes på grunn av kort avstand fra antenne til annet utstyr. Det må særlig påses at blindsektorer i forlig retning unngås.
4. Ethvert radaranlegg skal være godkjent type og montering skal skje i henhold til krav fra Teledirektoratet også når det monteres om bord i skip hvor slikt anlegg ikke er påbudt.

5. Radaranlegg skal regelmessig etterses og holdes ved like. Det skal være lett atkomst for vedlikehold, reparasjoner og ettersyn. Minst hvert annet år skal anlegget gjennomgå en fullstendig funksjonskontroll av fagmann som representerer produsenten og om nødvendig overhales. Når funksjonskontroll og eventuell reparasjon er foretatt skal det innføres i dekkdagboken som skal forelegges Skipskontrollen ved påbudte periodiske besiktelser.

§ 11

Ekkolodd

1. Passasjer- og tankskip på 300 tonn og derover og andre lasteskip enn tankskip på 500 tonn og derover som skal ha passasjer- eller fartssertifikat for liten kystfart og større fart, skal være utstyrt med ekkolodd av godkjent type.
2. Ekkolodd skal monteres i samråd med Sjøfartsdirektoratet eller Skipskontrollen. Monteringens skal utføres eller godkjennes av fagmann som representerer produsenten.
3. Ekkolodd skal regelmessig etterses og holdes ved like. Det må være lett atkomst for vedlikehold, reparasjon og ettersyn. Minst hvert annet år skal anlegget gjennomgå en fullstendig funksjonskontroll av fagmann som representerer produsent og om nødvendig overhales. Når funksjonskontroll eller overhaling er foretatt skal det innføres i dekkdagboken, eller i annen egnet bok når dekkdagbok ikke føres. Dekkdagboken eller annen bok hvori innførselen om funksjonskontrollen eller overhaling er foretatt, skal forelegges Skipskontrollen ved påbudte periodiske besiktelser.
4. Ekkolodd skal være av godkjent type også når det monteres om bord i skip hvor slikt utstyr ikke er påbudt. Punkt 2 ovenfor får tilsvarende anvendelse.

§ 12

Håndlodd

Skip på 12 meters lengde og derover som ikke er utstyrt med ekkolodd, skal være utstyrt med minst ett håndlodd som har lodd på 3 til 6 kp og line på minst 40 meter.

§ 13

Logg

1. Skip som skal ha passasjer- eller fartssertifikat for større fart enn liten kystfart skal være utstyrt med minst en logg av godkjent type. Logg skal monteres i samråd med Sjøfartsdirektoratet eller Skipskontrollen. Monteringens skal utføres eller godkjennes av fagmann som representerer produsenten.
2. Logg skal regelmessig etterses og holdes ved like. Det må være lett atkomst for vedlikehold, reparasjon og ettersyn.
3. Logg skal være av godkjent type også når den monteres om bord i skip hvor det ikke er påbudt.
4. Skip som skal ha passasjer- eller fartssertifikat for europeisk fart eller større fart skal foruten logg foreskrevet i punkt 1 ha om bord en slepelogg. Slepeloggens skal ha telleverk for registrering av distanse.

B. Krav til skip bygget på eller etter 1. september 1984, men ikke senere enn 30. juni 1987

(Utdrag av bestemmelser i opphevet forskrift 24. august 1984 nr. 1578 nr. 1578 om navigasjonshjelpemidler og bro og styrehusarrangementer for skip §§ 3, 4, 6, 7, 11 og 12)

§ 3

Magnetkompassanlegg

Bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel V, regel 12 (b) og (c) gjelder med følgende tillegg:

1. Standard magnetkompassanlegg skal være typegodkjent og minst oppfylle anbefalingene gitt i IMO resolusjon A382(X) av 14. november 1977 om «Performance standards for magnetic compasses».
2. Styre magnetkompassanlegg skal være typegodkjent og minst oppfylle anbefalingene gitt i IMO resolusjon A382(X) av 14. november 1977 om «Performance standards for magnetic compasses».
3. Eventuelt projektor/reflektor-rør for overføring av kurs fra standardkompass til rormannens plass må være rettlinjet og utstyr som krever elektrisk kraft for å fungere må automatisk bli tilknyttet skipets nødkraftkilde i tilfelle stopp i hovedstrømleveransen
4. For å sikre tydelig avlesning på reflektor/projektor-kompassanlegg skal anlegget være slik konstruert eller utstyrt at duggdannelse på linser, speil m.v. unngås.
5. Kompassanleggets lysarrangement skal ha innebygget dimmer som kan reguleres fra rormannens plass.
6. Fastmontert godkjent telefonforbindelse kan likestilles med konvensjonell talerrørforbindelse.
7. Dersom skipet må utstyres med peilekompasser eller beslag for peileskriver på brovingene skal begge ha sin egen peileanordning (peilediopter eller asimutspeil)
8. Kompassanlegg skal normalt være slik montert og korrigert at ingen restdeviasjon overskrider +/- 5 grader.
9. Magnetkompasser som skal benyttes i samme kompassanlegg om bord skal ikke ha større forskjell i magnetisk moment enn 15 % av det kompass som har størst moment.
10. Skip på under 150 tonn skal minst være utstyrt med typegodkjent styrekompass og typegodkjente anordninger for å ta peilinger. Kompassanlegg for slike skip skal hva angår miljøkrav og krav vedrørende magnetiske forhold følge anbefalingene i IMO resolusjon A382(X) av 14. november 1977 om «Performance standards for magnetic compasses», men anbefalingene kan i forhold til skipenes størrelse fravikes hva angår forhold som f.eks. rosediameter, roseinndeling og andre ikke magnetiske forhold.

§ 4

Gyrokompassanlegg

Bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonsvensjonens kapittel V, regel 12 (d), (e) og (f) gjelder med følgende tillegg:

1. Gyrokompassanlegg skal for nye skip, være typegodkjent og minst oppfylle anbefalingene gitt i IMO resolusjon A424(XI) av 15. november 1979 om «Performance standards for Gyro Compasses» og i IMO resolusjon A281(VIII) av 20. november 1973 «General requirements for electronic navigational aids».
2. Skip på 1.600 tonn og over hvis kjøll strekkes eller som er på et tilsvarende byggetrinn før 1. september 1984 skal være utstyrt med typegodkjent gyrokompassanlegg som minst oppfyller kravene i IMO resolusjon A280(VIII) av 20. november 1973 om «Performance standards for Gyro Compasses» og i IMO resolusjon A281(VIII) av 20. november 1973 om «General requirements for electronic navigational aids»
3. Som likeverdig med separat gyrokompass eller gyrodatterkompass godtas telefon-, talerør- eller radioforbindelse mellom navigasjonsplass og nødstyringsplass.

§ 6

Farts- og distansemåleranlegg (logg)

Bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonsvensjonens kapittel V, Regel 12 (l) gjelder med følgende tillegg:

1. Farts- og distansemåleranlegg skal være typegodkjent og minst oppfylle anbefalinger gitt i IMO resolusjon A478(XIII) av 19. november 1981 om «Performance standards for devices to indicate speed and distance» og i IMO resolusjon A281(VIII) av 20. November 1973 om «General requirements for electronic navigational aids».
2. Skip som i henhold til paragraf 8 har installert satellittnavigasjonsmottaker og farts- og distansemåler for jevnlig oppdatering av posisjon som erstatning for elektronisk utstyr for posisjonsbestemmelse i

kystfarvann skal ha fastmontert farts- og distansemåler som foruten å oppfylle kravene i nr. 1 kan gi fart over sjøbunnen for dybder ned til ca. 200 meter.

3. For andre skip enn skip nevnt ovenfor skal farts- og distansemåleranlegg være typegodkjent og oppfylle kravene hva angår miljø- og nøyaktighetskrav, men avvik kan gjøres i andre krav i forhold til skipsstørrelsen.

§ 7

Radaranlegg

Bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel V, Regel 12 (g), (h) og (i) gjelder med følgende tillegg:

1. Radaranlegg skal være typegodkjent og minst oppfylle anbefalingene gitt i IMO resolusjon A477(XII) av 19. november 1981 om «Performance standards for radar equipment» og i IMO resolusjon A281(VIII) av 20. november 1973 om «General requirements for electronic navigational aids».
2. Dersom skip utstyres med kun ett radaranlegg skal anlegget fortrinnsvis arbeide i 10 cm båndet.
3. Skip på 1.600 tonn og over, hvis kjøll strekkes eller som er på et tilsvarende byggetrinn før 1. september 1984, skal være utstyrt med minst ett typegodkjent radaranlegg som minst oppfyller anbefalingene gitt i IMO resolusjon A222(VII) av 12. oktober 1971 om «Performance standards for radar equipment» og i IMO resolusjon A281(VIII) av 20. november 1973 om «General requirements for electronic navigational aids».
4. Når to radaranlegg er påbudt, skal ett av de to radaranleggene arbeide i 10 cm båndet.
5. For andre skip enn nevnt ovenfor skal radaranlegg være typegodkjent og oppfylle kravene hva angår miljøkrav, men avvik kan gjøres i andre krav i forhold til skipsstørrelsen.
6. For skip som skal ha tabellfestet grunnbemanning vises til spesielle krav i de til enhver tid gjeldende forskrifter om bemanning.

§ 11

Dybdemåleranlegg¹

Bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel V, Regel 12 (k) gjelder med følgende tillegg:

1. Dybdemåleranlegg skal være typegodkjent og minst oppfylle anbefalingene gitt i IMO resolusjon A224(VII) av 12. oktober 1971 om «Performance standards for echo sounding equipment» og i IMO resolusjon A281(VIII) av 20. november 1973 om «General requirements for electronic navigational aids».
2. For andre skip enn skip nevnt i Sjøsikkerhetskonvensjonen skal dybdemåleranlegg oppfylle forannevnte krav hva angår miljøkrav, men avvik kan gjøres i andre krav bl.a. i forhold til skipsstørrelsen.
3. Passasjer- og tankskip på 300 tonn og derover og andre skip på 500 tonn og derover som skal ha sertifikat for liten kystfart og større fart, skal være utstyrt med typegodkjent dybdemåleranlegg (ekkoloddanlegg).

§ 12

Systemer til hjelp ved navigeringen m.v.

Bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel V, Regel 12 (j) gjelder med følgende tillegg:

1. Automatisk radar plotteanlegg.
 - 1.1. Automatisk radar plotteanlegg skal være typegodkjent og minst oppfylle anbefalingene gitt i IMO resolusjon A422(XI) av 15. november 1979 om «Performance standards for automatic radar plotting aids (ARPA)» og i IMO resolusjon A281(VIII) av 20. november 1973 om «General requirements for electronic navigational aids».
 - 1.2. Automatisk radar plotteanlegg som monteres i andre skip enn skip nevnt i Sjøsikkerhetskonvensjonen skal være typegodkjent og minst oppfylle krav forannevnte hva angår miljøkrav, men avvik kan gjøres i andre krav i forhold til bl.a. skipsstørrelsen.
2. Havnemanøvreringsanlegg.

Havnemanøvreringsanleggets ekkolodd og fartsmålere m.v. skal være typegodkjent.

3. Navigasjonssystem.

Navigasjonssystemets kompassanlegg m.v. skal være typegodkjent.

C. Krav til skip bygget på eller etter 1. juli 1987, men ikke senere enn 31. oktober 1992

(Utdrag av bestemmelser i opphevet forskrift 30. juni 1987 nr. 563 om navigasjonshjelpemidler og bro-, styrehus- og radioarrangementer for skip §§ 7, 8, 10, 11, 15 og 16)

§ 7

Magnetkompassanlegg

1. Bestemmelsene i sjøsikkerhetskonvensjonens Regel 12 (b) henholdsvis Regel 12 (c) gjelder.

For øvrig skal følgende oppfylles:

- 1.1. Standard magnetkompassanlegg skal minst tilfredsstillende IMO resolusjon A.382(X) av 14. november 1977.
- 1.2. Styremagnetkompassanlegg skal minst tilfredsstillende IMO resolusjon A.382(X) av 14. november 1977.
- 1.3. Utstyr som krever elektrisk kraft for å fungere, må automatisk bli tilknyttet skipets nødstrømkilde eller egen nødstrømkilde i tilfelle brudd i hovedstrømleveransen.
- 1.4. Kompassanleggets lysarrangement skal ha innebygget dimmer som kan reguleres fra rormannens plass.
- 1.5. Fastmontert telefonforbindelse anses som likeverdig med konvensjonell talerørforbindelse, jfr. sjøsikkerhetskonvensjonens Regel 12 (b)(i)(iii).
- 1.6. Kompassanlegg skal være slik montert og korrigert at ingen restdeviasjon overskrider +/- 5 grader.
- 1.7. Magnetkompasser som skal benyttes i samme kompassanlegg, skal ikke ha større forskjell i magnetisk moment enn 15% av det kompass som har størst moment.
- 1.8. Skip under 150 tonn skal være utstyrt med styrekompass og anordninger for å ta peilinger.

§ 8

Gyrokompassanlegg

1. Sjøsikkerhetskonvensjonens Regel 12 (d), (e) og (f) gjelder.

For øvrig skal følgende oppfylles:

- 1.1. Gyrokompassanlegg skal minst tilfredsstillende IMO resolusjon A.424(XI) av 15. november 1979 og IMO resolusjon A.281 (VIII) av 20 november 1973

§ 10

Farts- og distansemåleranlegg (logg)

1. Bestemmelsene i sjøsikkerhetskonvensjonens Regel 12 (l) gjelder.

For øvrig skal følgende oppfylles:

- 1.1. Farts- og distansemåleranlegg skal minst tilfredsstillende IMO resolusjon A.478(XII) av 19. november 1981 og IMO resolusjon A.281(VIII) av 20. november 1973.

§ 11

Radaranlegg

1. Bestemmelsene i sjøsikkerhetskonvensjonens Regel 12 (g), (h) og (i) gjelder.

For øvrig skal følgende oppfylles:

- 1.1. Radaranlegg skal minst tilfredsstillende IMO resolusjon A.477 (XII) av 19. november 1981 og IMO resolusjon A.281(VIII) av 20. november 1973.

§ 15

Dybdemåleranlegg

1. Bestemmelsene i sjøsikkerhetskonvensjonens Regel 12 (k) gjelder.
For øvrig skal følgende oppfylles:
 - 1.1. Dybdemåleranlegg skal minst tilfredsstillende IMO resolusjon A.224(VII) av 12. oktober 1971 og i IMO resolusjon A.281(VIII) av 20 november 1973.

§ 16

Automatisk radar plotteanlegg (ARPA)

1. Bestemmelsene i sjøsikkerhetskonvensjonens Regel 12 (j) gjelder.
For øvrig skal følgende oppfylles:
 - 1.1. Automatisk radar plotteanlegg skal minst tilfredsstillende IMO resolusjon A.422(XI) av 15. november 1979 og IMO resolusjon A.281(VIII) av 20. november 1973.

D. Krav til skip bygget på eller etter 1. november 1992, men ikke senere enn 30. juni 2002.

(Utdrag av bestemmelser i opphevet forskrift 15. september 1992 nr. 701 om navigasjonshjelpemidler og bro, styrehus- og radioarrangementer for skip §§ 10, 12, 13, 14, 16 og 17.)

§ 12

Farts- og distansemåleranlegg (logg)

- (1) Skip med bruttotonnasje 500 og derover bygget på eller etter 1. september 1984 med sertifikat for større fart enn liten kystfart skal ha farts- og distansemåleranlegg som minst tilfredsstillende bestemmelsene i Sjøikkerhetskonvensjonens Regel V/12 (l), IMO resolusjon A.478 (XII) og IMO resolusjon A.574 (14).
- (2) Hurtigbåter som bygges i henhold til IMO resolusjon A.373(X), skal ha farts- og distansemåleranlegg som minst tilfredsstillende IMO resolusjon A.478 (XII) og A.574 (14).

§ 13

Radaranlegg

- (1) Skip med bruttotonnasje 500 og derover bygget 1. september 1984 eller senere, og skip med bruttotonnasje 1600 og derover bygget før 1. september 1984 skal ha radaranlegg som minst tilfredsstillende bestemmelsene i Sjøikkerhetskonvensjonens Regel V/12 (g) og (i), IMO resolusjon A.477 (XII) og IMO resolusjon A.574 (14).
- (2) Fra 1. februar 1995 skal radaranlegget være i stand til å operere i frekvensbåndet 9 GHz (X-bånd).
- (3) Fra 1. februar 1995 skal dessuten alle passasjerskip uansett størrelse i internasjonal fart, og alle lasteskip med bruttotonnasje 300 og derover i internasjonal fart, være utstyrt med et radaranlegg som opererer i frekvensbåndet 9 GHz, jf. Sjøikkerhetskonvensjonens Regel V/12 (g) som endret 9. november 1988.
- (4) Alle skip med bruttotonnasje 10000 og derover skal ha to radaranlegg. Fra 1. februar 1995 skal minst ett av radaranleggene være i stand til å operere i frekvens-båndet 9 GHz (X-bånd), jf. Sjøikkerhetskonvensjonens Regel V/12 (h) som endret 9. november 1988. Skip som omfattes av Sjøikkerhetskonvensjonen, skal ha utstyr for radarplotting i henhold til Sjøikkerhetskonvensjonens Regel V/12 (i).
- (5) Hurtigbåter som bygges i henhold til IMO resolusjon A.373 (X), skal ha radaranlegg som minst tilfredsstillende IMO resolusjon A.477 (XII).

§ 16

Dybdemåleranlegg

- (1) Skip med bruttotonnasje 1600 og derover med sertifikat for større fart enn liten kystfart og bygget før 25. mai 1980, og skip med bruttotonnasje 500 og derover med sertifikat for større fart enn liten kystfart

og bygget 25. mai 1980 eller senere skal ha dybdemåleranlegg som minst tilfredsstillende bestemmelserne i Sjøsikkerhetskonvensjonens Regel V/12 (k), IMO resolusjon A.224 (VII) og IMO resolusjon A.574 (14).
(2) Hurtigbåter som bygges i henhold til IMO resolusjon A.373 (X) skal ha dybdemåleranlegg som minst tilfredsstillende IMO resolusjon A.224 (VII) og A.574 (14).

§ 17

Automatisk radar plotteanlegg (ARPA)

Bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonvensjonens Regel V/12 (j) skal gjelde, og automatisk radar plotteanlegg skal tilfredsstillende IMO resolusjon A.422 (XI) og IMO resolusjon A.574 (14).

Vedlegg 2 til R-rundskriv som fastsetter ny forskrift om navigasjon og navigasjonshjelpemidler på skip og flyttbare innretninger.

Sammenstilling av merknader som kom inn i forbindelse med høring av forslag til ny forskrift om navigasjon og navigasjonshjelpemidler på skip og flyttbare innretninger

Instans	Merknad	Vurdering
	Ingen endring foreslått	
	Ikke tatt til følge	
	Tatt til følge/ingen endring foreslått	
	Vurdert	
Pro Nav AS	<p>Til vedlegg I – Krav til skip bygget 1. sept. 1984 og før 1. juli 1987 §7 Radar anlegg 2 & 4 - Skrivefeil i tekst 2, skal så 3cm eller X-bånd ihht IMO - Skrivefeil i tekst 4, skal så 3cm eller X-bånd ihht IMO</p>	<p>OBS! Tilbakevirkende kraft for disse kravene, jf. gml for § 13 og SOLAS V/19. Tilsvarende for en del annet utstyr etter §§ 15, 16 og 17 (i forskriften som fastsettes).</p>
	<p>§8 Utstyr for posisjon 4 & 4,1 - Vi anbefaler at Omega tas ut av regelverket. Omega systemet ble globalt nedlagt 1994-1997.</p>	<p>Riktig at OMEGA og også DECCA-systemene ikke lenger er operative.</p>
	<p>Krav til skip bygget 1. juli. 1987 og før 1. november 1992 §12 Utstyr for posisjon 1,1 - Vi anbefaler at Omega tas ut av regelverket. Omega systemet ble globalt nedlagt 1994-1997.</p>	<p>Ditto</p>
	<p>Krav til fiskefartøy bygget før 1. juli 2002 Dagens regelverk krever at fartøy over 15m skal ha radar med effektiv diameter på 150mm . (non-IMO). Fartøy over 24m skal ha radar med effektiv diameter på 180mm . (IMO CAT-3) – dette samsvarer bra med utstyr og tilsvarende fartøytyper. (se vedlegg)</p> <p>I det nye forslaget er det lagt opp til at alle fiskefartøy fra 15m til 24m skal ha radar med effektiv diameter på hele 180mm . (IMO CAT-3) for å kunne imøtekomme dette kravet kreves det en minimum skjerm på hele 15” (9” sirkulært bilde). Samtidig som antennen må være av åpen utførelse for å imøtekomme IMO krav til strålebredde.</p>	<p>I forskriften som fastsettes er fiskefartøy ikke lenger omfattet av ny forskrift om navigasjon og navigasjonshjelpemidler for skip og flyttbare innretninger.</p>

Instans	Merknad	Vurdering
	<p>(vanligvis 6ft – ca. 180cm). Ingen produsent leverer i dag IMO CAT-3 godkjente radarer med lukket antenne da denne umulig kan få rattmerke . Det sier seg selv at en så liten farøy vil ha store problemer både med å finne fornuftig og sikker plass både for displayenhet og antenne.</p> <p>Vårt forslag vil være som følger. Fartøy med største lengde på 24meter og derover, bygget etter 1. juli 2002, skal være utstyrt med et radaranlegg som har en indikatorskjerm med en effektiv diameter på minst 180 mm (9"). Radaranlegget skal oppfylle IMO Res. MSC.192 (79) CAT-3</p>	<p>Vi endrer ikke gjeldende rett. Dette er krav for eldre fartøy som ligger i vedlegget.</p>
	<p>Hva med regelverk for fiskefartøy bygget etter 1. juli 2002 ? Samt det nye regelverket for fiskefartøy under 15m. ? Skal begge disse regelverket også inngå her ? Burde de ikke det ?</p>	<p>Endrer ikke gjeldende rett. Fartøy under 15 m reguleres i egen forskrift.</p>
Kystverket	Ingen kommentarer.	
Fiskebåt	<p>Mener det må unngås at eksisterende fartøy underlegges strengere krav som følge av omleggingen fra meter til tonn, og forventer at det lages en overgangsordning for eksisterende fartøy som rammes av dette.</p>	
Fiskeri- direktoratet	<p>Angående fiske- og fangstfartøy er vi av den oppfatning at dette utkastet i første rekke bør være gjenstand for høring blant fiske- og fangstfartøyenes interesseorganisasjoner. Vi registrerer i</p>	

Instans	Merknad	Vurdering
	<p>den forbindelse at kun Fiskebåtredernes Forbund (skiftet navn til Fiskebåt i 2013) står på adresselisten i anledning høringen. Dette er en interesseorganisasjon for deler av havfiskeflåten og kan således ikke oppfattes som dekkende for fartøy over 15 meter. Vi vil derfor foreslå at høringen også inkluderer: Pelagisk forening (post@pelagisk.net) Norges Fiskarlag (fiskarlaget@fiskarlaget.no) Norges Kystfiskarlag (post@norgeskystfiskarlag)</p> <p>Fiskeridirektoratet har ingen ytterligere merknader.</p>	
Arbeids- og sosialdep.	Ingen merknader.	
The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor)	Cefor tiltrer direktoratets forslag til ny forskrift om navigasjon og navigasjonshjelpemidler.	
Samferdselsdepartementet	Ingen merknader.	
Kartverket	<p>I §3 bør det stilles krav til at papirkart som reserve for ECDIS-systemer skal være offisielle og oppdaterte. Vi foreslår derfor en endring, markert i rødt/understreket i teksten:</p> <p style="padding-left: 40px;">§ 3 Sjøkart og nautiske publikasjoner Oppdaterte offentlige sjøkart og nautiske publikasjoner for den planlagte reisen skal finnes om bord slik at posisjonene kan plottes og overvåkes under hele reisen. ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) oppfyller kravene når skipet har oppdaterte offisielle sjøkart i papirversjon eller andre reservesystemer i henhold til A.817(19). For systemer installert før 1. januar 1999 skal minst funksjonsstandard MSC. 232(82) oppfylles.</p>	<p>Solas V/27: «adequate and up to date».</p> <p>Nav.hj.forsk § 21: “nødvendige og oppdaterte”.</p> <p>Hvor kommer «offentlige/offisielle» fra? Finner ikke noe i A. 817 (19)</p> <p>Endringsforslaget tas til følge, men bør endres også i 1. pkt. Kartene er rattmerkede i utgangspunktet. Ligger ikke noe særskilt kvalitetskrav i «offentlig».</p> <p>Kodifiserer gjeldende praksis.</p> <p>RSV 2/2013 inneholder en presisering av kravene til kart for fiskefartøy.</p>

Instans	Merknad	Vurdering
Post- og teletilsynet	Ingen kommentarer.	
De sjøkyndiges forbund (DSF)	Ingen kommentar	
Norges Rederiforbund	<p>Det at Sjøfartsdirektoratet nå benytter seg hovedsakelig av inkorporasjonsmetoden der det er mulig og vanlig transformasjon der det er helt nødvendig, gjør at det norske regelverket blir mer oversiktlig og forutsigbart. Norges Rederiforbund ser positivt på denne utviklingen.</p> <p>Norges Rederiforbund har ingen kommentarer ut over dette</p>	TE
Petroleums-tilsynet	Ingen kommentarer.	TE
LO	Ingen kommentarer.	TE
Arbeids-tilsynet	Ingen kommentarer.	TE
Advokatforeningen	<p>Advokatforeningen har ingen materielle merknader til forslaget, men foreslår følgende spesifisering:</p> <p>§ 1 bokstav b) - Virkeområde: I forskriftsutkastets § 1 bokstav b) er det fastslått at forskriften gjelder for «passasjerskip». I SOLAS er «passasjerskip» definert som skip som kan føre flere enn 12 passasjerer, og høringsbrevet datert 15. april 2014 fastslår at virkeområdet skal gjelde tilsvarende i forskriften. Advokatforeningen mener det hadde vært avklarende om denne presiseringen ble inntatt i § 1 bokstav b), og foreslår at bestemmelsen formuleres som følger: «passasjerskip: et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer».</p>	Dette er innarbeidet terminologi, men bør nevnes i rundskrivet.
Kystverket	<p>1. Sjøtrafikksentraler</p> <p>Som det vises til i høringsbrevet er noen deler av SOLAS lagt inn under Kystverkets ansvarsområde, og det vises korrekt til at dette gjelder for</p>	Skrive en linje i regelverksrundskrivet om dette?

Instans	Merknad	Vurdering
	<p>regler angående sjøtrafikk og seilingsruter.</p> <p>Opprettelse av sjøtrafikksentraler og plikten til å bruke sjøtrafikksentralene i norske farvann følger av lov 17. april 2009 nr.19 om havner og farvann (hfl.) og forskrift 15. desember 2009 nr. 1684 om sjøtrafikk i bestemte farvann (sjøtrafikkforskriften).</p> <p>Kystverket er positive til at den generelle plikten til å benytte seg av sjøtrafikksentralene presiseres gjennom flaggstatens regelverk. Vi nevner likevel at hvilke sjøtrafikk-sentraltjenester som tilbys, og konkret hvilke fartøy som er pliktig til å følge regelverket innenfor VTS-områdene, følger av annet regelverk. For norske VTS-områder vil dette følge av hfl og sjøtrafikkforskriften.</p>	
	<p>2. Atkomstmidler for los</p> <p>Kystverket er positive til at SOLAS kapittel V regel 23 tas inn i forskriften i sin helhet.</p> <p>Når det gjelder reglene i § 26 første ledd om entringskrav, og forståelsen av metergrensen på 9 meter, vises det til Kystverkets kommende innspill til Sjøfartsdirektoratet i forbindelse med IMO NSCR Session 1 dokument 1/24 om "Pilot transfer arrangements".</p>	
	<p>Videre pekes det på at § 27 om utstyrskrav bør omformuleres.</p>	
	<p>Vi vil også peke på at utkastet til forskrift benytter både skrivemåten "atkomstmidler" og "adkomstmidler". Begrepsbruken bør være konsekvent.</p>	
Forsvars- departementet	<p>Viser til hvilke skip som er omfattet i § 1. «FD forutsetter etter dette at Forsvarets fartøy ikke er omfattet av forskriftens virkeområde».</p>	<p>Riktig forståelse jf. unntak i Solas regel V/1. Fastslått i virkeområdeforskriften.</p>
Miljø- direktoratet	<p>Vi savner en definisjon på hva som ligger i begrepet «styremaskin» i § 11. På mange av våre båter er det montert en mindre autopilot, men vi kan ikke se at dette faller inn under bestemmelsene i § 11. En nærmere definisjon og avgrensning av hva som legges i begrepet «styremaskin» vil gjøre det tydeligere hvilke tilfeller §11</p>	<p>Styremaskin er et enhetlig begrep.</p>

Instans	Merknad	Vurdering
	gjelder for.	
	<p>Vi har også en mer generell kommentar knyttet til flere av de forskrifter Sjøfartsdirektoratet har ute på høring. For våre operative enheter som betjener båter under 15 meter er det ofte vanskelig å tyde hvilke bestemmelser som i forskriftene er gjeldende også for båter under 15 meter. Vi er opptatt av at forskriftene bør være mest mulig forståelig og tilgjengelig for alle brukere, og at dette igjen kan medvirke til det som er målet – bedre sikkerhet på sjøen. Som operative brukere oppfatter vi i dag at det er vanskelig å orientere seg i et svært omfattende og komplisert regelverk på dette området, og særlig er det vanskelig å skille ut hvilket regelverk som faktisk gjelder for de mindre fartøyene. Med dette som utgangspunkt vil vi anbefale at Sjøfartsdirektoratet vurderer om det i forskriftene kan gjøres tydeligere hvilke bestemmelser som kun gjelder de mindre fartøyene.</p>	<p>Tas med som innspill til forskriftsarbeidet generelt.</p>
Justis- og beredskapsdep.	Ingen merknader	TE
Sjømanns-organisasjonene i Norge	Ingen kommentarer.	TE
Arbeidstilsynet	Ingen merknader	
NHO Sjøfart	<p>Jeg er usikker på om det innføres krav til ekkolodd §16 for alle skip, samt §19 krav til VDR for skip bygget etter 1 juli 2002? Åpnes for unntak fra disse paragrafene slik at tidligere regelverk fortsatt kan benyttes?</p> <p>I tillegg beskrivelse sikt fra bro som kan gi innskjerpelse, her er det uklart hvordan dette skal praktiseres på eksisterende skip, samt innskjerping av øvelser med styremaskin, men forstår det slik at det er en "videreføring" av dagens forståelse av regelverket.</p>	<p>Ingen nye krav. Har også vært slikt krav tidligere.</p> <p>Viderefører gjeldende rett. Ligget i isostandard, jf gml forskrift (8468)?</p>