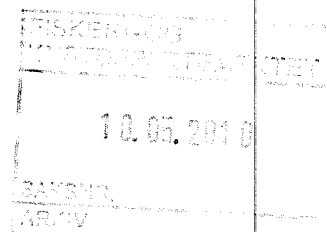




Fiskeri- og kystdepartementet
Postboks 8118 Dep
0032 OSLO



Sjøfartsdirektoratets uttalelse vedr høringsbrev om endring av lasteromsvolum som størrelsesbegrensning for kystfartøy

Det vises til Fiskeri- og kystdepartementets høringsbrev av 19. februar 2010 om endring av lasteromsvolum som størrelsesbegrensning for kystfartøy, hvor det foreslås å erstatte gjeldende regel for kystfiskefartøy om en øvre grense for lasteromsvolum på 300m³ og en øvre grense for andre rom på 200m³, med én samlet grense for fartøyets rom på 500m³.

Når det gjelder det regelverk som Sjøfartsdirektoratet forvalter har lasteromsvolum betydning for beregning av fartøyets stabilitet og for beregning av fartøyets nettotonnasje. Med bakgrunn i dette vil direktoratet i det følgende søke å redegjøre for mulige konsekvenser av den foreslåtte forskriftsendring.

I henhold til Sjøfartsdirektoratets regelverk er det ingen begrensning for hvor lite eller stort lasteromsvolum et fiskefartøy kan ha. Det vises her til *forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover, forskrift 15. oktober 1991 nr. 712 om bygging av fiske- og fangstfartøy med lengde på 15 m Loa og derover, forskrift 7. januar 1983 nr. 12 om bygging av fiske- og fangstfartøyer og forskrift 2. oktober 1968 nr. 8943 om bygging av fiske- og fangstfartøy, samt EU-direktiv 97/70.*

I forbindelse med vurdering av fartøyets stabilitet kreves det imidlertid at alle lasterom skal vises i bruk i "fullasttilstander", blant annet for å illustrere lastekapasitet i forhold til flyteevne og fribord. Regelverket tillater – med unntak av fiskefartøy mellom 15 m største lengde og 45 m (L) bygget etter 1. januar 2010 – at lasterom benyttes som ballasttanker i alle lastetilstander som ikke er fullasttilstander, under forutsetning av at det er vurdert styrkemessig for føring av flytende last (som tank). Bruk av vannballast i fullasttilstander, for eksempel i dedikerte vannballasttanker eller kombinerte brennolje- og vannballasttanker, er ikke tillatt dersom det er nødvendig for å tilfredsstille krav til stabilitet eller minimum fribord. For en del fartøy er det ønskelig å benytte vannballast i fullasttilstander av andre hensyn, for eksempel for å bedre sjøegenskaper, av hensyn til mannskapskomfort m.v., noe Sjøfartsdirektoratet har mulighet til å godkjenne dersom det dokumenteres at fartøyet tilfredsstiller krav til stabilitet, baughøyde m.v. i fullasttilstander også uten bruk av vannballast. Med hensyn til hvilke rom som i stabilitetsberegninger og styrkeberegninger skal vises som lasterom, legges det til grunn at fartøyets ulike tanker og rom har anvendelsesområde i henhold til den dokumentasjon som vi mottar. Det vil med andre ord si at direktoratet ikke krever at et rom som tilsynelatende er velegnet for føring eller oppbevaring av fangst nødvendigvis må vises brukt i henhold til dette, dersom det ønskes brukt til for eksempel storesrom eller ballasttank.

For fiskefartøy skal blant annet lasterom som er bestemt til og skikket for føring av ”gods” som skal losses fra fartøyet, inngå i nettotonnasjen. En eventuell endring av anvendelsesområde for lasterom kan således alene medføre at tonnasjen endres uten at rommene fysisk endres. Dette vil medføre at nettotonnasje for alle fartøy hvor anvendelsesområde for lasterom endres, må beregnes på nytt, samt at nye målebrev må utstedes med korrekt angitt lasteromsvolum og angivelse av plassering (fiskefartøy større enn 24 m (L)).

I høringsbrevet fra Fiskeri- og kystdepartementet foreslås det at ballasttanker skal regnes med i lasteromsvolumet, herunder det totale volumet på 500m³. Dersom slike volum må endres for å tilfredsstille fiskerilovgivningens krav til å kunne utelates vil dette medføre at en rekke fartøy må få vurdert sin stabilitet på nytt.

Slik Sjøfartsdirektoratet forstår Fiskeri- og kystdepartementets forslag, vil det ikke bli tillatt å ha ballasttanker i et område av fartøyet hvor det vil kunne være naturlig å ha lasterom. Ettersom stabilitetsberegninger er gjenstand for godkjenning av Sjøfartsdirektoratet, og stabiliteten for fartøyet er meget viktig for sikkerheten for mannskap, fartøy og miljø, er dette følgelig et prioritert fagområde i direktoratet.

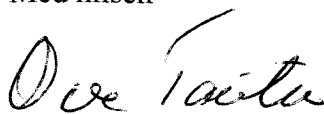
Direktoratet vil spesielt få påpeke at det skal være installert et effektivt lensepumpeanlegg som under alle forhold skal være i stand til å pumpe fra og drenere ethvert vanntett rom, unntatt fast oljetank eller en fast vanntank. Kun i særskilte tilfeller hvor Sjøfartsdirektoratet, på bakgrunn av grundig dokumentasjon, er forvissnet om at fartøyets sikkerhet ikke svekkes, kan lensepumpearrangement sløyfes i visse rom. Med bakgrunn i forannevnte anses det ikke som sikkerhetsmessig forsvarlig dersom fiskerilovgivningen eventuelt skulle kreve at lenseystem må frakobles lasterom/tanker.


Videre er gjennomgang av stabilitetsberegninger nokså tidkrevende (ca. 7 -10 timer pr. gjennomgang), og stabilitetsberegninger må være godkjent før et fartøy kan få utstedt fartssertifikat. Dersom lasterom må fysisk endres skal direktoratet, eventuelt klassen, gjennomgå dokumentasjon av endringene og besikte arbeidet. Slik det beskrives i høringsbrevet vil endringen kunne føre til merarbeid for Sjøfartsdirektoratet, og for fartøy som er avhengig av ny godkjenning av oss for å få sine sertifikater vil det kunne medføre at slik gjennomgang må prioriteres på bakgrunn av endringer som ikke har sikkerhetsmessig betydning. Sjøfartsdirektoratets arbeid, både ved dokumentkontroll og besiktelser, faktureres reder for fartøy som ikke er nybygg eller kjøpes fra utlandet.

Uavhengig av det ovennevnte er Sjøfartsdirektoratet, gjennom *forskrift 22. desember 2004 nr 1878 om utøvelse av fisket i sjøen*, pålagt å kontrollere lasteromssertifikat og å godkjenne kalibreringsdokumenter for RSW-tanker. Endringer i lasteromsvolum som er av en slik art at nye dokumenter må utarbeides og gjennomgås, vil derfor medføre merarbeid for Sjøfartsdirektoratet. Slik lasteromsdokumentasjon kan ikke ses å være av sikkerhetsmessig betydning. Direktoratets arbeid i forbindelse med kontroll og godkjenning av lasteromsdokumentasjon faktureres reder for fartøy som ikke er nybygg eller kjøpes fra utlandet.

Ut over dette har Sjøfartsdirektoratet ingen kommentarer i forhold til de foreslåtte endringer i grensen for lasteromsvolum i fiskerilovgivningen.

Med hilsen



 Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør



Else Heldre
Underdirektør

Kopi til: Nærings- og handelsdepartementet
v/ Gaute Sivertsen
Postboks 8014 Dep
0030 OSLO

(per e-post til Trine E. Grande
trine-emilsen.grande@nhd.dep.no)