

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande avseende strängare sjösäkerhetskrav på turfiskefartyg, m.m.

Transportstyrelsen har tagit del av skrivelse daterad 2010-09-22, ref nr N2010/6102/TR avseende ”Strängare sjösäkerhetskrav på turfiskefartyg m.m.”. Transportstyrelsen noterar att yttrandet avser 2 skrivelser daterade Varberg 2010-09-19 respektive Halmstad 2010-09-21.

När det gäller EU-direktivet omfattande säkerhet för passagerarfartyg så är det riktigt att det inte omfattar passagerarfartyg kortare än 24 meter byggda före 1 juli 1998. I Sverige har vi dock valt att reglera säkerhetskrav för dessa fartyg i syfte att harmonisera säkerheten ombord på samtliga svenska passagerarfartyg och i detta fall kravet på att klara endera en grundstötning eller en kollisionsskada. Risken för att ett passagerarfartyg kan utsättas för dessa skador är oberoende av storlek på fartyget och även oberoende av fartygets byggnadsmaterial. Den ursprungliga konstruktionsföreskriften som sätter dessa krav ikraft, SJÖFS 2006:1 utkom 18 januari 2006 och innehåller övergångsbestämmelser där fartygen ska uppfylla krav på skadestabilitet senast 1 juli 2010. Kraven har således varit kända under en längre tid och gett rimliga förutsättningar för ombyggnader eller införande av andra arrangemang för att klara regelkraven. Reglerna ger dock möjlighet att medföra 29 passagerare i fartområde C eller 59 passagerare i fartområde D utan att kraven på skadestabilitet behöver uppfyllas vilket kan möjliggöra fortsatt trafik i dessa fartområden. För denna fartygskategori som opererar i fartområde E finns inga krav på skadestabilitet.

För ”mindre båtar som kör max 12 passagerare” så omfattas dessa av konstruktionskrav genom NBSY, Nordisk Båtstandard för Yrkesbåtar, satt ikraft genom SJÖFS 1997:3. Påståendet att dessa ”kan driva sin verksamhet i princip kravlöst” är alltså inte korrekt.

Transportstyrelsen har inte i godkännandet av ett fartyg som traditionsfartyg undantagit några passagerarfartyg från kravet på skadestabilitet. Dessa skall

uppfylla krav på skadestabilitet som vilket annat passagerarfartyg som helst beroende på fartområde och passagerarantal.

Att undvika kollision från första början är naturligtvis en central punkt. Oavsett kravet på AIS så ligger det i befälhavaransvaret att ha uppsikt runt fartyget för att bl.a. undvika kollision. Fartyget kan dock ta in vatten av andra orsaker som grundstötning, brand och för träfartyg p.g.a. av skrovets rörelser i sjön och här ger en vattentät indelning en ökad säkerhet. Möjligheten finns naturligtvis att på frivillig basis installera en AIS även om inget regelkrav finns för passagerarfartyg med bruttodräktighet under 300.

Tillämpningen av SJÖFS 2006:1, numera ersatt av TSFS 2009:114 och 1 kap 14 § gällande fartyg byggda enligt tradition utan hänsyn till regelverk hanteras på följande sätt. Enligt denna regel lämnas godkännande avseende konstruktion och stabilitet genom enskild bedömning av Transportstyrelsen. Det är inte självklart att denna regel är tillämplig på traditionella trä- och fiskefartyg. I de flesta fall är dessa fartyg byggda efter regelverk som Havsfiskeförningens regler, NBSY, klassregler osv. Dessa regler innebär att fartygen har en indelning från början och då också har förutsättningar att redovisa skadestabilitetsberäkningar enligt föreskriften. Skott i träfartyg går att göra vattentäta med olika tekniker som beläggning av tunn plåt osv. För fartyg som inte byggts enligt regler och inte har en traditionell indelning så godkänner Transportstyrelsen dessa fartyg efter en enskild bedömning baserat på beräkningar och andra relevanta dokument. Säkerhetsnivån i denna enskilda bedömning ligger på samma nivå som för andra passagerarfartyg så även dessa fartyg ska således klara en eller flera skador med flödning av skrovet beroende på hur det enskilda fartyget är arrangerat och indelat.

Kravet på fribordsplan syftar till att bl.a. notera så kallade flödningspunkter för att fastställa fartygets stabilitetsegenskaper. Med sådan information kan man från utförandet på det enskilda fartyget förvissa sig om att fartyget uppfyller olika stabilitetskriterier vilka tar hand om risken för att fartyget inte ska ta in vatten vid bl.a. rullning och rörelser i grov sjö. Detta är väsentligt för fartygets överlevnadsförmåga särskilt i dåligt väder.

Kravet på 5-årsvägning för passagerarfartyg gäller även passagerarfartyg byggda av trä. Syftet är som nämnts att kontrollera fartygets vikt och tyngdpunkt. Detta är lika väsentligt för träfartyg som fartyg byggda av andra material för att säkerställa en jämlig säkerhetsnivå. Regeln ger möjlighet att genomföra mindre ombyggnader och/eller ombordtagande av ny utrustning utan att fartygets stabilitetsegenskaper behöver provas vid varje sådant tillfälle utan detta verifieras vart femte år.

Transportstyrelsen i sin helhet och därmed även sjöfartsavdelningen har som ett av flera mål att ständigt förbättra kvaliteten och effektiviteten i vårt sätt att arbeta.

Detta ärende har beslutats av generaldirektör Staffan Widlert. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sjöfartsdirektör Per Nordström och sektionschef Stefan Eriksson, tekniksektionen.

Staffan Widlert