



Kystverket
Postboks 1502
6025 ÅLESUND

Deres ref.
10/03831-1

Arkiv/Saksnr.
366/11/00208-2

Oslo
1. april 2011

jvr
2038

HØRINGSUTTALELESE fra NORGES REDERIFORBUND - Utkast til forskrift om trafikkseparasjonssystem i Norges økonomiske sone

Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association

Rederiforbundet ga en utfyllende høringsuttalelse i forbindelse med forslaget til rutetiltak mellom Røst – Utsira og Utsira – Oslofjorden februar 2010. Denne høringsuttalelsen er lagt ved til orientering.

Bortsett fra at vi fortsatt har innvendinger mot bruttotonnasje som måleenhet for størrelse på skip for å synliggjøre kapasitet på både last og bunkers, og selve grensen på 5000BT, har vi ingen motforestillinger mot innføringen av rutetiltaket og forskriften om trafikkseparasjonssystem i Norges økonomiske sone sånn den legges frem i dag.

Med hilsen
Norges Rederiforbund
Jahn Viggo Rønningen
(Sign.)



KYSTVERKET
Serviceboks 2
6025 Ålesund
post@kystverket.no

Deres ref.
08/04345-10
08/04345-11

Arkiv / Saksnr.
323.3 / 09/00560-1
323.3 / 09/00561-1

Oslo
19. februar 2010

JVR
JVR00023

Rutetiltak for skip utenfor kysten mellom Røst – Utsira og Utsira – Oslofjorden

Høringsuttalelse fra Norges Rederiforbund

Norges
Rederiforbund

www.norederi.no

www.kystverket.no

www.oslofjorden.no

Hovedmålet med rutetiltaket anser vi er å få store tank- og bulkskip med store kvantum farlig/forurensende last om bord ut fra kysten for å forhindre grunnstøtinger og kollisjoner som kan medføre store forurensingskatastrofer. For dette hovedmålet anser vi forslaget som godt. Det at tillatt område for å skifte ballastvann (i henhold til ballastvannsforskriften gjeldende fra 1. juli 2010) samsvarer med rutetiltaket og at skip ikke må deviere fra seilingsruten for å skifte ballastvann, ser vi også på som positivt.

Langs kysten er det mange samfunn som har bygd seg opp og livnært seg på skipsfarten opp igjennom årene. Det må passes på at kystnæringen ikke blir skadelidende av at det som normalt kalles kysttrafikk, rammes og blir sendt langt ut fra kysten. Rutetiltaket bør gjelde skip med store lastkvantum som har et stort forurensningspotensial og som ikke har noe langs kysten å gjøre.

Utviklingen av skip til trafikk langs kysten heller i hovedsak mot at de blir større og tørrlast blir lastet på volumskip (roro) for å få med mer last på en kjøll. Disse skipene har uforholdsmessig høy bruttotonnasje (BT) i forhold til dødvekttonn (DWT) og vil under en bestemmelse om at rutetiltaket skal gjelde for skip over 5000 BT, falle dårlig ut. BT er en måleenhet som sier lite om skipets kapasitet, spesielt bunkers- og lastekapasitet, og angir derfor i liten grad hvor mye farlig/forurensende last som er om bord. Bruk av skipets volummål (BT) vil dessuten fremme bruk av skip med mye dekkslast (for eksempel containerskip som har over halve lasten på dekk) og lavt fribord. Sikkerhetsmessig er "lukkede" skip (roro) fordelaktige langs Norges værharde kyst.

Ut fra forslaget setter man grensen på 5000 BT også på grunn av at skip over denne grensen vil ha høyere bunkerskapasitet enn 300 tonn, som alene kan utgjøre en stor forurensingsfare. Vi mener at BT er en uheldig måleenhet også i denne sammenheng. Bunkerskapasiteten til skip henger ikke sammen med BT på grunn av de mange forskjellige skipstyper som trafikkerer kysten. Det er eksempelvis stor forskjell på hvor mye bunkerskapasitet en 5000 BT kjemikalietanker og et 5000 BT roro skip har, for ikke å snakke om hvor mye farlig/forurensende last skipet frakter. En rekke spesialskip innen offshorevirksomheten har høy og økende bruttotonnasje, men svært lav lastekapasitet (for eksempel seismikkskip).



Vi foreslår derfor å bruke lastekapasiteten som parameter og sette grensen på 15 000 DWT samt maksimum tillatt bunkerskapasitet på 1000 tonn. Dette vil gjøre begrensningen mer hensiktsmessig med tanke på forurensningspotensialet samtidig som den vil holde vanlig kysttrafikk utenfor rutetiltaket. Det er også viktig ut fra kommende fornyelse av nærskipsflåten.

Vi anbefaler at en seilingsrute utenfor norskekysten, med regler om maksimum bunkerskapasitet, differensierer mellom type drivstoff skipene benytter. Skip som drives med for eksempel renere diesel (MDO/MGO), biofuel eller gass har på langt nær like stort forurensningspotensial som skip med tungolje (HFO) i bunkerstankene. Skip som går på MDO/MGO, biofuel eller gass og ikke fører farlig/forurensende last, bør unntas fra bunkersbestemmelsene.

Farlig/forurensende last bør også beskrives nærmere. Særlig for hva som er farlig/forurensende last og i hvilke kvanta i forhold til hensikten med rutetiltaket. Det er stor forskjell på tankskip som går med 100.000 tonn råolje og roro skip med en pall maling som last og dette bør gjenspeiles i tiltaket. I henhold til både IMDG koden og losbestemmelsene er mye farlig last selv i mindre kvanta. I IMDG koden er det også mange lasttyper som er klassifisert som farlig for skip og besetning (for eksempel eksplosiver), men ikke spesielt forurensende.

I følge forslaget skal fiskefartøy utelukkes fra bestemmelsene. Vanlig fiskefartøy som driver fiske langs kysten er en selvfølge å holde utenfor rutetiltaket. Større fiskefartøy derimot, som for eksempel kommer fra Barentshavet og skal til Vestlandet eller utlandet, har også en betydelig bunkerskapasitet og like stort forurensningspotensialet som andre typer skip på samme størrelse/kapasitet. Farlig/forurensende last, laste- og bunkerskapasitet samt drivstofftype bør være begrensningen uansett fartøystype.

I setningen **"Tiltaket foreslås å ikke gjelde fiskefartøy, samt fartøyer som går i fast trafikk med passasjerer og/eller med gods mellom norske havner."** bør *"i fast trafikk"* fjernes. Om skipet *går mellom norske havner* eller *går i fast trafikk mellom norske havner* bør etter vår vurdering ikke ha betydning i denne sammenheng. Ikke alle skip går i fast trafikk mellom havnene, men kan allikevel gå mellom norske havner og bør dermed ikke tvinges ut fra kysten.

En siste observasjon er at navnet "Koralneset" oppfattes som et særnorsk navn på et undervannsnes, kun kjent i norsk olje- og fiskerinæring. Et mer kjent geografisk navn på land (som de andre trafikkseparasjonssystemene) bør benyttes da dette også skal refereres til utlandet/utlendinger og i kart.

De fleste skip mellom Norge og utlandet går nært kysten også for lettere å kunne betjene norsk næringslivs transportbehov og for evt. leveranser av varer og tjenester. Alternativet kan bli landtransport hvis sjøtransport ikke er hensiktsmessig og lønnsom. Det bør tas i betraktning at de lasttyper på skip som går under kategorien farlig/forurensende, er like farlig/forurensende når det fraktes på vei – om ikke mer på grunn av trafikk gjennom tett befolkede områder.

Med hilsen
Norges Rederiforbund



Jahn Viggo Rønningen