

**Vejledning til
virksomheder og enkeltpersoner
i forbindelse med
udfærdigelsen af stabilitetsbøger for
fiskeskibe og mindre erhvervsfartøjer**

Version: 06-02-2015

Indhold

1.	FORMÅL.....	3
2.	GRUNDLAG	3
3.	STABILITETSOPLYSNINGERNE.....	3
4.	STABILITETSBOGENS INDHOLD OG OPBYGNING	4
4.1.	Stabilitetsbog.....	4
4.2.	Vejledning til skibsføreren.....	4
4.3.	Lastekonditioner.....	6
	Anneks	8

1. FORMÅL

Formålet med denne vejledning er at give virksomheder og enkeltpersoner, der er autoriseret af Søfartsstyrelsen til at udfærdige stabilitetsbøger for fiskefartøjer og mindre erhvervsfartøjer en beskrivelse af, hvordan stabilitetsoplysningerne bør præsenteres for brugeren.

Vejledningen har det overordnede formål, at sikre at bestemmelsen i *"Bekendtgørelse om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen F, teknisk forskrift om mindre erhvervsfartøjers bygning og udstyr m.v."* kapitel III, regel 10 opfyldes. Denne regel foreskriver:

Stabilitetsoplysningerne skal udarbejdes på skibets arbejdssprog for at sætte skibsføreren i stand til let og sikkert at bedømme fartøjets stabilitet i forskellige driftskonditioner. Oplysningerne skal omfatte særlige instruktioner til skibsføreren, der advarer om de driftskonditioner, som på uheldig måde kan påvirke fartøjets stabilitet eller trim. Stabilitetsoplysningerne skal udarbejdes af en virksomhed, der er autoriseret hertil af Søfartsstyrelsen – og kopi heraf skal sendes til Søfartsstyrelsen.

2. GRUNDLAG

Grundlaget for de stabilitetsoplysninger der skal udarbejdes, samt undersøgelsen af sødygtigheden er fastlagt i *"Bekendtgørelse om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen F, teknisk forskrift om mindre erhvervsfartøjers bygning og udstyr m.v."* Endvidere skal bestemmelserne i IMO MCS/Circ. 920 og MSC.267(85) samt i den til enhver tid gældende udgave af Søfartsstyrelsens autorisationshåndbog følges.

Hvis den autoriserede udfærdiger stabilitetsbøger for skibe, der er omfattet af *"Bekendtgørelse om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen E"* og *"Bekendtgørelse om passagerfartøjer udelukkende i fart i havneområder eller på indsøer m.v."* anbefales det, at følge vejledningen i det omfang, det er relevant og eller praktisk muligt.

3. STABILITETSOPLYSNINGERNE

Oplysninger om skibets stabilitet og sødygtighed skal være udført af en af Søfartsstyrelsen autoriseret virksomhed.

Stabilitetsoplysningerne deles i:

- En **stabilitetsbog** beregnet til skibsføreren. Stabilitetsbogen skal være kortfattet, let læselig og beregnet til dagligt brug.
- Et **anneks**, der indeholder den dokumentation, der giver grundlaget for en fuldstændig vurdering af skibets intaktstabilitet.

Stabilitetsbogen og annekset skal opdeles i to fysisk adskilte dele og stabilitetsbogen udarbejdes således, at den er velegnet til daglig brug.

Stabilitetsbogen skal være på dansk eller på skibets til enhver tid værende arbejdssprog.

Stabilitetsbog og annekset skal opbevares om bord. Stabilitetsbogen skal være let tilgængelig i styrehuset.

4. STABILITETSBOGENS INDHOLD OG OPBYGNING

Da skibsføreren let og sikkert skal kunne vurdere skibets stabilitet, er det nødvendigt, at oplysningerne i stabilitetsbogen fremstår i en logisk og overskuelig rækkefølge.

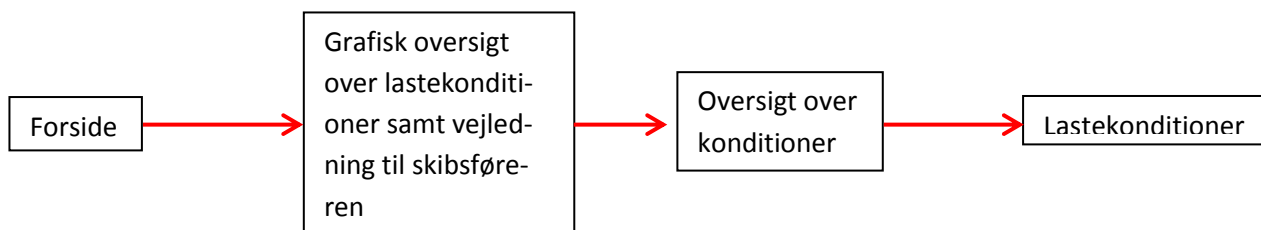
Der skal være en oversigt over konditioner, der er obligatoriske i henhold til bestemmelserne, samt konditioner der afspejler skibets eventuelle specielle arbejds-konditioner.

Der kan også medtages konditioner, der udgør en fare for skibet på grund af utilstrækkelig stabilitet. Disse lastekonditioner skal tydeligt markeres som "ikke-sejle-kondition" eller på engelsk "no-seagoing-condition". Det kan eksempelvis være konditioner med overisning ved sejlads i områder, hvor der kun lejlighedsvis forekommer overisning. Det skal af oversigten fremgå, om konditionerne opfylder stabilitetskravene eller ej.

Oversigten med konditionerne vil tillige være et vigtigt redskab til at skibsføreren kan vurdere stabiliteten i konditioner, der med rimelighed kan sammenlignes med de konditioner, der findes i oversigten.

Hvis der er afvigelse fra reglerne eller ækvivalenser skal disse accepteres af Søfartsstyrelsen.

Stabilitetsbogen kan opbygges på følgende måde:



4.1. Stabilitetsbog

Forsiden skal indeholde følgende oplysninger:

- at bogen indeholder stabilitetsoplysninger
- skibets navn og hjemsted
- unik identifikation såsom kontrolnummer, kaldesignal m.m.
- virksomhed, der har udført stabilitetsberegningerne
- en påtegning om godkendelse af stabilitetsbogen fra den virksomhed, der har udarbejdet stabilitetsbogen, Søfartsstyrelsen eller en anden autoriseret organisation.
- dato for godkendelse, identifikationsnummer af stabilitetsbogen samt revisionsnummer
- skibets anvendelse

4.2. Vejledning til skibsføreren

Vejledningen til skibsføreren skal, i den udstrækning det er relevant indeholde oplysninger om:

- 1) Specifikke bemærkninger om forhold vedrørende last, fangst, fiskegrej m.m., der har betydning for skibets stabilitet og hvilke faremomenter det indebærer. Tillige om arbejdsmetoder der har indvirkning på stabiliteten som fx virkningen fra tyskertræk og løft over siden med bom/kran.
- 2) Grundigt kendskab til hvordan eventuelle rulledæmpningstanke anvendes, eventuelt tømmes, er vigtig. Der kan nemlig opstå vind- og bølgeforhold, hvor rulledæmpningstankene forringer stabiliteten så meget, at det kan være farligt at anvende dem.

Vejledning til stabilitetsbog for fiskeskibe og mindre erhvervsfartøjer

Version: 05-02-2015

Herudover skal der medtages bemærkninger af mere generel karakter, der bl. a. kan indeholde følgende, men ikke er begrænset af:

- 3) Oplysninger om, at gennemregnede konditioner, der opfylder kravene til skibets stabilitet, ikke ubetinget sikrer mod kæntring, eller fritager skibsføreren for ansvar. Skibsføreren skal til enhver tid udøve sund dømmekraft og godt sømandsskab under hensyn til foreliggende omstændigheder og forhold, herunder vejret og farvandets beskaffenhed. Kursen og farten skal ligeledes til enhver tid tilpasses de foreliggende omstændigheder og forhold.
- 4) Før en rejse påbegyndes, skal det sikres, at eventuel last, redskaber, kraner og bomme er sikret mod forskydning forårsaget af skibets bevægelser i søen.
- 5) Antallet af delvis fyldte/slække tanke skal reduceres til et minimum.
- 6) Skibsføreren skal sikre, at stabilitetsoplysningerne beregnes på ny, såfremt skibet underkastes ombygning, vægtforandring eller ændring af faste vægtes placering om bord herunder motorudskiftning.
- 7) Fiskeri og sejlads skal planlægges og udføres så fartøjet ikke påtvinges store krængninger med risiko for, at vand løber ind over lønningen, hvorved fartøjets stabilitet reduceres betragteligt.
- 8) Generelle forholdsregler i dårligt vejr
 - 1) Alle døre og andre åbninger hvorigennem der kan trænge vand ind i skibet, skal kunne lukkes under dårlige vejrforhold. Alle lukkemidler skal derfor til enhver tid være vedligeholdt og i god stand.
 - 2) Vejr- og vandtætte døre, luger m.m. skal holdes lukket under sejlads, undtagen når det er nødvendigt med hensyn til arbejdet om bord.
 - 3) Enhver lukkeanordning til udluftningsrør til brændolietanke skal lukkes.
 - 4) Det skal sikres, at skibet til enhver tid har et fribord, der gør det sødygtigt.
 - 5) I meget hårdt vejr skal farten reduceres, hvis skruen kommer ud af vandet, der kommer store mængder vand på dækket, eller hvis der bankes pæle.
 - 6) Hvis skibet sejler i medfølgende sø eller sø ind agten for tværs, kan der forekomme en forringelse af stabiliteten samt overkrængning. I sådan sø bør skibets fart og kurs ændres for at mindske tab i stabilitet og for at undgå overkrængning.
 - 7) Ubetinget tillid til styring med autopilot kan være farlig, da dette kan besværliggøre hurtige kursændringer, der kan være nødvendige i dårligt vejr.
 - 8) Vand på dækket skal undgås. Hvis vandet ikke kan løbe af gennem spygatterne, skal farten og/eller kursen ændres. Spygatter, der kan lukkes, skal holdes åbne.
 - 9) I hård vind kan skibet, når vinden er tværs, få en betydelig krængning. Krængning forårsaget af vindpres, må ikke kompenseres med fyldning af rulle-dæmpningstanke, med mindre dette er godkendt af myndighederne.
 - 10) Sejlads i områder med fare for overisning skal undgås, medmindre der sejles i godkendte konditioner, hvori overisning er indregnet.
- 9) Eventuelle restriktioner vedrørende trim og dybgang

I tilfælde af, at der er forhold, der ikke er nævnt i ovenstående vejledning, medtages de i vejledningen.

4.3. Lastekonditioner

Lastekonditionerne i stabilitetsbogen omfatter obligatoriske standardkonditioner samt øvrige driftskonditioner, der på af skibets arbejdsområder ikke er dækket af standardkonditionerne. Dette inkluderer blandt andet lastekonditioner, hvor der bruges kran, bom eller lignende.

Overgår skibet til anden beskæftigelse, og dermed anvendes i konditioner, der ikke tidligere er dokumenteret, skal der udarbejdes stabilitetsmæssig dokumentation af disse driftskonditioner udført af en autoriseret virksomhed.

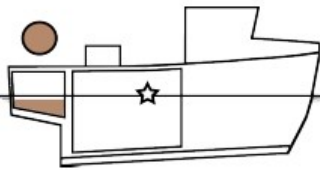
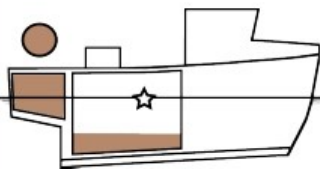
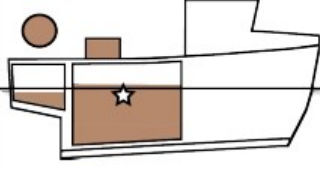
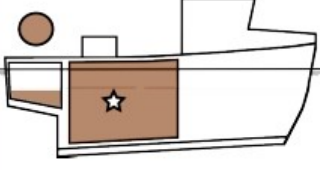
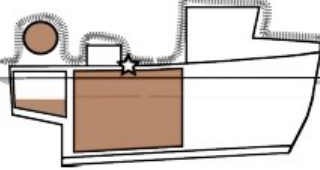
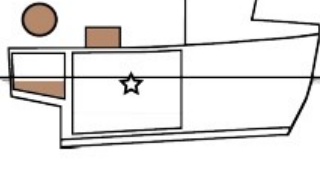
Driftskonditioner, der ikke opfylder kravene til stabilitet kan medtages i stabilitetsbogen for at anskueliggøre disse farlige konditioner.

Det er vigtigt, at standard- og eventuelle supplerende driftskonditioner findes i stabilitetsbogen så langt fremme muligt, så de umiddelbart kan findes af skibsføreren. Der skal fremstilles en grafisk præsentation, der viser lastekonditionerne, herunder også de situationer, der under arbejdet indeholder et (maksimalt) tværskibsmoment, hvis der forekommer et sådant Ref. punkt 1) i "*Vejledning til skibsføreren*". I den grafiske præsentation vises vægtenes placering, tankenes fyldning og en umiddelbar angivelse om, hvorvidt stabiliteten er i overensstemmelse med reglerne eller ej. En farve kodning af konditionerne, grøn for godkendt og rød for ikke godkendt giver et umiddelbart signal til skibsføreren vedrørende stabiliteten.

Den grafiske præsentation ophænges i styrehuset.

Et eksempel på sådan en oversigt er vist på næste side.

STABILITETSOPLYSNINGER - OVERSIGT

 <p>Kondition 1 Med redskaber og ca. 0,5 tons bunker.</p>	<p>Navn , hjemsted, kontrolnummer, kal designal Max. Dødvægt og tilsvarende fribord.</p> <p>Fartøjets tyngdepunkt er afmærket med et symbol. Stabiliteten forringes ved lodret flytning af vægte op ad.</p> <p>Overholdelse af de godkendte konditioner sikrer ikke ubetinget mod kæntring eller fritager føreren for sit ansvar.</p> <p>Rulledæmpningstanken skal tømmes i følgende tilfælde:</p> <p>Opmærksomheden henledes på, at fartøjet ikke opfylder stabilitetskriterierne i kondition [], derfor er der udarbejdet en erstatningskondition, nemlig kondition [].</p> <p>Stabilitetsoplysninger skal opdateres ved ændringer der påvirker stabiliteten.</p> <p>Andre skibsspecifikke forhold, som skibsføreren har behov for, for at kunne vurdere skibets stabilitet.</p>
 <p>Kondition 2 Med redskaber, ca. 1 tons fangst i last og 2 tons bunker.</p>	
 <p>Kondition 3 Med redskaber, ca. 3 tons fangst i last, 1 tons bunker og 0,5 ton fangst i pauner</p>	
 <p>Kondition 4 Med redskaber, 4 tons fangst i last og 0,5 tons bunker.</p>	
 <p>Kondition 5 Med redskaber, 4 tons fangst i last, 0,5 tons bunker og overisning.</p> <p>IKKE SEJLKONDITION</p>	<p>Tiltag der kan sikre stabiliteten :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hold døre og luger lukkede • Hold læseportene frie • Hold større genstande surret • Hav mindst mulig fangst på dækket • Vær opmærksom ved sø agten fra • Hav iskøller klar i vinterperioden • Fjern overisning hurtigst muligt • Undgå overflødige frie væskeoverflader • Andre skibsspecifikke tiltag
 <p>Kondition 6 Med redskaber, 0,5 tons bunker og 0,5 tons fangst i pauner</p>	<p>Udfærdiget af:</p> <p>Konsulentens stempel og underskrift</p>

Anneks

Annekset, der er en selvstændig del af stabilitetsoplysningerne, skal indeholde tilstrækkelig information, der gør det muligt for myndigheder eller autoriserede firmaer at fastslå, hvorvidt kravene til stabiliteten er i overensstemmelse med reglerne. Skibsteknisk Selskab og IDA Maritimt Selskab har udarbejdet forslag til stabilitetsbøger, hvoraf især "[Bilag til stabilitetsoplysninger - små skibe](#)" kan anvendes som udgangspunkt for annekset.

Tillige skal annekset indeholde:

- beskrivelser af metoder, der sætter skibsføreren i stand til selv at beregne skibets stabilitet samt foretage en evaluering af denne.
- Skitse af eventuelt nedlastningsmærke med angivelse af dets placering.
- Rapport fra krængningsprøve.