Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

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 10-2021**
Dato:	09.07.2021
Saksnr.:	2021/110236
Opphever:	
Referanse til:	Forskrift 1. juli 2014 nr. 945 om frakt av last på norske skip og lektere

Endring av forskrift om frakt av last på norske skip og lektere som følge av oppdatering av IMSBC-koden

Innledning

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt endring i forskrift 1. juli 2014 nr. 945 om frakt av last på norske skip og lektere (lasteforskriften). Ved endringsforskriften gjennomføres IMO – resolusjon MSC.426(101), som inneholder oppdateringer av IMSBC-koden. Endringene omfatter rederier og operatører involvert i frakt av last med fast form i bulk (faste bulklaster).

Endringene trer i kraft straks.

Bakgrunn

IMSBC-koden er gjennomført i norsk rett gjennom lasteforskriften. Henvisningen i forskriftens § 2 første ledd bokstav b) gir IMSBC-koden status som norsk forskrift.

IMSBC-koden ble i 2011 gjort til bindende regelverk under SOLAS kapittel VI, jf. SOLAS regel VI/1-2. Koden har deretter blitt endret fem ganger, etter en syklus hvor endringer godkjennes og vedtas samlet annet hvert år. Koden er blitt endret ved MSC.318(89), MSC.354(92), MSC.393(95), MSC.426(98), og nå sist ved MSC.426(101).

Når IMSBC-koden er gjennomført ved en henvisning i lasteforskriften, oppdateres denne ved at resolusjoner som endrer koden tas inn i oppregningen av endringsresolusjoner i forskriften.

Medlemsstatene i IMO vedtok at endringene som følge av MSC.426(101) skulle tre i kraft 1. januar 2021. Denne endringsresolusjonen er ved en feil ennå ikke gjennomført i norsk rett. Ved å legge til endringsresolusjonen i lasteforskriftens § 2 oppdateres det norske regelverket i tråd med det internasjonalt vedtatte regelverket på området.

Unnlatelse av høring

Som nevnt over er IMSBC-koden gjort til bindende regelverk under SOLAS, som Norge er bundet av. Endringene er fremforhandlet og vedtatt av medlemsstatene i IMO, med obligatorisk ikrafttredelse 1. januar 2021. Under IMO sin behandling ga Norge sin tilslutning til endringene. Norge er følgelig forpliktet til å gjennomføre endringene uforandret i norsk rett. I og med at endringene allerede har vært internasjonalt gjeldende i forholdsvis lang tid er endringene

allerede kjent blant næringen. Sjøfartsdirektoratet ser det derfor som «åpenbart unødvendig» å sende endringen på offentlig høring, jf. utredningsinstruksen punkt 3-3 annet ledd.

Kort om endringene
Endringene skjer som ledd i en trinnvis oppdatering av koden som følge av næringens utvikling, ny teknologisk kunnskap, og som ledd i en harmonisering av regelverket for frakt av faste bulklaster til lands og til sjøs.

Endringene som følger av MSC.426(101) har som nevnt vært internasjonalt gjeldende siden 1. Januar 2021 og næringen antas å være kjent med disse. Det nevnes kort:

- Det er tilføyd nye føringsbetingelser for fem nye gruppe B-laster.
- Ny tabell for "egenskaper" ("Characteristics") for alle individuelle lasteplaner, som avklarer lastens fareklassifisering.
- Tidligere individuell lasteplan for "Seed Cake (non-hazardous)" er slettet.
- Tilføyelse av ny gruppe A lasteplan for finpartiklet bauksitt og en tilsvarende testprosedyre for å fastsette bauksittlasters fuktighetsgrense (TML).

Administrative og økonomiske konsekvenser
Det forventes at endringene vil forbedre sikkerheten i forbindelse med føring av last i fast form i bulk om bord på skip, og redusere potensialet for tvister mellom eier, avsender og befrakter.

Endringene kan nødvendiggjøre enkelte modifiseringer og oppgraderinger som kreves for å frakte bestemte laster i fast form i bulk på skip. Endringene i IMSBC-koden er framforhandlet i IMO hvor de ulike partenes interesser er ivaretatt. Endringene er derfor vurdert som kostnadseffektive og nødvendige for å trygge helse, miljø og sikkerhet.

Utover kostnadene ved å gjennomføre nødvendig endring i forskrift om frakt av last på norske skip og lektere, får ikke endringene i IMSBC-koden ytterligere direkte økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Alf Tore Sørheim
fungerende sjøfartsdirektør

Linda Bruås
fungerende avdelingsdirektør

Vedlegg:

Forskrift om endring av forskrift 1. juli 2014 nr. 945 om frakt av last på norske skip og lektere.