**Forskrift om endring av forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger**

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 31. juli 2013 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 13, 31, 32, 33, 34, 35, 37 og 38, jf. kgl.res. 16. februar 2007 nr. 171, Nærings- og handelsdepartementets delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 og Miljøverndepartementets delegeringsvedtak 29. juni 2007 nr. 849, lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter §§ 20, 21, 23, 25, 26, 38 og 39, jf. kgl.res. 27. november 1998 nr. 1095, kronprinsreg.res. 29. juni 2007 nr. 848, Nærings- og handelsdepartementets delegeringsvedtak 1. desember 1998 nr. 4532, Nærings- og handelsdepartementets delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 591 og Miljøverndepartementets delegeringsvedtak 29. juni 2007 nr. 849.

**I**

I forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger gjøres følgende endringer:

§ 3 skal lyde:

§ 3 *Dokumentasjon om den forurensende lasten*

*Skipsføreren eller rederiet skal motta dokumentasjon om den forurensende lasten før lasten tas om bord på skipet. Dokumentasjonen skal inneholde opplysninger om*

1. *korrekt teknisk betegnelse på den forurensende lasten med*
   1. *UN-numre når det finnes*
   2. *IMO-fareklassen i samsvar med internasjonale regler for frakt av pakket farlig last til sjøs (IMDG-koden), internasjonale regler for bygging og utrustning av skip som frakter farlige kjemikalier i bulk (IBC-koden), eller internasjonale regler for bygging og utrustning av skip som fører flytende gasser i bulk (IGC-koden).*
2. *hvilken skipsklasse som kreves for å frakte den forurensende lasten i samsvar med de internasjonale sikkerhetsreglene for transport av pakket bestrålt kjernebrensel, plutonium og høyradioaktivt avfall på skip (INF-koden)*
3. *mengden forurensende last*
4. *transportenhetens identifikasjonsnummer når den forurensende lasten transporteres i andre transportenheter enn tanker*
5. *nødnumrene til avskiperen eller en annen person eller instans som har kunnskap om den forurensende lastens fysisk-kjemiske egenskaper og om nødvendige tiltak i tilfelle en nødssituasjon.*

*Dokumentasjonen skal være tilgjengelig om bord på skipet.*

*For last som omfattes av § 4 skal informasjonen omfatte opplysninger som framgår av vedlegg 1.*

§ 4 første ledd skal lyde:

Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (MARPOL) konsolidert utgave 2011 vedlegg I om hindring av *oljeforurensning som endret ved MEPC.216(63), unntatt* regel I/42, gjelder som forskrift.

§ 7 første ledd skal lyde:

MARPOL konsolidert utgave 2011 vedlegg II om hindring avforurensning fra skadelige flytende stoffer i *bulk som endret ved MEPC.216(63) gjelder* som *forskrift. Tilsvarende gjelder for skip som går i innenriks fart.*

§ 7 tredje ledd skal lyde:

*Dersom et skip som brukes i en støttefunksjon i petroleumsvirksomheten offshore, fører begrensede mengder av skadelige flytende stoff i bulk og følger FNs sjøfartsorganisasjons retningslinjer for transport og håndtering av begrensede mengder skadelige flytende stoffer i bulk på offshore støttefartøy, jf. resolusjon A.673(16), som endret ved MEPC.158(55), kan skipet unnlate å følge kravene i første ledd. Med et skip som brukes i en støttefunksjon menes*

1. *et skip som primært brukes til transport av forråd, materialer og utstyr til og fra en fast eller flyttbar boreinnretning eller installasjon og andre liknende offshoreinstallasjoner*
2. *et skip, herunder et brønnstimuleringsfartøy, som primært brukes til å støtte driften av en offshoreinstallasjon. Flyttbare boreinnretninger, kranlektere, rørleggingslektere eller flytende boligenheter er ikke skip som brukes i en støttefunksjon.*

§ 7 nytt fjerde ledd skal lyde:

*Sjøfartsdirektoratet kan unnta et skip i innenriksfart fra ett eller flere av kravene i første ledd dersom rederiet søker skriftlig om unntak og et av følgende krav er oppfylt*

1. *det godtgjøres at kravet ikke er vesentlig og at det anses sikkerhetsmessig forsvarlig*
2. *det godtgjøres at kompenserende tiltak vil opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravet i forskriften.*

§ 9 første ledd skal lyde:

MARPOL konsolidert utgave 2011 vedlegg IV om hindring av kloakkforurensning som endret ved MEPC.200(62) *og MEPC.216(63) gjelder* som forskrift*.* Med «skip» menes i MARPOL også flyttbare innretninger.

§ 11 første ledd skal lyde:

MARPOL vedlegg V om hindring avsøppelforurensning jf*. MEPC.201(62) som endret ved MEPC.216(63) gjelder* som forskrift. Med «skip» menes i MARPOL også flyttbare innretninger.

§ 12 første ledd skal lyde:

MARPOL konsolidert utgave 2011 vedlegg VI om hindring av luftforurensning som endret vedMEPC.202(62), MEPC.203(62) *og MEPC.217(63), samt* NOx Technical Code som endret ved MEPC.177(58) *og MEPC.217(63), gjelder* som forskrift*.*

§ 18 skal lyde:

Skip og flyttbare innretninger med fartsområde «stor kystfart» eller større skal ha relevante sertifikater angitt *i §§ 4, 7, 9 og 12.*

**II**

Forskriften trer i kraft 1. august 2013.

**Forskrift om endring av forskrift 15. september 1992 nr. 693 om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger**

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 31. juli 2013 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 14, 19, jf. kgl.res. 16. februar 2007 nr. 171 og Nærings- og handelsdepartementets delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590, lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter §§ 20, 24, jf. kgl.res. 27. november 1998 nr. 1095, Nærings- og handelsdepartementets delegeringsvedtak 1. desember 1998 nr. 4532 og Nærings- og handelsdepartementets delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 591.

**I**

I forskrift om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger gjøres følgende endringer:

§ 9 annet ledd skal lyde:

Stor dekksdagbok skal føres av fartøy som skal føre maskindagbok i henhold til § 10*, med unntak av skip som kan føre liten dekksdagbok*. Liten dekksdagbok kan føres av maskindrevet skip med bruttotonnasje på 50 og derover i innenriksfart, skip med bruttotonnasje på 300 og derover som går i stor kystfart, og fiske- og fangstfartøy med bruttotonnasje på 50 og derover men under bruttotonnasje på 500, dersom ikke stor dekksdagbok føres.

§ 10 skal lyde:

*§ 10 Maskindagbok*

*Maskindagbok skal føres om bord på*

1. *maskindrevet skip i utenriksfart*
2. *maskindrevet skip i innenriksfart med maskinist eller maskinpasser i bemanningsoppgaven og fiske- og fangstfartøy med bruttotonnasje på 500 og derover*
3. *flyttbare innretninger.*

*Maskindagboken skal fortrinnsvis føres av vakthavende maskinist. På skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister skal maskindagboken føres på engelsk.*

*Maskindagboken føres i havn for hvert døgn, i sjøen for hver vakt. Det som skjer på den enkelte vakt kan foreløpig nedtegnes i en kladdebok, men skal innføres snarest mulig og senest innen utløpet av påfølgende døgn.*

*Dagbokfører attesterer ved sin underskrift at vakten er innført. Maskinsjefen skal undertegne maskindagboken når døgnet er innført. Minst en gang hver uke skal skipets fører gjøre påtegning om at han har ettersett maskindagboken og anføre datoen for slikt ettersyn.*

**II**

Forskriften trer i kraft 1. august 2013.

# Høring: Endringer i miljøsikkerhetsforskriften og dagbokforskriften

Høring ble gjennomført fra 3. mai til 1. juli 2013.

Det er mottatt 22 høringsuttalelser, av disse var det 17 som ikke hadde merknader.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Forskrifts-bestemmelse | Hørings-instans | Merknader | Direktoratets kommentarer |
| Generelt | Statens vegvesen | Vi ønsker for øvrig å benytte anledningen til å minne om anbudsordningen i riksvegferjedriften. Nye myndighetskrav i kontraktsperioden utløser kompensasjonskrav. Av budsjettmessige grunner er det derfor ønskelig at det opprettes overgangsordninger slik at nye myndighetskrav som fører til kostnader for rederiene kan innføres ved utlysning av nye riksvegferjekontrakter. | Dette er en generell påminnelse fra Statens vegvesen, og de har ikke påpekt konkrete områder der det er behov for overgangsordninger. Vi kan ikke se at det er behov for slike overgangsordninger i dette tilfellet. |
| Dagbok-forskriften | NHO Sjøfart | Ingen merknader til endringene i miljøsikker-hetsforskriften. Endringen som foreslås i dagbokforskriften innebærer at maskindagbok skal føres på skip i innenriks fart med maskinist eller maskinpasser i bemanningsoppgaven. Vi har ingen kommentarer til selve endringen.  Vi ønsker imidlertid å påpeke at maskindagboken har behov for revidering, slik at dens utforming og innhold er i tråd med dagens virkelighet. Vi ber Sjøfartsdirektoratet initiere en slik revisjon. | Sjøfartsdirektoratet vil vurdere behovet for en revidering av maskindagbok. |
| Miljø-sikkerhets-forskriften § 7 fjerde ledd bokstav a | Lands-organisasjonen i Norge | Når det gjelder forslag til ny dispensasjonsbestemmelse med nytt fjerde ledd i miljøsikkerhetsforskriftens § 7, er LO enig med Sjøfartsdirektoratet når det presiseres i høringsnotatet at en slik dispensasjons-bestemmelse ikke må gå på akkord med sikkerhet og miljø. Dette bør imidlertid etter LOs syn framkomme klarere i forskriftsteksten. Vi foreslår derfor å ta inn ordene ”*og miljømessig*” i § 7 fjerde ledd punkt a), slik at teksten blir:  ”*a) det godtgjøres at kravet ikke er relevant, og at det anses sikkerhetsmessig* ***og miljømessig*** *forsvarlig”* | Ikke tatt til følge.  Sjøfartsdirektoratet er enig i at den miljømessige sikkerheten er viktig i vurderingen av om dispensasjoner bør gis, men ser ikke behovet for å presisere dette i forskriften, da dette allerede er dekket av begrepet «sikkerhetsmessig forsvarlig». |
| Miljø-sikkerhets-forskriften § 7 fjerde ledd bokstav a | Norsk havneforening | Foreningen er positiv til tiltak som øker fleksibilitet og dermed bedrer rammevilkårene for sjøtransport så fremt det ikke har noen negative konsekvenser for sikkerhet eller miljøet. |  |
| Miljø-sikkerhets-forskriften § 7 fjerde ledd bokstav a | Den norske advokatforening | Advokatforeningen anser direktoratets endringsforslag som hensiktsmessige. Med unntak av at Advokatforeningen mener at det er behov for en justering i tilknytning til dispensasjonshjemmelen som er foreslått inntatt i miljøsikkerhetsforskriften § 7, har Advokatforeningen ikke funnet grunn til innvendinger mot direktoratets forslag.  **Endringer i forskrift for gjennomføring av endringer i MARPOL-vedleggene**  Direktoratet har valgt å benytte inkorporasjon som gjennomføringsmetode for gjennomføring av endrings-vedleggene til MARPOL, ved at det i de aktuelle forskriftsbestemmelsene henvises til endrings-vedleggene. Dette er i tråd med den praksis som har vært anvendt i forbindelse med gjennomføring av andre endringer gjort i MARPOL-vedleggene. Advokatforeningen har ingen innvendinger mot dette.  **Endringer i miljøsikkerhetsforskriften og dagbokforskriften**  Direktoratet har foreslått endringer i miljøsikkerhets-forskriften § 7 første og tredje ledd, samt § 18. I tillegg foreslås det å ta inn igjen § 10 i dagbokforskriften. Endrings-forslagene innebærer hovedsakelig språklige korrigeringer og opp-dateringer, med formål om å oppnå større samsvar mellom miljøsikkerhetsforskriften og MARPOL. Direktoratet har videre fremholdt at endringene av reglene i dagbokforskriften medfører en viss innskjerpelse, siden Direktoratet i sitt forslag fremmer at maskindagbok må føres uavhengig av fartsområde og brutto-tonnasje. Endringene medfører imidlertid ingen betydelige endringer fra dagens praksis, og Advokatforeningen støtter direktoratets endringsforslag.  **Forslag til ny dispensasjonsbestemmelse**  Som tillegg til miljøsikkerhets-forskriften § 7 foreslår direktoratet å ta inn et nytt fjerde ledd hvor det gis adgang til å dispensere fra de miljøkrav som forskriften og MARPOL-vedleggende oppstiller til skipsfartøy i innenriksfart.  Etter Advokatforeningens oppfatning er det tjenlig med en slik dispensasjonsadgang. Det stilles likevel spørsmål ved om det alternative dispensasjonsvilkåret som oppstilles i bokstav a) - at det må godtgjøres at kravet ikke er "relevant" - er en hensikts-messig utforming. At kravet må være "relevant", gir begrensede føringer på hvordan vilkåret skal praktiseres. I et miljørettslig perspektiv fremstår en slik innfallsvinkel uheldig, hvor en hver dispensasjon fra bestemmelsen vil kunne fremstå som en relevant risiko for de ytre miljøfaktorene til en større eller mindre krets. Det vage vurderingstemaet som er foreslått, medfører at det vil kunne fremstå som vanskelig å vurdere om man i et konkret tilfelle vil være berettiget til å innvilge dispensasjon. Dette kan igjen medføre at bestemmelsen får et preg av å være lite forutberegnelig.  Advokatforeningen mener at ordlyden "vesentlig" gir en mer hensiktsmessig vurderingsnorm, både for det aktuelle rettssubjektet som rammes av vedtaket og for forvaltningen selv. At kravet skal være "vesentlig", er en kjent metodikk overfor dispensasjonshjemler tilknyttet miljøretten. Advokatforeningen mener at en slik ordlyd har en lovteknisk bedre utforming, samtidig som det fortsatt i stor utstrekning er opp til forvaltningen selv å regulere dispensasjonsadgangen.  Advokatforeningen bemerker også at det vage vurderings-temaet som den foreslåtte bestemmelsen legger opp til, medfører at flere hensyn av ikke-rettslig art vil kunne fremstå som relevante i dispensasjonsvurderingen. Det presiseres at å justere ordlyden til å gjelde krav som ikke er "vesentlig", ikke medfører noen begrensninger i dette, ettersom forvaltningens diskresjonære kompetanse fortsatt ivaretas. På bakgrunn av dette foreslår Advokat-foreningen at § 7 fjerde ledd gis følgende ordlyd hvor endringen i forhold til Direktoratets forslag er markert med understrekning:  *"Sjøfartsdirektoratet kan unnta et skip i innenriksfart fra ett eller flere av kravene i første ledd dersom rederiet søker skriftlig om unntak og et av følgende krav er oppfylt*   1. *det godtgjøres at kravet ikke er vesentlig og at det anses sikkerhetsmessig forsvarlig* 2. *det godtgjøres at kompenserende tiltak vil opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravet i forskriften."* | Tatt til følge |

**Følgende instanser hadde ingen merknader:**

Det Norske Veritas

Fiskeri og kystdepartementet

Arbeidsdepartementet

Post- og teletilsynet

Havforskningsinstituttet

Fiskeridirektoratet

Industri Energi

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap

Samferdselsdepartementet

Toll og avgiftsdirektoratet

Petroleumstilsynet

Kystverket

De Sjøkyndiges Forbund

Justis- og beredskapsdepartementet

Utenriksdepartementet

Forsvarsdepartementet

Miljøverndepartementet