

Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

- Sdir : Sjøfartsdirektoratet
- A: 16 spesielt bemyndigete arbeidskontorer
- U: Utvalgte utenriksstasjoner
- P: Produsenter av utstyr evt. undergrupper
- OFF: Offshorerederier / plattformsejere / operatører
- Hov Hovedorganisasjoner
- H.i. Høringsinstanser
- Andre:

Nr.: RSR 04-2013

Dato: 31. juli 2013

Saksnr.: 2011/31306-82/KMV

Opphever:

Referanse til: Forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger
Forskrift 15. september 1992 nr. 693 om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger

Rundskrivet innføres i egen tabell i regelverkssamlingen og oppbevares til neste regelverkssamling.

Forskrifter om endring av miljø sikkerhetsforskriften og dagbokforskriften

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt følgende forskrifter:

- forskrift om endring av forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger og
- forskrift om endring av forskrift om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger.

Forskriftene trer i kraft 1. august 2013.

For det første gjelder endringene gjennomføring av endringer i Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (MARPOL). Norge har ratifisert konvensjonen og vedleggene, og er således forpliktet til å gjennomføre disse reglene.

Endringene gjelder:

1. Resolusjon MEPC.216(63) «*Regional arrangements for port reception facilities under MARPOL Annexes I, II, IV and V*»
2. Resolusjon MEPC.217(63) «*Regional arrangements for port reception facilities under MARPOL Annex VI and Certification of marine diesel engines fitted with Selective Catalytic Reduction systems under the NO_x Technical Code 2008*»

Endringene, som trer i kraft 1. august 2013, ble vedtatt i mars 2012 av MEPC (the Marine Environment Protection Committee, miljøkomiteén til den internasjonale skipsfartsorganisasjonen (IMO)).

For det andre er det fastsatt endringer i §§ 3, 7 og 18 som følge av blant annet behov for språklige justeringer, presiseringsbehov, samt behov for en dispensasjonsbestemmelse i § 7.

I tillegg er det gjort en endring i dagbokforskriften vedrørende regler om maskindagbok.

1. Høring

Forskriftsforslaget var på høring fra 3. mai til 1. juli 2013. Det kom inn totalt 22 høringsuttalelser, hvorav 17 ikke hadde merknader til forslaget.

Norsk havneforening 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. Landsorganisasjonen i Norge mener at det bør komme klarere fram i dispensasjonsbestemmelsen i miljø sikkerhetsforskriften § 7 at eventuelle dispensasjoner ikke må gå på akkord med den miljømessige sikkerheten. 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». Den norske advokatforening anser endringsforslagene som hensiktsmessige, men etter en lovteknisk vurdering har de forslag til en justert ordlyd i dispensasjonsbestemmelsen i miljø sikkerhetsforskriften § 7. Sjøfartsdirektoratet er enig i forslaget og har justert bestemmelsen i tråd med dette. Statens Vegvesen minner på generelt grunnlag om at nye myndighetskrav til riksvegfergene kan utløse kompensasjonskrav, og ber om at det tas inn overgangsordninger der dette vil være aktuelt. De har ikke påpekt konkrete områder der de mener overgangsordninger vil være aktuelt i dette tilfellet. Sjøfartsdirektoratet kan ikke se at det er aktuelt med noen overgangsordninger her. NHO Sjøfart påpeker at maskindagboken har behov for revidering slik at dens utforming og innhold er i tråd med dagens virkelighet. De ber Sjøfartsdirektoratet initiere dette. Sjøfartsdirektoratet vil vurdere dette.

2. Nærmere om endringene i MARPOL

2.1. Regionale mottaksordninger for Small Island Developing States

Innledning

MEPC fastsatte i resolusjonene MEPC.216(63) og MEPC.217(63) endringer til vedleggene I-VI i MARPOL. Endringene trer i kraft 1. august 2013.

Innholdet i endringene

Med endringene blir det innført åpning for regionale ordninger for å gjennomføre forpliktelsene om mottaksordninger som følger av vedleggene til MARPOL. Dette gjelder kun såkalte «Small Island Developing States» (SIDS). Bakgrunnen er at slike stater på egen hånd vil kunne ha store problemer med å oppfylle forpliktelser om mottaksordninger under MARPOL.

Small Island Developing States (SIDS) er små kyststater som har felles utfordringer i forhold til bærekraftig utvikling. Utfordringene inkluderer befolkningsvekst, begrensede ressurser, avsides beliggenhet, mottakelighet for naturkatastrofer, overdreven avhengighet av internasjonal handel, og skjøre miljøer. Deres vekst og utvikling hemmes av høye kommunikasjons-, energi- og transportkostnader, samt uforholdsmessig ressurskrevende offentlig forvaltning og infrastruktur på grunn av liten eller ingen mulighet til å skape stordriftsfordeler. SIDS ble først anerkjent som en egen gruppe utviklingsland i FN-konferansen om miljø og utvikling i juni 1992.

Liste over hvilke stater som er SIDS finnes under FN sine nettsider, med følgende lenke: http://www.un.org/special-rep/ohrrls/Print_version/List%20of%20SIDS.htm

Konsekvensvurdering

- Næringen

Endringene vil kunne få betydning for norske skip som har behov for mottaksordninger i de aktuelle statene. Her må rederiene dette gjelder få oversikt over eventuelle regionale

ordninger som er kommet i stand. Slik informasjon skal de enkelte SIDS sende til IMO for sirkulasjon til medlemsstatene. Rederiene kan dermed kontakte Sjøfartsdirektoratet som skal ha mottatt informasjonen fra IMO.

- Myndighetene

Endringene vil ikke medføre konsekvenser av betydning for norske myndigheter.

- Miljøet

Endringene vil bidra til større mulighet for ratifisering og oppfølging av MARPOL for SIDS, og dette vil bidra til ytterligere etterlevelse av de internasjonale reglene om hindring av forurensning fra skip.

2.2. Sertifisering av skipsdieselmotor med SCR system

Innledning

IMO fastsatte i resolusjon MEPC.217(63) endringer i NO_x Technical Code 2008 under MARPOL vedlegg VI. Endringene gjelder regler om sertifisering av skipsdieselmotor med «Selective Catalytic Reduction system». Endringene trer i kraft 1. august 2013.

Innhold i endringene

Endringene justerer kravene i NO_x Technical Code slik at motor og katalysator kan testes hver for seg i de tilfeller hvor systemet er så stort at det vurderes som teknisk vanskelig og upraktisk å teste dem sammen under prøvekjøring.

Konsekvensvurdering

- Næringen

Endringene vil gjøre det mer praktisk å teste motorer for overholdelse av regel 13.5.1 i MARPOL vedlegg VI. For øvrig vil dette ikke innebære konsekvenser for næringen, da dette kun er en mindre justering i et allerede eksisterende testregime.

- Myndighetene

Endringene vil ikke medføre konsekvenser av betydning for norske myndigheter.

- Miljøet

Endringene innebærer ikke konsekvenser for miljøet.

3. Miljø sikkerhetsforskriften § 7 første ledd: presisering

Det er behov for en mindre presisering i miljø sikkerhetsforskriften § 7.

Bestemmelsen er ikke tilstrekkelig klar med hensyn til at reglene i MARPOL vedlegg II også gjelder for skip i innenriksfart. Det har hele tiden vært lagt til grunn at reglene som følger av

MARPOL vedlegg II om hindring av forurensning fra skadelige flytende stoff i bulk gjelder for skip i innenriks fart så vel som i utenriks fart.

Virkeområde i MARPOL vedlegg II angir hvem reglene i vedlegget gjelder for, og dette virkeområde er snevrere enn virkeområdebestemmelsen i miljø sikkerhetsforskriften § 1. Virkeområdebestemmelsen i MARPOL vedlegg II medfører at reglene bare gjelder for skip i utenriks fart. Dette følger av en fortolkning av MARPOL vedlegg II regel 2 («...*all ships certified...*»), jf. regel 9 («...*engaged in voyages to ports and terminals under the jurisdiction of other Parties...*»). Det er således et behov for en mindre presisering i § 7 for å få klart fram at reglene også gjelder for skip i innenriks fart.

Dette innebærer ikke noen realitetsendring, og vil dermed ikke ha noen administrative og økonomiske konsekvenser.

4. Miljø sikkerhetsforskriften § 7 tredje ledd: oppdatert ordlyd

Ny ordlyd er kun en språklig oppdatering, for å gjøre bestemmelsen lettere å lese, og medfører ikke endring i innholdet.

Bakgrunnen for oppdateringen er at det er hensiktsmessig å ha samme ordlyd som tilsvarende bestemmelse i forskrift om transport av farlig last om bord på norske skip¹. Denne forskriften er for tiden under revidering, og ordlyden her vil også fremkomme i forslaget til den reviderte forskrift om frakt av farlig last.

5. Miljø sikkerhetsforskriften § 7 fjerde ledd: dispensasjonsbestemmelse

Innledning

Det er behov for en dispensasjonsbestemmelse i miljø sikkerhetsforskriften § 7 for skip i innenriks fart fordi det i konkrete enkelttilfeller bør gis mulighet for fleksibilitet der vi har handlingsrom til det.

Det er en forutsetning at eventuelle dispensasjoner ikke går på akkord med sikkerhet og miljø, og at det ikke strider mot internasjonale forpliktelser som Norge er underlagt. For skip som faller inn under virkeområdet til MARPOL vedlegg II (dvs skip i utenriks fart), vil eventuelle fravik og unntak følge av bestemmelsene i MARPOL vedlegg II. De samme fravik og unntak vil også gjelde for skip i innenriks fart, men her er ikke Norge underlagt de samme internasjonale forpliktelser, og dermed er det handlingsrom for ytterligere fleksibilitet.

Det er nær sammenheng mellom bestemmelsene om frakt av miljøskadelige stoffer i bulk (miljø sikkerhetsforskriften) og bestemmelsene om frakt av farlige stoffer i bulk (forskrift om transport av farlig last om bord på norske skip²). Ettersom frakt av denne typen last oftest reguleres av begge de nevnte forskriftene, er det sentralt at dispensasjonsadgangen blir likt utformet, blant annet for å unngå at eventuelle dispensasjoner ikke kan få virkning etter sitt innhold. Sjøfartsdirektoratet arbeider med en ny forskrift om farlig last som skal erstatte dagens forskrift. Den samme formuleringen (eller så parallell som mulig) om åpning for å gi dispensasjon vil bli tatt inn i forslaget til ny forskrift.

¹ Forskrift 8. desember 2009 nr. 1481

² Forskrift 8. desember 2009 nr. 1481

Nærmere om innholdet i bestemmelsen

Det er et vilkår at det er rederiet selv som skriftlig søker om dispensasjon. Den skriftlige søknaden bør inneholde all relevant informasjon og argumentasjon for en vurdering i forhold til kriteriene som må være oppfylt for at Sjøfartsdirektoratet kan gi en slik dispensasjon.

Det følger av dispensasjonsbestemmelsen at «Sjøfartsdirektoratet kan unnta». Det er med andre ord en skjønnsmessig vurdering hvorvidt Sjøfartsdirektoratet vil gi en dispensasjon eller ikke. Rederiene som søker om dispensasjon har ikke et rettskrav på å få dette innvilget selv om de godtgjør at kriteriene som følger av bestemmelsen er oppfylt. Utgangspunktet er at forskriftskravene skal oppfylles. Det er kun i ekstraordinære tilfeller, der gode grunner tilsier det, at det er en åpning for å gi dispensasjon. Sjøfartsdirektoratet vil følge en restriktiv dispensasjonspraksis, i tråd med den praksisen vi har i dag.

Kriteriene som må være oppfylt for at Sjøfartsdirektoratet skal kunne gi dispensasjon er ment å være snevre. Det er to muligheter for å gi dispensasjon, disse følger av henholdsvis bokstav a og bokstav b.

Etter bokstav a er kriteriene som følger:

«det godtgjøres at kravet ikke er vesentlig og at det anses sikkerhetsmessig forsvarlig»

At kravet ikke er vesentlig, vil si at det aktuelle kravet anses å være mindre vesentlig vurdert opp mot de ekstraordinære grunnene som danner grunnlaget for en dispensasjon. Det vil i saksbehandlingen av slike søknader være naturlig å legge til grunn en samfunnsøkonomisk vurdering av konsekvenser. En dispensasjon i henhold til bokstav a kan kun gis hvis frafall av det aktuelle kravet likevel vil gi en løsning som totalt anses sikkerhetsmessig forsvarlig. Når det gjelder begrepet «sikkerhetsmessig forsvarlig» må det foretas vurderinger både ut fra hensynet til å trygge liv og helse, miljø og materielle verdier.

Etter bokstav b er kriteriene som følger:

«det godtgjøres at kompensierende tiltak vil opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravet i forskriften»

Begrepet «*kompenserende tiltak*» er relativt vidt og vil kunne omfatte en rekke tiltak, så lenge det vurderes å opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravene som følger av forskriften.

Konsekvenser

- Næringen

Det er flere tilfeller der det er gitt uttrykk for behov for fleksibilitet i forhold til regler om frakt av skadelige flytende stoffer i bulk på skip i innenriksfart. En unntaksbestemmelse åpner for at næringen kan søke, og få innvilget slike unntak der det er grunnlag for det.

- Myndighetene

Endringene vil medføre konsekvenser for myndighetene i form av søknader og saksbehandling i form av enkeltvedtak og klager. På bakgrunn av tidligere erfaringer med dispensasjonssøknader, antar Sjøfartsdirektoratet at omfanget vil være håndterbart med de ressurser vi har tilgjengelig.

- Miljøet

Slike unntak skal ikke påvirke miljøet i negativ forstand.

6. Miljøsikkerhetsforskriften § 18 – mindre korrigeringer

Bestemmelsen viser til sertifikatreglene i MARPOL. Ved en feil er det i § 18 i miljøsikkerhetsforskriften henvist til §§ 8 og 11, som gjelder hhv. MARPOL vedlegg III³ og V⁴. MARPOL vedlegg III og V har ikke regler om sertifikater. Henvisning til §§ 8 og 11 i miljøsikkerhetsforskriften § 18 er derfor tatt ut.

Endringen innebærer ikke noen realitetsendring, og vil dermed ikke ha noen administrative og økonomiske konsekvenser

7. Dagbokforskriften og regler om maskindagbok

Bakgrunn for endringen

Dagbokforskriften ble endret i mai 2012 da miljøsikkerhetsforskriften ble vedtatt. Enkelte bestemmelser om dagbokføring ble da tatt ut av dagbokforskriften, fordi disse reglene følger av miljøsikkerhetsforskriften ved at denne gjør reglene i MARPOL til forskrift.

Regler om maskindagbok fantes i § 10 i dagbokforskriften, som sto under kapittel 3 «*Dagbøker som skal føres på norske skip*». Bestemmelsen presiserte hvilke skip som skal føre maskindagbok, samt prosedyre for dette. Bestemmelsen ble opphevet da miljøsikkerhetsforskriften ble fastsatt. Derimot ble ikke § 16 opphevet, som ligger under kapittel 4 «*Nærmere om hva som skal innføres i dagbøkene*». Her presiseres hvilke opplysninger som skal tas inn i maskindagboken.

Det er klart at regler om krav til føring av maskindagbok ikke finnes i MARPOL, og § 10 skulle ikke vært opphevet da miljøsikkerhetsforskriften ble fastsatt. Bestemmelsen er derfor tatt igjen i dagbokforskriften, med en noe justert ordlyd.

Nærmere om innholdet i bestemmelsen

Første ledd bokstav a slår fast at maskindagbok skal føres på maskindrevet skip i utenriksfart.

³ Regler om hindring av forurensning fra skadelige stoffer som transporteres til sjøs i emballert form

⁴ Regler om hindring av avfallsforurensning fra skip

I den gamle bestemmelsen var ordlyden «*Maskindrevet skip som går i utenriks fart, unntatt skip med bruttotonnasje under 300 som går i stor kystfart*». Endring i ordlyd innebærer tilsynelatende en viss innskjerping av reglene. Basert på den informasjon Sjøfartsdirektoratet har om hvordan dette blir praktisert i næringen, vil endringen imidlertid i praksis ikke medføre noen innskjerping av betydning, idet mange skip som tidligere ikke har hatt krav om maskindagbok likevel har ført slik dagbok.

§ 10 første ledd bokstav b slår fast at maskindagbok skal føres på maskindrevet skip i innenriksfart med maskinist eller maskinpasser i bemanningsoppgaven, i tillegg til fiske- og fangstfartøy med bruttotonnasje på 500 og derover. Dette vil være en innskjerping i forhold til den tidligere ordlyden, da krav til føring av maskindagbok på skip i innenriksfart kun gjaldt fiske- og fangstfartøy med bruttotonnasje på 500 og derover. I praksis blir imidlertid den justerte bestemmelsen i bokstav b mer i tråd med dagens praksis i næringen.

Første ledd bokstav c slår fast at maskindagbok skal føres på flyttbare innretninger. Dette er ikke endret i forhold til tidligere ordlyd.

Sjøfartsdirektoratet ønsker med endringen å harmonisere regler for lasteskip, passasjerskip og fiske- og fangstfartøyer. Kravet om føring av maskindagbok vil med nytt innhold ikke være avhengig av hverken fartsområde eller bruttotonnasje. Endringen gir mer samsvar mellom forskrift og gjeldende praksis. Dagbøker gir verdifull informasjon ved tilsyn med skip, slik at endringen vil bidra til en mer effektiv kontroll ved tilsyn.

Det er videre gjort justeringer i kravet til hvem som skal føre maskindagbok, samt reglene om underskrift og attesting. Dette er gjort for å få reglene mer i tråd med reglene om dekkdagbok i dagbokforskriften § 9 og internasjonal praksis. Den tidligere formuleringen «*Maskindagboken skal fortrinnsvis føres av maskinsjefen.*» er endret til «*Maskindagboken skal fortrinnsvis føres av vakthavende maskinist*». Videre er den tidligere formuleringen «*Dagbokfører skal underskrive hver side av maskindagboken.*» endret til «*Dagbokfører attesterer ved sin underskrift at vakten er innført. Maskinsjefen skal undertegne maskindagboken når døgnet er innført*».

Som en følge av endringene i § 10 er det nødvendig å gjøre en mindre endring i § 9 for å unngå at flere skip enn tidligere får krav om å føre stor dekkdagbok. Første punktum i § 9 har derfor fått følgende ordlyd (endringen er satt i kursiv): «*Stor dekkdagbok skal føres av fartøy som skal føre maskindagbok i henhold til § 10, med unntak av skip som kan føre liten dekkdagbok.*»

Konsekvenser

- Næringen

Alle skip i innenriksfart med definert maskinbesetning blir med den nye ordlyden i bokstav b pålagt å føre maskindagbok. I forhold til ordlyden i den tidligere forskriften vil dermed flere fartøyer bli omfattet av dette kravet.

Erfaringer viser at det i dag føres maskindagbøker på en rekke fartøyer der det ikke er krav til det. Årsaken til dette er i hovedsak at maskinistene ser på føring av maskindagboken som et godt verktøy i hverdagen. I tillegg kan det være at en del av fartøyene som fører maskindagbok ikke er klar over at kravet ikke gjelder deres fartøy.

Økonomiske og administrative konsekvenser for rederiene begrenser seg til innkjøp av bøker (ca. kr. 500,- for en halvårs bok), samt at rederiene må få på plass rutiner slik at maskindagbok føres forskriftsmessig samt oppbevare dagbøker i henhold til forskrift.

- Myndighetene

Sjøfartsdirektoratet vurderer alle dagbøker som svært verdifulle informasjon ved eventuelle tilsyn. Krav til maskindagbok anses som viktig og nødvendig i vår utøvelse av tilsyn.

Forskriftene følger vedlagt.

Lars Alvestad e.f.
fung. sjøfartsdirektør

Bjørn Pedersen
avdelingsdirektør