

## 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 / plattformsejere / operatører
- Hov Hovedorganisasjoner
- H.i. Høringsinstanser
- Andre:

**Nr.:** RSR 17-2020

**Dato:** 18. desember 2020

**Saksnr.:** 2020/43692 KLU / LBU

**Opphever:**

**Referanse til:** forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger § 7 og forskrift 1. juli 2014 nr. 944 om farlig last på norske skip § 5, § 6 og § 8

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

# Endringer i forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger og forskrift om farlig last på norske skip

## 1. Innledning

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt forskrift om endring av forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger og forskrift 1. juli 2014 nr. 944 om farlig last på norske skip.

Forskriftsendringene gjennomfører IMO-resolusjonene MEPC.315(74) om endringer i MARPOL vedlegg II, MSC.460(101) om endringer i IBC-koden<sup>1</sup> og MSC.463(101) om endringer i BCH-koden<sup>2</sup>. Endringene i MARPOL vedlegg II gjelder kjemikalietankskip som skal frakte forurensende skadelige flytende stoffer som kan bli solide i kontakt med vann eller ved visse temperaturer sk. persistent floater.

Endringene i IBC-koden og BCH-koden er resultatet av en omfattende revurdering av alle flytende stoffers farlige egenskaper. Endringene i IBC-koden innvirker på alle skip som frakter flytende laster i bulk.

Videre gjennomføres IMO-resolusjonen A.1122(30) *Code for the Transport and Handling of Hazardous and Noxious Liquid Substances in Bulk on Offshore Support Vessels (OSV Chemical Code)* for støttefartøy som er bygget på eller etter 1. januar 2021. Endringen åpner også for at eksisterende støttefartøy kan frakte farligere kjemikalier enn de gjør i dag om de tilfredsstillers A.1122(30). Endringene fastsetter spesielt unntak som kan aksepteres for disse skipene.

## 2. Kort om endringene i MARPOL vedlegg II (MEPC.315(74))

### Krav til forvask av tanker mv.

MARPOL vedlegg II om hindring av skadelige flytende stoffer i bulk endres fra 1. januar 2021 slik at for persistent floater, det vil si stoffer som blir solide i kontakt med vann eller ved visse temperaturer, blir det krav til forvask av tanker og levering til mottaksanlegg.

Kravene gjelder for kjemikalietankskip som fører slike skadelige flytende stoffer i bulk i Nordsjøen, Østersjøen, det vesteuropiske farvannet og Norskesjøen. Grensene for disse områdene er nærmere angitt i MARPOL vedlegg II regel 13 nytt punkt 9. Hvilke skadelige flytende stoffer som omfattes framgår av MARPOL vedlegg II regel 1 nytt punkt 23, mens forvask mv. framgår av MARPOL vedlegg II regel 13 nytt

<sup>1</sup> International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk

<sup>2</sup> Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk

punkt 7.1.4. Eksempel på stoffer som omfattes er vegetabiliske oljer, fiskeolje og stoffer som inneholder parafin. Hensikten er å verne det marine miljøet mot utslipp av rester av slike stoffer i vaskevann fra kjemikalietankskip.

### **Endring av standardformatet til PA Manualen**

Endringen innebærer også at standardformatet til PA Manualen (driftshåndboken) oppdateres til å omfatte det nye kravet til forvask.

### **3. Kort om endringene i IBC-koden og BCH-koden (MSC.460(101) og MSC.463(101))**

Endringene i IBC-koden og BCH-koden omfatter endrede føringsbetingelser for mange flytende stoffer fraktet i bulk. Endringene er resultat av en oppdatering av de farlige og skadelige egenskaper til stoffene. I tillegg har det gjorts en omfattende oppgradering av kriterier for utbedret vurdering og tildeling av føringsbetingelser i et nytt kapittel 21 i IBC-koden. Generelt har vurderingen ført til at flere stoffer har fått strengere føringsbetingelser men det har også ført til føringsbetingelser til stoffene nå blir vurdert etter like kriterier. Hensikten med endringene er at de strengere kravene skal gi tiltak rettet mot å sikre liv, helse og materielle verdier.

I tillegg har «nye» stoffer blitt inkludert i IBC-kodens kapittel 17 og 18 bland annet to produkt navn for returlaster som fraktes fra offshore installasjoner. For å sikre fare for utvikling av H<sub>2</sub>S-gas i slik laster har et nytt krav til måling av H<sub>2</sub>S-gass blitt lagt til i en ny 15.15 i IBC-koden.

Endringene i IBC-koden har innvirkning på alle skip som frakter farlige flytende laster i bulk.

For kjemikalietankskip følger disse endringene allerede av MARPOL annekts II om skadelige flytende stoffer i bulk regel 1.4. og SOLAS regel VII/8.1.

### **4. Nærmere om gjennomføring av OSV Chemical Code (A.1122(30))**

#### **Bakgrunnen for gjennomføring av OSV Chemical Code**

Alt etter lastens art krever frakt av farlige og skadelige flytende stoffer i bulk som hovedregel at skipet oppfyller kravene etter henholdsvis IBC-koden eller IGC-koden<sup>3</sup>. I norsk regelverk følger dette av miljøsikkerhetsforskriften<sup>4</sup> § 7 første ledd og farlig last-forskriften<sup>5</sup> § 5 og § 8.

Gjennom miljøsikkerhetsforskriften § 7 tredje ledd og farlig last-forskriften § 6 og § 8 åpner regelverket for at skip brukt i støttefunksjon i offshorevirksomhet kan frakte begrensede mengder farlige og skadelige stoffer dersom de følger IMOs retningslinjer gitt ved resolusjon A.673(16)<sup>6</sup>. Begrensningene omfatter både stoffenes egenskaper og mengden som skal fraktes.

Ved resolusjon A.1122(30) vedtok IMO OSV Chemical Code. Denne kode tilbakekaller ikke resolusjon A.673(16), men avløser den med virkning fra 1. juli 2018. Det vil si at etter 1. juli 2018 kan et nytt skip designes etter den nye koden som et alternativ til IBC-koden, deler av MARPOL Annex II og SOLAS kapittel VII. A.673(16) kan ikke lenger brukes for nye skip.

Sjøfartsdirektoratet gjennomfører A.1122(30) ved endringsforskrift i henhold til vedtak i Assembly desember 2017, jf. punkt 2 i dokument A 30/5(b)/1 Annex 2 Item 5, der medlemmer inviteres til å gjennomføre koden.

<sup>3</sup> International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk

<sup>4</sup> Forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger

<sup>5</sup> Forskrift 1. juli 2014 nr. 944 om farlig last på norske skip

<sup>6</sup> Res. A.673(16) Guidelines for the Transport and Handling of Limited Amounts of Hazardous and Noxious Liquid Substances in Bulk of Offshore Support Vessels

## Nærmere om regelverket

Sjøfartsdirektoratet gjennomfører A.1122(30) i norsk regelverk gjennom inkorporasjon, på samme måte som nåværende A.673(16), med enkelte tilpasninger. Endringene gjøres i miljø sikkerhetsforskriften § 7 tredje ledd og farlig last-forskriften § 6 og § 8.

A.1122(30) er en oppdatering og utvidelse av A.673(16). Krav som tidligere ble gjort gjeldende gjennom henvisning til IBC-koden, er tatt direkte inn i regelteksten, og på noen punkter er dagens praksis skrevet inn i regelverket. A.1122(30) blir på denne måten et mer selvstendig regelverk enn A.673(16). Unntakene er

- kapittel 18, hvor alle krav til frakt av flytende gasser er samlet, og der det for enkelhets skyld er referert til IGC-koden
- kapittel 9, der referansene til SOLAS kapittel II-2 er videreført
- referanser i koden til føringsbetingelsene i IBC-kodens kapittel 17 og 18, med tilhørende spesielle krav i kapittel 15 og 16.

Som etter A.673(16) gjelder IMO-resolusjonen MSC.235(82) *Guidelines for the Design and Construction of Offshore Supply Vessels, 2006*, men der A.1122(30) oppgir andre sikkerhetsstandarder, gjelder disse. A.673(16) hadde tilsvarende ordning.

Sammenlignet med A.673(16) er A.1122(30) i større grad tilpasset dagens praksis og støttestøtøyenes spesielle design og operasjonsområder. Eksempel på dette er kravene til atkomst i lasteområdet (kapittel 3.3) med tilhørende definisjon av lasteområdet i 1.2.7. Andre eksempler er muligheten for å bruke flenser i rørsystem (regel 6.2.2.2 og 6.2.3) og muligheten for å laste og losse dekkslast samtidig med stoffer som kun har en miljøfare og et flammepunkt over 60 °C, jf. regel 15.5.2.

A.673(16) åpnet for bruk av portable tanker i stedet for faste dekkstanker, men krav til arrangement og operasjon har vært mangelfulle. Dette har resultert i ulike tolkninger og en ikke-konsistent praksis. Et eksempel på dette er når lasten skal defineres som pakket farlig last, eller når den skal defineres som bulklast. Det er derfor laget et nytt kapittel om lasting og lossing av portable tanker om bord (kapittel 17) og et tilhørende vedlegg 3 med tittelen *Model format for the procedure of the discharging and loading of portable tanks containing dangerous goods carried as deck tanks on offshore support vessels*. Kapitlet inneholder krav til arrangement og operasjonelle krav.

Det har også blitt tatt med helt nye krav i A.1122(30), både tekniske og operasjonelle. Disse kravene skal ivareta frakt av stoffer med større sikkerhetsfare enn det som var tillatt å frakte under A.673(16). Dette er stoffer som er kategorisert som giftige og med skipstype 1 og 2. Det har også blitt lagt til nye krav med bakgrunn i at det nå er mulig å frakte større mengder av stoffer med flammepunkt under 60 °C.

De nye kravene finnes hovedsakelig i følgende kapitler:

2 Vessel Survival Capability and Location of Cargo Tanks

4.3 Toxic Products

7.4 Cargo Tank Gas-Freeing

13 Life-Saving Appliances and Arrangements

14 Safety Equipment

15 Operational Requirements (som er vesentlig utvidet sammenlignet med tilsvarende kapittel i A.673(16))

Krav til håndtering av forurensende returlaster i kapittel 16 er et ytterligere eksempel på nye krav. Se under «Særlig om returlaster» nedenfor.

Kriteriet «begrensede mengder» er slettet når det gjelder de særskilte reglene for støttefartøys frakt av farlige og skadelige flytende stoffer. Begrensningene gitt i A.673(16) som gjelder mengden og farene til stoffer, finnes ikke i den nye koden. Tittelen til A.1122(30) er også endret i tråd med dette.

Skip som er bygget før forskriftsendringene trer i kraft, vil fortsatt kunne forholde seg til A.673(16), men vil da være omfattet av de begrensningene denne resolusjonen setter, også med tanke på mengder. Mer veiledning om konsekvensene for eksisterende skip står i vårt veiledningsrundskriv RSV 23-2020 – *Carriage of hazardous and noxious liquid substance in bulk on existing offshore support vessels after 31 December 2020*. Dette er lagt ut på Sjøfartsdirektoratets nettsider [www.sdir.no/sjofart/regelverk/](http://www.sdir.no/sjofart/regelverk/).

Ordlyden «Petroleumsvirksomheten offshore» i miljø sikkerhetsforskriften § 7 tredje ledd erstattes med ordlyden «offshorevirksomhet» som er brukt i farlig last-forskrift § 6 første ledd.

### Unntak og handlingsrom

A.673(16) inneholder unntak administrasjonen må ta stilling til. Ett av målene med revisjonen er å begrense disse, men på noen punkter inneholder A.1122(30) fortsatt forhold administrasjonen må ta stilling til:

- 1.1.4: For skip som er kjølsturket på eller etter 19. april 1990, men ikke senere enn 30. juni 2018, kan administrasjonen tillate transport av IBC-skipstype 2-stoffer uten at skadestabiliteten i kapittel 2 er oppfylt. Stabiliteten skal være til administrasjonens tilfredsstillelse. Sjøfartsdirektoratet kan også unnta skipene fra ett eller flere av kravene hvis det godtgjøres at kompenserende tiltak vil opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravene i A.1122(30). Dette vil være aktuelt for skip som er sertifisert i henhold til A.673(16) før 1. januar 2021, og der rederiet ønsker å sertifisere fartøyet i henhold til OSV Chemical Code. Utgangspunktet er at hele kapittel 2 skal oppfylles, men at det kan tas hensyn til kravene som gjaldt for skadeutstreking da fartøyet ble bygd, jf. regel 2.6.2 i koden. Regel 4.3.7 i koden om åpningstrykket for P/V-ventiler på tanker som skal frakte giftige stoffer, får også store konsekvenser for de fleste eksisterende fartøys design og konstruksjon. Her kan unntak og kompenserende tiltak være nødvendig.

Forskriftendringene til miljø sikkerhetsforskriften § 7 femte ledd og farlig last-forskriften § 6 fjerde ledd fastsetter muligheten for unntaket som beskrives i 1.1.4 i A.1122(30).

- 1.1.10: For flytende bulklaster som ikke er listet i IBC-kodens kapittel 17 eller 18 eller MEPC.2/Circular, skal administrasjonene som er involvert i transporten, inngå en trepartsavtale om preliminaire føringsbetingelser for det aktuelle stoffet. Dette følger samme prinsipp som de overordnede kravene i regel 6.3 i MARPOL Vedlegg II og regel 1.1.6 i IBC-koden.
- 11.2.2: Når det anses upraktisk å installere måleutstyr på grunn av lastens egenskaper, kan visuelle midler for å fastslå fyllingsgraden i lastetanker aksepteres av administrasjonen. I slike tilfeller skal Sjøfartsdirektoratet eller et anerkjent klasseselskap vurdere relevante operasjonelle prosedyrer med utgangspunkt i dagens beste praksis.
- 17.2.4: Dette er en videreføring av A.673(16) punkt 1.2.3 og åpner for frakt av mindre mengder stoffer, herunder tilsetningsstoffer, som faller utenfor oppregningen i virkeområdekapittelets punkt 1.1.19. Det er opp til administrasjonen å akseptere krav til slik frakt. I utgangspunktet videreføres gjeldende praksis på dette punktet, men det kan påregnes en ny vurdering som kan medføre endringer på et senere tidspunkt.
- 17.3.3 Segregasjonskrav for portable tanker i kapittel 3 og 4 samt kapittel 7 i IMDG-koden skal være oppfylt. Kravene kan lettes etter aksept av administrasjonen. Utgangspunktet er at gjeldende praksis videreføres på dette punktet.
- 17.3.4 Ventilasjonsarrangement for portable tanker skal være til administrasjonens tilfredsstillelse, basert på kapittel 6 i IMDG-koden. I utgangspunktet videreføres gjeldende praksis

på dette punktet, men det kan påregnes en ny vurdering som kan medføre endringer på et senere tidspunkt

- 18.1.2 Administrasjonen kan tillate justeringer av spesifikke krav i IGC-koden om lastetanker, materialer og ventilasjonssystem med bakgrunn i industristandarder og dagens praksis så lenge det anses like effektivt som etter IGC-koden.
- A.1122(30) viderefører noen særskilte tilpasninger av krav for stoffer som kun har en forurensningsfare og flammepunkt over 60 °C, jf. blant annet 3.1.1.1 og 3.3.1.1. Sjøfartsdirektoratet anbefaler at disse ikke brukes. Bakgrunnen er endringene i IBC-koden som er fastsatt gjennom MEPC.318(74) og MSC.460(101).

### Særlig om returlaster

Håndtering av forurensende returlaster i A.1122(30) kapittel 16 stiller krav til en operasjon som tidligere ikke har vært regulert i forskrifter fastsatt av Sjøfartsdirektoratet. I motsetning til de andre kravene i koden gjelder dette kapittelet for alle skip, jf. 1.1.3 og 16.2.1.

Bakgrunnen for de særskilte kravene i kapittel 16 er at sammensetningen av hver returlast er unik. I denne sammenhengen har det blitt rapportert om flere ulykker og nestenulykker som følge av utvikling av H<sub>2</sub>S-gass på støttefartøy. Hvis forholdene derfor ligger til rette for det, kan en relativt liten andel uraffinerte hydrokarboner med høyt nivå av hydrogensulfid (H<sub>2</sub>S) i lasten føre til at det utvikles H<sub>2</sub>S-gass eller et eksplosivt miljø.

Kodens krav til håndtering av returlaster er basert på britiske krav og industriens egen praksis *Guidelines for offshore marine operations (G-OMO)*, jf. <http://www.g-omo.info/>. Kapittelet med tilhørende vedlegg 2 – *Guidelines for testing prior to backloading* – stiller krav til:

- informasjon som skal følge lasten
- operasjonelle forholdsregler
- fordeling av ansvar
- utstyr
- konstruksjon og
- hvordan føringsbetingelser for lasten skal bestemmes

Etter IMOs vedtak av A.1122(30) har det vært uklart hvordan noen av kravene skal gjennomføres i praksis.

Majoriteten av dagens returlaster fraktes i tanker som oppfyller kravene til frakt av stoffer med kun en forurensningsfare og flammepunkt over 60 °C. Mange eksisterende fartøy tilfredsstiller allerede kravene til ekstra utstyr som kommer med føringsnavnet «offshore contaminated bulk liquid P», jf. 16.4.4.1 og føringsbetingelsene i MEPC.318(74)), som innebærer:

- visuell og hørbar nivåalarm (jf. 15.19.6 i IBC-koden)
- deteksjon av H<sub>2</sub>S samt LEL (low explosive limit) som skal være installert i ventilasjonsarrangementet til de relevante tankene med visuell og hørbar alarm på 5 ppm respektive 10% (jf. 16.4.2.2.1)
- portable instrumenter for måling av H<sub>2</sub>S samt LEL til alt personell i lasteområdet (jf. 16.4.2.2.2)

Skip som skal frakte returlaster, skal også oppfylle kravene til skipstype 2. A.673(16) tillater generelt frakt av laster som krever skipstype 3 eller har lettere føringskrav. Eksisterende fartøy kan likevel frakte returlaster om de oppfyller kravene nevnt over. Forskriftendringene til miljøsikkerhetsforskriften § 7 sjuende ledd og farlig last-forskriften § 6 fjerde ledd fastsetter denne muligheten.

En stor del av returlastene som føres i dag, kommer inn under «offshore contaminated bulk liquid S», jf. 16.4.4.2, og føringskravene nevnt ovenfor. Det fører blant annet til at 15.12 i IBC-koden og kapittel 4.3 i koden må tilfredsstilles. A.673(16) tillater ikke frakt av stoffer som er vurdert som giftige, og eksisterende

fartøy oppfyller generelt ikke konstruksjonskravene som følger av koden til slike stoffer. Hovedgrunnen til de strenge føringskravene er at den opprinnelige testen som blir utført på installasjonen, påviser H<sub>2</sub>S eller et eksplosivt miljø. Til tross for at stoffet blir behandlet og nye tester utføres som bekrefter at grensene for H<sub>2</sub>S og LEL er overholdt, blir lasten vurdert som «offshore contaminated bulk liquid S», jf. 16.4.4.2.1 og 16.4.4.2.2.

For skip hvor lasten er behandlet for H<sub>2</sub>S, og dermed i realiteten har fått nedjustert risikonivået, er det følgelig Sjøfartsdirektoratets vurdering at det ikke har vært intensjonen å opprettholde de strengeste kravene. Sjøfartsdirektoratet legger derfor til grunn at det er nødvendig med en tilpasning og presisering av bruken av føringsnavnet «offshore contaminated bulk liquid S». På dette grunnlag av dette fastsettes en unntaksbestemmelse som på nærmere angitte vilkår åpner for å kunne unnlate å følge føringskravene til «offshore contaminated bulk liquid S» jf. endringene i miljø sikkerhetsforskriften § 7 åttende ledd og farlig last-forskriften § 8 fjerde ledd.

Sjøfartsdirektoratet har også inngått et trepartsavtale med Storbritannia om føringsbetingelser for «Offshore contaminated bulk Liquid Treated (containing less than 0.8% of an H<sub>2</sub>S Scavenger) (o)». Mer veiledning om frakt av returlaster finnes i vedlegg II og III til vårt rundskriv RSV 23-2020, som er nevnt over.

### **Særlig om opplæring av personell**

15.3 i A.1122(30) stiller generelle krav om at mannskapet skal ha tilstrekkelig opplæring i bruk av beskyttelsesutstyr og håndtering av nødssituasjoner. Videre skal mannskap involvert i lasteoperasjoner ha relevant opplæring for slike oppgaver. For overordnet personell stilles det også særskilte krav til opplæring i prosedyrer for håndtering av nødssituasjoner.

Ordlyden i disse kravene er den samme som i IBC-koden, som refererer til relevante kravene i STCW-konvensjonen<sup>7</sup> del A og B. Forskjellen er at det i STCW finnes relevante krav som direkte omfatter mannskap på kjemikalietankskip, men ikke mannskap på støttefartøy.

Den som har sitt arbeid om bord, må ha kvalifikasjoner og eventuelle sertifikater som kreves for den aktuelle stillingen eller det arbeidet som skal utføres,<sup>8</sup> men det nærmere innholdet i de generelle kravene for mannskap på støttefartøy er ikke klargjort eller presisert internasjonalt. Med mål om å fastsette nærmere retningslinjer for opplæringen er Sjøfartsdirektoratet derfor i dialog med næringen. Resultatet av dette arbeidet vil bli presentert ved en senere anledning.

## **5. Høring og høringsinnspill**

### **Endringene i MARPOL vedlegg II, IBC-koden og BCH-koden for kjemikalietankskip**

Protestfristen for endringene i MARPOL vedlegg II, IBC-koden og BCH-koden var 1. juli 2020 i henhold til artikkel 16 av MARPOL. De blir gjeldende for alle kjemikalietankskip fra 1. januar 2021.

Forslag til gjennomføring av disse resolusjonene i miljø sikkerhetsforskriften og farlig last-forskriften har formelt sett ikke vært på høring, men fastsettes nå likevel ettersom endringene trer i kraft internasjonalt 1. januar 2021 og de rederiene som berørt er for en stor del allerede har innrettet seg etter kravene. Forberedelsene til endringene har pågått i lengre tid og sjøfartsadministrasjonene, næringen og RO har medvirket i prosessen fram mot fastsettelse i IMO. Sjøfartsdirektoratet opplever at RO og den berørte norskflaggede delen av næringen har fulgt opp de endrede krav og gjort nødvendige endringer. Vi er av oppfatningen at RO og næringen har brukt MSC-MEPC.5/Circ. 7 – *Guidance on the timing of replacement of existing certificates by revised certificates because of the entry into force of amendments to chapters*

---

<sup>7</sup>International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

<sup>8</sup> Skipssikkerhetsloven, §16



17 and 18 of the IBC Code som veiledning i lengre tid, og at fastsettelsen av disse endringene derfor kan fastsettes i 2020 sammen med endringene som gjennomfører A.1122(30).

### **Endringene i IBC-koden for OSVer**

Endringene i IBC- koden er gjeldende for alle OSV som frakter begrensede mengder farlige og skadelige stoffer i bulk i henhold til IMO Res. A.673(16). Endringene inngikk som en del av høringen for å gjennomføre OSV-koden i norsk rett. Det har kommet mange kommentarer som er knyttet til disse endringene fra den berørte næringen. I juni publiserte Sjøfartsdirektoratet veiledningsrundskriv RSV 13-2020 og endringene om gjennomføring av OSV Chemical Code var på høring. Etter høringen ble det utarbeidet en revisjon av rundskrivet; RSV 23-2020. Se mer om høringen og høringsinnspillene under.

Sjøfartsdirektoratet ser at det kan bli vanskelig for næringen å få utført påkrevde ombygginger, produksjon av dokumenter og inspeksjoner før 1. januar 2021. Sjøfartsdirektoratet fasetter derfor en overgangsordning som innebærer at eksisterende OSV som opererer på norsk kontinentalsokkel, kan unnlate å oppfylle de endrede føringsbetingelsene i MEPC.318(74) fram til 31. desember 2021.

### **Gjennomføring av OSV Chemical Code (Res. 1122(30))**

Forslaget til endringer i forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger § 7 og forskrift 1. juli 2014 nr. 944 om farlig last på norske skip § 6 for gjennomføring av OSV Chemical Code var på høring fra 11. juni til 4. september 2020.

Det ble sendt inn totalt sju hørings svar, hvorav to var uten merknader. Høringsinstansene som svarte var Cefor, Fiskeridirektoratet, Justis- og beredskapsdepartementet, Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet, Samferdselsdepartementet, Forsvarsdepartementet, Det norske maskinistforbund og Rederiforbundet.

Det norske maskinistforbundet adresserte at før et skip settes i operasjon skal mannskapet ha opplæring og at ved fastsettelse av nærmere retningslinjer for opplæring skal mannskaps organisasjonene inkluderes. Det nærmere innholdet i de generelle kravene for mannskap på støttefartøy er ikke klargjort eller presisert internasjonalt men det er viktig å adressere at skipssikkerhetsloven §16 sier at den som har sitt arbeid om bord, må ha kvalifikasjoner og eventuelle sertifikater som kreves for den aktuelle stillingen eller det arbeidet som skal utføres.

Norges Rederiforbundet hadde flere merknader om utfordringene som endringene påfører eksisterende OSV. Blant annet ble det uttrykt stor bekymring over at nesten alle eksisterende skip må oppfylle kodens krav. I høringsinnspillet la forbundet til grunn at koden gir «føringsbetingelser som dagens offshore servicefartøyer i stor grad ikke klarer å tilfredsstillere. Eksisterende fartøyer vil måtte gjøre store ombygginger og innføre betydelige operasjonelle tiltak for å tilfredsstillere de nye kravene i koden». «Det oppleves en stor usikkerhet i næringen for hva som må bygges om og hvilke tiltak som må innføres om bord.» I tillegg erfarer «at mange krav blir direkte umulig å gjennomføre på et eksisterende OSV». «Avslutningsvis vil Rederiforbundet igjen påpeke at innføring av det nye regelverket uten særskilte tilpasninger, med de dramatiske konsekvensene det medfører, vil medføre store begrensninger for hele oljenæringen.»

Sjøfartsdirektoratet publiserte i høst veiledning for OSVer i RSV 23-2020. Høringsinnspillet fra Rederiforbundet ble gitt før rundskrivet var publisert. Sjøfartsdirektoratet oppfatter at de fleste av disse bekymringene skyldes endringene i IBC-koden (se MEPC.318(74), MSC.460(101)) og ikke av gjennomføringen av OSV Chemical Code. Endringene i IBC-koden har vært del i høringsprosessen for gjennomføring av OSV Chemical Code og utarbeidelsen av veiledningsrundskrivet RSV 23-2020 som er nevnt i punkt 4 over. I sammenheng med rundskrivet ble det gjort en omfattende gjennomgang av endringenes innvirkning på eksisterende OSVer. Vi har tidlig hatt en dialog med blant annet DNV GL, andre flaggstater og næringen (inkludert oljeoperatører) for å finne en lik tilnærming til utfordringene.

Resultatet av dette er beskrevet i detalj i RSV 23-2020. Sjøfartsdirektoratet oppfatter rederiforbundets innspill og bekymringer er håndtert i denne veiledningen.

Rederiforbundet stilte også spørsmål til den foreslåtte overgangsordningen og fremtidig frakt av returlaster. Innspillet til overgangsordningen er delvis tatt til følge, jf. miljø sikkerhetsforskriften § 7 sjette ledd og farlig last-forskriften § 8 tredje ledd. Muligheten for eksisterende OSV til å fortsette transport av returlaster har blitt tydeligere, jf. forskriftendringene til miljø sikkerhetsforskriften § 7 sjuende ledd og farlig last-forskriften § 6 femte ledd.

## **6. Økonomiske og administrative konsekvenser**

### **Endringene i MARPOL, IBC-koden og BCH-koden**

Endringene i MARPOL vedlegg II gjelder for kjemikalietankskip og gjelder for laster som tas om bord etter 1. januar 2021. Endringene innebærer at rutinene for skipets håndtering av denne type last må oppdateres med hensyn til forvask, levering til mottaksanlegg og utslipp av vaskevann. Videre må fartøyet driftshåndbok oppdateres. Kostnadene knyttet til dette er en engangskostnad og inngår i vanlig drift av fartøyet etterpå. For myndighetene innebærer endringene blant annet at sjekklister for inspeksjoner oppdateres. RO har allerede innarbeidet endringene i sine systemer og fulgt opp skipene som skal følge de endrede kravene. Formålet med endringene er å hindre at substanser fra vaskevannet havner i sjøen.

### **Gjennomføring av OSV Chemical Code (Res. 1122(30))**

Sjøfartsdirektoratet regner med at det kommer noen nybygde støttefartøy i løpet av de nærmeste årene, men vi forstår at fokus vil først og fremst stilles på skip bygget før 1. januar 2021 som rederiet ønsker å sertifisere i henhold til koden og ombygginger relatert til den. Gjennomføringen av koden forventes å få økonomiske konsekvenser for reder, oljeoperatører, verft og designere på bakgrunn av behov for ombygging og tilpasning av skip hvor operatøren ønsker å benytte mulighetene som ligger i regelverket fullt ut. Eventuell godkjenning av ombygging vil bli gebyrlagt etter Sjøfartsdirektoratets gebyrforskrift (FOR 1996-02-02 nr. 115) § 25 pkt. 1.2 for anvendt tid. Hvis ombyggingen gjør det nødvendig med en ny krengeprøve, vil den bli gebyrlagt etter gebyrforskriften § 25 pkt. 1.1. Endring av eksisterende sertifikat vil også bli gebyrlagt etter anvendt tid, jf. gebyrforskriften § 25 pkt. 2.6. Det er vanskelig å tallfeste hva disse gebyrene vil bli, da det vil variere i kompleksitet og behov i de enkeltelte tilfeller. Det må også forventes tilpasning av P&A-manualer, beredskapsplaner og prosedyrer i relevante sikkerhetsstyringssystemer.

For det offentlige kan gjennomføringen av koden på kort sikt føre til økt behov for enkeltaksbehandling ved sertifisering av eksisterende skip. Når praksisen på flere punkter nå fremgår direkte av regelverket, kan dette likevel redusere tilfanget av dispensasjonssøknader som krever at det treffes enkeltvedtak. Gjennomføringen av koden krever utvikling av nye rutiner og etablering av ny praksis, særlig innenfor håndtering av returlaster. Dette vil medføre merarbeid og økte kostnader for Sjøfartsdirektoratet.

Lars Alvestad e.f.  
fung. sjøfartsdirektør

Bjørn Egil Pedersen  
avdelingsdirektør

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Vedlegg: Forskrift om endringer i forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger og forskrift om farlig last på norske skip