Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Vår dato	Vår referanse	Vår saksbehandler
17.06.2024	2024/32029-3	Linda Dehlin Fluvåg
Deres referanse	**Arkivkode**	**Direkte telefon**
	072.31/38	52 74 53 03

Høringsmottakere

Høring – endring av vedlegg II til forskrift om ballastvannbehandling på skip og flyttbare innretninger

I. Generelt om forslaget

1. Høringsfrist og kontaktinformasjon

Sjøfartsdirektoratet sender med dette forslag om endring av forskrift 8. september 2017 nr. 1368 om ballastvannbehandling på skip og flyttbare innretninger vedlegg II på høring.

Høringsfristen er satt til 10. september 2024, og eventuelle innspill sendes til post@sdir.no.

Høringen er tilgjengelig på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider www.sdir.no. Spørsmål om høringen kan rettes til Linda Dehlin Fluvåg på e-post til ldfl@sdir.no.

2. Kort om forslaget

International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004 (ballastvannkonvensjonen) trådte i kraft 8. september 2017, og er gjennomført i norsk regelverk gjennom forskrift 8. september 2017 nr. 1368 om ballastvannbehandling på skip og flyttbare innretninger.

I MEPC.369(80) ble det gjennomført en større revisjon av malen for ballastvanndagbok som finnes i vedlegg II til ballastvannkonvensjonen. Endringene skal tre i kraft fra 1. februar 2025.

Norge utarbeidet posisjoner i samarbeid med næringen og deltok i forhandlingen om regelverket i IMO. Næringen forutsettes godt kjent med endringene gjennom sine interesseorganisasjoner og informasjon fra Sjøfartsdirektoratet.

Det tas forbehold om protestfristen som er 1. august 2024.

3. Bakgrunnen for forslaget

I forbindelse med Marine Environment Protection Committee-møtet MEPC.369(80) i 2023, ble det foretatt en større revisjon av vedlegg II til ballastvannkonvensjonen. Målet med endringene er at malen for ballastvanndagbok skal bli sammenlignbar med oljedagboken, som er omtalt i MARPOL vedlegg I.

Som følge av endringene vil malen i ballastvannkonvensjonens vedlegg II inneholde krav til en mer detaljert og standardisert form for innførsel av ballastvannoperasjoner i dagboken.

4. Hjemmelsspørsmål, virkeområde og pliktsubjekt

Forskrift 8. september 2017 nr. 1368 om ballastvannbehandling på skip og flyttbare innretninger, er hjemlet i lov om skipssikkerhet. Endringen innebærer oppdatering av gjeldende forskrift, forskrift om ballastvannbehandling på skip og flyttbare innretninger. Endringen i konvensjonens vedlegg II vil ha samme lovhjemmel som forskriften.

Endringen i vedlegg II gjelder føring av ballastvanndagbok, og vil ikke ha betydning for virkeområdet til forskriften.

Skipene som forskrift om ballastvannbehandling på skip og flyttbare innretninger gjelder for, vil måtte forholde seg til oppdaterte krav for føring av ballastvanndagbok. Malen inneholder nå krav til en mer detaljert og standardisert form for omtale av ballastvannoperasjoner i dagboken.

II. Nærmere om forslaget

1. Generelt og overordnet

Endringene av vedlegg II til ballastvannkonvensjonen er ment å gjøre formen på ballastvanndagboken sammenlignbar med oljedagboken omtalt i MARPOL vedlegg I. Som følge av endringene, krever dagboken nå en mer detaljert og standardisert føring av ballastvannoperasjoner. Den omformaterte dagboken gir en mer detaljert liste over koder (per bokstav) og elementer (etter nummer) som skal brukes til å foreta oppføringer i dagboken.

Som følge av endringen er det altså endret systematikk, ved at det er laget A – H grupperinger, med nummererte underpunkter. Kravene er på denne måte kategorisert mer oversiktlig og gir en forbedret systematikk for de som skal føre dagboken.

De enkelte overskriftene er også blitt mer utførlige og intuitive, som for eksempel tidligere punkt 3.1. *Når ballastvann tas om bord*, har blitt til *(A) Når ballastvann tas om bord fra vannmiljøet (ballastoperasjon).*

De enkelte underpunktene er nå delt opp i flere punkter, mot det som tidligere var mer enkeltstående og omfattende punkter med flere krav i hvert punkt.

Det er også lagt til flere ballastvannaktiviteter i revideringen. *Punkt F – Svikt og feil i ballastvannbehandlingssystemet,* og *Punkt G – Rengjøring/spyling av ballasttank, fjerning og deponering av sedimenter* fantes ikke i den forrige versjonen.

I punkt A, B, C, D og E, G er det nå også lagt til et krav om at det som del av oppføringen i ballastvanndagboken skal identiteten til tankene oppgis. Det har også kommet inn punkt om at metoden for behandling av ballastvann skal oppgis under hver ballastvannaktivitet. Tidligere var det kun et overordnet punkt om at det skulle oppgis supplerende driftsmetode.

Endringen i vedlegg II inkorporeres i norsk regelverk, gjennom gjeldende forskrift 8. september 2017 nr. 1368 om ballastvannbehandling på skip og flyttbare innretninger.

III. Administrative og økonomiske konsekvenser

1. Konsekvenser for næringen og berørte instanser

Endringen av ballastvannkonvensjonen er en revidering av malen i vedlegg II. Rederiet er den overordnede ansvarlige for at skipet, og dets ballastvanndagbokføring, er i tråd med regelverket. De tiltakene som er nødvendige for at skipet skal tilfredsstille kravene i vedlegg II, må rederiet foreta seg. Endringen vil føre til at rederiene må sørge for at de nye punktene blir håndtert ved ballastvannoperasjoner, som vil kreve en administrativ gjennomgang i forkant. Det vil antakeligvis være nødvendig med en strukturendring i forhold til hvordan ballastvannoperasjoner håndteres og hvordan det føres i dagboken.

Etter Sjøfartsdirektoratets vurdering innebærer de nye endringene en strukturering og kategorisering av arbeidet. Det er likevel grunn til å anta at endringen ikke vil føre til særlig økte investerings- eller driftskostnader for næringen, ettersom kravet om føring av ballastvanndagbok eksisterer i dag.

Målet er at ballastvanndagboken nå skal være mer lik oljedagboken etter MARPOL vedlegg I, og dette kan være ressursbesparende. Det som tidligere var omfattende punkter, er nå delt opp i en mer oversiktlig form. Dette kan føre til at håndteringen på skipet blir mer effektiv. Samtidig er det også ført på noen nye punkter som må vurderes som følge av endringen, som kan kreve merarbeid. Kravene er mer utførlige enn de har vært frem til nå, og det blir et økt detaljeringsnivå og standard på dagbokføringen. Det vil innebære at rederiene kommer til å bruke mer ressurser på å føre opplysninger om ballastvannoperasjoner i ballastvanndagboken.

2. Konsekvenser for det offentlige

De økonomiske konsekvensene for det offentlige anses å være av mindre betydning, ettersom det dreier seg om detaljering og standardisering av gjeldende krav. Det er likevel en innføring av mer utførlige krav, og flere krav, til rederiene i forbindelse med føring av dagboken, som vil kunne kreve mer av inspektørene ved kontroll.

Endringene nødvendiggjør en gjennomgang av Sjøfartsdirektoratets eksisterende sjekklister og prosedyrer, for å sørge for at alle de nye punktene er vurdert om de bør være en del av sjekklistene. Endringene vil ikke føre til nye kontrolloppgaver for Sjøfartsdirektoratet, men de vil inngå i de eksisterende kontrollene av skips ballastvannhåndtering.

Sjøfartsdirektoratet har ikke vurdert endringene til å få store konsekvenser, ettersom det er endringer i eksisterende krav og i grunn kun klargjøring og konkretisering av kravene som finnes. Det vil derfor ikke føre til store ekstrakostnader, men det vil kreve at myndighetene får opplæring i hvordan endringene får betydning for dagbokføringen og kontrollene av dagbøkene, og gjerne kreve noen endringer i interne prosedyrer. Totalt sett er det likevel positivt at kravene til ballastvannhåndteringen får en ny og korrigert form, som er lettere å lese og forholde seg til, og får en likhet med oljedagboken.

C.c.
Klima- og miljødepartementet

Vedlegg:

1) Forslag til endring
2) Høringsliste

Alf Tore Sørheim
konstituert sjøfartsdirektør

Linda Bruås
avdelingsdirektør Regelverk og internasjonalt arbeid

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