

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 02-2013**

Dato: 19. april 2013

Saksnr.: 2009/22153/WDA

Opphever:

Referanse til: Forskrift 30. mai 2012 nr. 488

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

Forskrift om endring av forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger

Sjøfartsdirektoratet fastsetter med dette forskrift om endring av forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger. Endringen er knyttet til forurensning fra utenlandske skip på det åpne hav, og gjøres som ledd i gjennomføring av direktiv 2005/35/EF om forurensning fra skip og introduisering av sanksjoner for overtredelser.

Direktiv 2005/35/EF er tatt inn i EØS-avtalen vedlegg XIII punkt 56 V, og fristen for å gjennomføre direktivet i norsk rett har utløpt.

Forskriftsendringen utvider virkeområdet til forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger (heretter «miljøsikkerhetsforskriften») §§ 4 og 7 om oljeforurensning og forurensning fra skadelige flytende stoffer i bulk. Endringen medfører at utslipp som omfattes av miljøsikkerhetsforskriften §§ 4 og 7 begått av utenlandske skip på det åpne hav kan sanksjoneres av norske myndigheter når et skip frivillig anløper en norsk havn, installasjon på norsk kontinentalsokkel eller installasjon i norsk økonomisk sone.

Høring

Forslag til forskriftsendring ble sendt på høring 24. januar 2013, med høringsfrist 25. mars 2013. Høringsfristen ble satt kortere enn tre måneder av hensyn til EØS-avtalen. Høringen har vært publisert på Sjøfartsdirektoratets nettsider.

Det kom inn åtte høringsuttalelser, hvor de fleste ikke har kommentarer til forslaget.

Fiskeri- og kystdepartementet påpeker at de administrative - og økonomiske konsekvensene av forslaget avhenger av i hvilken grad det forventes at norske kontrollmyndigheter skal utøve kontroll på det åpne hav. Som nevnt i høringsbrevet antar vi at direktivet ikke medfører større forpliktelser enn hva som gjelder pr. i dag når det gjelder overvåking og kontroll på det åpne hav. Endringen får derimot som virkning at det skal være adgang til å følge opp ulovlige utslipp foretatt på det åpne hav med sanksjoner.

Oslo politidistrikt er enig i at muligheten til å kunne sanksjonere utslipp på det åpne hav vil kunne styrke vernet av miljøet. Derimot uttrykkes det bekymring for at forskriftsendringen kan generere flere saker som vil kreve store ressurser. Oslo politidistrikt uttrykker videre generell bekymring rundt ressursituasjonen i politiet i sjøsikkerhet- og miljøsaker. Sjøfartsdirektoratet tar

opplysningene til etterretning, men vi ser ikke at innspillene kan få betydning for den konkrete forskriftsendringen.

Bakgrunnen for forskriftsendringen

Forholdet til direktiv 2005/35/EF

Direktiv 2005/35/EF gjelder utslipp av stoffer som nevnt i MARPOL¹ vedlegg 1 og 2, dvs. olje og skadelige flytende stoffer i bulk. Hovedformålet med direktivet er å oppnå et mer harmonisert sanksjonssystem som gir større grad av likebehandling. Kommisjonen har lagt til grunn at de materielle bestemmelsene om utslipp i MARPOL er tilfredsstillende, men at det er et behov for å styrke den nasjonale gjennomføringen av bestemmelsene, samt harmonisere landenes sanksjonssystemer ved brudd.

Direktivet er langt på vei gjennomført i norsk rett miljøsikkerhetsforskriften. Strafferettslige bestemmelser faller derimot utenfor EØS-avtalen, og det er gjort en tilpasning² i EØS-avtalen angående direktiv 2005/35 ved at andre setning i artikkel 4 om «criminal offences» er tatt bort³.

I direktiv 2005/35 artikkel 3 bokstav (e) går det frem at direktivet også gjelder på det åpne hav, i tillegg til territorialfarvann og økonomisk sone eller tilsvarende.

Forholdet til EØS-avtalen

EØS-avtalen forplikter ikke Norge til å gjennomføre straffebestemmelser. Selv om Norge derfor ikke er forpliktet til å gjennomføre sanksjonsbestemmelsene i direktivet, har lovgiver vurdert det hensiktsmessig å ha sanksjonsbestemmelser for overtredelser av kravene knyttet til utslipp. Skipssikkerhetslovens⁴ bestemmelser om overtredelsesgebyr ved mindre alvorlige overtredelser og straff ved vesentlige overtredelser er generelt ansett å være i samsvar med sanksjonsbestemmelsene i direktiv 2005/35. Derimot mangler det hjemmel for norske myndigheters mulighet til å sanksjonere miljøovertredelser foretatt av utenlandske skip på det åpne hav. Den gjeldende miljøsikkerhetsforskriften gjennomfører MARPOL, og har tilsvarende virkeområde som skipssikkerhetsloven.

Forholdet til skipssikkerhetsloven

Skipssikkerhetsloven med tilhørende forskrifter gjelder for norske skip uansett hvor de befinner seg, jf. skipssikkerhetsloven § 3. For utenlandske skip gjelder skipssikkerhetsloven i Norges territorialfarvann, Norges økonomiske sone og på norsk kontinentalsokkel. Skipssikkerhetsloven åpner for at Kongen ved forskrift gir loven anvendelse på utenlandske skip også utenfor de nevnte områdene.

Forholdet til Havrettskonvensjonen

Havrettskonvensjonen artikkel 218 nr. 1 åpner for at en havnestat kan rettsforfølge overtredelser av internasjonale regler på åpent hav, når fartøyet senere frivillig anløper en havn, installasjon på kontinentalsokkel eller installasjon i økonomisk sone. Folkeretten er derfor ikke til hinder for at miljøsikkerhetsforskriften endres slik at også utslippsovertredelser som begås av utenlandske fartøy på åpent hav kan sanksjoneres med overtredelsesgebyr og straff, i overenstemmelse med direktiv 2005/35.

1 Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensing fra skip (MARPOL)

2 EØS-avtalen vedlegg XIII punkt 56 V

3 Direktiv 2005/35 er for øvrig endret ved direktiv 2009/123. Setningen om «criminal offences» i artikkel 4 er tatt bort, og det er i stedet lagt til et nytt annet ledd til bestemmelsen. Direktiv 2009/123 er pr. i dag ikke tatt inn i EØS-avtalen.

4 Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)

Økonomiske og administrative konsekvenser

Miljøhensyn

Norge har, med sin lange kystlinje, interesse av harmoniserte bestemmelser om rettsforfølging ved miljøovertredelser i europeiske farvann. Muligheten for å rettsforfølge utenlandske fartøy som anløper norske havner for utslippsovertredelser begått på det åpne hav vil styrke den miljømessige sikkerheten.

Næringsinteresser

For norsk rederinæring hvor fartøy seiler under utenlandske flagg medfører endringen at rederiene kan bli gjenstand for rettsforfølging for overtredelser begått utenfor områdene nevnt i gjeldende § 1. Endringen innebærer ikke innføring av et nytt regelverk, men utvider virkeområdet til det eksisterende regelverket for utenlandske skip når det gjelder utslippsovertredelser begått på åpent hav.

Endringen vil medføre større grad av harmonisering i EØS-området, og norske myndigheters oppfølging av miljøovertredelser begått på det åpne hav vil i større grad være flaggstatsuavhengig.

Direktivet har trådt i kraft i EU, og frist for gjennomføring i nasjonal rett har utløpt. Rederier med fartøy som går i europeisk fart må derfor allerede forholde seg til tilsvarende bestemmelser i de andre landene i EØS-området.

Administrasjon

En utvidelse av det geografiske virkeområdet når det gjelder miljøutslipp vil kunne bidra til en økning i saksomfanget for Sjøfartsdirektoratet og politiet. Vi ser ikke for oss et stort volum, men større enkeltsaker kan medføre ressurskrevende oppfølging. Det er likevel vanskelig å se for seg at antall utslippsovertredelser som følge av den foreslåtte endringen skal være av en slik størrelse at dette ikke kan håndteres innenfor rammene av Sjøfartsdirektoratets arbeid med overtredelsesgebyr slik dette organiseres pr. i dag. Politiet har gitt uttrykk for bekymring for at større enkeltsaker kan skape utfordringer for politiet med tanke på ressursituasjonen og dagens organisering.

Endringen innebærer ingen større forpliktelser enn hva som gjelder pr. i dag når det gjelder overvåkning og kontroll på det åpne hav. EMSAs CleanSeaNet er utviklet med tanke på rask oppdagelse av miljøutslipp, og antas å være et sentralt virkemiddel i håndhevingen av forbudet mot ulovlig utslipp på åpent hav.

Vedlegg

Forskrift om endring av forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger følger vedlagt.

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Bjørn Egil Pedersen
avdelingsdirektør

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

Hjemmel: Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 19. april 2013 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 3 og § 31 jf. kgl.res.16. februar 2007 nr. 171 og Miljøverndepartementets delegeringsvedtak 29. juni 2007 nr. 849.

EØS-henvisninger: EØS-avtalens vedlegg XIII nr. 56 V (direktiv 2005/35/EF)

I

I forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger skal § 1 annet ledd lyde:

For utenlandske skip som frivillig befinner seg i norsk havn, ved installasjon på norsk kontinentalsokkel eller ved installasjon i norsk økonomisk sone, gjelder §§ 4 og 7 for utslipp på det åpne hav.

II

Forskriften trer i kraft 1. juli 2013.