

Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

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

Nr.: **RSR 06-2022**

Dato: 21.03.2022

Saksnr.: 2021/153348-20/TVI

Opphever:

Referanse til: Regler for bruk av fartøy i oljevern.

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

Forskrift om endring av forskrift 8. februar 2011 nr. 130 om bruk av fartøy i oljevern

Sjøfartsdirektoratet sendte den 25. oktober 2021 et forslag til revisjon av forskrift 8. februar 2011 nr. 130 om bruk av fartøy i oljevern på høring.

Fristen for høringsuttalelser var den 22. januar 2022. Det kom til sammen inn 12 hørings svar, hvorav 5 hadde kommentarer til forslaget.

Ikrafttredelse

Endringene trer i kraft 1. april 2022.

Nærmere om bakgrunnen for endringene

Den kystnære oljevernberedskapen er i stor grad regulert av nasjonale bestemmelser gitt i forskrift 8. februar 2011 nr. 130 om bruk av fartøy i oljevern (oljevernforskriften), som er gitt med hjemmel i lov 16. februar 2007 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven). Forskriften trådte i kraft 8. februar 2011.

Etter oljevernforskriftens ikrafttredelse har det vært en utvikling av regelverket for mange aktuelle fartøystyper under kontrakt med Kystverket og NOFO (Norsk Oljevernforening for Operatørfartøy) som oljevern fartøy og dermed også omfattet av oljevernforskriften.

Krav til konstruksjon av fartøy, besiktigelse og kontroll, kvalifikasjonskrav for fører m.fl., er eksempler på regelverk som har blitt endret i perioden 2011 til 2021. I samarbeid med Kystverket og NOFO har Sjøfartsdirektoratet utarbeidet forslag til revidert oljevernforskrift slik at den i størst mulig grad vil bli harmonisert med regelverk som gjelder for fartøy i oljevern.

Forskriften som fastsettes ved dette rundskrivet endrer oljevernforskriften. Endringene inneholder en del presiseringer, samtidig som de tar sikte på å fjerne dobbeltreguleringer. Siden oljevernforskriften trådte i kraft i 2011 er det fastsatt ny forskrift om fiskefartøy med største lengde under 15 meter og ny forskrift om mindre lasteskip, som også har krav som omfatter sleping.

Under følger kommentarer til endringer av enkelte paragrafene i oljevernforskriften.

§ 1 Virkeområdet og § 5 sikkerhetstiltak mot brann- operasjoner i gassfarlige områder

Det presiseres i virkeområdet at forskriften gjelder for oljevern fartøy som skal brukes i områder forurensset av væsker som avgir gasser med flammepunkt over 60 ° C. Som følge av endringene i § 1, oppheves § 5 angående fartøy som skal operere i områder der flammepunkt er lavere enn 60 ° C.

Vi fjerner avgrensningen mot fartøy som har tillatelse til å delta i oljevernøvelser og -aksjoner for fartøy som har tillatelse til dette gjennom sitt ordinære sertifikat. Dersom et lasteskip for eksempel har et OILREC sertifikat, er det overflødig å fastslå at fartøyet kan delta i oljevernøvelser og -aksjoner. Dersom fartøyet skal operere i områder der flammepunkt er lavere enn 60 ° C, må adgangen til å operere i slike områder dekkes av fartøyets øvrige sertifikater.

Endringene i § 1 første ledd innebærer ikke en materiell endring av gjeldende rett og har derfor ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige. Endringene speiler intensjonene bak regelverket og hvordan regelverket praktiseres i dag, rettet mot operasjoner i områder der flammepunkt er over 60 ° C

Med unntak av § 13 gjelder forskriften ikke for fartøy som under oljevernøvelser og -aksjoner kun brukes til transport av personer, frakt av utstyr og utførelse av enkle arbeidsoperasjoner, eller til tauing av lette lenser i fartsområde 2, jf. forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder § 8 (fartsområdeforskriften).

Denne endringen vil utvide handlingsrommet for fartøy i fartsområde 2, slik at enkle arbeidsoperasjoner kan utføres uten at forskriftens øvrige bestemmelser vil gjelde. Eksempler på enkle arbeidsoperasjoner er påføring av bark, bruk av høytrykkspyler eller løvblåser og bruk av utstyr for forankring som kan håndteres for hånd.

I § 1 annet ledd slettes unntaket for «mindre fartøy». I stedet er unntaksregelen knyttet til hvilke aktiviteter fartøyet tar del i fremfor fartøystørrelsen, samtidig som virkeområdet for unntaksbestemmelsen nå entydig peker på fartsområde 2 (beskyttet farvann) i fartsområdeforskriften.

Endringen har ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

§ 2 Definisjoner

I en ny bokstav «i» tar vi inn en henvisning til forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om sertifikat m.m. for norske skip og flyttbare innretninger når det gjelder definisjonen av slep

Endringen har ingen endrede økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

§ 4 første ledd krav om gyldig sertifikat eller fartøyinstruks

Siden oljevernforskriftens ikrafttredelse har det blitt innført krav om fartøyinstruks for fartøy som kan være aktuelle for bruk i oljevernaksjoner. I praksis har alle fartøy med oljevern sertifikat et annet sertifikat i bunn. Kravet endres derfor i tråd med de øvrige endringene som har skjedd etter at oljevernforskriften trådte i kraft.

Endringen har ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

§ 6 Nytt fjerde ledd,

Det er fastsatt en ny bestemmelse i § 6 fjerde ledd angående utstyr om bord på fartøy som skal ta om bord oljeemulsjon i fartøyets egne lasterom. Vi viser til rapporten til NSK Ship Design for ytterligere detaljer og begrunnelse (rapporten er lagt ved).

Endringen har ingen endrede økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

§ 7 Endring av tittel til: Utstyr for måling av hydrokarbonkonsentrasjoner ved oljevernaksjoner

Tittelen til § 7 endres for å gjenspeile at dette er utstyr som blir tatt om bord ved eventuelle oljevernaksjoner.

Det er vanligvis aksjonslederen, i tillegg til skipsfører, som er hovedansvarlig for å påse at det finnes utstyr for måling av hydrokarbonkonsentrasjoner på minst ett fartøy.

I nytt annet ledd fastsettes det at på fartøy som skal ta om bord oljeemulsjon i fartøyets egne lasterom, skal fartøyet ha egen gassmåler om bord i tråd med anbefalinger i rapporten som er utarbeidet av NSK Ship Design.

Endringen har ingen endrede økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

§ 8 tredje og fjerde ledd, krav til sleping

Direktoratet åpner for at fartøy alternativt til slepekrok kan bruke slepevinsj i tråd med kravene i forskrift 19. desember 2014 nr. 1853 om bygging og tilsyn av mindre lasteskip. Dette vil gi større fleksibilitet og harmonere bedre med regelverket som gjelder for lasteskip i dag. Slepevinsj blir normalt ansett for å gi et høyere sikkerhetsnivå ved sleping. Fartøy som er sertifisert som slepefartøy vil oppfylle kravene i forskriften når det gjelder krav til slepeforbindelse og stabilitet.

Det er i fjerde ledd presisert at kravet om ekstra slepeforbindelse gjelder i større fartsområde enn fartsområde 2, jf. fartsområdeforskriften § 8.

Endringen har ingen endrede økonomiske og administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

§ 9 første ledd bokstav e og femte ledd, krav til stabilitet

Sjøfartsdirektoratet fastsetter at stabilitetsberegningene i første ledd skal ta hensyn til lastetilstander som representerer de stabilitetsmessige minst gunstige trinn ved fylling/lensing av lasterommene og eventuelle vannballasttanker for fartøy som skal benyttes til mellomlagring av oljeemulsjon i fartøyets egne lasterom eller tanker for å veie opp for effekten av fri væskeoverflate. For fartøy som ikke skal benyttes til mellomlagring av oljeemulsjon i fartøyets egne lasterom eller tanker, kan kondisjoner i henhold til første ledd utelates (se femte ledd).

Sjøfartsdirektoratet åpner videre eksplisitt for bruk av stabilitetskriteriene for "fartøy med spesiell skrogform" iht. IMO Res. A 749 (18) pkt. 4.5.6.2.1-4.5.6.2.4, slik det er gjort for både mindre fiskefartøy og lastefartøy, samt større fartøy som skal følge IMOs kode om intaktstabilitet (IS-koden). Denne åpningen fremgår bare indirekte slik forskriftens ordlyd er i dag, men innebærer imidlertid ingen materiell endring.

Endringen har ingen endrede økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

§ 10 Opptak av oljeemulsjon

Fiske-, fangst- og lastefartøy som brukes i den kystnære oljevernberedskapen og hvor fokuset har vært å bygge opp en robust beredskap, har siden 2011 vært underlagt oljevernforskriften. Frem til nå har fartøyene hatt mulighet til å mellomlagre oljeemulsjon på eksterne lukkede tanker på dekk, men uten mulighet for mellomlagring av oljeemulsjon i lasterom om bord i fartøyet.

Å tillate at fartøyets egne lasterom brukes for mellomlagring av oljeemulsjon med flammepunkt over 60 ° C, vil øke kapasiteten for mellomlagring ved et oljeutslipp, og er ett av de viktigste tiltakene som nå fastsettes. For den kystnære oljevernberedskapen er det derfor strategisk viktig at mellomlagring av oljeemulsjon tillates om bord i fartøyets egne lasterom under akutt oljeforurensning.

NOFO har derfor fått NSK Ship Design til å utarbeide en rapport som identifiserer metoder, risiko og problemstillinger ved mellomlagring av oljeemulsjon i lasterom på fiske- og lastefartøy.

Rapporten konkluderer med at brann- og annen sikkerhet er ivaretatt gjennom fartøyenes ordinære sertifikater, krav i oljevernforskriften, operasjonsmanual for fartøy i kystnær oljevernberedskap og HMS-håndbok for oljevern. Oljeemulsjon med flammepunkt over 60 ° C klassifiseres ikke som brannfarlig væske (forskrift om håndtering av farlig stoff, 2009).

Oljevernforskriften tillater å ta om bord oljeemulsjon i eksterne lukkede tanker på dekk. Brann- og eksplosjonsfare anses ikke å øke ved å mellomlagre oljeemulsjon i lasterom, betinget at en har et bevisst forhold til om å unngå lekkasjer og søl når oljeemulsjonen pumpes om bord. Dette dokumenteres også i rapport fra SINTEF (2009 og 2020).

DNV kom i juli 2020 med en revidert utgave av OILREC-notasjonen slik at den også omhandler mellomlagring av oljeemulsjon med flammepunkt over 60 ° C, noe den ikke har gjort tidligere (DNV, 2020). I denne notasjonen stiller DNV krav til ekstra sikkerhetsutstyr som ikke er en del av kravene i oljevernforskriften. Det anbefales at fartøyene oppfyller kravene til sikkerhetsutstyr i henhold til OILREC når det gjelder olje med flammepunkt over 60 ° C (DNV, 2020).

Sjøfartsdirektoratet har vurdert de foreslåtte endringer som er omtalt i rapporten og konkludert med at sikkerhetsnivået for besetningen, fartøyet og miljøet er ivaretatt og velger derfor å tillate opptak av oljeemulsjon med flammepunkt over 60 ° C om bord i fartøy. Sjøfartsdirektoratet viser ellers til redegjørelsen i rapporten som er utarbeidet av NSK Ship Design (vedlagt).

Det er viktig å merke seg at den aktuelle sertifisering med mulighet for mellomlagring av oljeemulsjon i lasterom om bord i fartøyet er frivillig, men vil bare gjelde for de rederiene/fartøy som ønsker å inngå i oljevernberedskapen.

Rederiene må påregne kostnader å få fartøyet klart til å kunne bruke fartøyets lasterom og tanker i oljevernberedskap. Endringen innebærer imidlertid ingen endrede økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige i forhold til dagens krav, men vil innebære en betydelig styrking av den kystnære oljeberedskapen og dermed en stor potensiell samfunnsøkonomisk gevinst ved et sterkere forsvar mot oljeforurensning. På samme tid vil registrering i beredskapspoolen medføre inntekter for det enkelte rederi og fartøy.

NOFO opplyser at fartøyene som det blir inngått avtale med, blir kompensert med en fast årlig sum for å stå i beredskapspoolen. Videre vil det bli kompensert når fartøyene deltar på øvelser og ved eventuelle oljevernaksjoner.

Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at kompensasjonen vil dekke det meste av kostnadene som er nevnt ovenfor. Foruten kravene i oljevernforskriften vil rederiene uansett måtte oppfylle øvrige krav om sikkerhetsstyringssystem og krav om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip.

§ 11 Sikkerhetsstyringssystem og operasjonsmanualer, endringer i annet og tredje ledd

I § 11 fastsettes det et nytt krav i annet ledd om at operasjonsmanualen skal beskrive ren og skitten sone om bord. Videre skal operasjonsmanualen for fartøy som skal brukes til mellomagring av oljeemulsjon i fartøyets egne lasterom, i tillegg beskrive en del punkter som er særegne for denne typen operasjoner.

Disse omhandler tankarrangement, lossesystem, bruk av gassmåler, innfestning av utstyr som blir tatt om bord, montering av nytt rørsystemer, og stenging av nødvendige rørsystemer, prosedyrer for å forhindre overfylling av tanker/lasterom og rengjøringsprosedyre. Vi viser ellers til den tidligere nevnte rapporten fra NSK Ship Design.

Endringene får ingen vesentlige endrede økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

§ 12 Kvalifikasjonskrav

Sjøfartsdirektoratet vil tydeliggjøre at fører minst skal tilfredsstille krav som følger av forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk (kvalifikasjonsforskriften) § 3, samtidig som andre sjøfolk om bord skal ha gjennomført sikkerhetsopplæring i henhold til kvalifikasjonsforskriften § 7 eller § 8.

Det har kommet flere kommentarer angående endringene i høringsrunden. Den 1. juli 2020 trådte endringer kvalifikasjonsforskriften i kraft og sertifikatkravet for dekksoffiserer på lasteskip ble endret fra tidligere største lengde 15 meter eller mer, til største lengde 8 meter eller mer. For lasteskip med bruttotonnasje (BT) under 500 med lengde (L) under 24 meter i fartsområde liten kystfart er det krav om kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 6 (D6), jf. kvalifikasjonsforskriften § 23a og sikkerhetskurs for sjøfolk på mindre skip, jf. kvalifikasjonsforskriften § 8 tredje ledd om krav til D6 på lasteskip med største lengde under 15 meter gjelder fra 1. januar 2024. Dette er krav som gjelder uavhengig av forskriften som nå fastsettes og som endrer forskrift om bruk av fartøy i oljevern.

§ 13 Opplæring

Sjøfartsdirektoratet vil tydeliggjøre at det er førers ansvar å sørge for at fartøyet er delt i ren og skitten sone for å unngå skader på sjøfolk og miljø.

Det presiseres videre at det bare er personell som skal utføre oppgaver som inngår i fartøyets oljevernaktiviteter som skal ha opplæring som gjør dem i stand til å operere oljevernutstyr på en sikker måte.

Endringen har ingen endrede økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

Andre bestemmelser og ikrafttredelse

Endringsforskriften trer i kraft 1. april 2022.

Knut Arild Hareide
sjøfartsdirektør

Linda Bruås
avdelingsdirektør
Avdeling for regelverk og internasjonalt arbeid

Vedlegg: 1) Forskrift om endring av forskrift 8. februar 2011 nr. 130 om bruk av fartøy i oljevern
2) Oversikt over høringsinnspill
3) Rapport utarbeidet av NSK Ship Design i forbindelse med revisjon av forskrift om bruk av fartøy i oljevern med vedlegg.