

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 15-2016

Dato: 24.11.2016

Saksnr.: 2016/28315

Opphever:

Referanse til:

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

Forskrift om sikkerhetstiltak for skip som opererer i polare farvann og endring av forskrift om miljømessig sikkerhet

1. Innledning

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt forskrift om endring av forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger, og ny forskrift om sikkerhetstiltak for skip som opererer i polare farvann. Det internasjonale regelverket for skip som opererer i polare farvann (polarkoden) trer i kraft 1. januar 2017. I den forbindelse endres også SOLAS og MARPOL.

Polarkoden ble vedtatt av IMO¹ ved resolusjon MSC.385(94) og MEPC.264(68) i henholdsvis november 2014 og mai 2015. Det ble vedtatt et nytt kapittel XIV i SOLAS² (MSC.386(94)), og det ble gjort endringer i vedlegg I, II, IV og V i MARPOL³ (MEPC.265(68)).

Havområdene rundt polene er krevende, avsidesliggende og sårbare, noe som har betydning for sikkerheten til skip, mannskap og passasjerer så vel som miljøet det opereres i. Internasjonalt har det lenge vært jobbet med å utvikle et regelverk som tar høyde for de særegne forholdene ved operasjon i polare farvann. Norge og Sjøfartsdirektoratet har ledet arbeidet med utviklingen av et bindende internasjonalt regelverk for operasjon i polare farvann som tar høyde for de spesielle risikofaktorene som ikke er tilstrekkelig dekket gjennom konvensjonene for øvrig.

Polarkoden har regler om utforming og konstruksjon av skip, om utstyr, operasjonelle forhold, opplæring og beskyttelse av miljøet. Selve koden er delt inn i to adskilte deler, en sikkerhetsdel (del I) og en miljødel (del II). Sikkerhetsdelen og miljødelen er igjen delt inn i en obligatorisk del (del A) og en veiledningsdel (del B).

2. Høring

Forslaget var på høring fra 8. april til 10. juli i år.

Rederiforbundet og CEFOR støtter regler om særskilte sikkerhetstiltak for skip som opererer i polare farvann, og Rederiforbundet uttrykte støtte for valgt struktur for implementering.

¹ Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen

² Den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs

³ Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip

Norges fiskarlag og Fiskebåt uttrykker usikkerhet når det gjelder i hvilken grad regelverket får anvendelse for fiskeflåten. Vi vil forsøke i dette rundskrivet i enda større grad å klargjøre konsekvensene for fiskefartøy.

Advokatforeningen har noen konkrete innspill til et klarere språk i teksten. Disse går derimot på utformingen av selve koden som er framforhandlet og vedtatt internasjonalt. I vår oversettelse har Sjøfartsdirektoratet sett det som hensiktsmessig å være tro mot teksten i koden slik at vi ikke skaper utilsiktede nyanseskjeller i dette regelverket som i sin natur er utpreget internasjonalt.

For øvrig mottok vi ikke materielle innspill til forslaget som var på høring.

3. Nærmere om regelverket

Implementering

Hvert kapittel i SOLAS er i dag implementert i norsk rett med en egen forskrift. F.eks. gjennomfører forskrift om navigasjonshjelpemidler for skip⁴ SOLAS kapittel V (Safety of Navigation), og forskrift om redningsredskaper på skip⁵ gjennomfører SOLAS kapittel III (Life-saving appliances and arrangements).

MARPOL vedlegg I til VI er i dag implementert i forskrift om miljømessig sikkerhet.

Denne strukturen opprettholdes i det regelverket som nå er fastsatt. Endringene i SOLAS og de sikkerhetsrelaterte delene av polarkoden gjennomføres i en ny forskrift om sikkerhetstiltak ved navigasjon i polare farvann. Endringene i MARPOL og de miljørelaterte delene av polarkoden gjennomføres i den eksisterende forskriften om miljømessig sikkerhet.

Polarkoden og endringene i de internasjonale konvensjonene inkorporeres, det vil si at MSC.385(94), MEPC.264(68), MSC.386(94) og MEPC.265(68) skal gjelde som forskrift. Sjøfartsdirektoratets oversettelse av polarkoden publiseres sammen med forskriftene som inkorporerer de respektive delene av koden. I tråd med dagens praksis publiseres en konsolidert oversettelse av MARPOL sammen med forskrift om miljømessig sikkerhet. Sjøfartsdirektoratets oversettelse av nytt kapittel XIV i SOLAS publiseres sammen med ny forskrift om sikkerhetstiltak ved navigasjon i polare farvann.

Operasjon i polare farvann

Kravene i sikkerhetsdelen er formåls- og funksjonsbaserte, og hvilke krav som gjelder for skipet er knyttet til risikomomentene i de områdene hvor skipet skal operere, slik som f.eks. isforhold og temperatur. Det er sentralt for rederiet å vurdere operasjonsområdet for skipet, og disse forholdene samt eventuelle operasjonelle begrensninger skal framgå av skipets operasjonsmanual.

Med polare farvann menes arktiske farvann og/eller Antarktisområdet slik dette er definert i endringene i SOLAS og MARPOL i henhold til MSC.386(94) og MEPC.265(68). Skip som skal operere i disse områdene vil kategoriseres som A, B eller C skip avhengig av isforholdene der skipene skal operere. Krav til utforming, konstruksjon og utstyr vil avhenge av hvilken kategorisering skipet faller inn under, og den operasjonelle vurderingen som rederiet skal foreta for skipet.

Gjennom sirkulær [MSC.1/Circ. 1519](#) fastsatte IMO den 6. juni i år retningslinjer for å vurdere egenskaper og begrensninger ved operasjon i is. Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at metodene som beskrives i sirkulæret utgjør et godt grunnlag for de vurderinger rederiet må foreta i henhold til det nye regelverket for operasjon i polare farvann.

⁴ Forskrift 5. september 2014 nr. 1157 om navigasjon og navigasjonshjelpemidler for skip og flyttbare innretninger

⁵ Forskrift 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip

Nærmere om virkeområdet for polarkoden og endringene i SOLAS og MARPOL

Sikkerhetsdelen (polarkoden del I-A) og miljødelen (polarkoden del II-A) bygger på henholdsvis SOLAS og MARPOL. Disse konvensjonene har ulikt virkeområde. SOLAS gjelder som hovedregel passasjerskip og lasteskip med bruttotonnasje 500 eller mer i internasjonal fart. I MARPOL har de ulike vedleggene ulikt virkeområde, men i motsetning til SOLAS har MARPOL regler som gjelder alle skip, også lasteskip med bruttotonnasje under 500, fiskefartøy og flyttbare innretninger. Polarkoden del I og del II har derfor noe ulikt virkeområde.

Nytt kapittel XIV i SOLAS, og polarkoden del I-A, er utformet som tilleggskrav til skip som har SOLAS-sertifikater i bunn, og som skal operere i polare farvann. At det er snakk om tilleggskrav innebærer at reglene bare får betydning for skip som skal ha internasjonale sikkerhets sertifikater i henhold til SOLAS kapittel I, og ikke f.eks. fiske- eller fangstfartøy som opererer i polare farvann.

Fra og med 1. januar 2017 skal skip bygget etter denne datoen (nye skip) oppfylle kravene i SOLAS kapittel XIV og polarkoden del I-A. Med unntak av enkelte krav som bare gjelder nye skip, skal skip bygget før denne datoen (eksisterende skip) oppfylle kravene ved første mellomliggende- eller fornyelsesinspeksjon etter 1. januar 2018.

Som dokumentasjon på oppfyllelse av kravene skal skip som skal operere i polare farvann ha gyldig polarskips sertifikat. Det skal også utformes en operasjonsmanual for polare farvann som skal være tilgjengelig om bord. Sertifikatet og operasjonsmanualen utfyller hverandre og må ses i sammenheng.

Miljødelen følger virkeområdet til de ulike vedleggene i MARPOL, og innfører tilleggskrav til MARPOL vedlegg I (oljeforurensning), vedlegg II (skadelige flytende stoffer i bulk), vedlegg IV (kloakkforurensning) og vedlegg V (avfallsforurensning). At miljødelen følger virkeområdet til MARPOL innebærer at en del av kravene gjelder alle skip, herunder fiskefartøy.

Miljøkravene i polarkoden er i stor grad operasjonelle, og gjelder hovedsakelig både nye og eksisterende skip. Polarkoden del II-A kapittel 1 innfører likevel enkelte konstruksjonskrav for noen grupper nye kategori A og B skip.

F.eks. gjelder polarkoden del II-A kapittel 1 forhindring av oljeforurensning, og dette kapittelet i koden har samme virkeområde som MARPOL vedlegg 1 og gjelder følgelig alle skip. Polarkoden II-A kapittel 1 nr. 1.2.1 har følgende konstruksjonskrav:

«For skip av kategori A og B bygget 1. januar 2017 eller senere, som har en samlet brennoljekapasitet på mindre enn 600 m³, skal alle brennoljetanker være separert fra den ytre kledningen med en avstand på ikke mindre enn 0,76 m. Denne bestemmelsen får ikke anvendelse på små brennoljetanker med en maksimal individuell kapasitet på 30 m³ eller mindre.»

MARPOL vedlegg 1 kapittel 3 regel 12a har allerede regler for skip med samlet brennoljekapasitet over 600m³. Det som er nytt med polarkoden er at det også innføres krav for nye skip med samlet brennoljekapasitet under 600m³, likevel slik at tanker med kapasitet 30m³ eller mindre ikke omfattes.

For skip som skal ha IOPP-sertifikat (skip med bruttotonnasje på 400 eller mer) skal det framgå av sertifikatet hvorvidt skipet oppfyller konstruksjonskravene i polarkoden II-A kapittel 1 nr. 1.2.

Det nevnte konstruksjonskravet gjelder altså for nye kategori A og B skip, herunder fiskefartøy. Kategori B skip defineres i koden som skip som er utformet for operasjon i polare farvann i minst tynn førsteårsis, som kan inkludere inneslutninger av gammel is. Tynn førsteårsis er definert som førsteårsis som er 30–70 cm tykk. Skip som opererer i områder med førsteårsis, men hvor istykkelsen ikke overstiger 30 cm tykkelse eller inkluderer flerårsis, vil da være kategori C skip og ikke ha krav om minimum 0,76 m avstand fra tank til ytre kledning.

Kategoriseringen av skipet er altså knyttet til isforholdene i operasjonsområdet, og det er rederiet som må vurdere og ta stilling til dette for sitt skip. Fiskefartøy som har til hensikt å operere i polare farvann hvor isforholdene kan overstige 30 cm tykkelse eller inkludere flerårsis må oppfylle det nevnte konstruksjonskravet, og det skal da framgå av IOPP-sertifikatet for skip som skal ha dette i henhold til MARPOL vedlegg 1.

For øvrig innfører polarkoden II-A og endringene i MARPOL flere operasjonelle krav. Eksempler på slike operasjonelle krav i polarkoden er strengere regler om utslipp av oljeholdige væsker, skadelige flytende stoffer, kloakk og avfall i polare farvann. Også operasjonelle krav kan derimot påvirke hvilke valg man gjør når det kommer til design. F.eks. vil det for nye kategori A og B skip være forbudt å slippe ut kloakk i polare farvann med mindre skipet har et godkjent (rattmerket) kloakkrensingsanlegg. Med andre ord, selv om kravet er operasjonelt (forbud mot utslipp av kloakk) kan det påvirke utforming og installasjoner om bord, og slike forhold må rederiet ta stilling til for sitt skip.

Sertifisering

Polarskips sertifikatet er et tilleggssertifikat for skip som har SOLAS-sertifikater, og som skal operere i polare farvann. Etter 1. januar 2017 skal nye skip ha et gyldig polarskips sertifikat når skipet skal operere i polare farvann. Eksisterende skip skal oppfylle sertifikatkravet innen den datoen som inntreffer først av mellomliggende- eller fornyelsestilsyn etter 1. januar 2018.

Sjøfartsdirektoratet utsteder polarsertifikatet for skip flagget i Norsk ordinært skipsregister (NOR). For skip registrert i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) er sertifiseringskompetansen delegert til anerkjente klasseselskaper.

Når det gjelder miljødelen er supplement til IOPP-sertifikatet endret som følge av konstruksjonskravene i polarkoden del II-A kapittel 1 for nye A og B skip. IOPP-sertifikatet skal reflektere hvorvidt skipet oppfyller kravene til tankbeskyttelse i det nevnte kapittelet i polarkoden. Ettersom konstruksjonskravene bare gjelder skip bygget etter 1. januar 2017, er det ikke nødvendig for eksisterende skip å erstatte IOPP-sertifikatet før dette uansett utløper. Dette er i tråd med veiledningsrundskrivet MEPC.1/Circ. 856.

Kategori A skip som opererer i mer enn 30 dager sammenhengende og ikke kan overholde kravet om nullutslipp i henhold til polarkoden del II-A kapittel 1 av olje eller oljeholdige blandinger fra maskinrom, kan få utsettelse for dette utslippskravet. I tråd med veiledningsrundskrivet MEPC.1/Circ. 856 vil det i disse tilfellene være tilstrekkelig å vise til et vedtak om slik utsettelse.

Det følger av polarkoden del II-A kapittel 2 at administrasjonen skal ta stilling til om nye kategori A og B skip kan føre skadelige flytende stoffer, når det er snakk om skip hvor IBC-koden ikke stiller krav til plassering av tanker (type 3 skip). Dette gjøres i forbindelse med utstedelse av sertifikat for føring av skadelige flytende stoffer i bulk, og vilkår for operasjon i polare farvann skal tas inn som en merknad i sertifikatet. Som et utgangspunkt legger Sjøfartsdirektoratet til grunn at type 3 skip må oppfylle kravet til tankavstand for type 2 skip (minst 0,76 meter avstand til ytre kledning) for å kunne føre skadelige flytende stoffer i bulk i polare farvann.

For skip sertifisert for å føre skadelige flytende stoffer i bulk følger det av endringene i MARPOL vedlegg II at formatet for PA-manualen endres ved at det legges til en setning om utslipp i polare farvann. Det følger av MARPOL vedlegg II tillegg IV at PA-manual som hovedregel godkjennes av administrasjonen, og at den ikke skal endres uten godkjenning fra administrasjonen, jf. punkt 8 i introduksjonen. I tråd med veiledningsrundskrivet MEPC.1/Circ. 856 godkjenner Sjøfartsdirektoratet likevel på generelt grunnlag at rederiet selv gjør de nødvendige endringene i manualen før operasjon i polare farvann. Endringene vil deretter kunne påtegnes ved neste planlagte sertifikatinspeksjon.

4. Andre endringer i regelverket

I forbindelse med endringene av forskrift om miljømessig sikkerhet benytter vi anledningen til å oppdatere listen over MEPC-resolusjoner som endrer MARPOL konsolidert utgave 2011. Dette er

endringer som ikke har sammenheng med polarkoden, og innebærer at følgende resolusjoner tas inn i de relevante inkorporasjonsbestemmelsene i forskriften: MEPC.235(65), MEPC.238(65), MEPC.246(66), MEPC.247(66), MEPC.256(67) og MEPC.258(67).

5. Økonomiske og administrative konsekvenser

For skip med SOLAS-sertifikater som skal operere i polare farvann, innebærer polarkoden og endringene i SOLAS og MARPOL en rekke krav som vil få økonomiske konsekvenser for rederinæringen, herunder krav om polarskipsertifikat. For fiskefartøy og andre skip uten SOLAS-sertifikater som skal operere i polare farvann vil polarkodens miljødel og endringene i MARPOL ha betydning for operasjonen og konstruksjon av nye kategori A og B skip. Arbeidet med dette regelverket har pågått gjennom mange år. Norges Rederiforbund og andre næringsaktører har vært sterkt involvert i arbeidet, og økonomiske konsekvenser har inngått i vurderingen under utformingen av reglene. Regelverket er bindende internasjonalt, og implementering i norsk rett vil derfor ikke ha noen konkurransemessig betydning for det norske flagget.

For Sjøfartsdirektoratet medfører reglene administrative konsekvenser i form av sertifisering, kontrollforpliktelser og veiledningsplikt.

I skrivende stund er forslag til endringer i Sjøfartsdirektoratets gebyrtariff⁶ sendt på høring. Det foreslås der et timebasert gebyr for utstedelse og fornyelse av polarskipsertifikat, og det skisseres et timeantall mellom 100 og 115 timer avhengig av skipets størrelse og eventuelle klassifisering.

6. Forskrift om sikkerhetstiltak for skip som opererer i polare farvann - kommentarer til de enkelte paragrafene

Til § 1, virkeområde

Forskriftens virkeområde koples til skip som skal ha internasjonale sikkerhets sertifikater. Dette gjøres for å synliggjøre at forskriften kun er relevant for skip som skal ha SOLAS-sertifikater. Polarkoden henviser til skip som skal ha sertifikater i henhold til SOLAS kapittel I, og etter vår oppfatning er begrepet «internasjonale sikkerhets sertifikater» dekkende i denne sammenheng.

Til § 2, SOLAS kapittel XIV

Første ledd inkorporerer nytt kapittel XIV i SOLAS, jf. MSC.386(94). Det innebærer at kapittel XIV i SOLAS skal gjelde som forskrift.

Etter andre ledd vil kapittel XIV i SOLAS også gjelde tilsvarende for statseide skip med SOLAS-sertifikater, når slike skip opererer i polare farvann. Denne presiseringen er tatt med fordi det er uttrykkelig fastsatt i SOLAS kapittel XIV at statseide skip er unntatt, med mindre medlemsstatene velger å inkludere disse skipene i virkeområdet. Rekkevidden av bestemmelsen begrenses av forskrift om unntak fra skipssikkerhetsloven for skip som tilhører Forsvaret⁷.

Til § 3, Polarkoden del I-A

Første ledd inkorporerer sikkerhetsdelen i polarkoden, samt de sikkerhetsrelaterte delene av innledningen. Andre ledd presiserer at koden også skal gjelde for statseide skip med SOLAS-sertifikater.

⁶ Forskrift 21. desember 2009 nr. 1738 om oppkreving av gebyr til statskassen for besiktelser, sertifikatutstedelse mv.

⁷ Forskrift 29. juni 2007 nr. 819 om unntak fra bestemmelser i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet for skip som tilhører Forsvaret eller som benyttes i dets tjeneste

7. Forskrift om endring av forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger - kommentarer til de enkelte paragrafene

Til § 4, hindring av oljeforurensing fra skip og flyttbare innretninger - MARPOL vedlegg I
Referanse til MEPC.265(68) inkluderes i bestemmelsen. Det samme gjelder referanse til MEPC.235(65), MEPC.238(65), MEPC.246(66), MEPC.248(66), MEPC.256(67). Endringene i MARPOL vedlegg I inkorporeres og gjelder som forskrift.

Til § 7, hindring av forurensing fra skadelige flytende stoffer i bulk - MARPOL vedlegg II mv.
Referanse til MEPC.265(68) inkluderes i bestemmelsen. Det samme gjelder MEPC.238(65) og MEPC.246(66). Endringene i MARPOL vedlegg II inkorporeres og gjelder som forskrift.

Til § 8, hindring av forurensing fra skadelige forurensende stoffer i pakket form - MARPOL vedlegg III
Referanse til MEPC.246(66) inkluderes i bestemmelsen. Endringene i MARPOL vedlegg III inkorporeres og gjelder som forskrift.

Til § 9, hindring av kloakkforurensing fra skip og flyttbare innretninger - MARPOL vedlegg IV
Referanse til MEPC.265(68) inkluderes i bestemmelsen. Det samme gjelder MEPC.246(66). Endringene i MARPOL vedlegg IV inkorporeres og gjelder som forskrift.

Til § 11, hindring av søppelforurensing fra skip og flyttbare innretninger - MARPOL vedlegg V
Referanse til MEPC.265(68) inkluderes i bestemmelsen. Det samme gjelder MEPC.246(66). Endringene i MARPOL vedlegg V inkorporeres og gjelder som forskrift.

Til § 12, hindring av luftforurensing fra skip og flyttbare innretninger - MARPOL vedlegg VI
Referanse til MEPC.247(66) og MEPC.258(67) inkluderes i bestemmelsen. Endringene i MARPOL vedlegg VI inkorporeres og gjelder som forskrift.

Til § 19. Polarkoden del II-A
Første ledd inkorporerer miljødelen i polarkoden, samt de miljørelaterte delene av innledningen.

Andre ledd tar høyde for administrasjonens adgang i polarkoden del II-A nr. 1.1.3 til å utsette kravet i 1.1.1 for eksisterende kategori A skip. Sjøfartsdirektoratet åpner for at det skal være adgang til slik utsettelse, når slike skip opererer i mer enn 30 dager sammenhengende og ikke kan overholde kravet om nullutslipp av olje eller oljeholdige blandinger fra maskinrom. Disse skal da oppfylle kravene for utslipp i spesielle områder i henhold til MARPOL vedlegg I regel 15.3.

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Bjørn Egil Pedersen
Avdelingsdirektør