

Høringsinstanser i henhold til liste

## Høring - forslag til forskrift om sikkerhetstiltak for skip som opererer i polare farvann og endring av forskrift om miljømessig sikkerhet

Det internasjonale regelverket for skip som opererer i polare farvann (polarkoden) trer i kraft 1. januar 2017. I den forbindelse endres også SOLAS<sup>1</sup> og MARPOL<sup>2</sup>.

Sjøfartsdirektoratet sender med dette forslag til endring av forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger, og forslag til ny forskrift om sikkerhetstiltak for skip som opererer i polare farvann ut på høring. Høringen legges ut på vår hjemmeside [www.sjofartsdir.no](http://www.sjofartsdir.no). Forslaget gjennomfører polarkoden og endringene i SOLAS og MARPOL i norsk rett.

Høringsuttalelser sendes Sjøfartsdirektoratet via e-post til [postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no) innen 10. juli 2016, fortrinnsvis i Word-format.

### 1. Bakgrunn for forslaget

#### Generelt

Polarkoden ble vedtatt av IMO<sup>3</sup> ved resolusjon MSC.385(94) og MEPC.264(68) i henholdsvis november 2014 og mai 2015. Det ble vedtatt et nytt kapittel XIV i SOLAS (MSC.386(94)), og det ble gjort endringer i vedlegg I, II, IV og V i MARPOL (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, søk- og redning 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).

1 Den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs

2 Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip

3 Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen



### Implementering

Hvert kapittel i SOLAS er i dag implementert i norsk rett med en egen forskrift. F.eks. gjennomfører forskrift om navigasjonshjelpemidler for skip<sup>4</sup> SOLAS kapittel V (Safety of Navigation), og forskrift om redningsredskaper på skip<sup>5</sup> gjennomfører SOLAS kapittel III (Life-saving appliances and arrangements).

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

Sjøfartsdirektoratet foreslår å opprettholde denne strukturen. Vi foreslår at endringene i SOLAS og de sikkerhetsrelaterte delene av polarkoden gjennomføres i en ny forskrift om sikkerhetstiltak ved navigasjon i polare farvann. Videre foreslår vi at endringene i MARPOL og de miljørelaterte delene av polarkoden gjennomføres i den eksisterende forskriften om miljømessig sikkerhet.

Både polarkoden og endringene i SOLAS og MARPOL er utformet på en slik måte at reglene kan anvendes direkte. Sjøfartsdirektoratet har derfor lagt opp til at reglene 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 vil publiseres sammen med forskriftene som inkorporerer de respektive delene av koden. I tråd med dagens praksis vil en konsolidert oversettelse av MARPOL publiseres sammen med forskrift om miljømessig sikkerhet. Sammen med ny forskrift om sikkerhetstiltak ved navigasjon i polare farvann vil vi også publisere Sjøfartsdirektoratets oversettelse av nytt kapittel XIV i SOLAS.

## **2. Nærmere om forslaget**

### Innledning

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.

### Operasjon i polare farvann

Kravene i sikkerhetsdelen er formåls- og funksjonsbaserte, og det er i stor grad opp til rederiet å finne løsninger for sitt skip som tilfredsstiller kravene i regelverket. Det er sentralt for rederiet å angi operasjonsområdet for skipet, og polarskips sertifikatet og operasjonsmanualen skal reflektere dette og eventuelle operasjonelle begrensninger.

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.

### Nærmere om virkeområdet for polarkoden og endringene i SOLAS og MARPOL

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.

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

<sup>5</sup> Forskrift 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip

Som dokumentasjon på oppfyllelse av kravene skal skip som skal operere i polare farvann ha gyldig polarskipsertifikat. Det skal også utformes en operasjonsmanual for polare farvann som skal være tilgjengelig om bord.

Når det gjelder endringene i MARPOL og polarkoden del II-A, er koden inndelt i kapitler som følger virkeområdet til de ulike vedleggene i MARPOL. F.eks. gjelder polarkoden del II-A kapittel 1 forhindring av oljeforurensning, og dette kapitlet i koden har samme virkeområde som MARPOL vedlegg 1. Vedlegget om oljeforurensning i MARPOL gjelder i utgangspunktet alle skip, men krav til f.eks. IOPP-sertifikat gjelder skip med bruttotonnasje 400 eller mer og oljetankskip med bruttotonnasje 150 eller mer. Polarkoden del II-A kapittel 1 gjelder som MARPOL vedlegg I i utgangspunktet alle skip, mens det er tilleggskrav til IOPP-sertifikatet for skip som skal ha dette.

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

#### Sertifisering og veiledning

Polarskipsertifikatet 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 polarskipsertifikat 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. For skip registrert i Norsk internasjonalt skipsregister er sertifiseringskompetansen delegert til anerkjente classeselskaper. Sertifiseringsprosessen kan initieres når nasjonale regler som implementerer regelverket er fastsatt.

Sjøfartsdirektoratet vil se på behovet for å lage et veiledningsrundskriv som tar for seg ulike problemstillinger knyttet til implementeringen av polarkoden og endringene i SOLAS og MARPOL.

### **3. Økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget**

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. 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.

Forslaget får administrative konsekvenser for Sjøfartsdirektoratet i form av sertifisering, kontrollforpliktelser og veiledningsplikt.

Når det gjelder spørsmålet om eventuelle endringer i gebyrstrukturen som følge av innføringen av polarskipsertifikat, vil Sjøfartsdirektoratet måtte komme tilbake til dette på et senere tidspunkt.

### **4. Forslag til 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 sikkerhetsertifikater. 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 sikkerhetsertifikater» 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 Forsvaret<sup>6</sup>.

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.

## **5. Forslag til 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. 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. Endringene i MARPOL vedlegg II 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. 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. Endringene i MARPOL vedlegg V 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 foreslår 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.

Med hilsen

Olav Akselsen  
sjøfartsdirektør

Bjørn Pedersen  
avdelingsdirektør

<sup>6</sup> 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