

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.: **Korr RSR 09-2017**

Dato: 18. september 2017

Saksnr.: 2017/16960

Opphever: Forskrift 7. juli 2009 nr. 992

Referanse til:

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

Ny forskrift om ballastvannbehandling for skip og flyttbare innretninger

1. Innledning

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt regler som gjennomfører International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004 (ballastvannkonvensjonen) i norsk rett.

Sammen med særskilt forskrift som gjennomfører ballastvannkonvensjonen er det også fastsatt endringer i følgende forskrifter:

- Forskrift 15. september 1992 nr. 693 om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger
- Forskrift om 27. juni 2008 nr. 744 om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs
- Forskrift 24. november 2014 nr. 1458 om havnestatskontroll
- Forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger

Den nye forskriften om ballastvannhåndtering erstatter og opphever forskrift 7. juli 2009 nr. 992 om hindring av spredning av fremmede organismer via ballastvann og sedimenter fra skip.

Forskrift om ballastvannbehandling av 8. september 2017 ble publisert med enkelte trykkfeil. Dette gjelder:

- **Årstallsfeil i § 13 andre og tredje ledd**
- **Manglende paragrafnummer i henvisningen i § 13 siste ledd bokstav c nr. 4**
- **Manglende avkrysningsboks i malen for ballastvanndagbok i vedlegg 2**
- **Et manglende apostrof i Vedlegg 1, tabellen «Koordinater i utskiftingsområde 1»**

En korrigeret versjon publiseres sammen med dette rundskrivet.

Sjøfartsdirektoratets rundskriv består av 2 serier, **serie R: Forskrifter, lover og konvensjoner**, og **serie V: Veiledninger og fortolkninger**.

2. Høringen

Utkast til forskrift og tilhørende endringsforskrift ble sendt på høring til berørte instanser 5. mai 2017, med frist til 5. august 2017 med å inngi merknader. 21 instanser valgte å besvare høringen, og syv av disse hadde merknader til endringene. Matrise med oversikt over høringssvarene og Sjøfartsdirektoratets merknader følger vedlagt.

Sjøfartsdirektoratet har etter høringen er utløpt funnet grunn til å gjøre noen justeringer. Disse nevnes nedenfor.

Når det gjelder forskriftens virkeområdebestemmelse, beror høringsutkastets unntak for statlige skip på en feil. I utkastet til endringer i andre forskrifter var heller ikke et slikt unntak gjennomført. Unntaket er tatt bort ved den endelige fastsettelsen av forskriften.

Sjøfartsdirektoratet beklager usikkerheten dette har skapt. Samtidig er statlige skip underlagt samme miljøkrav som næringsflåten ellers, og det er lite som tilsier at statlige skip uten videre skal være unntatt renskravene etter ballastvannkonvensjonen. Så langt vi kjenner til, har også den statlig drevne delen av flåten allerede i noen grad installert renseteknologi og planlegger innfasing av kravene på linje med den øvrige flåten. Skipssikkerhetsloven gir i § 2 særskilt hjemmel for ved forskrift å unnta Forsvarets skip helt eller delvis fra skipssikkerhetslovens bestemmelser. Forsvarsdepartementet har benyttet seg av denne muligheten ved *forskrift 29. juni 2007 nr. 819 om unntak fra bestemmelser i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) for skip som tilhører Forsvaret eller som benyttes i dets tjeneste*. Denne omfatter også forbudet mot forurensing, som regelverket for håndtering av ballastvann delvis er hjemlet i.

Sjøfartsdirektoratet nevner videre at IMOs medlemsstater under det 71. møtet i Marine Environment Protection Committee (MEPC) juli 2017 kom til enighet om en ny innfasingsplan for renskravene etter ballastvannkonvensjonen. Den endelige forskriften har blitt justert i tråd med dette. Siste frist for å etterleve reglene om ballastvannhåndtering blir dermed forskjøvet til 8. september 2024. De nærmere innfasingsintervallene som legges til grunn er bakt inn i forskriftens § 13.

I ny forskrift om ballastvannbehandling er det i § 7 blitt uttrykkelig fastsatt at plan for ballastvannbehandling skal være godkjent. Dette fremgikk bare indirekte av utkastets henvisning til MEPC.127(53), men er gjeldende rett etter konvensjonen og en videreføring av reglene etter den utgående forskriften.

Blant endringene i forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger er tatt inn et nytt siste ledd i § 34a. Tillegget speiler ordningen som har vært for klassede skip, hvor en opp mot ballastvannkonvensjonens ikrafttredelse har utstedt samsvarsdokument (Statement of Compliance) som dokumentasjon på at skipet oppfyller kravene etter ballastvannkonvensjonen. I en nærmere angitt overgangsfase vil slike skip kunne operere lovlig uten et formelt ballastvannsertifikat. Regelen er i tråd med det som har kommunisert som instruksjon til de godkjente classeselskapene.

For øvrig er det gjort mindre redaksjonelle endringer med tanke på å bringe bestemmelsene i samsvar med øvrig forskriftsverk, i første rekke i de nye tilsynsbestemmelsene.

3. Bakgrunnen for de nye reglene

International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004 (ballastvannkonvensjonen) trer i kraft 8. september 2017, og skal innen den tid gjennomføres i norsk regelverk..

Ballastvann pumpes inn i kystnære havneområder og transporteres med skipet til neste anløpshavn der vannet kan slippes ut eller byttes. På et stort skip kan ballasttankene romme flere millioner liter med vann, og med dette vannet kan det følge organismer som ikke hører naturlig hjemme i økosystemet der det blir pumpet ut. Når ballastvannet tømmes i en havn eller i et kystområde, kan organismene i vannet etablere seg i det nye miljøet og ødelegge det lokale plante- og dyrelivet. I erkjennelsen av denne risikoen, fastsatte IMO¹ i 2004 ballastvannkonvensjonen. Først 8. september 2016 hadde et tilstrekkelig antall stater som representerte en tilstrekkelig andel verdens bruttotonnasje ratifisert konvensjonen, slik at den kunne tre i kraft ett år senere.

4. Nærmere om reglene

Konvensjonen og norsk regelverk

Ballastvannkonvensjonens materielle regler finnes i vedlegget (annex) «Regulations for the control and management of ships' ballast water and sediments». Vedlegget er delt inn fem deler: Del A inneholder generelle regler, del B inneholder kravene om ballastvannplan, – dagbokføring og ballastvannbehandling, del C har regler om særskilte krav i visse områder, del D inneholder kvalitetsmessige standarder for behandlingen av ballastvann og del E har regler om tilsyn og sertifisering.

Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) kapittel 5 har regler om miljømessig sikkerhet, og etter § 33 første ledd skal driften av et skip legges opp og gjennomføres slik at det ikke skjer forurensing av det ytre miljø fra skipet. Annet ledd gir departementet hjemmel til å utferdige forskrifter blant annet om ballasthåndtering. Klima- og miljødepartementet har delegert forskriftsmyndigheten til Sjøfartsdirektoratet.

IMO har utviklet til sammen 14 retningslinjer og et utvalg sirkulærer knyttet til implementeringen av konvensjonens krav. Enkelte av disse er henvist særskilt til i forskriften.

Merknader til ny forskrift om ballastvannbehandling

Virkeområde

Ballastvannkonvensjonen gjelder for skip som går i internasjonal trafikk som er konstruert for å operere med ballastvann, og omfatter i utgangspunktet alle skips kategorier. Dette reflekteres i virkeområdet, hvor skipets fartsområdebegrensning, jf. forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om

¹ International Maritime Organization, FNs sjøsikkerhetsorganisasjon

fartsområder (fartsområdeforskriften), blir avgjørende for om skipet faller innenfor eller utenfor forskriften.

Det går et klart skille mellom skip sertifisert utelukkende for fart i norsk farvann, og skip sertifisert for utenriksfart. Kravene etter konvensjonen vil måtte gjelde også for utenlandske skip som ankommer farvann under norsk jurisdiksjon, og virkeområdet i forskriften er utformet også med tanke på dette. Havområdene ved Svalbard og Jan Mayen vil være å anse som utenriksfart, jf. fartsområdeforskriften § 5 og § 15.

Foruten skip sertifisert for innenriksfart, vil forskriften ikke gjelde ikke for skip ikke er bygget for å føre ballastvann, skip med forseglede tanker med permanent ballastvann og skip i statlig tjeneste. Konvensjonens regel A-5 overlater dessuten til den enkelte stat å avgjøre hvor langt konvensjonen skal gjelde nærmere angitte fritidsfartøy og for redningsfartøy. Forskriften viderefører et generelt unntak for disse skipskategoriene, jf. forskriften § 1 tredje ledd.

Ballastvannkonvensjonen gjør unntak for skip som utelukkende opererer mellom egen kyst og det åpne hav. Dette vil i første rekke være aktuelt for enkelte fiskefartøy. Ingen fartsområder er i dag innrettet utelukkende med fokus på et slikt operasjonsmønster. Det kan på sikt bli aktuelt å vurdere å endre fartsområdeforskriften med tanke på blant annet dette. Inntil videre kan situasjonen løses ved en særskilt begrensning i skipets fartssertifikat for de som dette måtte være aktuelt for.

Hovedregel - renseteknologi

Forskrift om ballastvannbehandling for skip og flyttbare innretninger legger til grunn som hovedregel at ballastvannet skal renses ved hjelp av renseteknologi installert om bord, jf. § 2.

Innfasingen av kravet om renseteknologi er for det enkelte skip basert på siste overenskomst under MEPC 71, jf. ovenfor, og basert på fornyelse av IOPP-sertifikatet. For skip uten krav til slikt sertifikat er fristen av likebehandlingshensyn satt til 8. september 2024, som i praksis vil være det seneste et skip med IOPP-sertifikat kan ha som innfasingsfrist.

Slik innfasingsregimet er lagt opp, vil kravet om renseteknologi kunne slå inn på ulikt tidspunkt for det enkelte skip. Inntil kravet om renseteknologi slår inn, åpner forskriften for bruk av utskifting av ballastvann som rensemetode, jf. § 3. Her videreføres utskiftingsområdene som i tråd med konvensjonens regel B-4.2 er etablert langs norskekysten, for de tilfellene at de primære avstands- og dybdekravene ikke lar seg oppfylle, jf. forskriftens vedlegg nr. 1.

Unntak, dispensasjon og likeverdige løsninger

§ 6 åpner for at skipet i enkelttilfeller kan unnlate å rens ballastvannet når visse nærmere konkretiserte situasjoner oppstår. Denne bestemmelsen gjør ikke unntak fra kravet om å installere renseteknologi.

Ballastkonvensjonen inneholder dessuten noen dispensasjonshjemler, som er gjennomført i §§ 10, 11 og 12. Dette gjelder skip i fast rute mellom bestemte havner og skip som opererer utelukkende i én annen stats farvann. Skip i den første kategorien vil for å komme i betraktning for unntak måtte gjennomføre en kartlegging av forholdene i de respektive havnene, med tanke på å identifisere risikoen for spredning av uønskede organismer. Kartleggingen vil utgjøre en del av dokumentasjonsgrunnlaget for å kunne avgjøre søknaden, og dermed som utgangspunkt bekostes av den som søker dispensasjon.

Konvensjonen åpner for bruk av andre metoder for ballastvannbehandling, såfremt disse gir kvalitativt samme resultat som etter renskravene konvensjonen oppstiller, jf. konvensjonens regel B-3.7. Forskriften tar inn denne åpningen i § 9.

Dokumenter

Kravene om plan for ballastvannbehandling og dagbokføring av ballastvannoperasjoner videreføres, jf. §§ 7 og 8 i forskriften. Sjøfartsdirektoratet har samlet de konkrete reglene om føring av ballastvann dagbok i den nye forskriften, slik det også er blitt gjort blant annet for radioopptegnelser.

Sertifisering og tilsyn

Ballastvannkonvensjonens regler om tilsyn følger i stor grad mønsteret til tilsvarende bestemmelser om tilsyn knyttet til andre sertifikater for skip. Hoveddelen av skipssertifikater og regler om tilsyn er samlet i sertifikatforskriften. Vi har derfor valgt å plassere sertifiserings- og tilsynsbestemmelsene fra ballastvannkonvensjonen samme sted, utformet etter mønster av de øvrige bestemmelsene.

Det er bare skip med bruttotonnasje 400 eller mer som etter konvensjonen er undergitt obligatorisk tilsyn og sertifisering med tanke på ballastvannbehandling, jf. regel E-1.1. Konvensjonen pålegger imidlertid statene å fastsette hensiktsmessige tiltak for å sikre at bestemmelsene overholdes også av den øvrige flåten så langt de får anvendelse, jf. regel E-1.2. Det er derfor utformet en egen bestemmelse for tilsyn av skip som ikke skal ha sertifikat for ballastvannbehandling. Flyttbare innretninger er undergitt sertifisering og tilsyn på linje med skip med bruttotonnasje på 400 eller mer.

5. Kommentarer til de enkelte bestemmelser

a. Forskrift om ballastvannbehandling for skip og flyttbare innretninger

Til § 1 Virkeområde

Ballastvannkonvensjonen gjelder på linje med en rekke andre konvensjoner skip i internasjonal fart. I tråd med dette går det et hovedskille i norsk regelverk hjemlet i skipssikkerhetsloven mellom skip sertifisert for utenriksfart og skip som etter sitt sertifikat bare kan operere innenfor norsk territorialfarvann eller norsk økonomisk sone. Fartsområdebegrensningene speiler disse forholdene. Dette innebærer at skip med sertifikat som gir rett til operasjon utenfor norsk økonomisk sone og/eller til å frekventere en annen stats havn, vil være omfattet av kravene i konvensjonen, slik de blir formulert i forskriften. Etersom fartsområdene for fiskefartøy ikke på samme måte som for passasjer- og lasteskip er delt inn i innenriks- og utenriksfart, har det vært nødvendig å angi særskilt hvilke fartsområder som vil være omfattet av konvensjonens krav.

Forskriften gjelder også for utenlandske skip som ferdes i farvann under norsk jurisdiksjon, slik løsningen også er etter forskrift om miljømessig sikkerhet, jf. annet ledd.

Tredje ledd bokstav a til c gjennomfører unntakene som følger av konvensjonen. Ballastvann i permanent forseglede tanker vil kunne omfatte ulike løsninger, men varianter av permanent

innstøpt ballast forekommer gjerne oftere i praksis. Unntaket i bokstav d gjennomfører konvensjonens regel A-5, som overlater til den enkelte sjøfartsadministrasjonen å fastsette i hvilken grad kravene i konvensjonen skal gjelde for disse fartøyskategoriene. Unntaket viderefører ordningen fra gjeldende ballastvannforskrift. Siden ordningen med utskifting av ballastvann er under utfasing, er ikke det særskilte kravet om dette for denne fartøygruppen videreført.

Til § 2 Rensing av ballastvann

Bestemmelsen slår fast hovedregelen - håndtering av ballastvann ved bruk av rensesystemer. Konvensjonen inneholder ikke krav til dimensjonering av rensesystemene. Et underdimensjonert system vil imidlertid kunne innebære en begrensning med tanke på hastighet for laste- og losseoperasjoner. En slik begrensende faktor vil neppe være ønskelig fra et bedriftsøkonomisk synspunkt. Definisjonen av ballastvann er hentet fra konvensjonen.

Konvensjonen stiller ikke krav til selve installasjonen av renseteknologien. For å sikre et kvalitetsnivå inneholder annet ledd et krav om at installasjonen skjer i henhold til klaseselskapenes felles bransjestandard, M74.

Konvensjonen åpner i regel B-3 nr. 6 for bruk av renseteknologi som ikke er fysisk installert om bord, benevnt som «reception facilities». G5 har nærmere retningslinjer om krav til slike anlegg. Kravene til rensing av ballastvann som slippes ut i sjøen skal være på samme nivå som anlegg installert om bord. Tilgjengeligheten av slike eksterne renseanlegg er inntil videre et usikkerhetsmoment.

Siste ledd om utprøving av rensesystemer får trolig mindre betydning etter hvert som tiden går, men teknologi utvikles stadig, og det kan fortsatt finnes forbedrede nye løsninger på ballastvannproblematikken. I siste punktum er IMOs retningslinje Guidelines for approval and oversight of prototype ballast water treatment technology programmes (G10) gjort til gjeldende rett.

Til § 3 Utskifting av urensset ballastvann

Utskifting må anses som en alternativ måte å overholde kravene til rensing av ballastvann i en overgangsperiode frem mot installering av renseteknologi. Paragrafen fastsetter nærmere hvordan utskiftingen skal skje. Tredje ledd viderefører ordningen med utskiftingsområder langs den norske kystlinjen, som ble etablert ved utformingen av gjeldende forskrift. Vedlegg 1 punkt 1.1 Region for opptak av ballastvann i gjeldende forskrift er ikke videreført. Når konvensjonen nå trer i kraft vil flere land ha interesser i at bestemmelsene overholdes. Nordsjølandene vedtok for sin del i 2015 egne utskiftingsområder for nordsjøbassenget utenfor norsk økonomisk sone. Områdene er beskrevet i BWM.2/Circ.56. Disse er mer detaljerte og gjør vedlegg 1.1 i gjeldende forskrift overflødig.

Tredje ledd viderefører og gjennomfører unntaket fra kravene til avstand fra kysten for skip som ellers ville måtte avvike fra sin planlagte kurs eller som ellers ville bli unødig forsinket. Slik den norske kysten er innrettet, vil dette sjelden være en aktuell problemstilling. Skipet vil i disse tilfellene være henvist til å bruke de etablerte utskiftingsområdene langs kysten. På dette punktet innebærer forskriften en endring, hvor kravet tidligere i slike tilfeller var at en skulle gjennomføre utskifting så langt fra kysten som mulig.

Fjerde ledd opphever plikten til å utføre utskifting hvor dette vil sette skipets sikkerhet eller stabilitet eller mannskap eller passasjerer i fare. Dette omfatter også plikten til drive utskifting i de utskiftingsområder, såfremt faren også der er tilstede.

Til § 4 Håndtering av sedimenter

Plan for ballastvannbehandling skal inneholde prosedyrer for håndtering av sedimenter, og konvensjonens art. B-5 stiller krav til at skip skal fjerne og levere sedimenter i tråd med dette. Arter vil kunne bli igjen og overleve i lang tid i sedimentene, selv om ballastvannet gjennomgår rensing eller skiftes ut. Håndtering av ballastvann vil ha liten effekt om en ikke samtidig håndterer sedimentene på en måte som ivaretar formålet om å hindre spredning av arter. Dette innebærer at når ballastvanntanker rengjøres for sedimenter, skal disse leveres til mottaksanlegg. Forskriften stiller ikke krav til når dette skal skje, men regulerer hvordan sedimenter skal håndteres.

Til § 5 Strengere krav i særskilte områder

Bestemmelsen gjennomfører konvensjonens art. C-1, og er en videreføring og presisering av § 3 siste ledd i gjeldende forskrift, som åpnet opp for strengere krav «i særskilte tilfeller». Vurderingene som denne bestemmelsen forutsetter vil måtte involvere andre fagmiljøer.

Til § 6 Unntak fra krav om ballastvannbehandling

§ 6 lister opp ulike situasjoner hvor kravet til ballastvannbehandling bortfaller midlertidig. Bestemmelsen hjemler ikke unntak fra krav om installering av utstyr.

Til § 7 Plan for ballastvannbehandling

Paragrafen inneholder grunnkrav for utarbeidelse av plan for ballastvannbehandling. Siste ledd viser til MEPC.127(53), som utgjør guideline nr. 4 til konvensjonen, og som inneholder mer detaljerte retningslinjer om utformingen av planen. Paragrafen viderefører § 9 i ballastvannforskriften.

Til § 8 Ballastvanndagbok

Paragrafen gjennomfører konvensjonens regel B-2. For norske skip er kravene til føring av ballastvanndagbok regulert i forskrift 15. september 1992 nr. 693 om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger, hvor det også finnes generelle krav til føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger. Bestemmelsen viderefører systematikken fra gjeldende ballastvannforskrift.

Til § 9 Alternative metoder

Paragrafen gjennomfører konvensjonens regel B-3 nr. 7.

Til § 10 Dispensasjon for skip i fast rute

Paragrafen gjennomfører konvensjonens regel A-4. Gjennom OSPAR/HELCOM-samarbeidet er det utviklet en egen prosedyre for håndtering av dispensasjonssøknader basert på konvensjonens regel A-4. Prosedyreregimet forutsetter en omfattende kartlegging av havnene i den aktuelle ruten.

Til § 11 Dispensasjon for utenlandske skip og flyttbare innretninger i norsk farvann

§§ 11 og 12 gjennomfører konvensjonens artikkel 3.2 bokstav c, som unntar skip som opererer utelukkende under en annen parts jurisdiksjon, såfremt sistnevnte godkjenner et slikt unntak. Ordningen må ses som et utslag av at det er forflytningen av organismer mellom ulike

kystfarvann som forsøkes bekjempet. Skip som opererer innenfor ett og samme kystfarvann vil normalt ikke bidra til denne forflytningen, uavhengig av hvilket flagg det fører.

Til § 12 Dispensasjon for norske skip og flyttbare innretninger i annen stats farvann

Se kommentar til § 11.

Til § 13 Innfasing av krav til renseteknologi

Konvensjonens opprinnelige regler om innfasing av renseteknologi for ballastvann står i konvensjonens regel B-3 nr. 1 til 5, men disse tidspunktene er passert. IMO har under MEPC 71 lansert et nytt innfasingsregime basert på fornyelse av IOPP-sertifikatet. Dette regimet er tatt inn i forskriften.

Til § 14 Ikrafttredelse

Ingen merknader.

Til vedlegg

Vedleggene videreføres uforandret fra den utgående forskriften, bortsett fra vedlegg 1.1 Region for opptak av ballastvann, som bortfaller.

1. Forskrift om endringer i forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger, dagbokforskriften, havnestatskontrollforskriften mfl.

Til endringene i dagbokforskriften

Alle spesifikke krav knyttet til dagbokføring av ballastvannoperasjoner er samlet i den nye forskriften om ballastvannbehandling. Det gjøres ikke endringer i hvilke forhold som skal dagbokføres eller på hvilken måte dette skal foregå. De generelle reglene i dagbokforskriften vil fortsatt gjelde for norske skip.

Til endringene i meldeforskriften

Ballastvannkonvensjonen krever i regel E-1 nr. 7 at eier, operatør eller annen person med ansvar for skipet ved første anledning underretter tilsynsmyndigheten eller den som har utstedt skipets sertifikat hvis skipet blir utsatt for ulykke som i vesentlig grad påvirker skipets evne til å gjennomføre ballastvannbehandling. Det er naturlig å integrere en slik underretningsplikt i melde- og rapporteringspliktene i forskrift om 27. juni 2008 nr. 744 om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs § 6. Nærmere innhold og form følger systematikken i forskriftens kapittel 4, og en slik hendelse vil ikke være å anse som en sjøulykke. Rapporteringsplikten ved ballastvannfeil er lagt til i § 6 annet ledd.

Til endringene i havnestatskontrollforskriften

Forskrift 24. november 2014 nr. 1458 om havnestatskontroll § 2 regner opp konvensjonene som legges til grunn i ved havnestatskontrollen. For å kunne hjemle kontroll og tiltak må ballastvannkonvensjonen føyes til i oppregningen.

Til endringene i sertifikatforskriften

Konvensjonen krever tilsyn og sertifisering for skip med bruttotonnasje på 400 eller mer, og overlater til administrasjonen og fastsette ordninger for å ivareta oppfyllelsen av kravene hva gjelder mindre fartøy. Sertifisering og tilsyn er integrert i det gjeldende tilsynsregimet ved ny § 34a, § 34b og § 34c. For de mindre fartøy innføres krav til tilsyn, men uten sertifikatplikt.

For å gjennomføre konvensjonens krav hva gjelder sertifikatforlengelse, jf. sertifikatforskriften § 37, er fiske- og fangstfartøy tilføyd i første, andre og femte ledd. For øvrige skips kategorier er dagens bestemmelser på dette punktet i tråd med ballastvannkonvensjonens krav.

6. Administrative og økonomiske konsekvenser

Konsekvenser for næringen

Det er avklart norsk politikk å gjennomføre og håndheve reglene om ballastvannbehandling. Innfasingen av ballastvannkonvensjonen ble påbegynt allerede ved den norske tiltredelsen av konvensjonen i 2006 og fortsatte ved ballastvannforskriften 2009. Ikrafttredelsen 8. september 2017 markerer på denne måten et varslet gjennombrudd i den norske skipsflåten. Kravene vil likevel innebære ikke ubetydelige kostnader, men med en varierende relativ belastning for den enkelte aktør og det enkelte segment.

En omfattende utredning av de næringsmessige konsekvensene ved innføringen av renskravene i ballastkonvensjonen (MENON 2014) er på oppdrag fra Sjøfartsdirektoratet innhentet fra konsultantselskapet Menon Business Economics. Rapporten er tilgjengelig via denne lenken: <http://www.menon.no/wp-content/uploads/08konsekvensutredning-revisjon-av-ballastvannforskriften.pdf>

Skip som ikke allerede har installert rensesystem vil måtte gjøre dette innen utløpet av overgangsfristene. Regningen for det enkelte skipet avhenger av blant annet av skipets størrelse og utforming, og valg av system. Rederiene vil måtte vurdere disse kostnadene opp mot skipets verdi og levetid. Sammen med åpningen for å fremskynde fornyelsen av IOPP-sertifikatet innebærer reglene mulighet for inntil 7 års innfasingsperiode etter konvensjonens ikrafttredelse. Dette åpner for at investering i renseteknologi kan planlegges i et lengre perspektiv. MENON 2014 legger til grunn at ca. 1250 skip vil måtte installere rensesystem som følge av konvensjonen, og estimerer de samlede finansielle kostnader ved implementering av ballastvannkonvensjonen til fem milliarder kroner for norske rederier. En del skip har allerede installert slik teknologi, slik at det antas at antallet skip ikke er nevneverdig høyere nå. Implementeringen vil imidlertid gjøre det mer attraktivt å skrape eldre tonnasje på et tidligere tidspunkt.

I tråd med rederienes behov ligger det an til en markert økning i installeringsoppdrag for verfts-næringen, og økte inntekter for produsenter av rensesystem og for konsulenter med kompetanse innenfor skipsutrustning og utarbeidelse av plan for ballastvannbehandling.

Ettersom reglene vil komme til anvendelse for alle næringsaktører i internasjonal trafikk antar vi at eventuelle konkurransevridende effekter være små internt i næringen. Opp mot andre deler av transportnæringen vil imidlertid slike effekter kunne påvises, gjennom at økte kostnader gir svekket konkurransekraft. En legger imidlertid til grunn slike effekter vil være mindre kritiske over tid ettersom det i hovedsak dreier seg om engangsinvesteringer som sammenlignet med andre kapital- og driftskostnader vil være begrensede.

Konsekvenser for det offentlige

Innføringen av konvensjonen vil medføre økte arbeidsoppgaver for det offentlige, herunder godkjenning av ballastvannbehandlingsplaner, inspeksjoner, sertifikatutstedelser og behandling av fritakssøknader. For Sjøfartsdirektoratets del vil innføringen av konvensjonen også medføre kontroll og prøvetaking i forbindelse med havnestatskontroller. I denne sammenheng vil det blant annet påløpe utgifter til opplæringstiltak, innkjøp av analyseapparater og prøvetakingsutstyr, avtale med laboratorium for utvidet analyse og konsulentbistand i forbindelse med søknader om fritak.

De positive konsekvensene av ballastvannkonvensjonens krav er velfunderte, og utgiftene forbundet med innføring av regelverket antas å være en nødvendig kostnad for å oppnå en nødvendig miljømessig effekt.

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Bjørn Pedersen
avdelingsdirektør

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

Vedlegg:

- Forskrift 8. september 2017 om ballastvannbehandling for skip og flyttbare innretninger **med rettelser**
- Forskrift 8. september om endring av forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger, dagbokforskriften, havnestatskontrollforskriften og meldeforskriften
- Høringsmatrise