

Nummer: RSR 6 - 2024

Dato: 21. juni 2024

Saksnummer: 2024/14225

Forskrift om endring i forskrift om farlig last på norske skip og endring i forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger

Innledning

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt forskrift om endring i forskrift 1. juli 2014 nr. 944 om farlig last på norske skip (forskrift om farlig last) og endring i forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger (miljø sikkerhetsforskriften).

Endringene er hovedsakelig fastsatt for å gjennomføre IMO Res.MSC.526(106) - i det følgende vist til som MSC.526(106) i norsk rett. Endringene trer i kraft 1. juli 2024.

Høring

Forslag til endringer i farlig last forskriften og i miljø sikkerhetsforskriften var på høring fra 14. mars i år til 5. juni 2024.

Innen høringsfristen mottok Sjøfartsdirektoratet svar fra totalt 6 høringsinstanser. Fire av instansene hadde ingen merknader. Fra Langset Maritime AS mottok Sjøfartsdirektoratet innspill om å gjøre endringer i forskrift om farlig last, men disse forslagene var ikke relevante for høringen som gjaldt gjennomføring av MSC.526(106) i norsk rett. I en egen uttalelse, støttet MOWI innspillene fra Langset Maritime AS. Innspillene framgår av høringsmatrisen lagt ved rundskrivet her.

Bakgrunn for endringene

MSC.526(106) endrer International Code for the construction and equipment of ships carrying dangerous chemicals in bulk (Den internasjonale koden for konstruksjon og utstyr av skip som frakter farlige kjemikalier i bulk (IBC-koden)) kapittel 2 nr. 9.2.1. Endringene knytter seg til og gjelder krav som skal sikre kjemikalietankskips integritet og hindre videre vannfylling etter skade.

IBC-koden er gjennomført i norsk rett ved henvisning i forskrift om farlig last, jf. § 5 bokstav c. Når IBC-koden endres som følge av MSC.526(106), må gjennomføringsbestemmelsen i forskriften også endres.

Konsoliderte utgaver av henholdsvis Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS) og International Code for the construction and equipment of ships carrying liquefied gases in bulk (IGC-koden) er av nyere dato enn instrumentene som det vises til i forskrift om farlig last § 5 bokstav a og d. Sjøfartsdirektoratet har derfor fastsatt at det vises til de sist konsoliderte utgavene av disse respektive instrumentene.

Overgangsordningen som følger av forskrift om farlig last § 8 tredje ledd utløp 31. desember 2021. Tilsvarende overgangsordning er også fastsatt i miljø sikkerhetsforskriften § 7 sjettede ledd. Som en følge av at overgangsordningene som nevnt over er utløpt, har Sjøfartsdirektoratet derfor fastsatt at § 8 tredje ledd i forskrift om farlig last og § 7 sjettede ledd i miljø sikkerhetsforskriften oppheves.

Hjemmelsspørsmål og virkeområde

Endringene i forskrift om farlig last og i miljø sikkerhetsforskriften er hjemlet i skipssikkerhetsloven. Endringene gjelder norske skip uavhengig av fartsområde som frakter farlige og skadelige flytende stoffer i bulk.

Nærmere om endringsforskriften

Generelt

IBC-koden ble fastsatt ved IMO Resolusjon MSC.4(48) og trådte i kraft 1. juli 1986. IBC-koden inneholder utformings- og konstruksjonsstandarder for kjemikalietankskip, uavhengig av tonnasje som skal føre farlige og skadelig stoffer i bulk.

I løpet av årene fra 1986 til 2021 har IBC-koden blitt endret 13 ganger. Den 14. endringen i IBC-koden som følger av MSC.526(106) har ikrafttredelse 1. juli 2024 og kan kort oppsummeres som følger:

Bestemmelsene IBC-koden 2.9.2.1 krever at «[d]en endelige vannlinjen etter skade, og hvor det tas hensyn til skipets nedsynking, krenkning og trim, skal være under den laveste kanten på enhver åpning der tiltakende fylling kan finne sted.» Endringene i IBC-koden 2.9.2.1 angir at ytterligere åpninger som kan lukkes vanntett og som vanligvis er eller skal være lukket i sjøen, ikke må anses som «[...] enhver åpning der tiltakende fylling kan finne sted». De ytterligere åpningene som kan utelukkes som følge av endringen, er hengslede vanntette atkomstdører med åpen/lukket-indikator på stedet og på kommandobroen, som er hurtiglukkende eller som enten slår innover eller utover, og som vanligvis er lukket i sjøen og hengslede vanntette dører som er permanent lukket i sjøen.

Endringene i IBC-koden 2.9.2.1 som er vedtatt ved MSC.526(106), tilsvarer det materielle innholdet av SOLAS Reg. II-1/7-2.5.5, jf. MSC.472(102) og MARPOL vedlegg I regel 28.3.1, jf. MEPC.343(78).

Fra 1. juli 2024 vil ordlyden i regelsettene som følger av hhv. IBC-koden 2.9.2.1, SOLAS Reg. II-1/7-2.5.5 og MARPOL vedlegg I regel 28.3.1 være konsistent på tvers av disse tre instrumentene. Bestemmelsene vil forutsetningsvis gi økt valgfrihet ved utformingen av lasteskip knyttet til å opprettholde stabilitet etter skade. Endringen i IBC-koden vil ikke ha direkte innvirkning på eksisterende kjemikalietankskip.

Kommentarer til enkelte bestemmelser

Forskrift om farlig last § 5 bokstav a viser til Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS) konsolidert utgave 2014 kapittel VII. Endringen som er fastsatt i denne bestemmelsen viser til SOLAS konsolidert utgave 2020 kapittel VII. Innholdet av kapittel VII i den konsoliderte 2020-utgaven er identisk med innholdet av tilsvarende kapittel i den konsoliderte 2014-utgaven. Endringen som er fastsatt i forskrift om farlig last § 5 bokstav a er følgelig kun av redaksjonell art.

I forskrift om farlig last § 5 bokstav c har Sjøfartsdirektoratet fastsatt at endringene i IBC-koden, jf. MSC.526(106) gjennomføres i norsk rett ved å vise til «International code for the construction and equipment of ships carrying dangerous chemicals in bulk (IBC-koden), jf. MSC.4(48), konsolidert utgave 2020 som endret ved MSC.460(101) og MSC.526(106)».

I forskrift om farlig last § 5 bokstav d har Sjøfartsdirektoratet fastsatt en redaksjonell endring ved at gjennomføringen av IGC-koden i norsk rett viser til den konsoliderte 2016-utgaven, med senere endringer fastsatt i MSC.411(97), MSC.441(99), MSC.476(102) og MSC.492(104).

Forskrift om farlig last § 8 tredje ledd har en overgangsbestemmelse som utløp 31. desember 2021. Miljø sikkerhetsforskriften § 7 sjette ledd har en tilsvarende bestemmelse. I rundskriv serie R 17-2020 under overskriften «Endringer i IBC-koden for OSVer» ble det redegjort for overgangsordningen. Overgangsordningen er utløpt, så det vil ikke lenger være aktuelt å kunne bruke handlingsrommet disse bestemmelsene åpnet for. Sjøfartsdirektoratet har derfor fastsatt at § 8 tredje ledd i forskrift om farlig last og § 7 sjette ledd i miljø sikkerhetsforskriften oppheves.

Administrative og økonomiske konsekvenser

Næringen forutsettes godt kjent med endringene i IBC-koden gjennom sine interesseorganisasjoner og informasjon fra Sjøfartsdirektoratet. Endringen som er fastsatt i forskrift om farlig last § 5 bokstav c, vil kunne gi økt fleksibilitet ved utformingen av kjemikalietankskip. Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at denne økte fleksibiliteten kan føre til positive økonomiske konsekvensene for næringen. De øvrige endringene som er fastsatt vil bare føre til mindre administrative og økonomiske konsekvenser for næringen og for myndighetene.

Alf Tore Sørheim
fung. sjøfartsdirektør

Linda Bruås
avdelingsdirektør
regelverk og internasjonalt arbeid

Vedlegg:
Høringsmatrise
Forskriftsmanus