

Havindustritilsynet

Høring fra Havindustritilsynet om forslag til forskrift om sikkerhet og arbeidsmiljø ved mineralvirksomhet til havs

Innledning

Sjøfartsdirektoratet viser til Havindustritilsynets (Havtil) høring av 12. februar 2025 om forslag til forskrift om sikkerhet og arbeidsmiljø ved mineralvirksomhet til havs, med veiledning.

Høringen gjelder for virksomhet omfattet av havbunnsmineralloven, og forslaget gjelder for både undersøkelser og utvinning av havbunnsmineraler.

Sjøfartsdirektoratet sitt samfunnsoppdrag og sektoransvar er å bidra til at skip og flyttbare innretninger skal holde høy sikkerhet, og for at miljøpåvirkning fra skip og flyttbare innretninger skal begrenses. Dette gjøres gjennom regelverksutvikling, tilsyn og forebyggende arbeid. Vi har gjennomgått høringsforslaget i lys av dette.

Sjøfartsdirektoratets innspill

Forslaget om ny forskrift om sikkerhet og arbeidsmiljø ved mineralvirksomhet til havs reiser etter vår oppfatning flere prinsipielle spørsmål knyttet til hvilket regelverk som skal regulere havbunnsmineralaktiviteten som vil foregå fra skip. Nedenfor har Sjøfartsdirektoratet kommentert noen av de prinsipielle utfordringene vi ser med det forelagte forslaget.

Av høringsnotatets kapittel 5 andre avsnitt følger det at reguleringsbehovet av havbunnsmineralaktiviteter må sees i lys av hva som allerede finnes av relevante reguleringer som beskrevet i høringsnotatets kapittel 4.3. I høringsnotatets punkt 6.2 står det også at (...) de fartøy som benyttes i virksomheten og den maritime aktiviteten som vil foregå om bord reguleres etter maritime regler, mens havbunnsmineralaktivitetene og det personellet som utøver havbunnsmineralaktiviteter, underlegges reglene som foreslås i dette høringsutkastet."

Sjøfartsdirektoratet mener for det første at gjennomgangen av det maritime regelverket som er gjort i høringsnotatets kapittel 4.3 og 4.3.5 ikke er tilstrekkelig for å belyse det eksisterende regelverket innenfor skipsfartens område. Dette gjelder både det nasjonale regelverket- og det internasjonale regelverket som vi er bundet av gjennom internasjonale konvensjoner. Havtil har kun kort nevnt skipssikkerhetsloven og skipsarbeidsloven i høringsnotatet, og ikke gått inn på de enkelte bestemmelser som er relevant å se nærmere på når det gjelder bruk av skip i forbindelse med havbunnsmineralvirksomhet. Havtil har heller ikke nevnt de internasjonale konvensjonene som SOLAS og MARPOL som regulerer skipsfarten.

Sjøfartsdirektoratet kan heller ikke se at grensesnittet mot det maritime regelverket er belyst i høringsnotatet i tilstrekkelig grad. I høringsnotatets punkt 4.3.4 om annen relevant nasjonal lovgivning mener vi at regelverket som gjelder ved bruk av skip i petroleumsvirksomhet skulle vært nevnt. Vi vurderer at bruk av skip i



havbunnsmineralvirksomhet kan sammenlignes med den virksomhet som foregår fra skip som benyttes i petroleumsvirksomhet, og på lik linje bør behandles som sjøfart. Vi mener at det maritime regelverket er det beste alternativet til å regulere den tekniske og operasjonelle sikkerheten til skip som benyttes i forbindelse med havbunnsmineralaktiviteter på norsk sokkel. Det maritime regelverket bygger på internasjonale regler, noe som etter vår oppfatning vil være en stor fordel sammenliknet med et regelverk med særnorske krav. I det maritime regelverket har vi et komplett teknisk regelverk, med et etablert sertifiserings- og tilsynsregime, med et høyt sikkerhetsnivå. I det maritime regelverket finnes også veletablerte og detaljerte forskriftskrav for både skipssikkerhet og arbeidsmiljø, og det vil etter Sjøfartsdirektoratets syn være tilstrekkelig at dette regelverket legges til grunn ved bruk av skip i havbunnsmineralvirksomheten.

Når det maritime regelverket ikke er gjennomgått i tilstrekkelig grad- og det heller ikke er foretatt en vurdering av regulering av sammenlignbar aktivitet i høringsnotatet, vurderer vi at det er vanskelig å få en god oversikt over hvilket reguleringsbehov som faktisk eksisterer for bruk av skip i den kommende havbunnsmineralvirksomheten. I høringsnotatets punkt 6.2 står følgende utsagn i sjette avsnitt: «På denne måten vil kravene etter havbunnsmineralregelverket på noen områder komme i stedet for, og på andre områder i tillegg til, kravene i maritimt regelverk.» Vi mener at dette utsagnet bidrar til å støtte opp om vår bekymring knyttet til grensesnittet mellom det nye regelverket og det maritime regelverket. Uten en grundig oversikt over gjeldende regelverk - og sammenlignbar aktivitet på sokkelen kan vi få unødvendige reguleringer, og overlapp i forvaltningsmyndighet. Dette kan medføre utfordringer og økte kostnader både for næringen og forvaltningen, og vi har gitt noen konkrete eksempler på regler i forslaget som vi anser som utfordrende med tanke på dette nedenfor.

I forskriftsforslaget § 5-7 foreslås det krav om stabilitet og oppdrift. Det er uklart for oss hvilken skadestandard som her kreves, samt hvilke fartøy som omfattes av bestemmelsen. Krav til skadestabilitet er i dag regulert gjennom både internasjonale og nasjonale regler, men hvilke krav som gjelder avhenger blant annet av når skipet er bygd og skipets lengde. Det er i dag dermed ikke gitt at det maritime regelverket krever en skadestandard på skip som nå vil bli omfattet av forskrift om sikkerhet og arbeidsmiljø ved mineralvirksomhet til havs. For eksempel vil et forskningsskip normalt ikke ha krav om skadestabilitet hvis skipet er under 80 meter. Etter vår vurdering vil det kunne få store byggetekniske konsekvenser for eksisterende skip dersom det kreves en annen skadestandard enn det skipet er designet for, spesielt dersom det kreves en skadestandard for et skip som ikke har krav om dette gjennom det maritime regelverket.

Når det gjelder § 5-9 om materialhåndtering, transportveier og løfteutstyr vil Sjøfartsdirektoratet også informere om at det pågår arbeid med nye krav til kran og løft som blant annet omhandler gangbro, offshorekraner og relevante kompetansekrav med tilhørende kompetansebevis. Dette regelverksarbeidet vil også gjennomføre internasjonalt bindende regelverk. Vi mener det er de nye kravene om kran og løft som bør legges til grunn for bruk av skip i havbunnsmineralvirksomheten.

Videre følger det av veiledningen til forskriftsforslagets § 5-1 om "Utforming og bruk av fartøy" at "Fartøy som skal benyttes til havbunnsmineralvirksomhet bør tilfredsstille kravene i polarkoden, også når aktivitetene foregår utenfor polarkodens geografiske virkeområde." Polarkoden, som omfatter både sikkerhets- og miljøbestemmelser, er obligatorisk under SOLAS- og MARPOL-konvensjonene for fartøy som opererer innenfor polare områder. Tilleggskravene skal adressere de tilleggsfarer som kan oppstå i polare farvann og for å beskytte den sårbare naturen i polare områder. Kravene til det enkelte fartøy avhenger av en rekke faktorer, som skipets størrelse, type, operasjonsområde og miljøforhold. Videre introduserer polarkoden ytterligere opplæringskrav for mannskap. Disse spesifikke opplæringsstandardene er inkludert i STCW-konvensjonen, under kapittel V i STCW-koden.

Norge var blant landene som tok initiativ til utarbeidelsen av polarkoden, og ledet dette viktige arbeidet i IMO. Om det stilles krav til at fartøy som skal operere utenfor polare områder skal følge polarkoden, stiller vi spørsmål om hvem som skal sertifisere disse fartøyene og hvordan det er tenkt å følge opp sertifiseringene.

Videre vil det også bli problematisk for mannskapet om bord å opparbeide seg fartstid for polare områder om de ikke opererer i polare områder. Om aktiviteten i dag foregår i grenseområdet for polarkodens geografiske virkeområde, kan det ikke utelukkes at aktiviteten i fremtiden vil ligge langt utenfor. Ved å stille slike særlige krav til skip går Havtil lenger enn internasjonal rett på området tilsier. Dette gjelder selv om kravene kun kommer frem i veiledningen da den kan føre til at det utvikler seg en praksis som går utover de internasjonale reglene på området.

Med hilsen

Alf Tore Sørheim
sjøfartsdirektør

Linda Bruås
avdelingsdirektør
Regelverk og internasjonalt arbeid

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