

NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENTET
Postboks 8090 Dep
0032OSLO

Anmodning om innspill og forberedelse til ikrafttredelse av vrakfjerningskonvensjonen

Viser til brev av 15. september om bl.a. administrative følger av ikrafttredelse av vrakfjerningskonvensjonen.

Sjøfartsdirektoratet vil ikke innføre nye tilsynstyper i forbindelse med utstedelse av vrakfjernings sertifikat til norske skip. Når kravet om vrakfjernings sertifikat trer i kraft, vil vi føre tilsyn med at norske og utenlandske skip har sertifikatet i forbindelse med eksisterende tilsyn. Ikrafttredelsen vil derfor ikke kreve nevneverdige endringer i vår tilsynsvirksomhet.

Sjøfartsdirektoratet sitt digitale sertifikatsystem er tilrettelagt og klart for å kunne utstede vrakfjernings sertifikat. Dette sertifikatet er testet i systemet, men vi har ikke utstedt vrakfjernings sertifikat til et norsk skip. I dag er det stort sett Danmark som utsteder vrakfjernings sertifikat til norske skip som anløper havnestater som har ratifisert vrakfjerningskonvensjonen.

Vi antar at ca 1000 norske skip har vrakfjernings sertifikat utstedt av et land som har ratifisert konvensjonen (brorparten er utstedt av Danmark). Når vrakfjerningskonvensjonen innføres, vil totalt ca 2000 norske skip få krav om forsikring med tilhørende sertifikat.

Forsikringsåret fornyes årlig 20. februar kl 1200 (UTC). Med noen få unntak, har derfor alle sertifikatpliktige skip forsikring som utløper på denne datoen. Vrakfjernings sertifikatet vil følge forsikringen og derfor forsikringsåret (tilsvarende for CLB etc). Basert på dette ser vi for oss fire ulike scenarier for ikrafttredelsestidspunktet:

1. Ikrafttredelse før 20. februar 2024. Skip (cirka 1000) som allerede har sertifikat utstedt av andre statsparter, vil ha gyldig sertifikat frem til hovedforfall. De som ikke har sertifikat vil i praksis måtte kjøpe forsikring og få utstedt forsikrings sertifikat ved ikrafttredelsesdato og deretter fornye dette 20. februar 2024. Forsikringen med tilhørende sertifikat vil derfor ha forholdsvis kort varighet. Vi vurderer dette som en ekstra økonomisk og administrativ byrde (kjøpe forsikring og gebyr for sertifikatutstedelse) som bør unngås. Alternativ 1 derfor ikke er å anbefale.
2. Ikrafttredelse 20. februar 2024. Alle skip som har og skal ha sertifikat vil måtte søke om nytt sertifikat utstedt av Sjøfartsdirektoratet i god tid før 20. februar 2024. Vi skal da utstede ca 2000 ekstra sertifikater i løpet av en dag fra vårt digitale system. Siden vi ikke kan utstede digitalt før forfallsdato, er vi av den oppfatning at det innebærer høy risiko for systemfeil dersom vi skal utstede alle vrakfjernings sertifikatene på forfallsdato 20. februar 2024. Vi vurderer dette alternativet som fullt ut mulig, men med en høy risiko dersom vi får en feil i det digitale sertifikatsystemet.
3. Ikrafttredelse etter 20. februar 2024. Skip (ca 1000) som allerede har vrakfjernings sertifikat utstedt av andre statsparter, vil ved hovedforfall måtte fornye dette hos den andre statsparten også for det kommende forsikringsåret, dvs tom 20. februar 2025. Skip (ca 1000) som ikke har krav om



vrakfjernings sertifikat i dag vil måtte kjøpe forsikring fra ikrafttredelse og få utstedt sertifikat fra samme dato. I prinsippet får vi jo da samme "problem" som i løsning 1, men perioden mellom utstedelse og fornyelse er såpass mye lenger at de fremdeles får "valuta for pengene" og det er derfor ikke en for stor økonomisk byrde at de må fornye før det har gått ett år. Dette vil være en administrativt bedre overgangsordning for rederiene, forsikringsselskapene og Sjøfartsdirektoratet. En fornuftig ikrafttredelsesdato kan da være 1. april 2024.

4. Etter loven kan departementet gi nærmere overgangsordninger for ikrafttredelse. Et alternativ er da at fartøy som anløper havnestater som har ratifisert konvensjonen får ikrafttredelse 20. februar 2024 (ca 1000 skip) og at resterende skip (ca 1000 skip som seiler nasjonalt) får ikrafttredelse f. eks 1. april 2024. Dette alternativet vil kombinere alternativ 2 og 3 på en god måte.

Sjøfartsdirektoratet anbefaler alternativ 4 eller 3. Alternativ 2 medfører risiko som etter vår mening er utenfor det som bør aksepteres. Alternativ 1 er ikke å anbefale.

Vi anser det som viktig å gi tydelig og god informasjon så raskt som mulig om endring til rederiene og ikke minst forsikringsselskapene for å sikret at alle skip forsikres og at forsikringsselskapene utsteder korrekt forsikringsbevis.

Våre anslag er at det vrakfjerningskonvensjonen vil gjelde for ca 2000 norske skip. Dersom vi legger til grunn gebyrsats for utstedelse av tilsvarende sertifikater, vil gebyrinntektene for vrakfjernings sertifikatet være i størrelsesorden 6,3 mill i året.

Sjøfartsdirektoratet er i gang med nødvendige forberedelser til ikrafttredelse av vrakfjerningskonvensjonen. Pr i dag har vi identifisert og startet nødvendig arbeid med følgende forhold:

1. forslag til endring av gebyrforskriften for å inkludere vrakfjernings sertifikatet,
2. nødvendige endringer i våre administrative datasystemer,
3. utarbeidelse av veiledninger og nyhetssaker til rederi og forsikringsselskaper,
4. utarbeidelse av lister med aksepterte forsikringsselskaper,
5. nødvendig intern opplæring av saksbehandlere og
6. vurdere behov for ekstra ressurser ved innføringen.

Med hilsen

Alf Tore Sørheim
avdelingsdirektør

Thomas Angell Bergh
underdirektør

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