Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Rundskriv - Serie R

Nummer: **RSR 01-2026**

Dato: 27.02.2026

Saksnummer: 2024/90364

Forskrift om endring i forskrift om miljømessig sikkerhet for å gjennomføre resolusjonen MEPC.392(82) om etablering av nye lavutslippsområder i Norskehavet og kanadisk Arktis i norsk rett

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt endringer i forskrift av 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger (miljøsikkerhetsforskriften) for å gjennomføre resolusjon MEPC.392(82) i norsk rett.

Resolusjonen gjelder etablering av nye lavutslippsområder i Norskehavet og kanadisk Arktis. Endringene innebærer at Norskehavet og kanadisk Arktis fra 1. mars 2026 blir etablert som lavutslippsområder (Emission Control Areas, ECA) for nitrogenoksider (NO_x) og svoveloksider (SO_x). I Norge er det allerede etablert et lavutslippsområde i Nordsjøen med utslippskrav for både NO_x og SO_x. Med de nye endringene vil dermed alle norske havområder være definert som lavutslippsområder for NO_x og SO_x.

Endringene trer i kraft 1. mars 2026.

Høring
Forslaget til endringer i miljøsikkerhetsforskriften var på høring i perioden 15. desember 2025 til 15. februar 2026. Høringsfristen var noe forkortet, men ble vurdert å være i samsvar med utredningsinstruksen.

Sjøfartsdirektoratet mottok høringssvar fra Justis- og beredskapsdepartementet og Det norske maskinistforbund, begge uten merknader. I tillegg mottok direktoratet merknader fra Norges Fiskarlag, Nord Fiskarlag, Kystrederiene og Nordland Fylkeskommune.

Norges Fiskarlag og Nord Fiskarlag mener at høringsdokumentet ikke tilstrekkelig belyser de praktiske og økonomiske konsekvensene av nytt ECA-regelverk, og ber om tydeligere informasjon om virkninger og kostnader. De etterspør særlig oversikt over merpris på drivstoff med 0,10 % svovel nord for 62°N og hvordan dette, sammen med CO_2-avgift og krav til biodrivstoff, samlet kan påvirke næringen. Norges Fiskarlag ber også om vurderinger av økonomiske konsekvenser for enkeltfartøy, inkludert merkostnader for motor og rensesystemer, samt vurdering av støtteordninger for fartøy under 750 kW som faller utenfor NOx-fondet. I tillegg ønsker de klar veiledning om unntaksordningen ved plassbegrensninger i mindre fartøy, og tydelige kriterier for når unntak kan gis.

Sjøfartsdirektoratet vil først påpeke at oppdraget om å utarbeide en mulig søknad om et nytt ECA var et oppdrag fra Klima og Miljødepartementet i 2021, og at arbeidet med å fremme forslag om et nytt ECA i Norskehavet var kjent allerede før MEPC 81 i 2024. Sjøfartsdirektoratet vil også presisere at etablering av nye lavutslippsområder i Norskehavet og kanadisk Arktis er vedtatt i IMO, og at Norge som part til MARPOL vedlegg VI er forpliktet til å gjennomføre beslutningen i norsk rett i tråd med fastsatte tidsfrister for både NOx og SOx-krav. Det videre arbeidet er derfor rettet mot en forutsigbar og god gjennomføring av regelverket, ikke en gjenåpning av beslutningsgrunnlaget.

Når det gjelder organisasjonenes syn på utredningen, vil vi fremheve at statens utredningsinstruks fastsetter krav for statlige utredninger. Sjøfartsdirektoratet mener at disse kravene er fulgt. I forbindelse

med at Norge utformet søknaden til IMO om å utvide ECA-området til å gjelde også Norskehavet, ble det laget en samfunnsøkonomisk analyse. Analysen utgjorde det formelle beslutningsgrunnlaget og ga en helhetlig og balansert vurdering av kostnader, miljøgevinster og helseeffekter. I analysen ble samtlige flåtegrupper som omfattes av det nye regelverket inkludert i vurderingene, både små og store fartøy, fiskeflåten, nærskipsfart og øvrige næringsfartøy. Med den store variasjonen i den norske flåten ville det vært svært omfattende å utrede konsekvenser på enkeltfartøynivå. Utredningen er derfor basert på en helhetlig og flåteovergripende vurdering, og denne tilnærmingen er i samsvar med utredningsinstruksen.

Store deler av fiskeflåten bruker allerede destillater eller MGO som tilfredsstiller svovelkravene, og disse skipene vil ikke få en merkostnad som følge av de nye kravene til utslipp av NOx og SOx. Sjøfartsdirektoratet viser til at utvidelsen av ECA vil bety at utslippskravene til NOx først og fremst gjelder nye skip og skip med dieselmotorer som gjennomgår større ombygginger.

Kystrederiene skriver at de støtter målene om utslippsreduksjoner, men uttrykker bekymring for økte administrative byrder, risiko for dobbeltregulering og konsekvenser for konkurranseposisjonen til norsk skipsfart.

Sjøfartsdirektoratet vil påpeke at reguleringene er internasjonale og vil gjelde alle skip som omfattes av de nye reglene, uavhengig av flagg, når de opererer i norsk økonomisk sone og langs kysten innenfor grunnlinjene. Det foreligger ikke dobbeltregulering i dette tilfellet, tvert imot innebærer endringene en harmonisering av kravene i hele Norges økonomiske sone og langs kysten innenfor grunnlinjene.
For å sikre en tydelig og praktisk etterlevelse av NOx Nivå III-kravene som følger av utvidelsen av ECA til også å gjelde Norskehavet, publiserer Sjøfartsdirektoratet et veiledningsrundskriv samtidig som dette fastsettelsesrundskrivet.

Nordland fylkeskommune skriver at de støtter strengere krav til NO_x- og SO_x reduksjon i Norskehavet, men ber om unntak eller tilpasninger for elektriske ferger og hurtigbåter med diesel som reserve, samt tydeligere omtale av økonomiske konsekvenser og behovet for statlige kompensasjonsordninger.

Sjøfartsdirektoratet presiserer at forskriften ikke kan åpne for generelle unntak, og at slike tilpasninger må søkes om individuelt etter regelverkets kriterier, med veiledningsrundskrivet som støtte. Når det gjelder økonomiske konsekvenser for fylkeskommunens flåte, vises det til våre kommentarer over til Norges Fiskarlags innspill.

Om fastsatte endringer
Den internasjonale sjøfartsorganisasjonens miljøkomité (Marine Environment Protection Committee – MEPC) vedtok 4. oktober 2024 resolusjon MEPC.392(82), som endrer MARPOL vedlegg VI (den internasjonale konvensjonen om hindring av forurensning fra skip).

Endringene innebærer at Norskehavet og kanadisk Arktis fra 1. mars 2026 blir etablert som lavutslippsområder (Emission Control Areas, ECA) for nitrogenoksider (NO_x) og svoveloksider (SO_x). I Norge er det allerede etablert et lavutslippsområde i Nordsjøen i Norsk økonomisk sone og i havområdene langs kysten innenfor grunnlinjene med utslippskrav for både NO_x og SO_x. Med de nye endringene vil dermed hele Norges økonomiske sone og havområdene langs kysten innenfor grunnlinjene være definert som lavutslippsområder for NO_x og SO_x.

Sjøfartsdirektoratet gjør oppmerksom på at definisjonen av «Norskehavet» i MARPOL regel II/13.9.4, er videre enn den tradisjonelle geografiske forståelsen og også omfatter havområder i Barentshavet. Det er viktig at næringen er klar over dette når det gjelder regelverkets virkeområde.

Formålet med endringene er å redusere utslipp av NO_x og SO_x, da disse gassene har dokumentert skadelige virkninger på helse, naturmiljø og materialer. De kan føre til luftveisplager, bidra til sur nedbør

som skader økosystemer og bygninger, og danne bakkenært ozon som skader vegetasjon og forsterker smogdannelse.

NO_x Nivå III-kravene får virkning for alle skip med dieselmotorer med en effekt over 130 kilowatt (kW) og trer i kraft på ulike datoer for hvert lavutslippsområde. For Norskehavet gjelder kravene for skip med byggekontrakter inngått 1. mars 2026 eller senere. Dersom byggekontrakt ikke foreligger, gjelder kravene for skip med kjølstrekk 1. september 2026 eller senere, og kravene gjelder uavhengig av kontraktsdato eller kjølstrekkingsdato for skip som leveres 1. mars 2030 eller senere. For kanadisk Arktis gjelder kravene for skip bygget 1. januar 2025 eller senere.

Kravene om NOx Nivå III gjelder også for skip med dieselmotorer som gjennomgår større ombygginger (major conversion) etter de fastsatte datoene.

SO_x-kravene gjelder for alle skip som opererer i Norskehavet og kanadisk Arktis fra 1. mars 2027. Drivstoff som benyttes om bord, skal da ha et svovelinnhold som ikke overstiger 0,10 vektprosent. Alternativt skal skipet være utstyrt med godkjent renseteknologi.

MARPOL er gjennomført i norsk rett ved inkorporasjon i forskrift av 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger (miljøsikkerhetsforskriften). Når konvensjonen endres, må miljøsikkerhetsforskriften endres tilsvarende.

MARPOL vedlegg VI er gjennomført i miljøsikkerhetsforskriften § 12. Endringen tas derfor inn med henvisning til resolusjonen i miljøsikkerhetsforskriften § 12.

Nærmere om endringene i MARPOL
Endringene i MARPOL som følger av den nevnte resolusjonen, er fremforhandlet og vedtatt av MEPC. Norge utarbeidet posisjoner til møtet i samarbeid med næringen og deltok i forhandlingene. Næringen forutsettes å være kjent med endringene gjennom informasjon fra Sjøfartsdirektoratet og sine interesseorganisasjoner.

NO_x-lavutslippsområder
Norskehavet og kanadisk Arktis er inntatt som NO_x-lavutslippsområder i MARPOL regel VI/13.6.5 og VI/13.6.6. NO_x Nivå III-kravene gjelder for alle skip med dieselmotorer over 130 kW som omfattes av de fastsatte datoene for hvert NO_x-lavutslippsområde. For Norskehavet gjelder kravene for skip med byggekontrakter inngått 1. mars 2026 eller senere. Dersom byggekontrakt ikke foreligger, gjelder kravene for skip med kjølstrekk 1. september 2026 eller senere, og kravene gjelder uavhengig av kontraktsdato eller kjølstrekkingsdato for skip som leveres 1. mars 2030 eller senere. I kanadisk Arktis gjelder NO_x Nivå III-kravene for skip som er bygget 1. januar 2025 eller senere.

Større ombygging
De nye reglene gjelder også for en dieselmotor som gjennomgår en større ombygging[1] etter den aktuelle datoen som gjelder for det enkelte lavutslippsområdet. Regel VI/13.2.2 krever at man ved en installasjon av en ikke-identisk motor[2] eller installasjon av en ekstra motor må oppfylle kravet som gjelder ved tidspunktet[3] for utskifting eller installasjon av motoren. For et skip som skal operere i Norskehavet vil en dieselmotor som skal brukes måtte oppfylle NO_x Nivå III-kravene i følgende tilfeller:

- når kontraktsdatoen for leveranse av motoren til skipet er 1. mars 2026 eller senere
- når leveringsdatoen for motoren til skipet er 1. mars 2026 eller senere (dersom kontraktsdato ikke foreligger)

[1] En «vesentlig ombygging» er definert i MARPOL regel VI/ 13.2.1
[2] En «identisk motor» er definert i fortolkning 9, «Identical replacement engines» i sirkulær MEPC.1/Circ.795/Rev.9
[3] «Tidspunktet for bytte av motor» er definert i fortolkning 10, «Time of replacement of an engine» i sirkulær MEPC.1/Circ.795/Rev.9

- uavhengig av kontrakts- eller leveransedato, når motoren monteres på skipet og testes 1. september 2026 eller senere

SO_x-lavutslippsområder
Fra 1. mars 2027 skal alle skip som opererer i Norskehavet og kanadisk Arktis, benytte drivstoff med et svovelinnhold som ikke overstiger 0,10 % vektprosent. Alternativt skal skipet være utstyrt med godkjent renseteknologi. Dette er hovedregelen som følger av MARPOL regel VI/14.4. Norskehavet og kanadisk Arktis er fastsatt som lavutslippsområder for svoveloksid i regel VI/14.3.

Internasjonalt sertifikat for hindring av luftforurensning (IAPP-sertifikat)
Som følge av innføringen av lavutslippsområder i Norskehavet, der kontrakts, kjølstrekking og leveringsdato er lagt til grunn som virkningsdatoer for når NO_x Nivå III-kravene trer i kraft, er også formatet på tillegget til IAPP-sertifikatet oppdatert.

Økonomiske og administrative konsekvenser
Miljø
Analysene fra Sjøfartsdirektoratet, basert på faglig grunnlag fra Det Norske Veritas, Norsk institutt for luftforskning og Menon Economics, viser at innføringen av et lavutslippsområde i Norskehavet vil gi betydelige miljøgevinster. Beregningene som er gjort, viser at en etablering av et lavutslippsområde i Norskehavet kan redusere utslipp av svoveloksider med om lag 68 prosent innen 2030 sammenlignet med nivået i 2020. Videre kan utslipp av partikler reduseres med 49 prosent. Når det gjelder nitrogenoksider, forventes reduksjoner først etter 2030, med en estimert gjennomsnittlig nedgang på 1500 tonn per år frem mot 2050. Etter 2050 er reduksjonene i utslipp estimert til 16 500 tonn per år.

Næringen
For næringen innebærer innføringen av et lavutslippsområde i Norskehavet at kravene til utslipp av både NO_x og SO_x nå blir harmoniserte i hele den norske økonomiske sonen og i havområdene langs kysten innenfor grunnlinjene. Dette gir forutsigbarhet for rederier og operatører, og reduserer kompleksiteten ved at skipene ikke lenger må forholde seg til ulike regelverk i forskjellige deler av norsk farvann. Et enhetlig regelverk legger dermed til rette for enklere planlegging av drift, etterlevelse og investeringer.

Kostnadene for gjennomføring av SO_x-kravene for skip som omfattes av regelverket er beregnet til om lag 30 millioner amerikanske dollar per år. Kostnadene skyldes hovedsakelig overgang til drivstoff med lavere svovelinnhold eller installasjon og drift av renseteknologi. Enhetskostnaden for reduksjon av SO_x-utslipp er estimert til 10 300 USD per tonn, som kun er marginalt høyere enn kostnadene for landbaserte tiltak oppført i ECA-søknaden for det nordamerikanske lavutslippsområdet.

For gjennomføring av NO_x-kravene er kostnaden anslått til om lag 21,5 millioner amerikanske dollar per år, primært knyttet til installasjon og drift av katalysatorer. Enhetskostnaden for reduksjon av NO_x-utslipp er estimert til 1 670 USD per tonn, som vurderes å være på nivå med kostnadene for norske landbaserte tiltak.

Ved større ombygginger etter innføringen av lavutslippsområdet i Norskehavet fra 1. mars 2026, som motorutskifting eller installasjon av en ekstra motor, kan kostnadene øke betydelig for fartøy som opererer i området.

Sjøfartsdirektoratet gjør oppmerksom på at definisjonen av «Norskehavet» i MARPOL regel II/13.9.4 er videre enn den tradisjonelle geografiske forståelsen, og også omfatter havområder i Barentshavet. Det er viktig at næringen er oppmerksom på dette når det gjelder regelverkets virkeområde.

Forvaltningen
For Sjøfartsdirektoratet vil endringene innebære en tilpasning av håndhevingspraksis for å sikre samsvar med de nye bestemmelsene i MARPOL-konvensjonen. Dette kan omfatte justering av kontrollrutiner,

tilsynsmetoder og oppfølging av dokumentasjon. Utover disse tilpasningene vurderes endringen å ha begrensede administrative konsekvenser.

I forbindelse med gjennomføringen av det nye regelverket om etablering av ECA i Norskehavet, har Sjøfartsdirektoratet laget et nytt veiledningsrundskriv. Det nye rundskrivet med veiledning om NO_x Nivå III kravene i lavutslippsområdene Nordsjøen og Norskehavet publiseres samtidig med dette regelverksrundskrivet.

Med hilsen

Alf Tore Sørheim
sjøfartsdirektør

Linda Bruås
avdelingsdirektør
Regelverk og internasjonalt arbeid

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