

**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.:** **RSR 09-2015**

**Dato:** 31.08.2015

**Saksnr.:** 2015/39665

**Opphever:**

**Referanse til:**

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

## Fastsettelse av forskrift om endring av forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger – MEPC.251(66)

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt ny forskrift om endring av forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger. Forskriften trer i kraft. 1. september 2015.

Forskriften gjennomfører IMO<sup>1</sup>-resolusjon MEPC.251(66) gjennom endringer i miljø sikkerhetsforskriften § 12. Resolusjonen innebærer at LNG-skip, cruisepassasjerskip, ro-ro lasteskip, ro-ro bilskip og ro-ro passasjerskip også omfattes av MARPOL<sup>2</sup>s krav til energieffektivitetsindeks (EEDI), jf. MARPOL regel VI/20 og 21. I tillegg til utvidelsen av virkeområdet for EEDI-regelverket, inneholder MEPC.251(66) endringer i tidspunkt for ikrafttredelse av Nivå III i NO<sub>x</sub>- utslippsgrensene og endringer i NO<sub>x</sub> Technical Code 2008.

Utvidelsen av virkeområdet for EEDI-regelverket til nye skipstyper, jf. MARPOL regel VI/20 og 21, er i endringsforskriften begrenset til å gjelde skip i utenriksfart.

### 1. Høringen

Utkast til endringsforskrift ble sendt på høring 2. juni 2015, med 22. august 2015 som frist for innspill. Sjøfartsdirektoratet har mottatt svar fra 13 instanser, hvorav ti instanser ikke hadde merknader til utkastet. Vegdirektoratet uttrykker bekymring for konsekvensene av at reglene om energieffektivitet for skip, jf. MARPOL vedlegg VI kapittel 4, gjøres gjeldende for ferjer, og anmoder om at det vises varsomhet ved innføring av påkrevd energieffektivitetsindeks for ferjer i innenriksfart. Direktoratet oppfordrer Sjøfartsdirektoratet til å vurdere EEDI som parameter i ulykkesstatistikken. Samferdselsdepartementet stiller seg bak vegvesenets høringssvar. Rederiforbundet er positiv til at Sjøfartsdirektoratet inkorporerer det internasjonalt vedtatte regelverket inn i norsk lov, og mener det er med på å sikre like rammebetingelser for skipsfarten også i Norge og forenkler situasjonen for rederiene som skal operere i Norge.

<sup>1</sup> International Maritime Organization

<sup>2</sup> International Convention for the Prevention of Pollution from Ships

Forbundet anser det videre positivt at EEDI-regelverket også gjøres gjeldende for skip i innenriksfart, med noen unntak.

## 2. Innholdet i endringene

MARPOL-endringene som følger av resolusjon MEPC.251(66) gjøres til norsk forskrift ved at resolusjonen legges til i oppregningen over endringsresolusjoner i miljøsikkerhetsforskriften § 12 første ledd.

Ved å legge inn unntak fra MEPC.251(66) i nytt annet ledd begrenses utvidelsen til utelukkende å omfatte skip i utenriksfart. Unntaket gjelder imidlertid bare den delen av MEPC.251(66) som endrer MARPOL vedlegg VI kapittel 4. Endringene i NOx-bestemmelsene i regel 13 og NOx Technical Code vil dermed slå inn også for skip i innenriks fart som er omfattet av virkeområdet, ettersom disse skipene allerede er underlagt MARPOLs NOx-regime.

Slik miljøsikkerhetsforskriften § 12 etter disse endringene blir seende ut, vil det kunne være utfordrende å se av en konsolidert oversettelse av MARPOL hvilke konkrete krav skipene i innenriksfart er fritatt fra. Etter en fornyet vurdering har direktoratet derfor valgt å ta inn fotnoter i MARPOL-oversettelsen på de fire aktuelle punktene i dokumentet, hvor en har satt inn de versjonene av de aktuelle bestemmelsene som ut fra forskriften vil gjelde for skip i innenriks fart, det vil si regelversjonen uten endringene som følger av MEPC.251(66). Rederiene vil ved henvendelse til Sjøfartsdirektoratet også kunne få tilgang til eldre versjoner av den konsoliderte versjonen av MARPOL-oversettelsen.

Nedenfor gis en kortfattet oversikt over innholdet i MEPC.251(66):

### EEDI

Utvidelsen av EEDI-kravene gjelder nye LNG-skip, ro-ro lasteskip, herunder bilskip som til dels er gitt egne reduksjonsfaktorer, ro-ro-passasjerskip og cruisepassasjerskip.

I virkeområdebestemmelsene i MARPOL regel VI/19 er videre tatt inn en presisering av at regel VI/20 og 21 får anvendelse for cruisepassasjerskip med ikke-konvensjonell fremdrift og LNG-skip med konvensjonell fremdrift som er levert på eller etter 1. september 2019, og tidspunktet er nærmere nysansert i ny regel VI/2.43, som definerer dette som skip

- som det er inngått byggekontrakt for 1. september 2015 eller senere
- i mangel av byggekontrakt, hvis kjøp er strukket eller som er på et tilsvarende byggetrinn 1. mars 2016
- hvis levering finner sted 1. september 2019 eller senere.

Ved ny regel VI/19.2.2 er flytende produksjonsenheter og flytende lagerenheter i petroleumsvirksomhet, uavhengig av fremdriftsmidler, unntatt fra MARPOL Vedlegg VI kapittel 4 i sin helhet, mens isbrytere er unntatt fra regel 20 og 21 om henholdsvis oppnådd og påkrevd EEDI.

Som ledd i dette er MARPOL regel VI/2 tilføyd nye definisjoner av gas carrier (hvor LNG-skip skiller ut), *LNG carrier*, *cruise passenger ship*, *conventional propulsion*, *non-conventional propulsion*, og *cargo ship having ice-breaking capability*.

De nye kravene for disse skipskategoriene vil bli gjort gjeldende etter innledningen av fase 1 av implementeringen av EEDI-regelverket. Nye skip innenfor disse kategoriene skal oppfylle kravet til en reduksjonsfaktor på 5 % (for LNG-skip er faktoren 10 %) i forhold til EEDI-referanselinjen. I tillegg skal EEDI beregnes for hvert nytt skip hvor kriteriene inntatt i IMOs retningslinjer skal hensyntas, jf. MEPC.245(66) Guidelines on the method of calculation of the attained EEDI for new ships.

### **Nitrogenoksider (NO<sub>x</sub>)**

MEPC 65 gjennomgikk den tilgjengelige teknologien på området for reduksjon av NO<sub>x</sub>, basert på en rapport fra korrespondansegruppe (MEPC 65/4/7). Korrespondansegruppen anbefalte i sin rapport at 1. januar 2016 skulle bestå som ikrafttredelsesdato, jf. MARPOL regel VI/13.5.1. Det ble imidlertid fremmet forslag om at ikrafttredelsen skulle utsettes, og dette forslaget ble behandlet under MEPC 66.

MEPC 66 aksepterte en utsatt ikrafttredelse for store yachts (større enn 24 m lengde og bruttotonnasje mindre enn 500), men gikk ikke med på endringer for andre skip som seiler i de eksisterende lavutslippsområder (ECA). For lavutslippsområder som måtte bli etablert i fremtiden vil Nivå III-kravene bli gjort gjeldende for skip konstruert på eller etter dato for kunngjøringen av det aktuelle ECA. Alternativt vil datoen bli fastsatt av de(t) land som fremmer forslag om nytt ECA, men denne vil ikke kunne settes tidligere enn kunngjøringsdatoen. Nivå III-kravene vil etter dette tre i kraft slik:

- For skip som skal trafikkere ECA i det nordamerikanske området og De Forente Staters karibiske havområde gjelder kravene skip bygget på eller etter 1. januar 2016.
- For skip som skal trafikkere eventuelle fremtidige ECA vil kravene gjelde for skip bygget på eller etter den dato det aktuelle ECA er vedtatt av MEPC, eller en dato fastsatt av avtalepartene, men ikke tidligere enn datoen for vedtakelsen.
- Nivå III-kravene vil uansett ikke komme til anvendelse for yachts (skip benyttet utelukkende til rekreasjon) med en bruttotonnasje på mindre enn 500 bygget før 1. januar 2021, og for yachts på mindre 24 meter heller ikke etter 1. januar 2021.

### **Endringene i NO<sub>x</sub> Technical Code 2008**

"Marine diesel engines» omfatter i henhold til definisjonen i NO<sub>x</sub> Technical Code 2008 (koden) også motorer med dual fuel-løsning. Koden har imidlertid manglet definisjoner av gassammensetning og nødvendige faktorer for å fastslå avgassutslipp. NO<sub>x</sub> utslippene kan derfor ikke bli fastsatt etter gjeldende regelverk for fartøy som har dual fuel motorer. For å bøte på dette, ble det til behandling under BLG 17 foreslått endringer i koden, slik at motorer med dual fuel-løsning kan bli sertifisert i tråd med denne. MEPC 65 godkjente forslaget til endringer, og MEPC 66 vedtok forslaget.

Dette har resultert i endringene som er tatt inn i res. MEPC.251(66), og utgjør i korthet:

- Nye fotnoter til tabell nr. 4
- Justert definisjon av «marine diesel engine», jf. avsnitt. 1.3.10

- Justeringer i prosedyrer for måling av NO<sub>x</sub>-utslipp i prøvestativ, jf. kapittel fem, herunder ny formeltabell inntatt i avsnitt 5.12.3.3
- ny tabell med parametre for ekosgasser under avsnitt 5.12.1
- Justerte prosedyrer for å dokumentere overholdelse av NO<sub>x</sub> –utslippskravene om bord, jf. korrigert avsnitt 6.3.1.4
- Ny tabell 6 for motorparametere som skal måles og lagres, jf. avsnitt 6.3.2.1
- Nytt avsnitt 6.3.4.3 og korrigert avsnitt 6.3.11.2
- Ny tabell 9 med standardparametere for brenselolje, jf. avsnitt 6.4.11.1
- Appendix VI – Calculation of exhaust gas mass flow (carbon balance method) er tilføyd nytt avsnitt 2.5 med tilhørende tabell med formler for beregning av parametere når skipsmotoren opereres i dual fuel-modus.

### 3. Administrative og økonomiske konsekvenser

#### EEDI – endringene

IMOs regler med krav om energieffektivitet for skip trådte i kraft 1. januar 2013 for skip med bruttotonnasje 400 og større i utenriksfart. Konsekvensene av innføringen av EEDI som sådan er redegjort for ved fastsettelsen av de tilhørende forskriftsendringene.

For disse endringenes vedkommende vil - utover at flere rederier blir stilt overfor kravene om EEDI – konsekvensene i det alt vesentlige være tilsvarende som beskrevet i Sjøfartsdirektoratets høringsbrev 3. desember 2014, da EEDI-regelverket ble foreslått gjort gjeldende for innenriks fart. Endringsforskrift i tråd med forslaget trådte i kraft 1. juli 2015. Vi gjentar kort hovedpunktene:

Hva gjelder konsekvenser for næringen, vil skip som omfattes av MARPOL regel VI/21 måtte beregne oppnådd energieffektivitet design indeks (attained EEDI) i henhold til regel 20. Denne indeksverdien vil måtte være lik eller lavere enn den skipsspesifikke referanseverdien gitt i tabell 2 i kapittel 4 for den gjeldende fasen. En konsekvens av regel 21 kan være at prisene for nye skip vil øke. Kravene kan også føre til at servicefarten for nye skip vil kunne gå ned etter hvert som kravene strammes inn. Lavere drivstofforbruk vil imidlertid kunne føre til at skipene i sum blir billigere å operere.

Kravet om beregning/verifisering av EEDI vil kunne generere behov for tjenester fra tredjepart, noe som vil kunne innebære en ekstra kostnad for rederiene, men samtidig generere større aktivitet og slik utgjøre økt inntekspotensiale for tjenesteleverandøren.

For myndighetene vil utvidelsen innebære økt tilsynsaktivitet, og dermed økte offentlige utgifter. Det ligger til grunn for reglene en forventning om mindre belastning på miljøet, gjennom reduserte utslipp til luft. Utvidelsen til nye skips kategorier innebærer en forventning om en forsterket miljøgevinst gjennom at utslippene ytterligere kan reduseres.

#### NO<sub>x</sub>

Idet dette innebærer at iverksettelsen av NO<sub>x</sub>-kravene i noen grad begrenses, antas endringene som følger av MEPC.251(66) å ha få eller ingen nevneverdige konsekvenser for næringen. For miljøet antas endringene å innebære en utsatt positiv effekt ved at utslippskravene ikke kommer til anvendelse så tidlig som korrespondansegruppen i sin rapport la opp til.

#### NO<sub>x</sub> Technical Code 2008

Hva gjelder endringene i NO<sub>x</sub> Technical Code 2008 antas disse ikke å medføre byrder for næringen utover at det legges til rette for å få fastslått NO<sub>x</sub>-utslipp for dual fuel-motorer, og dermed for sertifisering av disse. Dette har imidlertid vært meningen hele veien, og endringene reparerer bare de manglene i regelverket som hindret at dette kunne gjennomføres etter intensjonen.

For myndighetenes del vil endringene kunne innebære økning i sertifiseringsoppgavene, men ut fra dagens skipssammensetning vil dette være en økning i mindre skala.

Med hilsen

Olav Akselsen  
Sjøfartsdirektør

Bjørn Pedersen  
avdelingsdirektør

Vedlegg:

1. Forskrift om endring av forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger
2. Høringsmatrise
3. Oversatt konsolidert versjon av MARPOL vedlegg VI