Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Rundskriv - Serie R

Rundskriv serie R (regelverk) erstatter tidligere serie F.
I den nye serie R publiseres også relevante lovendringer og konvensjonsendringer.

Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

- ☐ Sdir : Sjøfartsdirektoratet
- ☐ A: 16 spesielt bemyndigete arbeidskontorer
- ☐ U: Utvalgte utenriksstasjoner
- ☐ P: Produsenter av utstyr evt. undergrupper
- ☐ OFF: Offshorerederier / plattformsjefer / operatører
- ☒ Hov Hovedorganisasjoner
- ☐ H.i. Høringsinstanser
- ☐ Andre:

Nr.: **RSR 07-2017**

Dato: 01.09.2017

Saksnr.: 2017/42066 OBO

Opphever:

Referanse til: Regler for passasjer- lasteskip mv. 2017 s. 313

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

ENDRING AV FORSKRIFT OM MILJØMESSIG SIKKERHET SOM FØLGE AV MEPC69.

1. Bakgrunn

Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (MARPOL) er gjennomført i norsk regelverk ved henvisningsbestemmelser i miljøsikkerhetsforskriften[1]. Når konvensjonen endres vil forskriften dermed måtte endres tilsvarende. Under MEPC 69 ble det vedtatt fem ulike resolusjoner som endrer tre ulike kapitler i MARPOL, og som har felles internasjonal ikrafttredelse 1. september 2017.

2. Nærmere om endringene

Endringer i MARPOL vedlegg II

MARPOL vedlegg II inneholder regler som skal hindre forurensning fra skadelige flytende stoffer i bulk. Tillegg I «Guidelines for the categorization of noxious liquid substances» inneholder tabell for kategorisering av skadelige flytende stoffer. Denne kategoriseringen er basert på «GESAMP Hazard Evaluation». GESAMP har lansert Revised GESAMP Hazard Evaluation, jf. http://www.gesamp.org/data/gesamp/files/media/Publications/Reports_and_studies_64_2nd_Edition/gallery_2210/object_2480_large.pdf. Som følge av blant annet nye testmetoder har en i valueringen av akutt toksisitet for pattedyr tatt i bruk termen Acute Toxicity Estimate (ATE), som et alternativ til den tradisjonelle LC50-/LD50-valueringen. *MEPC.270(69)* endrer kolonne C i tabellen i Tillegg I i tråd dette.

Endringer i MARPOL vedlegg IV

Vedlegg IV inneholder regler med tanke på å hindre forurensning ved utslipp av kloakk fra skip. *MEPC.274(69)* endrer punkt nr. 3 i regel IV/11 om forbud mot utslipp av kloakk fra passasjerskip innenfor det som IMO kategoriserer som «Special Area». Pr. i dag er det bare Østersjøen som er ansett som Special Area i relasjon til MARPOL vedlegg IV, jf. regel IV/1.6.1.

Ved endringen utsettes ikrafttredelsen av forbudet mot utslipp av kloakk innenfor Special Area for passasjerskip.

[1] Forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger

Forbudet gjelder ikke skip som har i drift kloakkrenseanlegg som er godkjent etter nærmere kriterier inntatt i «Guidelines on Implementation of Effluent Standards and Performance Tests for Sewage Treatment Plants», som trådte i kraft ved MEPC.227(64).

Regel IV/11.3 overlater til IMO å fastsette datoen for når forbudet skal gjelde fra, og ved MEPC.275(69) er det fastsatt ny virkningstidspunkter slik:

- 1. juni 2019 for nye passasjerskip
- 1. juni 2021 for andre eksisterende passasjerskip enn de som er nevnt i kulepunkt tre
- 1. juni 2023 for eksisterende passasjerskip underveis direkte til eller fra en havn som er lokalisert utenfor et Special Area, eller til eller fra havn lokalisert øst for Ø28°10' innenfor Special Area når skipet ikke gjør andre havneanløp innenfor området.

Samtidig endres regel IV/1.10 slik at det er nærmere angitt hva som skal menes med henholdsvis nytt skip og eksisterende skip i regel 11.3. Etter endringene vil nytt skip i regel 11.3' s forstand være skip hvor byggekontrakten er inngått, eller i fravær av slik kontrakt, hvor skipet er kjølstrukket eller befinner seg på et tilsvarende stadium i byggeprosessen, på eller etter 1. juni 2019. Skipet som leveres på eller etter 1. juni 2021 vil uavhengig av kontraktsinngåelse være å regne som et nytt skip.

Endringer i MARPOL vedlegg VI

MARPOL vedlegg VI inneholder regler om hindring av luftforurensning fra skip. Kapittel 3 gir nærmere regler om krav til kontroll med utslipp fra skip. Regel VI/13.3 angir grenseverdier for NO_2-utslipp, inndelt i tre ulike nivåer basert på byggeår og operasjonsområde. *MEPC.271(69)* gjennomfører endringer i regel VI/13, ved at et nytt punkt 5.3 tilføyes. Ved dette stilles det krav om at nivå- og av/på-status for dieselmotorer som er sertifisert både for nivå II og nivå III eller kun for nivå II, og som er installert på skip omfattet av regel VI/13.5.1, loggføres når skipet seiler inn i og ut av et lavutslippsområde, eller når av/på-status endres innenfor et slikt område, sammen med dato, klokkeslett og skipets posisjon.

Endringer i NOx Technical Code 2008

MARPOL regel VI/13 setter grenser for skips utslipp av nitrogenoksider (NO_X). IMO har gitt videre retningslinjer for testing av, tilsyn med og sertifisering av marine dieselmotorer. Formålet med disse reglene er å gjøre produsenter, rederier og myndighetene i stand til å sørge for at alle marine dieselmotorer som reglene får virkning for, oppfyller de relevante utslippsverdiene som er spesifisert i MARPOL regel VI/13.

MEPC.272(69) gjennomfører endringer i NO_x Technical Code 2008 relatert til gassdrevne skip og skip med dual fuel-løsning. Endringene kommer som en følge av at utslippskravene i regel VI/13 som var begrenset til å gjelde dieseldrevne skip er blitt utvidet til å omfatte også gassdrevne skip, jf. MEPC.258(67) hvor definisjonen av «marin diesel engine» ble utvidet.

3. Høring

Forskriftsutkastet ble sendt på offentlig høring 19.05.2017, med høringsfrist 19.08.2017. Sjøfartsdirektoratet har fått tilbakemelding fra 16 instanser, hvorav to kommenterte utkastet. Både ***Fiskebåt*** og ***NHO Sjøfart*** legger til grunn at endringene i utgangspunktet ikke vil få betydning for deres medlemmer, men ***Fiskebåt*** nevner som unntak eventuell levering av fangst til canadisk havn. ***NHO Sjøfart*** mener loggføring i dekksdagbok når et skip seiler inn eller ut av et lavutslippsområde, bør være unødvendig, og viser til at skipene loggfører start og stopp av motorer i maskindagbok. I tillegg har mange skip overvåkingssystemer som automatisk logger start og stopp av alle motorer.

Sjøfartsdirektoratet bemerker at det i forskriften ikke er fastsatt i hvilken dagbok loggføringen skal skje, og reglene åpner dermed for at rederiet kan gjør et valg. For skip uten krav til maskindagbok, jf. dagbokforskriften[2] § 10, vil dekksdagboken være et naturlig valg.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser

Konsekvenser for næringen
Det er avklart norsk politikk å gjennomføre og håndheve reglene i MARPOL. Endringene utarbeides i samarbeid med næringen, og innfasingen følger vedtatte internasjonale frister. Det er dermed varslede endringer som nå trer i kraft.

Samtidig er på det på det rene at endringene i noen grad vil måtte få konsekvenser for aktørene i næringen. Dette gjelder i første rekke det indirekte kravet om kloakkrenseanlegg for skip som opererer innenfor Special Area. Passasjerskip som går i Østersjøen må ha renseutstyr på plass eller nok lagringskapasitet om bord slik at kloakk kun leveres til mottaksanlegg.

Forskriftsendringene inneholder imidlertid bare en utsatt innfasing av utslippsforbudet, og vil for rederienes del i første rekke innebære utsatte krav til investeringer. En nevner likevel for ordens skyld at reglene forutsetter at det skal være en alternativ mulighet for skipene å levere kloakk til mottaksanlegg, jf. regel 12. For leverandører av kloakkrensesystemer innebærer endringene potensielt reduserte inntekter i en lengre periode enn hva tidligere kan ha blitt lagt til grunn. Ettersom skipene kan overholde kravene ved andre tiltak enn renseanlegg, er imidlertid inntjeningen for leverandørene på dette punktet uansett heftet med en viss usikkerhet.

Endringene NO_x Technical Code vil måtte få betydning for leverandørene av nye motorer, som fremover vil måtte forholde seg til strengere utslippskrav. En legger til grunn at dette er tatt høyde for under de internasjonale forhandlingene som har ledet frem til kravene som nå gjennomføres. Foruten å lage prosedyre for loggføring i samsvar med kravene og gjennomføre loggføringen, antas kravet om særskilt loggføring ved operasjon i lavutslippsområder ikke å innebære målbare konsekvenser for aktørene. Det samme gjelder endringene i tabellene inntatt «Guidelines for the categorization of noxious liquid substances», som i hovedsak er av redaksjonell art.

Konsekvenser for det offentlige
For det offentlige vil loggføring av motorbruk under regel VI/13 gi bedre mulighet til å kontrollere overtredelser. Samtidig vil endringen kreve revisjon av Sjøfartsdirektoratets sjekklister.

Loggføring skal bidra til bedre beskyttelse av miljøet. Forbudet mot utslipp av kloakk i Østersjøen antas å være nødvendig av hensyn til livet i dette havområdet.

5. Gjennomføringen i norsk forskrift

Ettersom MARPOL er gjennomført i norsk rett ved henvisning (inkorporasjon), gjennomføres endringsresolusjonene som er gjennomgått ovenfor ved at de legges til i oppregningen av endringsresolusjoner i miljøsikkerhetsforskriften §7, § 9 og § 12. Det vises til endringsforskriften som følger vedlagt.

[2] Forskrift 15. september 1992 nr. 693 om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger

Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Lars Alvestad
fung. sjøfartsdirektør

Bjørn Pedersen
avdelingsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ingen signaturer.

Vedlegg: Forskrift 01.09.2017 om endring av forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger