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 05-2017**

Dato: 02.06.2017

Saksnr.:

Opphever:

Referanse til:

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

Endring av forskrift om miljømessig sikkerhet og forskrift om havnestatskontroll som følge av gjennomføring av internasjonale regler om måling av CO2-utslipp og drivstofforbruk mv.

1. Innledning

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt forskrift om endring av forskrift om miljømessig sikkerhet[1] og forskrift om havnestatskontroll[2], som følge av at forordning (EU) 2015/757 om overvåking, rapportering og verifikasjon av drivhusgassutslipp fra skip (MRV-forordningen) får virkning i EU. I tillegg til dette har Sjøfartsdirektoratet gjort en endring i forskrift om havnestatskontroll for å gjennomføre en bestemmelse i rådsdirektiv 97/70/EC om etablering av en harmonisert sikkerhetsordning for fiskefartøyer med en lengde på 24 meter og over.

Videre har den Internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) ved resolusjon MEPC.278(70) som endrer MARPOL vedtatt nye globale regler for innsamling av data knyttet til drivstofforbruk fra skip. Dette regelverket har klare likhetstrekk til MRV-regelverket fra EU, og Sjøfartsdirektoratet valgte å sende gjennomføring av IMO-resolusjonen på høring samtidig for å vise likheter og forskjeller. I tråd med vanlig praksis vil derimot Sjøfartsdirektoratet vente med å fastsette forskriftsendringen som gjennomfører denne IMO-resolusjonen til etter at protestfristen i henhold til MARPOL-konvensjonen utløper. Protestfristen er 1. september 2017.

2. Høring

Forslaget til forskriftsendringer var på alminnelig høring fra 17. februar til 15. mai i år, og Sjøfartsdirektoratet fikk i den forbindelse inn enkelte merknader.

MRV-forordningen

DNV GL viser til en forskjell på MRV-forordningen og IMO-resolusjonen. Mens MRV-forordningen gjelder for skip med bruttotonnasje *over 5000*, gjelder IMO-resolusjon MEPC.278(70) skip med bruttotonnasje *5000 og over*. I høringsbrevet skrev vi at begge regelsettene gjelder skip med bruttotonnasje 5000 og over, men det er altså helt riktig som DNV GL påpeker at skip med bruttotonnasje 5000 ikke omfattes av MRV-regelverket.

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

2 Forskrift 24. november 2014 nr. 1458 om havnestatskontroll

Sysselmannen på Svalbard anfører at det ikke går klart fram av utkastet til forskriftsendringer at skipsanløp på Svalbard faller utenfor MRV-regelverket. Sjøfartsdirektoratet oppfatter at dette følger forutsetningsvis, men vi vil omtale dette nærmere i rundskrivet under beskrivelsen av regelverket.

Ecoxy, som er akkreditert av Norsk akkreditering i henhold til MRV-regelverket, har stilt spørsmål ved virkeområdet av MRV-regelverket for skip i offshorenæringen. Sjøfartsdirektoratet har også fått henvendelser fra rederier om virkeområdet, og vi vil omtale dette nærmere under beskrivelsen av regelverket.

Forsvaret har spilt inn at de anser det ikke akseptabelt å installere måleutstyr om bord, og ser ut til å ville anvende en forenklet metode for måling av klimagassutslipp basert på innrapportert årlig drivstofforbruk. Sjøfartsdirektoratet presiserer at etterlevelse av MRV-regelverket, med utstedelse av samsvarserklæring (DOC) etter verifikasjon av planer for overvåkning og utslippsrapport godkjent av akkreditert kontrollør, forutsetter at rederiet benytter en av de nærmere angitte metodene for overvåkning i forordning 2015/757 vedlegg I. Når det er sagt er Forsvarets skip unntatt virkeområdet for MRV-forordningen, og det vil være frivillig for Forsvaret om man vil følge disse reglene eller ikke.

Gjennomføring av direktiv 97/70/EC
Kystverket viser til inkluderingen av fiskefartøy i forskrift om havnestatskontroll, og påpeker at det kan stilles spørsmål ved om endringen skal forstås slik at rapporteringsrutinene i kapittel 3 nå også skal omfatte fiskefartøy.

Sjøfartsdirektoratet presiserer at når det gjelder fiskefartøy er hensikten med endringen utelukkende å oppfylle direktiv 97/70/EC artikkel 7 om plikten til å kontrollere at utenlandske fiskefartøy er bygget og utrustet i henhold til direktivet. Det er en selvstendig kontrollforpliktelse som ikke er en del av Paris MOU eller direktiv 2009/18/EC om havnestatskontroll, og det er ikke vår intensjon å utvide rapporteringskravene i SafeSeaNet eller gjøre kontroll av utenlandske fiskefartøy til en del av det detaljregulerte kontrollregimet som gjelder for andre skip i internasjonal fart. Sjøfartsdirektoratet har derfor justert virkeområdebestemmelsen for å tydeliggjøre dette.

3. Nærmere om regelverket

Forordning (EU) 2015/757
Forholdet til EØS-avtalen
MRV-forordningen har trådt i kraft på EU-nivå. Forordningen er besluttet tatt inn i EØS-avtalen, men beslutningen avventer fortsatt parlamentsbehandling i én av de øvrige EFTA-statene. Videre utfylles MRV-forordningen av fire andre forordninger som i skrivende stund er klarert for innlemmelse i avtalen i Norge, men som av ulike årsaker fortsatt er til vurdering i en av de øvrige EFTA-statene:

- Forordning (EU) nr. 2016/2071 om endring av forordning (EU) nr. 2015/757 når det gjelder metodene for overvåking av CO_2-utslipp og bestemmelser for overvåking av andre relevante opplysninger,
- Forordning (EU) nr. 2016/1927 om standardskjemaer for overvåkingsplaner, utslippsrapporter og samsvarsdokumenter,
- Forordning (EU) nr. 2016/1928 om bestemmelse av last for andre skipskategorier enn passasjer-ro-ro- og containerskip,
- Forordning (EU) nr. 2016/2072 om verifikasjonsaktiviteter og akkreditering av verifikasjoner.

Inntil EFTA-prosessene er fullført, er Norge ikke forpliktet etter EØS-avtalen til å gjennomføre disse reglene i vårt nasjonale regelverk. Det er likevel forventet at innlemmelse vil skje i relativt nær framtid, og av hensyn til næringen velger Sjøfartsdirektoratet å vedta nasjonalt regelverk nå slik at næringen har mulighet til å innrette seg.

Nærmere om reglene

Reglene gjelder for skip med bruttotonnasje over 5000 som operer til, fra eller mellom havner i EØS-området, uavhengig av flagg. Det er presisert i artikkel 2 i forordningen at reglene ikke gjelder for krigsskip, militære hjelpefartøyer eller andre statseide skip som benyttes til ikke-kommersielle formål. Heller ikke fiskefartøy eller fabrikkskip for fiskeforedling, trefartøyer av enkel konstruksjon eller fartøyer uten mekaniske framdriftsmidler omfattes.

Det geografiske virkeområdet er knyttet til skip som seiler til, fra eller mellom «… havner under en medlemsstats jurisdiksjon[3]…» I utgangspunktet er Svalbard inkludert i denne ordlyden, men territoriet Svalbard er utelatt fra EØS-avtalen i henhold til EØS-avtalens protokoll 40. Dette er reflektert i EØS-loven[4] § 6 som utvetydelig angir at loven ikke gjelder for Svalbard. Et havneanløp på Svalbard skal derfor ikke betraktes som et havneanløp i en EØS-stat i denne sammenheng.

Selv om virkeområdebestemmelsen i forordningen bruker betegnelsen «alle skip», framgår det klart av den innledende omtalen til forordningen at den er ment å fange opp kommersiell transport av last og passasjerer. Fra forordningen avsnitt 14: «... Ettersom denne forordning er rettet mot sjøtransport, bør den imidlertid ikke innføre krav om overvåking, rapportering og kontroll av fartøyers bevegelser eller virksomhet som ikke tjener til transport av last eller passasjerer for kommersielle formål, som for eksempel oppmudring, isbryting, nedlegging av rør eller virksomhet knyttet til offshoreanlegg.»

Begrensingen til transportoppdrag er tydeliggjort i definisjonene av «anløpshavn» og «reise». Her framgår det at det bare er «... forflytning av et fartøy som påbegynnes eller avsluttes i en anløpshavn i den hensikt å frakte passasjerer eller last for kommersielle formål...» som skal regnes som reise. Videre regnes det ikke som et anløp når hensikten med oppholdet er å «... fylle drivstoff, få forsyninger, skifte besetning, gå i tørrdokk eller reparere fartøyet og/eller dets utstyr...» Heller ikke opphold i havn som skyldes at fartøyet er i nød eller søker ly for dårlig vær, eller omlasting mellom fartøyer utenfor havnen, skal regnes med i definisjonen av «anløpshavn». EU har publisert en veiledning på EU-Kommisjonens sider om ulike problemstillinger som MRV-regelverket reiser, herunder en nærmere beskrivelse av hvilke aktiviteter som omfattes:

https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping_en#tab-0-3

Sjøfartsdirektoratet har fått flere henvendelser fra rederier og andre aktører i offshorenæringen med spørsmål om MRV-regelverket overhode gjelder for denne næringen. Vår oppfatning er at det er aktiviteten som er avgjørende, ikke hvilken næringsinndeling rederiet følger. Så lenge det er snakk om skip med bruttotonnasje over 5000 som transporterer varer eller personer innenfor det geografiske virkeområdet som beskrevet over, vil reglene få anvendelse for skipet på den aktuelle reisen.

For rederiet innebærer MRV-forordningen at rederiet, ved å benytte én eller flere aksepterte metoder for overvåking av CO_2-utslipp, årlig skal rapportere faktiske utslipp fra hvert enkelt skip som omfattes av disse reglene. Rapportering skal gjøres elektronisk i et lukket system (THETIS-MRV) som administreres av EMSA på vegne av EU-Kommisjonen. Før rapportering skal de innsamlede dataene verifiseres av en akkreditert kontrollør.

Innen 31. august 2017 må rederier som har skip som omfattes av virkeområdet til forordningen, levere en plan for overvåking av CO_2-utslipp fra sine skip til en akkreditert kontrollør. Rederiet har plikt til å overvåke CO_2-utslipp fra sine skip fra 1. januar 2018, og innen 30. april 2019 skal den første verifiserte rapporten være levert. Ecoxy AS er under akkreditering av Norsk akkreditering for å kunne uføre verifikasjon i henhold til MRV-regelverket.

3 Fra UDs uoffisielle oversettelse av forordning (EU) 2015/757 som er publisert på lovdata

4 Lov 27. november 1992 nr. 109 om gjennomføring i norsk rett av hoveddelen i avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS) m.v. (EØS-loven)

MRV-forordningen endrer videre direktiv 2009/16/EF om havnestatskontroll. Innen 30. juni 2019 skal skip som faller inn under virkeområdet til MRV-forordningen være utstyrt med gyldig samsvarsdokument (DOC) utstedt av akkreditert kontrollør, og DOC vil inngå i havnestatskontrollregimet.

Forskriftsendringer som følge av MRV-regelverket

Ny § 12a i forskrift om miljømessig sikkerhet slår fast at forordning 2015/757 som endret ved forordning 2016/2071, samt forordningene 2016/1927, 2016/1928 og 2016/2072, gjelder som forskrift. Videre er forskrift om havnestatskontroll § 4 endret slik at det tas inn en referanse til forordning 2015/757.

Sjøfartsdirektoratet vil ta inn henvisninger til EØS-avtalen når EFTA-prosessene er avsluttet. Dette vil bli gjort ved forskriftsendring uten forutgående høring.

Økonomiske og administrative konsekvenser

MRV-forordninger pålegger ingen utslippsreduksjon, men innebærer konkrete forpliktelser til overvåking og levering av verifiserte data som vil medføre kostnader og administrative byrder for rederier som opererer skip som faller inn under virkeområdet til forordningen. Kravene er flaggstatsuavhengige og får derfor ikke konkurransemessig betydning. Det er antatt at bedre informasjon om drivstofforbruk kan bidra til at rederier setter i verk tiltak som reduserer forbruket og dermed at reglene på lengre sikt kan ha positive økonomiske implikasjoner for rederier.

Det er akkreditert kontrollør som utsteder samsvarsdokument (DOC). For Sjøfartsdirektoratet innebærer MRV-forordningen likevel visse rapporteringskrav og håndhevelsesforpliktelser i form av flaggstatsinspeksjoner og havnestatskontroll.

Direktiv 97/70/EC

Nærmere om reglene

Direktiv 97/70/EF (som endret ved 99/19/EF, 2002/35/EF og 2002/84/EF) regulerer fiskefartøy med største lengde 24 meter eller mer. Artikkel 7 forplikter medlemsstatene til å kontrollere at utenlandske fiskefartøy som anløper norsk havn, lander fangst i norsk havn eller opererer i norsk territorialfarvann er i samsvar med direktivets bestemmelser. Disse kontrollbestemmelsene er ikke i tilstrekkelig grad tatt høyde for i norsk rett. Uttrykkelig hjemmel til å kontrollere at utenlandske fiskefartøy oppfyller kravene i direktivet er nå tatt inn som ny § 4a i forskrift om havnestatskontroll, i tråd med Norges forpliktelser etter EØS-avtalen.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Kontroll av utenlandske fiskefartøy inngår ikke i det relevante geografiske havnestatskontrollregimet (Paris MOU), og det finnes heller ikke et tilsvarende harmonisert kontrollregimet for utenlandske fiskefartøy. Kontrollforpliktelsene er heller ikke på annen måte konkretisert i antall eller inndelt i risikokategorier. Innenfor gjeldende budsjettrammer vil Sjøfartsdirektoratet gjennomføre kontroll av utenlandske fiskefartøy med den hensikt å kontrollere at skipet samsvarer med kravene som følger av direktiv 97/70/EF, og dette vil gjøres som uanmeldt tilsyn eller annen stikkprøvebasert kontroll på bakgrunn av alminnelige prinsipper for risikovurdering av tilsynsaktivitet.

Med hilsen

Bjørn Egil Pedersen e.f.
fung. sjøfartsdirektør

Linda bruås
underdirektør

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