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
- ☐ H.i. Høringsinstanser
- ☐ Andre:

Nr.: **RSR 05-2020**

Dato: 29. mai 2020

Saksnr.: 2020/21526 TAIS

Opphever:

Referanse til:

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

Endring i miljøsikkerhetsforskriften (gjennomføring av MEPC.248(66), MEPC.266(68), MEPC.277(71), MEPC.286(71), MEPC.301(72) og MEPC.305(73))

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt endringer i forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger (miljøsikkerhetsforskriften).

Endringene gjennomfører IMO-resolusjonene MEPC.248(66), MEPC.266(68), MEPC.277(71), MEPC.286(71), MEPC.301(72) og MEPC.305(73). I tillegg er henvisningene til MARPOL (den internasjonale konvensjon om hindring av forurensing fra skip) oppdatert til den konsoliderte versjonen 2017.

Videre slettes bestemmelsen § 14 om svovelinnhold i drivstoff for passasjerskip i rutefart i EØS-området. Bestemmelsen ble opprinnelig tatt inn i norsk regelverk i forbindelse med EØS-forpliktelsene ved direktivet 2005/33/EC (svoveldirektivet). Bestemmelsen regulerer utslipp av svovel fra drivstoff utenfor områder med særlige utslippskrav for passasjerskip i rutefart til eller fra havner i EØS- området og som befinner seg i norsk territorialfarvann eller økonomisk sone. Etter bestemmelsen skal svovelinnholdet i oljeholdig drivstoff ikke overstige 1,5 vektprosent. Bestemmelsen konsumeres av det nye kravet om at svovelinnholdet ikke skal overstige 0,50 vektprosent fra 1. januar 2020, jf. MARPOL regel VI/14.

I MARPOL konsoliderte versjon 2017 inngår MEPC.248(66) som gjør endringer i MARPOL regel I/3, I/19, I/20, I/28 og tillegg II form B regel 5 og MEPC.266(68) som gjør endringer i regel I/12 om tanker for oljerester (slam). Disse resolusjonene implementeres nå gjennom henvisningen til MARPOL konsolidert versjon 2017.

Kort om endringene i MARPOL
Endringene i MARPOL som følger av de nevnte resolusjonene er fremforhandlet i de relevante komiteene i IMO og ble vedtatt i plenum i MEPC. Norge utarbeidet posisjoner i samarbeid med næringen og deltok i forhandlingene. Næringen forutsettes godt kjent med endringene gjennom sine interesseorganisasjoner og informasjon fra Sjøfartsdirektoratet.

Endringene som følger av resolusjonene oppsummeres kort i det følgende:

MEPC.248 (66)
MEPC.248 (66) gjør endringer i MARPOL regel I/3 om dispensasjoner og fritak ved å tilføye et nytt alternativ for mulig fritak, regel I/3(6), fra kravene i regel 28(6) for tankskip på nærmer vilkår.

Regel I/19 og regel i/20 oppdateres med riktig referanse til regel I/28, slik at henvisning til regel I/28(6) blir endret til regel I/28(7).

Videre omnummereres regel I/28(6) til ny 28(7). Ny regel I/28(6) gjelder oppdeling og skade stabilitet med krav til stabilitetsinstrument om bord på oljetankskip som er i stand til å verifisere samsvar med intakt – og stabilitetskravene. Vider gir regel I/28(6) regler for innfasing av kravet, hvem det gjelder for og krav til godkjenningsdokumentasjon.

Samtidig oppdateres tillegg II form B regel 5, med nye punkt 5.7.5 og 5.7.6 i sjekklisten, samt en oppdatering av punkt 5.8.4 hvor henvisning 28(6) er oppdatert til 28(7).

MEPC.266 (68)
MEPC.266 (68) endrer MARPOL regel I/12(1) til (4) om tanker for oljerester (slam). Reglene gjelder som hovedregel for skip med bruttotonnasje 400 eller mer, men med gitte unntak som er nærmere beskrevet i resolusjonen og konsolidert oversettelse lagt ved denne høringen.

MEPC.277(70)
Som følge av MEPC.277(70) er det gjort flere endringer i MARPOL vedlegg V om avfallshåndtering. Bakgrunnen for endringene er det generelle forbudet mot utslipp av avfall i sjøen i regel V/3 som fikk betydning for utslipp av lasterester, inkludert vaskevann fra tankrengjøring som inneholder lasterester.

Opprinnelig har rettstilstanden fulgt av IMOs retningslinjer i resolusjon MEPC.219(63) punkt 3 som ble anbefalt brukt for å avgjøre om lasterester og vaskevann fra tankrengjøring som inneholder lasterester var å regne som skadelige for havmiljøet. Dersom lasterester og vaskevann etter tankrengjøring var å regne som skadelig, måtte utslippskravene i regel V/4.1.3 og regel V/6.1.2.1 oppfylles. Kriteriene i retningslinjene blir gjennom MEPC.277 (70) gjennomført som krav ved endring i regel V/4 og regel V/6 med tilhørende nytt tillegg I til MARPOL vedlegg V.

Videre gjennomfører MEPC.277(70) nye bestemmelser i MARPOL regel V/4.3 og V/6.1.2.2. Skip som frakter bulk, som definert i SOLAS regel VI/1-1.2, med unntak av korn, skal klassifiseres i henhold til tillegg I til MARPOL vedlegg V. Tillegg I angir vilkårene for når en bulklast er skadelig for det marine miljø (HME - harmful to the marine environment).

Samtidig er det i MARPOL regel V/4.3 innført krav om at avskiperen skal gi informasjon om en fast bulklast er skadelig for havmiljøet i samsvar med det nye tillegg I til MARPOL vedlegg V. Eksempel på slik leveranseseddel finnes i IMSBC-koden punkt 4.2.3.

Følgende utslipp av avfall er tillatt i havområdene som defineres som særlige[1] etter MARPOL Regel V/6:

- Tankspylevann/vaskevann fra tankrengjøring som inneholder lasterester (hold washing water) som ikke inkluderer substanser som klassifiseres som skadelige for det marine miljø

- Maling eller tilsetninger i vaskevannet som ikke klassifiseres som skadelig for det marine miljøene i henhold til retningslinjer laget av IMO.

Endringene gjelder alle skip som frakter annen fast bulklast enn korn i innenriksfart og utenriksfart.

Videre endres kravene til føring av avfallsdagbok i regel V/10 og tillegg II til vedlegg V. Avfallsdagboken skal deles i to deler, en del skal gjelde alle skip, og en del gjelder kun skip som frakter bulk (relatert til HME laster) og underkategoriene Non-HME og HME. Se overskriftene Part I «All ships» og Part II «Ships that carry solid bulk cargoes".

Hvert utslipp skal logges i avfallsdagboken og inkludere dato og tid, posisjon til skipet (breddegrad og lengdegrad), kategori av avfall og estimert mengde (kubikkmeter). Ved utslipp av lasterester skal start- og stopposisjoner for utslippet logges. Tilsvarende skal det ved utslipp gjøres logginger i avfallsdagboken for forbrenning. For skip med bruttotonnasje under 400 skal utslipp føres inn i dekksdagboken. Lokalisering, posisjon og begrunnelse og hvilke tiltak som er satt i verk skal også komme frem.

Endringene i regel V/10 gjelder for skip som er pliktig til å ha avfallsdagbok. Endringene har som formål å presisere kravene for føring av avfallsdagbok og forebygge avvik under havnestatskontroll. Rederier må sørge for at deres skip har oppdaterte dagbøker.

MEPC.286(71)
MARPOL regel VI/13 endres ved at Nordsjøen og Østersjøen får inkludert NOx i de allerede etablerte lavutslippsområdene. Rederier som planlegger bygging av nye skip som blir kjølstrekt fra og med 1. januar 2021 eller har skip som omfattes av ombyggingsreglene i regel VI/13 som skal gå i disse lavutslippsområdene, og som ikke kommer inn under alternative unntak, må derfor sørge for at tilpassende motorer er installert.

MEPC.286 (71) innført i tillegg ny unntaksbestemmelse fra reglene i MARPOL Regel VI/13 nr.5.1. Ny unntaksbestemmelse, regel VI/13, nr. 5.4, åpner opp for at det kan gis midlertidig dispensasjon for utslipp av nitrogenoksider fra en dieselmotor på skip, dersom de følgende tre alternative forutsetninger som beskrevet under: Det kan gis dispensasjon fra utslippet forekommer umiddelbart

- etter bygging og sjøprøver av et nybygget skip,
- eller før eller etter ombygging, reparasjon og/eller vedlikehold av skipet, eller
- etter vedlikehold eller reparasjon av en motor sertifisert for nivå II eller en motor som bruker blandingsdrivstoff, når skipet ikke har tillatelse til å ha gassbrensel eller gass last om bord på grunn av sikkerhetskrav,

når skipet skal delta i aktiviteter som skjer på et verft eller et annet verksted som ligger i et NO_x nivå III-lavutslippsområde. I tillegg til å oppfylle forutsetningene for unntaket beskrevet ovenfor, må skipet oppfylle vilkårene om at motoren oppfyller nivå II-kravene til NO_x-utslipp, skipet må seile direkte til eller fra verftet eller et annet verksted, verken laster eller losser last i løpet av dispensasjonsperioden og følger eventuelle tilleggskrav til reiseruten angitt av havnestaten der verftet eller verkstedet befinner seg.

Videre innsnevrer ny regel VI/13, nr. 5.5 dispensasjonsmuligheten ved å begrense perioden for dispensasjon for de tre alternativene som ble nevnt ovenfor. For nærmere beskrivelse av disse forutsetningene vises det til resolusjonen og oversatt konsolidert utgave vedlagt høringsbrevet.

Videre følger det av MEPC. 286(71) endringer i tillegg V til MARPOL vedlegg VI, om informasjon som skal inkluderes i leveranseseddelen til drivstoff (BDN). Endringene er gjort for å tillate levering av drivstoff med et svovelinnhold som overstiger verdiene gitt i regel VI/14 for skip som benytter ekvivalente metoder iht. regel VI/4 eller for skip som er gitt unntak for å teste ut ny teknologi under regel VI/3. Drivstoffleverandøren skal deklarere drivstoffkvaliteten, og representant for drivstoffleverandøren har ansvar for å hake av i tekstboksene på drivstoffseddelen. Dette følger av punkt 9 i tillegget til MARPOL regel VI/13.

MEPC.301(72)
Det er gjort en mindre presisering i ordlyden for NOx Tier III-området i regel VI/13.

Videre gjør resolusjonen endringer i MARPOL regel VI/21 for krav til *«Energy Efficiency Design Index»* (EEDI) for ro-ro skip og ro-ro passasjerskip. Referanselinjer for ro-ro cargo ships og ro-ro passenger ships endres. Disse endringene gir et redusert krav i forhold til de eksisterende referanselinjene, og medfører lettelse av kravene til CO2-utslipp fra ro-ro skip og ro-ro passasjerskip for EEDI fase 2, som trådte i kraft 1. januar 2020.

I MARPOL regel VI/21, tabell 2 ble parameterne for bestemmelse av referanseverdier for de ulike skipstypene ble rad 2.34 (ro-ro cargo ship) og rad 2.35 Ro-ro passenger ship endret.

I MARPOL regel VI/21, tabell 1 viser reduksjonsfaktorer (i prosent) for EEDI i forhold til EEDI-referanselinjen.

MEPC.305(73)
MARPOL regel VI/14 endres slik at tidligere innfasingsregler er tatt ut av bestemmelsen. Bestemmelsen er nå endret til å gi en generell formulering om at svovelinnhold i brennolje ombord på skip ikke skal overstiger 0,50%.

Regel VI/14(3) er også endret slik at man lettere kan legge til nye ECA-områder uten å måtte endre eksisterende regelnummer.

Høring og høringsinnspill
Forslag til endringer i forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger (miljøsikkerhetsforskriften) var på høring fra 26. mars 2020 til 27. april 2020.

Sjøfartsdirektoratet mottok 6 høringsinnspill, hvor ett inneholdt spørsmål til endringene.

Fiskarlaget stilte spørsmål til om endringene som følger av MEPC.286, inkludering av Nordsjøen som lavutslippsområde, og de kravene om tilpassede motorer, også gjelder fiskefartøy og etterspurte eventuelle muligheter for unntak fra de nye reglene. Bestemmelsene i MEPC.286 får anvendelse for nye skip.

For eksisterende skip har Sjøfartsdirektoratet laget en veiledning til om vilkår som må oppfylles for at en dieselmotor ikke må oppfylle NOx nivå III krav som følger av endringene (RSV 06-2020),

som er publisert under veiledningsrundskriv på våre nettsider (https://www.sdir.no/sjofart/regelverk/rundskriv/veiledning-om-vilkar-som-kreves-oppfylt-for-at-en-dieselmotor-ikke-ma-oppfylle-nox-niva-iii-krav/).

Hvem reglene om krav til NOx nivå III gjelder for er virkeområdet knyttet opp mot motoren om bord og ikke fartøystypen. MARPOL regel VI/13 gjelder for diesel motorer med en effekt på 130 kW som er installert på skip, det samme gjelder for diesel motorer med en effekt på 130 kW som har gjennomgått en stor ombygging, se regel VI/13.1.1.

Det er likevel noen dieselmotorer som faller utenfor hovedregelen i regel VI/13.1.1. Unntakene fra hovedregelen følger av MARPOL regel VI/13.1.2. Dette gjelder dieselmotorer som utelukkende skal brukes i nødstilfeller, eller dieselmotorer som bare skal brukes til å drive innretninger eller utstyr som utelukkende skal brukes i nødstilfeller på skipet som den er installert på. Det samme gjelder dieselmotorer installert i livbåter som er beregnet på bruk utelukkende i nødstilfeller.

Videre følger det av MARPOL VI/13.1.2.2. at dieselmotorer installert på skip som utelukkende går i nasjonal fart, under forutsetningen at motoren er underlagt et alternativt tiltak for å begrense NOx fastsatt av administrasjonen, er unntatt fra regel VI/13. Norge har per i dag ikke utarbeidet egne nasjonale alternative tiltak for å begrense NOx. Vi legger til grunn de kravene som følger av MARPOL.

Administrative og økonomiske konsekvenser
Kravene er operasjonelle. Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at disse er kjente for næringen. Som følger av endringene etter MEPC.286(71) og som omtalt ovenfor, gjelder NOx Tier III kravene i North Sea Emission Control Area fra 1. januar 2021. Sjøfartsdirektoratet vil publisere et rundskriv som veileder næringen om vilkår som må være oppfylt for å unnta maskininstallasjoner med ytelse på mindre enn 750 kW fra NOX Tier III kravene.

Det er i første rekke rederier og verft som berøres av endringene og bærer kostnadene. På kort sikt kan kravene innebære nye administrative byrder for rederier og avskipere ved at leveranseseddel for drivstoff, leveranseseddel for fast bulklast og avfallsdagbok for skipene må gjennomgås og eventuelt oppdateres i samsvar med de nye kravene. Sjøfartsdirektoratet vil måtte tilpasse håndhevingen av regelverket til endringene i MARPOL. Utover dette antas forslaget ikke ha nevneverdige administrative konsekvenser. Tiltakene skal sikre bedre ivaretakelse av miljøet og klimaet.

Lars Alvestad e.f.
fungerende sjøfartsdirektør

Bjørn Egil Pedersen
avdelingsdirektør
Regelverk og internasjonalt arbeid

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