Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Vår dato	Vår referanse	Vår saksbehandler
16.12.2025	2024/90364-2	Sonja Elin Kleven Jakobsen
Deres referanse	**Arkivkode**	**Direkte telefon**
	32	940 80 674

Høringsinstanser iht. liste

Høring 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 sender med dette på høring forslag til forskrift om endringer i forskrift av 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger (miljøsikkerhetsforskriften) for å gjennomføre resolusjonen MEPC.392(82) om etablering av nye lavutslippsområder i Norskehavet og kanadisk Arktis i norsk rett.

Høringsinnspill sendes til Sjøfartsdirektoratet per e-post til post@sdir.no senest innen **15. februar 2026.**

Høringen er også tilgjengelig på Sjøfartsdirektoratets nettsider (www.sdir.no).

Spørsmål om høringen kan rettes til juridisk seniorrådgiver Sonja Elin Kleven Jakobsen på telefon 94 08 06 74 eller e-post til sekj@sdir.no.

Om endringsforslaget
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 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.

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 kan også bli gjeldende for skip med dieselmotorer som gjennomgår større ombygginger (major conversion) etter de fastsatte datoene.

SO_x-kravene vil gjelde 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 kan også bli gjeldende 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)
- 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 svoveloksid-lavutslippsområder 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.

[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

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 gjennomføring av kravene som gjelder for utslipp av SO_x, er kostnaden for næringen (de som har skip som omfattes av de nye kravene i lavutslippsområdet Norskehavet) 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 ved innføring av et lavutslippsområde i Norskehavet er estimert til rundt 10 300 USD per tonn, noe som kun er marginalt høyere enn kostnadene for landbaserte tiltak oppført i ECA-søknaden for det nordamerikanske lavutslippsområdet.

For gjennomføring av kravene som gjelder for utslipp av NO_x, er kostnaden for næringen anslått til cirka 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, og vurderes å være på nivå med kostnadene for norske landbaserte tiltak for reduksjon av nitrogenoksider.

Ved større ombygginger av et fartøy etter innføringen av et lavutslippsområde i Norskehavet, som utskifting av motor til en annen type eller installasjon av en ekstra motor, kan kostnadene øke betydelig for skip 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 klar over 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 forslaget å ha begrensede administrative konsekvenser.

Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

I forbindelse med etableringen av ECA i Norskehavet vil Sjøfartsdirektoratet også oppdatere gjeldende rundskriv RSV–-6 – 2020 om «Veiledning om vilkår som kreves oppfylt for at en dieselmotor ikke må oppfylle NOx nivå III krav.» Det nye rundskrivet vil være klart før ikrafttredelsen av lavutslippsområde Norskehavet 1. mars 2026.

Med hilsen

Alf Tore Sørheim
sjøfartsdirektør

Linda Bruås
avdelingsdirektør
Regelverk og internasjonalt arbeid

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