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 08-2020

Dato: 23.6.2020

Saksnr.: 2020/48935

Opphever:

Referanse til:

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

Endring av forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger

Innledning

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt en endring i forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger.

For dispensasjoner etter § 14 c annet ledd endres tidspunktet for når Nivå III-kravet skal være oppfylt fra 1. januar 2022 til første seilas i verdensarvfjordene i 2023. En utsettelse til 2023 vil si at skip kan innvilges dispensasjon fra Nivå I-kravene i 2020 og 2021 og Nivå II-kravene i 2022.

Regelendringen endrer ikke utslippskravene i forskriften, men er en tilpasning for de rederiene som vil satse miljøvennlig og gjennomføre tiltak flere år før de strengeste deler av forskriften trer i kraft. Covid-19 påvirker negativt tidsplanene til rederiene, men ikke selve gjennomføringen av de omfattende tekniske tiltakene.

Nærmere om gjeldende regler for dispensasjon etter § 14 c annet ledd

I miljøsikkerhetsforskriften § 14 c er det særlige regler av utslipp av nitrogenoksider (NO_x) fra skip i verdensarvfjordene. Hensikten med å innføre kravene var å redusere nivåene av NO_x i verdensarvfjordene. Utslipp av NOx var påvist som et problem i perioder i verdensarvfjordene. Innskjerpingen av NO_x-kravene skjer gradvis og gir næringen tid til å tilpasse seg de nye kravene. Skip som skal seile inn i verdensarvfjordene i 2020 må følge Nivå I-kravene for utslipp av NO_x.

Utslipp av NOx kan reduseres ved bruk av SCR-katalysatorer (Selective Catalytic Reduction) eller overgang til annet drivstoff, som eksempelvis LNG.

Det følger av § 14 c annet ledd at skip som kan dokumentere at de innen 1. januar 2022 oppfyller Nivå III-kravene kan få dispensasjon til å seile i verdensarvfjordene uten å oppfylle Nivå I-kravene i 2020 og 2021. En slik forsering av Nivå III-kravene er vilkåret for å innvilge dispensasjon. Dispensasjon kan gis til enkeltskip etter søknad. Rederiet må dokumentere hvordan skipet vil oppfylle Nivå III-kravene senest fra 1. januar 2022. I en dispensasjonssøknad må rederiet beskrive hvilken teknologi skipet vil benytte for å oppnå Nivå III-kravene, herunder legge ved en detaljert plan for modifikasjonen, og relevante inngåtte kontrakter for utførelse av modifikasjonen. Etter at modifikasjonen er ferdig, skal rederiet sende kopi av nytt EIAPP-sertifikat til Sjøfartsdirektoratet.

Endring av vilkåret for dispensasjon
Tidspunktet for når Nivå III-kravet skal være oppfylt endres fra 1. januar 2022 til første seilas i verdensarvfjordene i 2023. En utsettelse til 2023 vil si at skip kan innvilges dispensasjon fra Nivå I-kravene i 2020 og 2021 og Nivå II-kravene i 2022. Selv om denne fristen forskyves, vil en uansett oppnå en tidligere innføring av Nivå III-kravene.

Regelendringen endrer ikke utslippskravene i forskriften, men er en tilpasning for de rederiene som vil satse miljøvennlig og gjennomføre tiltak flere år før de strengeste deler av forskriften trer i kraft. Covid-19 påvirker negativt tidsplanene til rederiene, men ikke selve gjennomføringen av de omfattende tekniske tiltakene.

Endringene trer i kraft straks.

Begrunnelse for å endre forskriften – hva er problemet og hva vil vi oppnå?
Covid-19-pandemien oppstod på kort varsel, og medførte en tilnærmet nedstengning av samfunnet og stenging av grensene. Nedstengningen har medført forsinkelse av nødvendige leveranser, tilgang til fagpersonell og tilgang til nødvendige verkstedfasiliteter for næringen som planla å benytte dispensasjonsordningen regelverket gir en åpning for.

Covid-19 har medført store reduksjoner i inntekt for sentrale deler av næringen og de norske cruisedestinasjonene. Kommunene i verdensarvfjordene har mistet store inntekter fordi cruiseskipene uteblir.

Det er svært få skip som har søkt dispensasjon etter § 14 c annet ledd. Dispensasjoner gis kun basert på dokumenterte avtaler og kontrakter som bekrefter ombygging for å tilfredsstille Nivå III-kravene. Dispensasjonsordningen i § 14 c medfører at de skipene som får innvilget dispensasjon tilpasser seg de strengeste kravene (Nivå III-kravene) flere år tidligere enn det regelverket krever.

Endringen vil legge til rette for at rederier får insentiv til å forsere innføring av NO_x rensing. Det ligger an til å bli svært lite trafikk av større passasjerskip i verdensarvfjordene i 2020. Vi anser at den foreslåtte endringen totalt sett vil være gunstig for miljøet.

Økonomiske og administrative konsekvenser
De utslippsmessige konsekvensene av forskriftsendringen er små. På grunn av Covid-19 er skipstrafikken i verdensarvfjordene redusert til et minimum. Antall cruiseskip forventes videre å ligge på en lavere nivå de neste årene grunnet Covid-19 og ettervirkningene for cruiseindustrien.

Det er få skip som har søkt om dispensasjon. Den mengde NOx som slippes ut i årene frem mot 2023 anses å være liten, sammenlignet med gevinsten man oppnår ved å nå Nivå III-kravene to år før fristen i regelverket som er 2025.

De økonomiske konsekvensene for rederiene er positive ettersom de kan operere noe lengre tid i verdensarvfjordene før konvertering til ny teknologi skjer med de investeringskostnadene som det krever.

For destinasjonene i verdensarvfjordene er det positivt om noe av cruiseaktiviteten tar seg opp igjen selv om nivået sannsynligvis vil bli leggende på et betydelig lavere nivå enn forventet før Covid-19. Samfunnsøkonomisk er dette gunstig ettersom kommunene i verdensarvfjordene baserer store deler av sine inntekter på cruise og turisme.

Konsekvensene av Covid-19 er en situasjon næringen ikke kunne eller kan påvirke. Det er kun tidsfristene som endres og ikke tiltakene. Sjøfartsdirektoratet anser den foreslåtte regelendringen å være en

tilpasning av den høyst spesielle situasjonen næringen er i. Ved å innføre endringen raskt, åpner det for at noen skip kan anløpe verdensarvfjordene allerede i 2020. Videre vil den positive effekten av endringen reduseres dersom den ikke gjennomføres raskt. En høring på minst seks uker vil være til hinder for at søknader om dispensasjon for seilas i denne sesongen kan innvilges, da høringsprosessen vil foregå i den viktigste delen av sesongen. Den praktiske gjennomføringen av høringen vil hindre den ønskede effekten av endringen i det tidsrommet som er viktigst for næringen, og endringen gjennomføres derfor uten høring jf. utredningsinstruksen pkt. 3-3.

Det er ikke rom innenfor gjeldende regelverk til å innvilge dispensasjon fra Nivå I-kravene i 2020 og 2021 uten at rederiet dokumenterer at Nivå III-kravene oppnås fra 1. januar 2022. Det er heller ikke rom for å dispensere fra Nivå II-kravene i 2022. Et relevant tiltak er derfor å endre bestemmelsen i miljøsikkerhetsforskriften slik at betingelsen for dispensasjon endres til at Nivå III-kravene må være oppfylt før seilas i verdensarvfjordene i 2023.

De som blir berørt av endringen av forskriften er for det første rederier med skip med bruttotonnasje 1000 som ikke får tilgang til verft og leveranser i tide til å oppfylle Nivå III-kravene fra 1. januar 2022. For næringslivet i verdensarvfjordene som lever av skipsturismen kan forslaget være positivt med tanke på at det legger til rette for at det kommer cruiseskip også denne sesongen. Når det gjelder utslipp til luft fra skipene legger Sjøfartsdirektoratet til grunn at trafikken på grunn av Covid-19 uansett er på et mye lavere nivå slik at det forventes mindre forurensing i 2020. På lengre sikt innebærer endringen at skipene som får dispensasjon innfører Nivå III-kravene et par år tidligere enn det som forskriften i utgangspunktet krever.

Vedlegg
Manus - Forskrift om endring av forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger.

Lars Alvestad
fung. sjøfartsdirektør

Bjørn Egil Pedersen
avdelingsdirektør
Regelverk og internasjonalt arbeid

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