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 02-2018**
Dato: 5. juni 2018
Saksnr.: 2016/114623, TAIS

Referanse til: Regler for passasjer og lasteskip mv. 2017, side 313

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

Endringer i forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger som følge av nye obligatoriske krav til registrering og rapportering av drivstofforbruk for skip med BT 5000 eller mer

1. Innledning

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt forskrift om endring i forskrift om miljømessig sikkerhet[1]. Endringene som er fastsatt gjennomfører i norsk rett IMO Res.MEPC.278 (70) som endrer MARPOL Vedlegg VI.[2] Endringene gjelder nye globale regler for innsamling, rapportering, verifisering og innsendelse av data om drivstoffbruket for skip. Regelverket har likhetstrekk til forordning (EU) 2015/757 om overvåking, rapportering og verifikasjon av drivhusgassutslipp (MRV-forordningen), og ble derfor sendt på høring samtidig for å vise likheter og forskjeller.

Forslaget til forskriftsendringer var på alminnelig høring fra 17. februar til 15. mai 2017. Sjøfartsdirektoratet mottok ingen merknader til endringene.

2. Nærmere om regelverket

MARPOL er gjennomført i norsk regelverk ved at hvert kapittel er inkorporert i ulike bestemmelser i forskrift om miljømessig sikkerhet. MARPOL konsolidert utgave 2011 vedlegg VI er inkorporert i § 12, og MEPC.278(70) er derfor tatt inn i § 12 første ledd.

IMO-resolusjon MEPC.278 (70) regel 22A har obligatoriske internasjonale krav om registrering og rapportering av drivstofforbruk for skip med bruttotonnasje (BT) 5000 eller mer. I likhet med EU-regelverket om MRV, skal rederiet for å beregne drivstofforbruket benytte anerkjente metoder som skal beskrives i skipets energieffektiviseringsplan (SEEMP).

Registrering av drivstoffbruk for skip med BT 5000 eller mer skal skje fra og med 1. januar 2019. Rederiet skal for hvert skip samle inn og aggregere data om drivstofforbruk, for deretter å rapportere dette til Sjøfartsdirektoratet eller anerkjent klasseselskap. Dataene skal deretter verifiseres. Verifiserte data for hvert skip skal for hvert kalenderår sendes inn til IMOs database om drivstofforbruk.

Verifisering av data skal gjennomføres etter prosedyrer for verifisering utarbeidet av Sjøfartsdirektoratet etter retningslinjer for verifisering som er utviklet i IMO. Sjøfartsdirektoratet vil snarlig fastsette slike retningslinjer i samråd med de anerkjente klasseselskapene.

[1] Forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger
[2] Jf. res. MEPC.278 (70) regel 22A, 6.6, 9.12

Samsvar mellom kravene til registrering og rapportering skal dokumenteres. Som bevis på korrekt rapportering om drivstofforbruk, skal Sjøfartsdirektoratet eller anerkjent klasseselskap utstede en samsvarserklæring. Samsvarserklæringen skal være utstedt ikke senere enn fem måneder etter begynnelsen av et nytt kalenderår. Samsvarserklæringen er gyldig for det kalenderåret den er skrevet ut for og de fem første månedene i neste kalenderår og må oppbevares om bord på skipet i perioden. Samsvarserklæringen vil inngå i havnestatskontrollregimet.

Sjøfartsdirektoratet eller anerkjent klasseselskap skal sende elektronisk rapport til IMO senest en måned etter at samsvarserklæring er utstedt.

For norske skip er utstedelse av miljøsertifikater etter MARPOL delegert til anerkjente klasseselskaper i henhold til klasseavtalene for NOR og NIS. Det er naturlig at oppgaver knyttet til verifikasjon av drivstofforbruk og utstedelse av samsvarserklæring følger denne systematikken og delegeres til klassen.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser

For skip med bruttotonnasje over 5000 som frakter passasjerer eller last, og som opererer til, fra eller mellom havner i EØS-området, innebærer MRV-forordningen at det allerede er krav om rapportering av drivstofforbruk fra disse fartøyene. Selv om det er forskjeller knyttet til verifikasjon og rapportering, vil rederier som er underlagt MRV-regelverket kunne bygge på det samme datagrunnlaget for å oppfylle MARPOL Reg. VI/22a. For norske skip som opererer utenfor EØS-området vil reglene kunne få en selvstendig betydning. Det samme gjelder for skip med bruttotonnasje på 5000, ettersom MRV-regelverket kun gjelder skip med bruttotonnasje over 5000, mens MARPOL Reg. VI/22a gjelder skip med bruttotonnasje 5000 og over.

Verifisering av rapportert drivstofforbruk og utstedelse av samsvarserklæring som kreves etter MARPOL Reg. VI/6.6 eller 6.7, vil utløse kostnader, men Sjøfartsdirektoratet vurderer at kostnadene vil være relativt beskjedne. Bestemmelsene gjelder for alle skip med BT 5000 eller mer og vil derfor ikke virke konkurransevridende. At skip skal ha en energieffektiviseringsplan (SEEMP) er ikke nytt og gjelder allerede for eksisterende og nye skip. Når det gjelder planer for overvåking, rapportering og dokumentasjon på etterlevelse, følger de internasjonale reglene et noe annerledes opplegg enn hva som gjelder etter MRV-forordningen. Måling og registering av drivstofforbruk blir allerede gjort om bord på skip som omfattes av de nye bestemmelsene. Kravet om årlig aggregering av drivstofforbruket og rapportering vil derfor kun medføre mindre kostnader og administrative byrder for rederier som opererer skip med BT 5000 eller mer.

For Sjøfartsdirektoratet innebærer reglene rapporteringskrav og håndhevelsesforpliktelser i form av flaggstatsinspeksjoner og havnestatskontroll.

4. Endringer i forskrift om miljømessig sikkerhet § 12a

Sjøfartsdirektoratet har i tillegg benyttet anledningen til å oppdatere miljøsikkerhetsforskriften § 12a med nøyaktige henvisninger til EØS-avtalen for *forordning (EU) 2015/757 om overvåking, rapportering og verifikasjon av drivhusgassutslipp (MRV-forordningen).*

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Bjørn Egil Pedersen
avdelingsdirektør
Regelverk og internasjonalt arbeid

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