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 15-2022

Dato: 31.10.2022

Saksnr.: 2022/65018

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 endringer i forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger. Endringene gjennomfører resolusjonene MEPC.328(76), MEPC.329(76) og MEPC.330(76).

I resolusjon MEPC.328(76) er det vedtatt en fullstendig revisjon av Den internasjonale konvensjonen om hindring av forurensning fra skip (MARPOL) vedlegg VI om hindring av luftforurensning fra skip. Dette medfører en restrukturering av reglene samt en del innholdsmessige endringer. De viktigste endringene er de nye obligatoriske målbaserte tekniske og operasjonelle reglene for å redusere karbonintensiteten i internasjonal skipsfart.

I resolusjon MEPC.329(76) er det vedtatt et forbud mot bruk og frakt av tungolje som drivstoff i arktiske farvann.

Resolusjon MEPC.330(76) gjelder dispensasjon fra bestemte tilsyns- og sertifiseringskrav for ubemannede lektere uten egen framdrift.

Disse tre resolusjonene ble vedtatt den 17. juni 2021. Endringene trer i kraft 1. november 2022.

Høring

Forslaget var på høring i perioden 7. juli til 7. oktober 2022. Sjøfartsdirektoratet har mottatt seks høringssvar. Det norske maskinistforbundet, Justis- og beredskapsdepartementet, Forsvarsdepartementet, NHO Sjøfart og Kystverket hadde ingen merknader. Regelrådet hadde merknader til forskriften. Sjøfartsdirektoratet har gått gjennom høringsinnspillet fra Regelrådet, og finner ikke grunnlag for å endre forslaget som ble sendt på høring.

Nærmere om endringene

Endringene i MARPOL som følger av de nevnte resolusjoner er fremforhandlet og vedtatt av 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. Gjennom medlemskapet i FNs internasjonale skipsfartsorganisasjon (IMO) og EØS-avtalen er Norge forpliktet til å gjennomføre internasjonale regler om miljømessig sikkerhet. For skip og flyttbare

innretninger er slike regler tatt inn i forskrifter som forvaltes av Sjøfartsdirektoratet. MARPOL er bygget opp slik at hver forurensningstype behandles i egne vedlegg. Kravene er skrevet slik at de forplikter rettssubjektene direkte. MARPOL er gjennomført i norsk rett ved inkorporasjon i miljøsikkerhetsforskriften.

Resolusjon MEPC.328(76) er en fullstendig revisjon MARPOL vedlegg VI om hindring av luftforurensning fra skip. MARPOL vedlegg VI er tatt inn i norsk rett ved inkorporasjon i miljøsikkerhetsforskriften § 12. Det er naturlig å videreføre inkorporasjon og beholde plasseringen av MARPOL vedlegg VI samme sted som i dag. MARPOL vedlegg VI gjennomføres med det virkeområdet som står i vedlegget. MARPOL vedlegg VI gjelder i utgangspunktet for alle skip, men skip som utelukkende opererer i innenriksfart er unntatt kravene i kapittel 4. Vi fastsetter ikke særlige krav for skip i innenriksfart tilsvarende MARPOL vedlegg VI kapittel 4, i denne omgangen. Med det menes at kravene om SEEMP del II og III, EEXI[2] og CII[3] ikke gjøres gjeldende for skip i innenriksfart. Det kan komme nasjonale regler for å redusere utslipp til luft, og disse kan bli strengere enn kravene som følger av MARPOL vedlegg VI.

Når det gjelder skip som utelukkende går i innenriksfart foreslår Sjøfartsdirektoratet å endre de eksisterende kravene i forskriften hvor MARPOL vedlegg VI kapittel 4 og regel VI/5.4, jf. første ledd gjelder for skip med bruttotonnasje 400 eller mer i innenriksfart. For skip med bruttotonnasje 400 eller mer i innenriksfart beholder vi kravet om å ha om bord en skipsspesifikk energieffektivitetsplan, SEEMP, del I. Resolusjon MEPC.346(78) inneholder 2022 retningslinjene for utvikling av SEEMP.

Dette kravet er tatt med som annet ledd i miljøsikkerhetsforskriften § 12.
Kravene knyttet til en energieffektivitetsindeks for nye skip (EEDI) og kravene om innsamling og rapportering av drivstofforbruk til IMO tas ut, fordi skip i innenriksfart har et annet driftsmønster enn skip i internasjonal fart. Dette er i henhold til avgrensningen i MARPOL vedlegg VI kapittel 4.

Resolusjon MEPC.329(76) om forbruk mot bruk og frakt av tungolje som drivstoff i arktiske farvann medfører en endring i MARPOL vedlegg I. MARPOL vedlegg I er tatt inn i norsk rett ved inkorporasjon i forskrift om miljømessig sikkerhet § 4.

Resolusjon MEPC.330(76) gjelder dispensasjon fra bestemte tilsyns- og sertifiseringskrav for ubemannede lektere uten egen framdrift, og medfører en endring i MARPOL vedlegg I og IV. MARPOL vedlegg I er tatt inn i norsk rett ved inkorporasjon i miljøsikkerhetsforskriften § 4 og MARPOL vedlegg IV er tatt inn i norsk rett ved inkorporasjon samme forskrift § 9.
Det er naturlig å videreføre inkorporasjon og beholde plasseringen av MARPOL vedlegg I og VI samme sted som i dag.

Nærmere om MEPC.328(76) – revidert MARPOL vedlegg VI

Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) fastsatte i 2018 en strategi for å kutte klimagassutslipp fra internasjonal skipsfart. Ett av målene er å redusere karbonintensiteten med 40 % innen 2030 sammenlignet med nivået i 2008. Klimagassutslippene skal reduseres ved å forbedre skipenes energieffektivitet og introdusere ny teknologi og drivstoff med lav- eller nullutslipp av klimagasser.

I juni 2021 vedtok IMO (MEPC 76) en omfattende ny CO_2-regulering for eksisterende skip. En energieffektivitetsindeks for eksisterende skip EEXI skal estimere og sette krav til den tekniske effektiviteten til skip. Karbonintensitetsindikatoren CII skal estimere og sette krav til den operasjonelle effektiviteten til skip. Den endrede skipsspesifikke energieffektivitetsplanen, SEEMP, skal bl.a. inneholde en beskrivelse av metodikken for å beregne CII, den påkrevde operasjonelle CII de neste tre årene, en implementeringsplan som dokumenterer hvordan kravene skal oppnås og en prosedyre for selvevaluering og forbedring.

Fra 2023 vil CII-kravene tre i kraft for alle lasteskip, passasjerferger og cruiseskip med bruttotonnasje 5000 eller mer i internasjonal fart. CII gir et estimat på hvor effektivt et skip transporterer varer eller

passasjerer, og er angitt i gram CO_2 som slippes ut per transportarbeid. Mens EEXI er en engangssertifisering rettet mot designparametere, gjelder CII de faktiske utslippene under drift.

Kommentarer til enkelte bestemmelser

MARPOL vedlegg VI er fullstendig revidert i resolusjon MEPC.328(76), men endringene er ikke markert i teksten. Sirkulæret fra IMOs generalsekretær (Circular Letter No. 4350) omtaler endringene, men nummereringen av bestemmelsene er feil, og noe av ordlyden mangler. Det er laget et lovspeil som viser gammel og ny nummerering av bestemmelsene i MARPOL vedlegg VI. Dette fremgår av dokument MEPC 77/7/5. Det er gjort redaksjonelle endringer i flere bestemmelser som følge av de nye reglene som er tatt inn, og disse vil inngå i allerede eksisterende regler om tilsyn, sertifikater osv. Endringene gjelder både rettigheter og plikter, både for rederier og til administrasjoner. Retningslinjer om SEEMP og retningslinjer for korreksjonsfaktorer ble revidert og vedtatt på MEPC 78.
I det følgende omtales de sentrale endringene som er gjort i MARPOL vedlegg VI. Dette er først og fremst endringer i kapittel 4 «Regler om karbonintensitet i internasjonal skipsfart».

KAPITTEL 1 GENERELLE BESTEMMELSER

Regel 2

Definisjoner

I kapittel 1 gjøres det endringer i regel 2 Definisjoner. Rekkefølgen er endret og ordnet i alfabetisk rekkefølge. Det er også lagt til noen nye definisjoner.
I punkt 2.2.17 blir det definert hva som er en «større ombygging» (*major conversion*) av et skip i henhold til reglene i kapittel 4 «Regler om karbonintensitet i internasjonal skipsfart».
Det følger av underpunkt 5 at ombygging av et skip betyr en endring «som i vesentlig grad endrer skipets energieffektivitet og omfatter endringer som kan føre til at skipet overstiger gjeldende påkrevde EEDI-verdi som fastsatt i regel 24 i dette vedlegget eller gjeldende påkrevd EEXI-verdi som fastsatt i regel 25 i dette vedlegget».
Videre er det lagt til følgende nye definisjoner i regel 2:

- 2.1.32 ***Ubemannede lektere uten egen framdrift*** er lektere som
  .1 ikke har mekaniske fremdriftsmidler
  .2 ikke har et system, utstyr og/eller maskineri installert som kan generere utslipp regulert av dette vedlegget, og
  .3 verken har personer eller levende dyr om bord.

- 2.2.2 ***Oppnådd årlig operasjonell CII*** er indikatorverdien for operasjonell karbonintensitet som ett enkelt skip har oppnådd i samsvar med regel 26 og 28 i dette vedlegget.
- 2.2.4 ***Oppnådd EEXI*** er verdien av EEXI (energieffektivitetsindeks for eksisterende skip) som ett enkelt skip har oppnådd i samsvar med regel 23 i dette vedlegget.
- 2.2.23 ***Påkrevd årlig operasjonell CII*** er målverdien for oppnådd årlig operasjonell CII i samsvar med regel 26 og 28 i dette vedlegget for den spesifikke skipstypen og -størrelsen.
- 2.2.25 ***Påkrevd EEXI*** er den høyeste verdien for oppnådd EEXI som er tillatt i samsvar med regel 25 i dette vedlegget for den spesifikke skipstypen og -størrelsen.

Regel 3

Unntak og dispensasjoner

Et nytt punkt 4 om unntak for ubemannede lektere uten egen framdrift (UNSP) er lagt til:

«Administrasjonen kan unnta en ubemannet lekter uten egen framdrift[1] fra kravene i regel 5.1 og 6.1 i dette vedlegget i form av et dispensasjonssertifikat, et såkalt International Air Pollution Prevention Exemption Certificate for Unmanned Non-self-propelled Barges, for en periode som ikke overstiger fem år, forutsatt at lekteren har gjennomgått tilsyn for å bekrefte at betingelsene i regel 2.1.32.1 til 2.1.32.3 i dette vedlegget er oppfylt.»

KAPITTEL 2 TILSYN, SERTIFISERING OG KONTROLLMIDLER
Regel 5
Tilsyn

Skip som er omfattet av MARPOL vedlegg VI kapittel 4 om regler for energieffektivitet for skip, er underlagt et tilsynsregime, og det skal tas hensyn til retningslinjer vedtatt av organisasjonen (IMO)[2].

Nye underpunkt 6, 7 og 8 er lagt til under punkt 4, og her spesifiseres tilsynskravene:

.6 Administrasjonen skal sikre ethvert skip som omfattes av regel 28, har en SEEMP i samsvar med regel 26.3.1 i dette vedlegget. Dette skal gjøres før 1. januar 2023. Bekreftelse på samsvar skal leveres til skipet og oppbevares om bord.

.7 Verifikasjon av at skipets oppnådde EEXI er i samsvar med kravene i regel 23 og 25 i dette vedlegget, skal finne sted ved første årlige tilsyn, mellomliggende tilsyn eller fornyelsestilsyn som angitt i nr. 1 i denne regelen, eller ved førstegangstilsynet som angitt i nr. 4.1 og 4.3 i denne regelen, avhengig av hva som kommer først, 1. januar 2023 eller senere.

.8 Uten hensyn til nr. 4.7 i denne regelen, et generelt eller delvis tilsyn, etter omstendighetene, utført etter en større ombygging av et skip som regel 23 i dette vedlegget gjelder for. Tilsynet skal sikre at oppnådd EEXI beregnes på nytt om nødvendig og oppfyller kravet i regel 25 i dette vedlegget.

Regel 6
Utstedelse eller påtegning av sertifikater og samsvarserklæringer knyttet til rapportering av brennoljeforbruk og rangering av operasjonell karbonintensitet

I regel 6 endres tittelen på bestemmelsen til også å omfatte rangering av karbonintensitet.
Det er gjort endringer følgende endringer i underpunkt 6:

Samsvarserklæring knyttet til rapportering av brennoljeforbruk og rangering av operasjonell karbonintensitet
Etter å ha mottatt rapporterte data i henhold til regel 27.3 i dette vedlegget og oppnådd årlig operasjonell CII i henhold til regel 28.2 i dette vedlegget, skal administrasjonen eller en organisasjon med behørig fullmakt fra denne

.1 fastslå om dataene er rapportert i samsvar med regel 27 i dette vedlegget

.2 verifisere at den oppnådde årlige operasjonelle CII-verdien som er innrapportert, er basert på dataene som er levert i samsvar med regel 27 i dette vedlegget

.3 på bakgrunn av den verifiserte oppnådde årlige operasjonelle CII-verdien bestemme rangeringen av skipets operasjonelle karbonintensitet i samsvar med regel 28.6 i dette vedlegget, og

[1] Det vises til «Guidelines for exemption of unmanned non-self-propelled (UNSP) barges from the survey and certification requirements under the MARPOL Convention» (MEPC.1/Circ.892).

[2] The 2014 Guidelines on survey and certification of the Energy Efficiency Design Index (resolution MEPC.254(67), as amended by resolutions MEPC.261(68) and MEPC.309(73); consolidated text: MEPC.1/Circ.855/Rev.2), as may be further amended

.4 utstede en samsvarserklæring knyttet til skipets rapportering av brennoljeforbruk og rangering av operasjonell karbonintensitet senest fem måneder fra starten av kalenderåret etter fastsetting og verifikasjon i henhold til regel 6.6.1 og 6.6.3 i dette vedlegget. I alle tilfeller påtar administrasjonen seg det fulle ansvaret for denne samsvarserklæringen.

Et nytt underpunkt 7 er lagt til:
Etter å ha mottatt rapporterte data i henhold til regel 27.4, 27.5 eller 27.6 i dette vedlegget, skal administrasjonen eller en organisasjon med behørig fullmakt fra denne[3] umiddelbart fastslå om dataene er rapportert i samsvar med regel 27, og i så tilfelle utstede en samsvarserklæring til skipet. I alle tilfeller påtar administrasjonen seg det fulle ansvaret for denne samsvarserklæringen.
Et nytt underpunkt 8 er lagt til:
Uten hensyn til nr. 6 i denne regelen skal et skip som har vært rangert som klasse D i tre påfølgende år eller rangert som klasse E i samsvar med regel 28 i dette vedlegget, ikke få utstedt en samsvarserklæring, med mindre en plan for korrigerende tiltak er behørig utviklet og reflektert i SEEMP og verifisert av administrasjonen eller en organisasjon med behørig fullmakt fra denne, i samsvar med regel 28.7 og 28.8 i dette vedlegget.

Regel 8
Mal for sertifikater og samsvarserklæringer knyttet til rapportering av brennoljeforbruk og rangering av operasjonell karbonintensitet

Bestemmelsen viser formkrav for sertifikater, herunder hvilke språk sertifikatmalene skal være på. Det som er nytt, er at formkravene skal gjelde tilsvarende for internasjonalt sertifikat som gir dispensasjon til ubemannede lektere uten egen framdrift fra krav i IAPP-sertifikatet.

Regel 9
Varighet og gyldighet for sertifikater og samsvarserklæringer knyttet til rapportering av brennoljeforbruk og rangering av operasjonell karbonintensitet

Rangering av operasjonell karbonintensitet er lagt til sammen med samsvarserklæring.
Et nytt underpunkt 3 er satt inn under punkt 11:
11 Gyldigheten av et internasjonalt energieffektivitetssertifikat utstedt i henhold til dette vedlegget skal opphøre i følgende tilfeller:

.3 dersom skipets utstyr, systemer, tilbehør, arrangementer eller materialer som omfattes av tilsynet, er endret uten uttrykkelig godkjenning fra administrasjonen, som fastsatt i regel 5.5 i dette vedlegget, med mindre regel 3 i dette vedlegget blir gjeldende.

Det er også gjort en endring i underpunkt 12 ved at rangering av operasjonell karbonintensitet er tatt med:
Samsvarserklæring knyttet til rapportering av brennoljeforbruk og rangering av operasjonell karbonintensitet
12 Samsvarserklæringen i henhold til regel 6.6 i dette vedlegget skal være gyldig i det kalenderåret den ble utstedt, og i de første fem månedene av neste kalenderår. Samsvarserklæringen som er utstedt i henhold til regel 6.7 i dette vedlegget, skal være gyldig i det kalenderåret den ble utstedt, i det neste kalenderåret og i de fem første månedene av det etterfølgende kalenderåret. Alle samsvarserklæringer skal oppbevares om bord i minst fem år.

Regel 10
Havnestatskontroll av operasjonelle krav
Nye underpunkt 5 og 6 er lagt til:

[3] Refererer til regelverket for anerkjente klasseselskap (Code for Recognized Organizations (RO-koden)), resolusjon MEPC.237(65).

«5 Når det gjelder kapittel 4 i dette vedlegget, kan enhver havnestatskontroll kontrollere, når det er hensiktsmessig, at det foreligger en gyldig samsvarserklæring knyttet til rapportering av brennoljeforbruk og rangering av operasjonell karbonintensitet, et internasjonalt energieffektivitetssertifikat og en skipsspesifikk energieffektivitetsplan om bord, i samsvar med artikkel 5 i denne konvensjonen.

6 Uten hensyn til kravene i nr. 5 i denne regelen kan enhver havnestatskontroll kontrollere om den skipsspesifikke energieffektivitetsplanen er behørig gjennomført av skipet i samsvar med regel 28 i dette vedlegget.»

KAPITTEL 4 REGLER OM KARBONINTENSITETEN I INTERNASJONAL SKIPSFART
Regel 19
Virkeområde
Regel 19.3 er endret og har fått følgende ordlyd:
«Regel 22, 23, 24 og 25 i dette vedlegget gjelder ikke for skip som har ikke-konvensjonell framdrift, bortsett fra at regel 22 og 24 gjelder for cruiseskip med ikke-konvensjonell framdrift og LNG-skip med konvensjonell eller ikke-konvensjonell framdrift, levert 1. september 2019 eller senere, som definert i regel 2.2.1, og regel 23 og 25 gjelder for cruiseskip med ikke-konvensjonell framdrift og LNG-skip med konvensjonell eller ikke-konvensjonell framdrift. Regel 22, 23, 24, 25 og 28 gjelder ikke for skip av kategori A som definert i Polarkoden.»

«Regel 20
Mål
Målet med dette kapittelet er å redusere karbonintensiteten i internasjonal skipsfart og jobbe mot ambisjonsnivået som er fastsatt i IMOs strategi for å redusere klimagassutslipp fra skip[4].»

«Regel 21
Funksjonskrav
For å nå målet fastsatt i regel 20 i dette vedlegget skal et skip som dette kapittelet gjelder for, oppfylle følgende funksjonskrav for å redusere karbonintensiteten:

.1 de tekniske kravene til karbonintensitet i samsvar med regel 22, 23, 24 og 25.
.2 de operasjonelle kravene til karbonintensitet i samsvar med regel 26, 27 og 28 i dette vedlegget.»

«Regel 23
Oppnådd energieffektivitetsindeks for eksisterende skip – (oppnådd EEXI)
1. Oppnådd EEXI skal beregnes for
   1. hvert skip og
   2. hvert skip som har gjennomgått en større ombygging

som faller under én eller flere av kategoriene i regel 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 til 2.2.16, 2.2.22 og 2.2.26 til 2.2.29 i dette vedlegget. Den oppnådde EEXI-verdien skal være spesifikk for hvert skip, skal angi den estimerte ytelsen til skipet med hensyn til energieffektivitet, og skal være ledsaget av den tekniske EEXI-filen som inneholder informasjonen som er nødvendig for beregningen av oppnådd EEXI, og som viser beregningsprosessen. Den oppnådde EEXI-verdien skal verifiseres basert på den tekniske EEXI-filen, enten av administrasjonen eller av en organisasjon med behørig fullmakt fra denne[5].

2. Oppnådd EEXI skal beregnes idet det tas hensyn til retningslinjene[6] utviklet av organisasjonen.

[4] Resolusjon MEPC.304(72) "Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships"
[5] Det refereres her til regelverket for anerkjente klasseselskap (RO-koden), jf. MEPC.237(65).
[6] Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Efficiency Exsiting Ship Index (EEXI) (resolusjon MEPC.333(76)).

3. Uten hensyn til nr. 1 i denne regelen kan, for hvert skip som omfattes av regel 22 i dette vedlegget, den oppnådde EEDI-verdien som er verifisert av administrasjonen eller av organisasjon med behørig fullmakt fra denne, i samsvar med regel 22.1 i dette vedlegget regnes som oppnådd EEXI hvis verdien av oppnådd EEDI er lik eller mindre enn den påkrevde EEXI-verdien i henhold til regel 25 i dette vedlegget. I dette tilfellet skal oppnådd EEXI verifiseres basert på den tekniske EEDI-filen.»

«Regel 25
Påkrevd EEXI
1 For
.1 hvert skip og
.2 hvert skip som har gjennomgått en større ombygging,
som faller inn under én av kategoriene i regel 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 til 2.2.16, 2.2.22 og 2.2.26 til 2.2.29, og som dette kapittelet gjelder for, skal oppnådd EEXI være som følger:

Oppnådd EEXI ≤ Påkrevd EEXI = $(1 - \frac{y}{100})$ · EEDI referanselinjeverdi
der Y er reduksjonsfaktoren spesifisert i tabell 3 for nødvendig EEXI sammenlignet med EEDI-referanselinjen.

Tabell 3 – *Reduksjonsfaktorer (i prosent) for EEXI-verdien sammenlignet med EEDI-referanselinjen*

Skipstype	Størrelse	Reduksjonsfaktor
Bulkskip	200 000 DWT eller mer	15
	20 000 og over, men mindre enn 200 000 DWT	20
	10 000 og over, men mindre enn 20 000 DWT	0–20*
Gasstankskip	15 000 DWT eller mer	30
	10 000 og over, men mindre enn 15 000 DWT	20
	2000 og over, men mindre enn 10 000 DWT	0–20*
Tankskip	200 000 DWT eller mer	15
	20 000 og over, men mindre enn 200 000 DWT	20
Skipstype	Størrelse	Reduksjonsfaktor
	4000 og over, men mindre enn 20 000 DWT	0–20*
Containerskip	200 000 DWT eller mer	50
	120 000 og over, men mindre enn 200 000 DWT	45
	80 000 og over, men mindre enn 120 000 DWT	35

	40 000 og over, men mindre enn 80 000 DWT	30
	15 000 og over, men mindre enn 40 000 DWT	20
	10 000 og over, men mindre enn 15 000 DWT	0–20*
Stykkgodsskip	15 000 DWT eller mer	30
	3000 og over, men mindre enn 15 000 DWT	0–30*
Kjøleskip	5000 DWT eller mer	15
	3000 og over, men mindre enn 5000 DWT	0-15*
Kombinasjonsskip	20 000 DWT eller mer	20
	4000 og over, men mindre enn 20 000 DWT	0–20*
LNG-skip	10 000 DWT eller mer	30
Roro-lasteskip (bilskip)	10 000 DWT eller mer	15
Roro-lasteskip	2000 DWT eller mer	5
	1000 og over, men mindre enn 2000 DWT	0–5*
Roro-passasjerskip	1000 DWT eller mer	5
	250 og over, men mindre enn 1000 DWT	0–5*
Cruiseskip med ikke-konvensjonell framdrift;	85 000 GT eller mer	30
	25 000 og over, men mindre enn 85 000 GT	0–30*

* Reduksjonsfaktoren skal lineært interpoleres mellom de to verdiene avhengig av skipsstørrelse. Den nedre verdien til reduksjonsfaktoren skal anvendes for den mindre skipsstørrelsen.

2 EEDI-referanselinjeverdiene skal beregnes i samsvar med regel 24.3 og 24.4 i dette vedlegget. For roro-lasteskip og roro-passasjerskip skal det vises til referanselinjeverdien som skal brukes fra fase 2 og utover i henhold til regel 24.3 i dette vedlegget.

3 Organisasjonen skal fullføre en gjennomgang innen 1. januar 2026 for å vurdere virkningen av denne regelen, idet det tas hensyn til eventuelle retningslinjer utarbeidet av organisasjonen. Hvis partene på grunnlag av gjennomgangen beslutter å vedta endringer i denne regelen, skal slike endringer vedtas og tre i kraft i samsvar med bestemmelsene i artikkel 16 i denne konvensjonen.»

Sjøfartsdirektoratets kommentar – nærmere om EEXI

Energieffektivitetsindeks for eksisterende skip EEXI er et korttidsmål introdusert av IMO for å redusere klimagassutslippene fra skip. EEXI er en engangssertifisering rettet mot designparametere og må godkjennes senest ved det første periodiske tilsynet 1. januar 2023 eller senere.

EEXI gjelder for følgende skipskategorier med bruttotonnasje 400 eller mer, jf. virkeområdet for kapittel 4 i regel 19:
2.2.5 (bulkskip), 2.2.7 (kombinasjonsskip), 2.2.9 (containerskip), 2.2.11 (cruiseskip), 2.2.14 (gasstankskip), 2.2.15 (stykkgodsskip), 2.2.16 (LNG-skip), 2.22 (kjøleskip), 2.2.26 (roro lasteskip), 2.2.27 (roro-lasteskip (bilskip)), 2.2.28 (roro passasjerskip) og 2.2.29 (tankskip).

For ulike skipstyper er det innført justeringer av formelen for å tillate en passende sammenligning. Dette er korreksjonsfaktorer. Det er definert flere korreksjonsfaktorer for å korrigere installert effekt, f.eks. for isklasse skip, og for å korrigere kapasiteten, f.eks. vurdere strukturelle forbedringer. Ytterligere korreksjonsfaktorer gjelder for kraner om bord og for isklassede skip med IA Super og IA.
Beregningen av EEXI følger beregningen av EEDI. Den er basert på retningslinjen for beregning av EEDI fra 2018, med noen tilpasninger for eksisterende skip. EEXI estimerer CO_2-utslippene i gram CO_2 som slippes ut per transportarbeid basert på bl.a. installert motorkraft, spesifikt drivstofforbruk, drivstofftype, transportkapasitet og skipshastighet.

Oppnådd energieffektivitet for eksisterende skip indeks – (oppnådd EEXI) må beregnes for hvert skip som faller inn under regel 23.

Den *påkrevde* EEXI-verdien er den **maksimalt akseptable** oppnådde EEXI-verdien. Den *påkrevde* EEXI-verdien bestemmes av skipstype og skipets kapasitet og fremdriftsprinsipp.
EEXI vil også gjelde for nyere fartøy som allerede har en EEDI-verdi. Men hvis den oppnådde EEDI-verdien er lik eller mindre enn den *påkrevde* EEXI-verdien, kan den *oppnådde* EEDI-verdien brukes som et alternativ til den *oppnådde* EEXI-verdien, slik at den *oppnådde* EEXI-verdien ikke må beregnes, men kan verifiseres basert på den tekniske dokumentasjonen for EEDI, se regel 23.3. Det utstedes et nytt IEE-sertifikat til hvert skip, se mal for dette i vedlegg VIII til MARPOL vedlegg VI.

«Regel 26
Skipsspesifikk energieffektivitetsplan (SEEMP)

1 Alle skip skal ha en skipsspesifikk energieffektivitetsplan (SEEMP) om bord. Denne skal inngå som en del av skipets sikkerhetsstyringssystem (SMS). SEEMP skal utvikles og behandles idet det tas hensyn til retningslinjene vedtatt av organisasjonen.[7]

2 For skip med bruttotonnasje 5000 eller mer skal SEEMP inkludere en beskrivelse av metodikken som vil bli brukt til å innhente data i henhold til regel 27.1 i dette vedlegget, og prosessene som vil bli brukt til å rapportere dataene til skipets administrasjon.

3 For skip med bruttotonnasje 5000 eller mer som faller inn under én eller flere av kategoriene i regel 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 til 2.2.16, 2.2.22 og 2.2.26 til 2.2.29 i dette vedlegget:

.1 Fra og med 1. januar 2023 skal SEEMP inkludere

.1 en beskrivelse av metoden som vil bli brukt til å beregne oppnådd årlig operasjonell CII for skipet etter regel 28 i dette vedlegget, og de prosessene som vil bli brukt til å rapportere denne verdien til skipets administrasjon

.2 påkrevd årlig operasjonell CII for skipet etter regel 28 i dette vedlegget for de neste tre årene

[7] Det vises til «2016 Guidelines for the development of a ship energy efficiency management plan (SEEMP)» (resolusjon MEPC.282(70)).

.3 en gjennomføringsplan som dokumentere hvordan den påkrevde årlige CII-verdien vil bli oppnådd i løpet av de neste tre årene, og

.4 en prosedyre for selvevaluering og forbedring.

.2 For et skip som har vært rangert i klasse D i tre påfølgende år eller rangert som klasse E i samsvar med regel 28 i dette vedlegget, skal SEEMP vurderes i samsvar med regel 28.8 i dette vedlegget for å inkludere en plan for korrigerende tiltak for å oppnå den påkrevde årlige operasjonelle CII-verdien.

.3 SEEMP skal verifiseres og revideres idet det tas hensyn til retningslinjene som skal utarbeides av organisasjonen.»

Sjøfartsdirektoratets kommentar – nærmere om SEEMP

Det stilles med dette tilleggskrav i SEEMP fra 1. januar 2023 for skip med bruttotonnasje 5000 eller mer i kategoriene lasteskip, passasjerferger og cruiseskip i forbindelse med de nye kravene til operasjonell karbonintensitet i regel 28. For disse skipene vil en da SEEMP bestå av tre deler: del 1 som omhandler energieffektivisering, del 2 som omhandler innsamling og rapportering av drivstofforbruk og del 3 som omhandler operasjonell karbonintensitet.

«Regel 28

Operasjonell karbonintensitet

Indikator for oppnådd årlig operasjonell karbonintensitet (oppnådd årlig operasjonell CII)

1 Etter utgangen av kalenderåret 2023 og etter utgangen av hvert etterfølgende kalenderår skal hvert skip med bruttotonnasje 5000 eller mer som faller inn under én eller flere av kategoriene i regel 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 til 2.2.16, 2.2.22 og 2.2.26 til 2.2.29 i dette vedlegget, beregne oppnådd årlig operasjonell CII i en 12-månedersperiode, fra 1. januar til 31. desember i foregående kalenderår, ved hjelp av dataene som er innhentet i henhold til regel 27 i dette vedlegget, idet det tas hensyn til retningslinjene som skal utarbeides av organisasjonen.

2 Senest tre måneder etter utgangen av hvert kalenderår skal skipet rapportere den oppnådde årlige operasjonelle CII-verdien til administrasjonen eller en organisasjon med behørig fullmakt fra denne via elektronisk kommunikasjon og i et standardisert format som skal utarbeides av organisasjonen.

3 Uten hensyn til nr. 1 og 2 i denne regelen skal et skip i tilfelle av overføring av et skip nevnt i regel 27.4, 27.5 eller 27.6 som er fullført etter 1. januar 2023, ved utgangen av i kalenderåret overføringen finner sted, beregne og rapportere den oppnådde årlige operasjonelle CII-verdien for hele 12-månedersperioden fra 1. januar til 31. desember i kalenderåret overføringen fant sted, i henhold til regel 28.1 og 28.2 for verifisering i henhold til regel 6.6 i dette vedlegget, idet det tas hensyn til retningslinjer som skal utarbeides av organisasjonen. Ingenting i denne regelen fritar noe skip fra rapporteringsplikten etter regel 27 eller denne regelen i dette vedlegget.

Indikator for påkrevd årlig operasjonell karbonintensitet (påkrevd årlig operasjonell CII-verdi)

4 For hvert skip med bruttotonnasje 5000 eller mer som faller inn under én eller flere av kategoriene i regel 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 til 2.2.16, 2.2.22 og 2.2.26 til 2.2.29 i dette vedlegget, skal den påkrevde årlige operasjonelle CII-verdien bestemmes på følgende måte:

Påkrevd årlig operasjonell CII = $(1 - \frac{Z}{100}) \bullet CII_R$

der

Z er den årlige reduksjonsfaktoren for å sikre kontinuerlig forbedring av skipets operasjonelle karbonintensitet innenfor et spesifikt rangeringsnivå, og

CII_R er referanseverdien.

5 Den årlige reduksjonsfaktoren Z[8] og referanseverdien CII_R skal være verdiene som defineres idet det tas hensyn til retningslinjene som skal utarbeides av organisasjonen.

Rangering av operasjonell karbonintensitet

6 *Oppnådd årlig* operasjonell *CII-verdi* skal dokumenteres og verifiseres opp mot påkrevd årlig operasjonell CII-verdi for å bestemme rangering av den operasjonelle karbonintensiteten A, B, C, D eller E, som indikerer et svært høyt, litt høyt, middels, litt lavt eller lavt ytelsesnivå, enten av administrasjonen eller av en organisasjon med behørig fullmakt fra denne, idet det tas hensyn til retningslinjene som er utviklet av organisasjonen. Det midterste punktet på rangeringsnivå C skal være verdien som tilsvarer den påkrevde årlige operasjonelle CII-verdien angitt i nr. 4 i denne regelen.

Korrigerende tiltak og insentiver

7 Et skip som har vært rangert som D i tre påfølgende år eller rangert som E, skal utarbeide en plan for korrigerende tiltak for å oppnå den påkrevde årlige operasjonelle CII-verdien.

8 SEEMP skal gjennomgås for å omfatte planen for korrigerende tiltak, idet det tas hensyn til retningslinjene som skal utarbeides av organisasjonen. Den reviderte SEEMP-en skal sendes til administrasjonen eller en organisasjon med behørig fullmakt fra denne, helst sammen med, men senest én måned etter at oppnådd årlig operasjonell CII er rapportert i samsvar med nr. 2 i denne regelen.

9 Et skip som har vært rangert som D i tre påfølgende år eller rangert som E, skal behørig utføre de planlagte korrigerende tiltakene i samsvar med den reviderte SEEMP.

10 Administrasjoner, havnemyndigheter og andre berørte parter oppfordres til å gi insentiver til skip som er rangert som A eller B.

Gjennomgang

11 Innen 1. januar 2026 skal organisasjonen ha fullført en gjennomgang for å vurdere

.1 hvilken effekt denne regelen har hatt når det gjelder å redusere karbonintensiteten i internasjonal skipsfart

[8] Den årlige reduksjonsfaktoren er spesifikk for hver skipskategori. Denne faktoren er definert slik at den gradvis øker, for å oppfylle målene i IMOs strategi for reduksjon av klimagassutslipp fra skip («Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships», resolusjon MEPC.304(72)).

.2 behovet for ytterligere korrigerende tiltak eller andre midler, inkludert eventuelle ytterligere EEXI-krav

.3 behovet for forbedring av håndhevingsmekanismen

.4 behovet for forbedring av datainnsamlingssystemet og

.5 revisjon av Z-faktor og CII_R-verdier.

Hvis partene på grunnlag av gjennomgangen beslutter å vedta endringer av denne regelen, skal slike endringer vedtas og tre i kraft i samsvar med bestemmelsene i artikkel 16 i denne konvensjonen.»

Sjøfartsdirektoratets kommentar – nærmere om operasjonell karbonintensitet (CII)
CII gjelder for lasteskip, passasjerferger og cruiseskip med bruttotonnasje 5000 eller mer. Fra 2023 må disse skipene årlig beregne CII. Det gir en årlig rangering av hvert skip i kategoriene A-E, hvor A er best og C er en minimumsrangering. Det midterste punktet på rangeringsnivå C skal være verdien som tilsvarer den *påkrevde* årlige operasjonelle CII-verdien angitt i regel 28.4.
Noen skip må forbedre sin karbonintensitet. Dersom et skip får rangering som D eller E i tre år, må rederiet lage en plan som viser hvordan skipet skal oppnå C eller bedre rangering, samt implementere tiltakene som identifisert i planen.

Den *oppnådde* CII er det gjennomsnittlige CO_2-utslippet angitt i gram CO_2 som slippes ut per transportarbeid i løpet av et kalenderår, justert med korreksjonsfaktorer (sluttført ved MEPC 78) som vil være tilgjengelig for enkelte skipstyper og operasjoner.
Det er laget en referanselinje for hver skipskategori. IMO har brukt drivstoffdata som er innsamlet i henhold til regel 27 for å utarbeide referanselinjene som bygger på data fra 2019. Målsetningen til IMO bygger på referanseåret 2008, men det mangler gode data fra dette året. Derfor brukes data fra 2019.

Rangeringssystemet vil være den primære mekanismen for å nå IMOs ambisjon om å gradvis redusere karbonintensiteten i internasjonal skipsfart til minst 40 % innen 2030 i forhold til 2008. Den *påkrevde* CII, og dermed rangeringstersklene, vil reduseres år for år. Reduksjonssatsene er satt for 2023 til 2026, og påfølgende reduksjonsfaktorer vil bli fastsatt ved en gjennomgang i 2025. En evaluering av regelverket for CII skal være fullført innen 1. januar 2026. Utslippsreduksjonen i perioden fra 2027 til 2030 skal bestemmes av IMO.

Nærmere om MEPC.329(76) Forbud mot bruk og frakt av tungolje som drivstoff i arktiske farvann

Følgende endringer er gjort i MARPOL vedlegg I:

1 Tittelen til kapittel 9 endres til:
Kapittel 9 – Særlige krav til bruk eller frakt av oljer i polare farvann

2 En ny regel 43A tilføyes i kapittel 9 etter eksisterende regel 43, som følger:

«Regel 43A
Særlige krav til bruk eller frakt av oljer som drivstoff i arktiske farvann
1 Med unntak av skip som skal sikre sikkerheten til skip eller deltar i søk- og redningsaksjoner, og skip som brukes til oljevern og beredskap, skal bruk og frakt av oljer oppført i regel 43.1.2 i dette vedlegget som brukes som drivstoff til skip, forbys i arktiske farvann, slik det er definert i regel 46.2 i dette vedlegget, fra og med 1. juli 2024.

2 Uten hensyn til bestemmelsene i nr. 1 i denne regelen skal bruk og frakt av oljer oppført i regel 43.1.2 i dette vedlegget som brukes som drivstoff av skip som regel 12A i dette vedlegget eller regel 1.2.1 i kapittel 1 i del II-A i Polarkoden gjelder for, forbys i arktiske farvann, som definert i regel 46.2 i dette vedlegget, fra og med 1. juli 2029.

3 Når tidligere operasjoner har omfattet bruk og transport av oljer oppført i regel 43.1.2 i dette vedlegget som brukes som drivstoff, foreligger det ikke krav om rengjøring eller spyling av tanker eller rørledninger.

4 Uten hensyn til bestemmelsene i nr. 1 og 2 i denne regelen kan administrasjonen til en part i denne konvensjonen som har en kystlinje som grenser til arktiske farvann, midlertidig fravike kravene i nr. 1 i denne regelen for skip som seiler under flagget til denne parten mens de opererer i farvann som er underlagt partens suverenitet eller jurisdiksjon, idet det tas hensyn til retningslinjene som skal utarbeides av organisasjonen. Ingen fravik i henhold til dette nummeret vil være gjeldende fra og med 1. juli 2029.

5 Administrasjonen til en part i denne konvensjonen som tillater anvendelse av nr. 4 i denne regelen, skal framlegge for organisasjonen detaljer om fravik.»

Nærmere om MEPC.330(76) Dispensasjon fra bestemte tilsyns- og sertifiseringskrav for ubemannede lektere uten egen framdrift Endringer i MARPOL vedlegg I

Følgende endringer er gjort i MARPOL vedlegg I:

Regel 1

Definisjoner

1 Nytt nr. 40 tilføyes som følger:

«40 *Ubemannede lektere uten egen framdrift* er lektere som

.1 ikke har mekaniske framdriftsmidler

.2 ikke fører olje (som definert i regel 1.1 i dette vedlegget)

.3 ikke er utstyrt med maskineri som kan bruke olje eller generere oljerester (slam)

.4 ikke er utstyrt med oljetank, smøreoljetank, oppsamlingstank for oljeholdig lensevann og tank for oljerester (slam)

.5 verken har personer eller levende dyr om bord.»

Regel 3

Dispensasjoner og fritak

2 Nr. 2 erstattes med følgende:

«2 Opplysninger om slike dispensasjoner, med unntak av de som er nevnt under nr. 7 i denne regelen, gitt av administrasjonen skal angis i det sertifikatet som er nevnt i regel 7 i dette vedlegget.»

3 Nytt nr. 7 tilføyes som følger:

«7 Administrasjonen kan gi en ubemannet lekter uten egen framdrift[9] dispensasjon fra kravene i regel 6.1 og 7.1 i dette vedlegget, i form av et internasjonalt dispensasjonssertifikat (International Oil Pollution Prevention Exemption Certificate for Unmanned Non-self-propelled Barges) for en periode som ikke overstiger fem år, forutsatt at lekteren har gjennomgått tilsyn for å bekrefte at betingelsene i regel 1.40.1 til 1.40.5 i dette vedlegget er oppfylt.»

Regel 8

Utstedelse eller påtegning av et sertifikat foretatt av en annen regjering

1 Nr. 4 erstattes med følgende:

«4 Det skal ikke utstedes noe internasjonalt sertifikat for hindring av oljeforurensning eller dispensasjonssertifikat for ubemannet lekter uten egen framdrift til et skip som har rett til å føre flagget til en stat som ikke er part i konvensjonen.»

Regel 9

Sertifikatets form

1 Det eksisterende nummeret nummereres som nr. 1, og nytt nr. 2 tilføyes som følger:

«2 Det internasjonale dispensasjonssertifikatet for hindring av oljeforurensning for ubemannede lektere uten egen framdrift skal utarbeides i samsvar med malen som er oppført i tillegg IV til dette vedlegget, og skal i det minste finnes på engelsk, fransk eller spansk. Hvis det også brukes et offisielt språk i den utstedende staten, skal dette ha forrang i tilfelle av tvist eller avvik.»

Endringer i MARPOL vedlegg IV

Følgende endringer er gjort i MARPOL vedlegg IV:

Regel 1

Definisjoner

1 Et nytt nr. 16 tilføyes som følger:

«16 *Ubemannede lektere uten egen framdrift* er lektere som:

- .1 ikke har mekaniske framdriftsmidler
- .2 verken har person eller levende dyr om bord
- .3 ikke brukes til oppsamling av kloakk under transport

[9] Det vises til «Guidelines for exemption of unmanned non-self-propelled barges from the survey and certification requirements under the MARPOL Convention» (MEPC.1/Circ.892).

- .4 ikke har noen innretninger som kan produsere kloakk som definert i regel 1.3 i dette vedlegget.»

Regel 3
Unntak

2 Regelens tittel erstattes av følgende:

Unntak og dispensasjoner

3 Et nytt nr. 2 tilføyes som følger:

«2 Administrasjonen kan gi en ubemannet lekter uten egen framdrift[10] dispensasjon fra kravene i regel 4.1 og 5.1 i dette vedlegget, i form av et internasjonalt dispensasjonssertifikat for hindring av kloakkforurensing for ubemannede lektere uten framdrift, for en periode som ikke overstiger fem år, forutsatt at lekteren har gjennomgått tilsyn for å bekrefte at betingelsene i regel 1.16.1 til 1.16.4 i dette vedlegget er oppfylt.»

Regel 6
Utstedelse eller påtegning av et sertifikat foretatt av en annen regjering
4 Nr. 4 erstattes med følgende:

«4 Det skal ikke utstedes noe internasjonalt sertifikat for hindring av kloakkforurensning eller dispensasjonssertifikat for ubemannet lekter uten egen framdrift til et skip som har rett til å seile under flagget til en stat som ikke er part.»

Regel 7
Sertifikatets form

5 Det eksisterende leddet nummereres som nr. 1, og referansen til "tillegget" erstattes med "tillegg 1".

6 Et nytt nr. 2 tilføyes som følger:

«2 Det internasjonale dispensasjonssertifikatet for hindring av kloakkforurensning for ubemannede lektere uten egen framdrift skal utarbeides i samsvar med malen som er oppført i tillegg II til dette vedlegget, og skal i det minste finnes på engelsk, fransk eller spansk. Hvis det også brukes et offisielt språk i den utstedende staten, skal dette ha forrang i tilfelle av tvist eller avvik.»

Administrative og økonomiske konsekvenser

Det nye regelverket i MARPOL vedlegg VI kapittel 4 er et viktig steg i retning av å nå utslippsmålene som IMO har satt seg. Det nye regelverket gjør at skip blir vurdert og plassert i en kategori fra A til E. Dersom et skip får kategori D eller E i tre år, må det utarbeides en korrigerende plan med tiltak som skal implementeres. IMO skal gjøre en evaluering av regelverket innen 1. januar 2026.

For rederiene vil de nye beregnings- og rapporteringskravene for EEXI og CII medføre en noe økt tidsbruk og administrasjon. Når det gjelder EEXI så vil dette være en engangshendelse, og vi kan ikke se at kravet vil medføre de store kostnadene for rederiene. Når det gjelder CII så vil denne i utgangspunktet bli beregnet ut ifra drivstoffdata som skipet allerede er påkrev å rapportere, men om korreksjonsfaktorer for

[10] Det vises til «Guidelines for exemption of unmanned non-self-propelled barges from the survey and certification requirements under the MARPOL Convention» (MEPC.1/Circ.892).

CII vil bli benyttet, så vil dette medføre noe merarbeid. Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at mye av merarbeidet kan automatiseres og at dette kravet ikke vil medføre vesentlige kostnader for rederiene. For myndighetene vil de nye rapporterings- og verifiseringskravene medføre at ytterligere delegeringer må iverksettes og følges opp.

I resolusjon MEPC.329(76) er det vedtatt et forbud mot bruk og frakt av tungolje som drivstoff i arktiske farvann. Det følger av MARPOL vedlegg I regel 43A.1 at bruk og frakt av oljer som oppført i regel 43.1.2 i vedlegg I, som brukes som drivstoff til skip, forbys i arktiske farvann fra om med 1. juli 2024.

Arktiske farvann er definert i MARPOL regel I/46.2.

Skip som skal sikre sikkerheten til skip eller deltar i søk- og redningsaksjoner, og skip som brukes til oljevern og beredskap er unntatt forbudet.

Videre følger det av regel I/43A.2 at for skip som regel I/12A eller regel 1.2.1 i kapittel 1 i del II-A i Polarkoden gjelder for, forbys bruk og frakt av oljer oppført i regel I/43.1.2 i arktiske farvann, som definert i regel I/46.2, fra og med 1. juli 2029. Konstruksjonskravene til drivstofftankene som er satt i disse reglene, gjør at skipene får en lenger innfasingstid.

Arktiske farvann definert i regel I/46.2 omfatter Bjørnøya og Svalbard. Gjennom Lov om miljøvern på Svalbard (svalbardmiljøloven) § 82 a. har Norge allerede introdusert et tungoljeforbud i disse områdene som er strengere enn kravene i resolusjon MEPC.329(76). Det forventes derfor at denne resolusjonen vil få begrensede administrative og økonomiske konsekvenser for Norge.

Det er kun mindre endringer som følge av MEPC.330(76). For ubemannede lektere uten framdrift, kan administrasjonen etter søknad utstede et internasjonalt dispensasjonssertifikat for hindring av oljeforurensning Tilsvarende kan administrasjonen for ubemannede lektere uten framdrift utstede et internasjonalt dispensasjonssertifikat for hindring av kloakkforurensing. Varigheten på begge typer dispensasjonssertifikater er inntil 5 år.

Delegasjon av myndighet til anerkjente organisasjoner – RO

Det er opp til administrasjonene om arbeidet med å vurdere om verifikasjoner og rapporteringer som gjelder oppnådd EEXI, påkrevd EEXI og vurderinger knyttet til karbonintensitetsindikatoren (CII) skal delegeres videre til anerkjente organisasjoner (RO – Recognized Organizations).
Sjøfartsdirektoratet har bestemt at det blir delegert myndighet til anerkjente organisasjoner (RO) etter det nye regelverket i MARPOL vedlegg VI, jf. ssl. § 41 annet ledd. Videre har Sjøfartsdirektoratet bestemt at det blir delegert myndighet til å utstede internasjonale dispensasjonssertifikater for ubemannede lektere uten framdrift til RO, jf. MARPOL vedlegg I og IV.

Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Vedlegg:

- manus – endringer i forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger
- norsk oversettelse av resolusjon MEPC.328(76)
- norsk oversettelse av resolusjon MEPC.329(76)
- norsk oversettelse av resolusjon MEPC.330(76)

Med hilsen

Knut Arild Hareide
Sjøfartsdirektør

Linda Bruås
avdelingsdirektør regelverk
og internasjonalt arbeid

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