

**Mottakere av rundskrivet:** (sett kryss)

- Sdir : Sjøfartsdirektoratet
- A: 16 spesielt bemyndigete arbeidskontorer
- U: Utvalgte utenriksstasjoner
- P: Produsenter av utstyr evt. undergrupper
- OFF: Offshorerederier / plattformsejere / operatører
- Hov Hovedorganisasjoner
- H.i. Høringsinstanser
- Andre:

**Nr.:** **RSR 22-2012**

**Dato:** 18.12.2012

**Saksnr.:** 201131306-48/KMV

**Opphever:**

**Referanse til:** Forskrift 30. mai 2012 nr 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger

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

## **FORSKRIFT OM ENDRING AV FORSKRIFT OM MILJØMESSIG SIKKERHET FOR SKIP OG FLYTTBARE INNRETNINGER**

Sjøfartsdirektoratet fastsetter forskrift om endring av forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger. Forskriften trer i kraft 1. januar 2013.

Endringene gjelder gjennomføring i norsk rett av følgende endringer i MARPOL:

- Vedlegg IV Hindring av kloakkforurensning (Resolusjon MEPC.200(62)),
- Vedlegg V Hindring av avfallsforurensning (Resolusjon MEPC.201(62)) og
- Vedlegg VI Hindring av luftforurensning (Resolusjonene MEPC.202(62) og MEPC.203(62))

Endringene ble vedtatt i juli 2011 av MEPC (the Marine Environment Protection Committee, miljøkomiteén til den internasjonale skipsfartsorganisasjonen (IMO)), og trer i kraft 1. januar 2013. Norge har ratifisert konvensjonen og vedleggene, og er således forpliktet til å gjennomføre disse reglene.

### **1. Høring**

Forskriftsforslaget var på høring fra 30. august til 30. november 2012. Det kom inn totalt 15 høringsuttalelser, hvor 13 av disse ikke har merknader til forslaget.

Rederiforbundet er positive til forslaget, men ber om en 6 måneders overgangsordning for den nye tonnasje mellom 100 og 400 bruttotonn som nå kommer inn under kravene til avfallshåndteringsplan i MARPOL vedlegg V regel 10. Rederiforbundet begrunner dette med at det blir meget kort frist for disse fartøyene å implementere regelendringen.

Statens vegvesen minner om anbudsordningen på riksvegferjedriften. Innskjerping eller innføring av nye myndighetskrav i kontraktperioden utløser kompensasjonskrav til staten. De ber derfor om at det opprettes overgangsordninger slik at nye myndighetskrav kan innføres ved utlysning av nye riksvegferjekontrakter.

Sjøfartsdirektoratet kan ikke ta disse innspillene til følge, da det ikke er hjemmel for dette i MARPOL. En sammenstilling av høringsuttalelser ligger ved dette rundskrivet.

## 2. Bakgrunn

Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (MARPOL) har regler om hindring av kloakkforurensning fra skip i vedlegg IV, regler om hindring av avfallsforurensning fra skip i vedlegg V og regler om hindring av luftforurensning i vedlegg VI.

Reglene om kloakkforurensning er gjennomført i miljø sikkerhetsforskriften §§ 9 og 10.  
Reglene om avfallsforurensning er gjennomført i miljø sikkerhetsforskriften § 11.  
Reglene om luftforurensning er gjennomført i miljø sikkerhetsforskriften § 12.

## 3. MARPOL Vedlegg IV

### 3.1. Endringene

MEPC fastsatte i resolusjonen MEPC.200(62) endringer til vedlegg IV i MARPOL. Endringene trer i kraft 1. januar 2013.

Med endringene blir det innført spesielle områder også under MARPOL vedlegg IV, og Østersjøområdet blir spesielt område under dette vedlegget.

Det er i regel 11.3 innført strengere regler for utslipp av kloakk fra passasjerskip i spesielle områder. Utslipp av kloakk er forbudt for nye skip fra og med 1. januar 2016. For eksisterende passasjerskip er utslipp av kloakk i spesielle områder forbudt fra og med 1. januar 2018. Nye passasjerskip er definert i regel 1, og omfatter skip der kjølen er strukket 1. januar 2016 eller senere.

Det er i regel 9.2 innført skjerpede krav til kloakkanlegg på passasjerskip som omfattes av regel 11.3 når de befinner seg i spesielle områder. Skipene skal være utstyrt med enten oppbevaringstank som har tilstrekkelig kapasitet, eller typegodkjent kloakkrensning i henhold til IMO retningslinjer. Disse retningslinjene (*2012 Guidelines on Implementation of Effluent Standards and Performance Tests for Sewage Treatment Plants*) ble vedtatt under MEPC 64, jf. resolusjon MEPC.227(64). Det stilles nye strenge krav til utslipp av næringsstoffer i sanitærsystem fra passasjerskip. Kloakkrensningene skal typegodkjennes av flaggstat. Dersom passasjerskip som omfattes av regel 11.3 benytter nevnte kloakkrensning, kan de likevel slippe ut kloakk i spesielt område.

Det er videre tatt inn en bestemmelse i regel 12bis som gjelder mottaksanlegg for passasjerskip i spesielle områder. Her stilles det krav til at kyststatene i spesielle områder skal sikre at det er mottaksanlegg med tilstrekkelig kapasitet tilgjengelig i havner brukt av passasjerskip.

Det er også gjort endringer i malen for internasjonalt sertifikat for hindring av kloakkforurensning.

### 3.2. Konsekvensvurdering

#### 3.2.1. Innledning

Selve innholdet i endringene i vedlegg IV til MARPOL har vært gjenstand for diskusjon i forbindelse med utarbeidelse og vedtakelse i MEPC. Direktoratet gir

likevel en summarisk oversikt over antatte konsekvenser med endringene.

### 3.2.2. Næringen

Endringene vil kunne få betydning for passasjerskip som opererer i Østersjøområdet. Vi antar at det er få norske passasjerskip, om noen, som opererer i dette området. Endringene antas dermed å få liten konsekvens for norsk skipsnæring.

Det er fra Østersjølandene<sup>1</sup> opplyst at det finnes selskap, heriblant norske selskap, som har indikert at det er mulig å utvikle og levere kloakkrenseanlegg som oppfyller den nye strenge standarden til næringsstoffer. Dette kan således være en ny markedsmulighet for norske produsenter.

### 3.2.3. Myndighetene

Vi antar endringen vil ha ubetydelige konsekvenser for norske myndigheter. Det fremgår av endringene at kloakkrenseanlegg skal typegodkjennes av flaggstat. Vi legger til grunn at dette blir tatt inn i det europeiske godkjeningsregimet som følger av skipsutstyrsdirektivet (direktiv 98/96/EF), og dermed vil medføre minimalt behov for ressurser fra norske myndigheter.

### 3.2.4. Miljøet

Østersjøområdet er et av de mest trafikkerte sjøområder i verden, der passasjer- og cruisetrafikken har økt betraktelig i de senere år. Krav til rensing av kloakk/forbud mot utslipp av kloakk fra passasjerskip vil på kort sikt bidra til redusert oppblomstring av blågrønnalger (cyanobakterier) langs skipsleiene. På lang sikt vil reduksjon i næringstilførsel være et viktig skritt i kampen mot problemene som følger av eutrofiering (tilførsel av næringsstoffer og økt algevekst) i Østersjøen.

---

<sup>1</sup> Dokument MEPC 61/7

## 4. MARPOL Vedlegg V

### 4.1. Innledning

MEPC fastsatte i resolusjon MEPC.201(62) det reviderte vedlegg V i MARPOL. Det reviderte vedlegget trer i kraft 1. januar 2013.

IMO har for øvrig også revidert retningslinjer for implementering av vedlegg V som er fastsatt i resolusjon MEPC.219(63) «*2012 Guidelines for the Implementation of MARPOL Annex V*».

IMO har videre revidert retningslinjer for utarbeidelse av avfallshåndteringsplan, jf. resolusjon MEPC.220(63) «*2012 Guidelines for the Development of Garbage Management Plans*».

IMO har også fastsatt midlertidige retningslinjer tatt inn i MEPC.1/Circ.791 «*Provisional classification of solid bulk cargoes under the revised MARPOL Annex V between 1 January 2013 and 31 December 2014*»

### 4.2. Hovedpunkter

Det reviderte MARPOL vedlegg V innebærer endringer i forhold til det gjeldende vedlegg V.

Med det gjeldende MARPOL vedlegg V er utgangspunktet at utslipp av avfall er tillatt med mindre det eksplisitt er sagt at den konkrete typen avfall er forbudt å slippe ut. Eksempelvis er plast forbudt å slippe ut, se regel 3.1 bokstav a.

Skjerpede krav til utslipp i spesielle områder er beskrevet i regel 5 i det gjeldende vedlegg V.

Med det reviderte MARPOL vedlegg V er utgangspunktet motsatt, slik at utslipp av avfall er forbudt med mindre det eksplisitt er sagt at den konkrete typen avfall kan slippes ut. Se her regel 3. Som hovedregel er det krav om at skipet ved de tillatte utslipp av avfall må være «*en route*» (underveis) og så langt i fra land som praktisk mulig, med angitt minimumsavstand fra land.

Av konkrete avfallstyper som er regulert, kan vi nevne:

- matrester, (utslipp utenfor spesielle områder tillatt utenfor 12 nautiske mil fra land – dersom det er kvernet er utslipp tillatt utenfor 3 nautiske mil fra land)
- lasterester, (utslipp utenfor spesielle områder tillatt utenfor 12 nautiske mil fra land, så lenge stoffene ikke anses som miljøskadelig, jf. IMO retningslinjer til vedlegg V)
- dyreskrotter (utslipp utenfor spesielle områder tillatt, men skal skje så langt fra land som mulig, jf. IMO retningslinjer til vedlegg V),
- vaskemidler og tilsetningsstoffer i vaskevann (utslipp utenfor spesielle områder tillatt så lenge stoffene ikke anses som miljøskadelig, jf. IMO retningslinjer til vedlegg V).

Skjerpede krav til utslipp i spesielle områder er beskrevet i regel 6 i det reviderte vedlegg V.

### 4.3. Gjennomgang av reglene

I det følgende gjennomgås i hovedsak endringene knyttet til de enkelte reglene i det reviderte vedlegg V.

#### 4.3.1. Regel 1 Definisjoner

Det er tatt inn en rekke nye definisjoner som ikke finnes i gjeldende regel 1. I gjeldende vedlegg V finnes bare definisjon av «avfall», «nærmeste land» og «spesielle områder».

Ønsket om å få regelverket så klart og entydig som mulig er bakgrunnen for å ta inn betydelig flere definisjoner enn det som foreligger i det eksisterende vedlegg V. Noen av definisjonene finnes i det någjeldende regelsettet i IMOs retningslinjer til vedlegg V, mens noen definisjoner er helt nye.

Det er ved revisjonen ikke gjort endringer i definisjonene av «nærmeste land» og «spesielle områder». Definisjonen på «avfall» i det reviderte vedlegget er utvidet slik at dyreskrotter og lasterester er omfattet av definisjonen.

Lasterester er, slik reglene er i dag, nevnt i retningslinjene til vedlegg V (inkludert i definisjonen av operasjonelt avfall). Lasterester er med det reviderte vedlegg V tatt direkte inn i definisjonen av avfall, og samtidig er det tatt inn en egen definisjon av begrepet lasterester for å få klart fram at dette omfatter både våte og tørre lasterester samt vaskevann som inneholder lasterester.

Det er presisert at dyreskrotter er avfall med revisjonen av vedlegg V. Bakgrunnen er at man under transport av levende dyr vil ha en forventning om en viss dødsrate. De døde dyrene blir kastet på sjøen. Inntil et visst punkt blir slike utslipp regulert av MARPOL vedlegg V, men ved utslipp av et større omfang vil dette i stedet bli regulert av Londonkonvensjonen/Londonprotokollen (om bekjempelse av havforurensning ved dumping av avfall og annet materiale). Det er noe uklart hvor skillet mellom MARPOL vedlegg V og Londonkonvensjonen går.

Begrepet dyreskrotter omfatter også dyreskrotter fra transport av levende fisk og skalldyr. Dette følger av «*2012 Guidelines for the Implementation of MARPOL Annex V*» pkt 2.13.

Matolje er spesielt nevnt i det reviderte vedlegg V, slik at det omfattes av begrepet «avfall». Samtidig er det tatt inn en egen definisjon av begrepet matolje.

En ny definisjon i det reviderte vedlegg V er definisjonen av begrepet «underveis» («en route» på engelsk). Definisjonen tilsvarer definisjonen i MARPOL vedlegg II.

#### 4.3.2. Regel 2 Virkeområde

Reglene får anvendelse for alle skip, uavhengig av tonnasje og om de går i internasjonal fart eller ikke. Unntak gjelder der det uttrykkelig er sagt noe annet. Det er ikke gjort noen endring her i forhold til gjeldende regler, se regel 2, som har samme ordlyd.

#### 4.3.3. Regel 3 Generelt forbud mot disponering av avfall til sjø

Hovedregelen i det reviderte vedlegg V er at utslipp av avfall er forbudt med mindre det eksplisitt er sagt at den konkrete typen avfall kan slippes ut.

#### 4.3.4. Regel 4 Disponering av avfall utenfor spesielle områder

Regelen gjelder utslipp av avfall utenfor spesielle områder. Her innføres krav om at skipet må være underveis («en route») når utslipp gjennomføres. Avfallstyper der det er tillatt med utslipp under nærmere vilkår, er spesifikt nevnt. De konkrete avfallstypene er tatt med fordi utslipp til sjø her anses akseptabelt ut i fra en risikovurdering sett hen til antatte miljøkonsekvenser og mulige sikkerhets- og helsemessig konsekvenser ved utslipp. Her tillates utslipp av matavfall (unntatt matolje), lasterester, dyreskrotter samt rengjøringsmidler og tilsetningsstoffer i vaskevann.

Reglene om utslipp av matavfall er uendret med revisjonen, bortsett fra at matolje ikke lenger er tillatt å slippe ut, samt kravet om at skipet må være underveis ved utslipp.

Utslipp av lasterester er begrenset i omfang slik at det kun omfatter rester som ligger igjen etter at man har benyttet vanlige metoder for lossing. Videre er det ikke tillatt å slippe ut lasterester som inneholder stoffer klassifisert som skadelige for miljøet, jf. punkt 3.2 i IMO retningslinjer til vedlegg V.

#### 4.3.5. Regel 5 Særlige krav ved disponering av avfall fra faste eller flytende plattformer

Det er bare gjort mindre endringer med revisjonen av vedlegg V. Matolje er ikke lenger tillatt å slippe ut. Vi presiserer at reglene som gjelder plattformer ikke blir implementert med denne forskriftsendringen, idet Sjøfartsdirektoratet ikke har myndighet til å fastsette regler om dette. Miljø sikkerhetsforskriften presiserer i § 1 at forskriften bare gjelder for skip og flyttbare innretninger.

#### 4.3.6. Regel 6 Disponering av avfall innenfor spesielle områder

Regelen gjelder utslipp av avfall i spesielle områder. Også her innføres krav om at skipet må være underveis («en route») når utslipp gjennomføres. For å oppnå samsvar med Antarktisk traktaten, er det tatt inn en referanse til nærmeste ishyll (ice shelf) samt tatt inn regler om utslipp av fjærkre i Antarktis.

#### 4.3.7. Regel 7 Unntak

Det er tatt inn et nytt avsnitt om utslipp av fiskeutstyr for beskyttelse av det marine miljø eller for skipets eller mannskapets sikkerhet.

Videre er det tatt inn et unntak fra krav om at skipet skal være underveis for utslipp

av matavfall. Unntaket gjelder i de tilfellene det er klart at oppbevaring av matavfallet om bord vil utgjøre en umiddelbar helserisiko for mennesker om bord.

#### 4.3.8. Regel 8 Mottaksanlegg

Det er ikke gjort endringer av betydning i disse reglene.

#### 4.3.9. Regel 9 Havnestatskontroll av driftskrav

Det er ikke gjort nevneverdige endringer i disse reglene, bortsett fra at det med revisjonen presiseres at havnestatskontroll kan foretas på offshore terminaler i tillegg til i havner.

#### 4.3.10. Regel 10 Faresedler, planer for avfallshåndtering og registrering av avfall

Det er gjort mindre endringer i reglene, bl.a. ved at kravene om faresedler (plakater) også omfatter faste og flytende plattformer. Bakgrunnen er at plattformer er relativt store, samt at det ofte er stort antall mannskap her. Tilsvarende som for regel 5 presiserer vi at reglene som gjelder plattformer ikke blir implementert med denne forskriftsendringen, idet Sjøfartsdirektoratet ikke har myndighet til å fastsette regler om dette. Miljø sikkerhetsforskriften presiserer i § 1 at forskriften bare gjelder for skip og flyttbare innretninger.

Kravet til å ha plan for avfallshåndtering er utvidet til å gjelde skip med bruttotonnasje på minst 100, mens i gjeldende regler gjelder dette for skip med bruttotonnasje på minst 400. Bakgrunnen er at en stor andel av verdensflåten er skip med bruttotonnasje under 400, samtidig som disse kan være en betydelig bidragsyter til marint søppel. Det er videre inntatt krav til plan for avfallshåndtering for faste og flytende plattformer.

Det er gjort endringer i kravene om dagbokføring av tap av fiskeutstyr og andre tilfeller som faller inn under regel 7, slik at dette er utvidet til å inkludere opplysninger om hvor utstyret ble tapt, samt hvilke egenskaper utstyret hadde og hvilke forholdsregler som er tatt for å unngå tap.

#### 4.3.11. Mal for avfallsdagbok

Som en følge av endringene i reglene i vedlegg V, er det gjennomført tilsvarende endringer i malen for avfallsdagbok.

### 4.4. Konsekvensvurdering

#### 4.4.1. Innledning

Selve innholdet i endringene i det reviderte vedlegg V til MARPOL har vært gjenstand for diskusjon i forbindelse med utarbeidelse og vedtakelse i MEPC. Direktoratet gir likevel en summarisk oversikt over antatte konsekvenser med

endringene.

#### 4.4.2. Næringen

Endringene representerer en innstramming av reglene om avfall fra skip. Dette vil medføre at det blir flere typer avfall og større volum.

Dette vil ha konsekvenser for næringen. Sjøfartsdirektoratet har ikke oversikt over hvor store disse konsekvensene vil kunne bli. Muligens må noen skip ha større lagringskapasitet til avfall eller anskaffe innretninger som muliggjør komprimering av avfall. Som en følge av større volum vil det kunne bli økte kostnader ved disponering av avfall til mottaksanlegg.

#### 4.4.3. Myndighetene

Endringene vil kunne ha konsekvenser for havnemyndighetene. Sjøfartsdirektoratet antar at det vil kunne oppstå behov for å tilpasse eksisterende mottaksanlegg slik at de er rustet til å håndtere større volum og nye kategorier avfall (for eksempel lasterester). Sjøfartsdirektoratet har ikke oversikt over hvor stort behov som vil oppstå.

#### 4.4.4. Miljøet

Marint søppel har vært en stadig økende bekymring i hele verden de siste tre tiårene. Selv om den store andelen av marint søppel stammer fra landbaserte aktiviteter, bidrar også sjøbaserte aktiviteter (herunder også sjøfart og plattformer) til problemet. En innstramming av reglene vil bidra til mindre marin forurensning og dermed et renere hav.



## 5. MARPOL Vedlegg VI

### 5.1. Innledning

MEPC fastsatte i resolusjonene MEPC.202(62) og MEPC.203(62) endringer til vedlegg VI i MARPOL. Endringene trer i kraft 1. januar 2013.

IMO har for øvrig også fastsatt følgende retningslinjer knyttet til disse endringene:

- Retningslinjer for beregning av energi effektivitets design indeks (EEDI) for nye skip, jf. resolusjon MEPC.212(63), som endret ved resolusjon MEPC.224(64) «*Guidelines on the Method of Calculation of the Attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for New Ships*».

- Retningslinjer for utarbeidelse av energieffektivitetsplan (SEEMP), jf. resolusjon MEPC.213(63) «*Guidelines for the Development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)*».

- Retningslinjer for besiktelse og sertifisering av energi effektivitets design indeksen (EEDI), jf. resolusjon MEPC.214(63) «*2012 Guidelines on Survey and Certification of the Energy Efficiency Design Index (EEDI)*».

- Retningslinjer for kalkulering av referanselinjer til bruk ved energi effektivitets design indeksen (EEDI), jf. resolusjon MEPC.215(63) «*Guidelines for Calculation of Reference Lines for use with the Energy Efficiency Design Index (EEDI)*»

### 5.2. Endringene i MARPOL vedlegg VI om hindring av luftforurensning

#### 5.2.1. Endringer som gjelder nytt lavutslippsområde

Det er i regel 13 om nitrogenoksider opprettet et nytt lavutslippsområde. Det nye utslippskontrollområdet er de Forente Staters Karibiske Sjøområde, som presisert i koordinater tatt inn i appendix VII.

Tilsvarende er det i regel 14 om svoveloksider og partikler også opprettet det samme nye utslippskontrollområdet. Det er videre tatt inn en ny spesialbestemmelse i regel 14.4.4 som gjelder krav til svovelinnholdet i drivstoff for visse skip som opererer i utslippskontrollområdene Nord- Amerika og de Forente Staters Karibiske Sjøområde.

#### 5.2.2. Endringer som gjelder energieffektivitet for skip

Det er tatt inn et nytt kapittel 4 som har regler om energi effektivitet for skip, og det er i tillegg gjort en del følgeendringer i reglene 1 og 2, samt reglene 5-10. Hensikten med det nye kapittel 4 til MARPOL Vedlegg VI er å forbedre energieffektiviteten til både nye og eksisterende skip ved å introdusere krav til spesifikke energieffektivitetskrav for nye skip, samt kreve at alle skip har en energieffektivitetsplan.

#### 5.2.2.1. Virkeområde

Det nye kapittel 4 til MARPOL Vedlegg VI vil gjelde for alle skip over 400 GT. Energieffektivitetskravene vil gjelde for skip som beskrevet i regel 21, mens alle nye skip definert i regel 2.25 til 2.33 skal beregne sin oppnådde energieffektivitet design indeks (attained EEDI) i henhold til regel 20.

Det fremgår av regel 19.2 at kravene i kapittel 4 ikke gjelder skip som utelukkende går i nasjonal fart. Det fremgår videre at hver stat bør sikre at slike skip, som utelukkende går i nasjonal fart, er bygget og drives i samsvar med reglene i kapittel 4, så langt som det er rimelig og praktisk. Sjøfartsdirektoratet har imidlertid på det nåværende tidspunkt kun foreslått å innføre kravene for skip i internasjonal fart.

#### 5.2.2.2. Oppnådd energieffektivitet design indeks (EEDI)

Alle nye skip som definert i regel 2.25 til 2.35 skal beregne sin oppnådde energieffektivitet design indeks (attained EEDI) i henhold til regel 20. Beregningen av indeksen skal gjøres som beskrevet i resolusjon MEPC.212(63) «*Guidelines on the Method of Calculation of the Attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for New Ships*».

#### 5.2.2.3. Krav til EEDI

Alle nye skip som definert i regel 2.25 til 2.31 skal ha en energieffektivitet design indeks (attained EEDI) som er lik eller lavere enn en skipsspesifikk referanseverdi gitt i tabell 2 i kapittel 4. Kravene til å ha en indeksverdi lavere enn referanseverdien vil bli gradvis strengere gjennom fire faser. Kravene (required EEDI) er gitt i tabell 1 i kapittel 4.

#### 5.2.2.4. Skips energieffektivitetsplan (SEEMP)

Alle skip skal ha en skips energieffektivitetsplan (SEEMP) om bord fra og med 1.januar 2013. (Verifikasjon av at SEEMP er om bord vil skje ved første mellomliggende eller periodiske besiktigelse av IAPP sertifikatet etter 1. januar 2013)

#### 5.2.2.5. Appendix VIII

Det er utarbeidet mal for internasjonalt energieffektivitetssertifikat (IEE)

### 5.3. Konsekvensvurdering

#### 5.3.1. Innledning

Selve innholdet i endringene i vedlegg VI til MARPOL har vært gjenstand for diskusjon i forbindelse med utarbeidelse og vedtakelse i MEPC. Direktoratet gir

likevel en summarisk oversikt over antatte konsekvenser med endringene.

### 5.3.2. Næringen

Det nye kapittel 4 til MARPOL Vedlegg VI vil ikke gi de store konsekvensene for eksisterende skip. Disse skipene må utarbeide en skipsspesifikk energieffektivitetsplan (SEEMP) hvor mulige energibesparende tiltak blir identifisert, vurdert implementert og fulgt opp. Retningslinjer for utvikling av SEEMP er gitt i resolusjon MEPC.213(63).

For nye skip som er mindre enn størrelsesavgrensningene gitt i tabell 1 i regel 21 vil konsekvensene være moderate. De vil måtte ha om bord en SEEMP, samt beregne en oppnådd energieffektivitet design indeks (attained EEDI) i henhold til regel 20.

For nye skip som faller inn under størrelsesavgrensningene gitt i tabell 1 i regel 21 vil konsekvensene være større. De vil måtte ha om bord en SEEMP, samt beregne en oppnådd energieffektivitet design indeks (attained EEDI) i henhold til regel 20. Denne indeksverdien vil måtte være lik eller lavere enn den skipsspesifikke referanseverdien gitt i tabell 2 i kapittel 4 for den gjeldende fasen. En konsekvens av regel 21 kan være at prisene for nye skip vil øke. Kravene kan også føre til at servicefarten for nye skip vil kunne gå ned etter hvert som kravene strammes inn.

### 5.3.3. Myndighetene

Endringene vil medføre konsekvenser for myndighetene i form av inspeksjon og verifikasjon av oppnådd energieffektivitet design indeks. Verifikasjonsprosessen vil være todelt ved at man vil ha en pre-verifikasjon ved designstadiet for å forsikre seg om at skipet teoretisk vil oppfylle kravene, mens man vil ha den endelige verifikasjonen ved gjennomført sjøprøve. Et internasjonalt energieffektivitetssertifikat skal så utstedes av Administrasjonen.

### 5.3.4. Miljøet

Hensikten med det nye kapittel 4 til MARPOL Vedlegg VI er som nevnt å forbedre energieffektiviteten til både nye og eksisterende skip ved å introdusere krav til energieffektivitet for nye skip, samt kreve at alle skip har en energieffektivitetsplan. Dette vil føre til reduksjoner i alle drivstoff relaterte utslipp til luft, som for eksempel CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, PM etc.

## 6. Miljøsikkerhetsforskriften § 10

I tillegg til de nevnte implementeringene har det vist seg at det er behov for en mindre presisering i miljøsikkerhetsforskriften § 10.

Da forskriften ble fastsatt var det ikke meningen å endre på de materielle reglene som da gjaldt for kloakkforurensning, og dette omfatter også reglene for utslipp av kloakk fra skip.

Det fulgte av forurensningsforskriften § 23-4 at det er forbudt å slippe ut kloakk i sjøen fra skip innenfor en avstand av 300 meter fra land, unntatt for skip som har renseanlegg som oppfyller IMOs krav til slike renseanlegg. Dette gjelder fortsatt.

Etter flere henvendelser fra næringen, har det vist seg at dette kan være vanskelig å lese slik miljøsikkerhetsforskriften § 10 nå er formulert. Det er derfor foreslått en mindre presisering i miljøsikkerhetsforskriften § 10 for å få dette klart og tydelig fram.

Dette innebærer ikke noen realitetsendring, og vil dermed ikke ha noen administrative og økonomiske konsekvenser.

Forskriftsteksten følger vedlagt.

Olav Akselsen  
Sjøfartsdirektør

Bjørn Pedersen  
avdelingsdirektør

## **Forskrift om endring av forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger**

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 18.12.2012 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 13, 31, 32, 33, 34, 35, 37 og 38, jf delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171, delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 og delegeringsvedtak 29. juni 2007 nr 849, lov 26. juni 1998 nr 47 om fritids- og småbåter §§ 20, 21, 23, 25, 26, 38 og 39, jf delegeringsvedtak 27. november 1998 nr. 1095, delegeringsvedtak 29. juni 2007 nr. 848, delegeringsvedtak 1. desember 1998 nr. 4532, delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 591 og delegeringsvedtak 29. juni 2007 nr. 849 og lov 11. juni 1976 nr. 79 om kontroll med produkter og forbrukertjenester (produktkontrollloven) § 4.

### **I**

I forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger gjøres følgende endringer:

§ 9 første ledd skal lyde:

MARPOL konsolidert utgave 2011 vedlegg IV om hindring av *kloakkforurensning som endret ved MEPC.200(62) gjelder* som forskrift. Med «skip» menes i MARPOL også flyttbare innretninger.

§ 9 siste ledd første punktum skal lyde:

Oppsamlingstank som nevnt i MARPOL vedlegg IV regel 9 (1) nr. 3 og regel 9 (2) nr. 2 skal ha tilstrekkelig kapasitet for oppsamling av all kloakk.

§ 10 andre ledd skal lyde:

Det er forbudt å slippe ut kloakk i norsk sjøområde nærmere enn 300 meter fra fastland og øyer. *Forbudet gjelder ikke for skip og flyttbare innretninger som bruker kloakkrensning som oppfyller kravene i MARPOL regel IV/9.1.*

§ 11 første ledd skal lyde:

*MARPOL vedlegg V om hindring av søppelforurensning jf. MEPC.201(62) gjelder* som forskrift. Med «skip» menes i MARPOL også flyttbare innretninger.

§ 12 første ledd skal lyde:

MARPOL konsolidert utgave 2011 vedlegg VI om hindring av *luftforurensning som endret ved MEPC.202(62) og MEPC.203(62), samt NO<sub>x</sub> Technical Code som endret ved MEPC.177(58), gjelder* som forskrift.

### **II**

Forskriften trer i kraft 1. januar 2013.

## Høring: Endringer i miljøsikkerhetsforskriften

Høring ble gjennomført fra 30. august til 30. november 2012.

Det er mottatt 15 høringsuttalelser, av disse var det 13 som ikke hadde merknader.

Forskriftsbestemmelse	Høringsinstans	Merknader	Direktoratets kommentarer
Generelt	Statens Vegvesen	<p>Vi ønsker for øvrig å benytte anledningen til å minne om anbudsordningen på riksvegferjedriften.</p> <p>Innskjerping eller innføring av nye myndighetskrav i kontraksperioden utløser kompensasjonskrav til staten.</p> <p>Vi ber derfor om at det opprettes overgangsordninger slik at nye myndighetskrav kan innføres ved utlysning av nye riksvegferjekontrakter.</p>	<p>Tas ikke til følge.</p> <p>Statens vegvesen har i sin høringsuttalelse ikke påpekt konkrete krav som de ser vil kunne utløse kompensasjonskrav.</p> <p>For endringene i MARPOL vedlegg IV (§ 9 i forskriften) og vedlegg VI (§ 12 i forskriften) kan ikke Sjøfartsdirektoratet se at overgangsordninger er nødvendige. Bakgrunnen er at endringene i § 9 om kloakk gjelder passasjerskip som går i Østersjøen, dette er ikke relevant for skip i riksvegferjedriften. Når det gjelder endringene i § 12 om luftforurensning fremgår det av MARPOL VI/19.2 at kravene i kapittel 4 ikke gjelder skip som utelukkende går i nasjonal fart. Det fremgår videre at hver stat bør sikre at slike skip, som utelukkende går i nasjonal fart, er bygget og drives i samsvar med reglene i kapittel 4, så langt som det er rimelig og praktisk. Sjøfartsdirektoratet har imidlertid på det nåværende tidspunkt kun foreslått å innføre kravene for skip i internasjonal fart.</p> <p>For endringer i MARPOL vedlegg V (§ 11 i forskriften) vil disse også omfatte skip i innenriks fart, og dermed også være relevant for skip i riksvegferjedriften. Det er imidlertid ikke hjemmel i</p>

			MARPOL vedlegg V (jf. resolusjon MEPC.201(62)) for å opprette slike overgangsordninger for nye krav, som Statens Vegvesen ber om. Norge som konvensjonspart er forpliktet til å implementere dette regelsettet innen de angitte fristene.
Generelt	Norges Rederiforbund	Norges Rederiforbund er av den mening at skipsfarten skal reguleres internasjonalt gjennom IMO. Dette er med å sikre at spillereglene i internasjonal shipping er like for alle aktørene. At Sjøfartsdirektoratet implementerer endringene i MARPOL er en naturlig følge av at Norge har signert MARPOL med alle dets vedlegg.	Til etterretning
§ 11 første ledd, jf. MARPOL V/10.2	Norges Rederiforbund	Norges Rederiforbund henstiller Sjøfartsdirektoratet om å gi en 6 måneders overgangsordning overfor den nye tonnasjen mellom 100 og 400 bruttotonn som nå kommer inn under Regel 10 (Faresedler, planer for avfallshåndtering og registrering av avfall), da det tross alt blir meget kort frist for disse fartøyene å implementere regelendringen.	Tas ikke til følge.  Rederiforbundet sikter til de endringene som medfører at også skip med bruttotonnasje fra 100 til 400 skal ha avfallshåndteringsplan, jf. MARPOL V/10.2.  Det er ikke hjemmel for slike overgangsordninger i MARPOL vedlegg V (jf. resolusjon MEPC.201(62)).  Sjøfartsdirektoratet bemerker at disse reglene ble vedtatt i IMO i juli 2011. Næringen har hatt rimelig tid til å forberede disse endringene.

**Følgende instanser hadde ingen merknader:**

Post- og teletilsynet, IndustriEnergi, Helse- og omsorgsdepartementet, Kystverket, Arbeidsdepartementet, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, Toll- og avgiftsdirektoratet, Fiskeri- og kystdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Samferdselsdepartementet, NHO Sjøfart, Utenriksdepartementet, Direktoratet for arbeidstilsynet.