

Ihht høringsliste

## Ny høring - Forslag til forskrift om endring av forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger

### 1. Innledning

Sjøfartsdirektoratet viser til høringen som ble sendt ut 4.juni 2018 om forslag til forskrift om endring av forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger på høring. Forslaget inneholdt egne reguleringer om utslipp til luft og sjø i de norske verdensarvfjordene. Det ble foreslått blant annet svovelkrav som i ECA for hele verdensarvfjordområdet, strengere krav til NOx-utslipp, forbud mot kloakkutslipp, reguleringer om bruk av eksosvaskesystem og krav om en miljøinstruks.

Vi har mottatt en rekke høringsinnspill, og etter en gjennomgang av disse har vi kommet frem til at det er behov for å foreslå noen nye endringer. Disse endringene sendes på høring, og siden bakgrunnen er kjent, settes høringsfristen til seks uker.

I denne nye høringen foreslår vi noen tilleggsmomenter. Vi foreslår at drivstoff som brukes mens skipet er i verdensarvfjordene har et maksimalt svovelinnhold på 0,10 vektprosent. Videre inneholder forslaget et forbud mot bruk av eksosvaskesystem i verdensarvfjordene. Forbudet mot å bruke eksosvaskesystem gjelder både åpne, lukkede og hybride systemer. Vi foreslår også et forbud mot forbrenning av avfall om bord i verdensarvfjordene. Videre foreslår vi at Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fra et rederi kan gi dispensasjon til et skip fra Nivå I-kravene i MARPOL regel VI/13, dersom det kan dokumenteres at skipet vil innfri Nivå III-kravene senest fra 1. januar 2022.

Endringene er tenkt å tre i kraft 1. januar 2019.

Høringsuttalelser sendes Sjøfartsdirektoratet innen 10. desember 2018 til [post@sdir.no](mailto:post@sdir.no). Høringen vil også bli lagt ut på Sjøfartsdirektoratets hjemmeside [www.sdir.no](http://www.sdir.no).

I forskriftsforslaget er høringsforslagene som ble sendt ut 4. juni 2018 merket i grått, og de nye endringsforslagene er merket med svart skrift. Dersom endringene blir fastsatt, er det behov for å gjøre noen endringer i den øvrige teksten, og det har vi markert med gjennomstreking.

### 2. Kontaktpersoner

Bjørn Pedersen, avdelingsdirektør, Regelverk og internasjonalt arbeid,  
[Bjorn.Pedersen@sdir.no](mailto:Bjorn.Pedersen@sdir.no), telefon: 52 74 57 77, mobil: 957 41 717.  
Henrikke Roald, juridisk seniorrådgiver, Regelverk og avtaler  
[Henrikke.Roald@sdir.no](mailto:Henrikke.Roald@sdir.no), telefon: 52 74 51 78



### 3. Nærmere om endringsforslagene

#### 3.1 Forslag om at drivstoff som brukes mens skipene er i verdensarvfjordene har et maksimalt svovelinnhold på 0,10 vektprosent, og forslag om at bruk av eksosvaskesystem ikke skal være tillatt

Vi foreslår at drivstoff som brukes mens skipene er i verdensarvfjordene har et maksimalt svovelinnhold på 0,10 vektprosent. Vi foreslår at det ikke skal være tillatt å bruke eksosvaskesystem som en likeverdig løsning for å nå svovelkravene i verdensarvfjordene. Forbudet mot å bruke eksosvaskesystem gjelder både åpne, lukkede og hybride systemer. Forslaget er formulert i en ny § 14 b, og vil erstatte formuleringen av § 14 b som ble sendt på høring den 4. juni 2018.

##### 3.1.1 Begrunnelse for forslaget

Som vist til i høringen 4. juni 2018 viste Sjøfartsdirektoratets rapport «Utslipp til luft og sjø fra skipsfart i fjordområder med stor cruisetrafikk av 5. mai 2017» blant annet at nivået av nitrogenoksider (NOx) i luft er et problem i perioder i verdensarvfjordene, avhengig av meteorologiske forhold og antall skip. I enkelte tilfeller er det også høye nivåer av partikler (særlig små partikler) i områdene. Skipsanløpene medfører i perioder også mye synlige utslippsskyer bestående av partikler, NOx, svoveloksider (SOx) og vandamp.

Vi minner om at disse foreslåtte reguleringene bare gjelder for verdensarvfjordene. Verdensarvfjordene har en unik verdi. I 2005 ble Vestnorsk fjordlandskap, det vil si de fem fjordene Nærøyfjorden, Aurlandsfjorden, Geirangerfjorden, Synnulfsvfjorden og Tafjorden, skrevet inn på Unescos verdensarvliste. De to fjordområdene, heretter kalt Geirangerfjord-området og Nærøyfjord-området, ligger 120 km fra hverandre og er geologisk sett eksempler på klassiske fjordlandskap. De viser hvordan landskapet har utviklet seg fra den siste istida fram til i dag.

For Vestnorsk fjordlandskap er innskrivingen begrunnet ved oppfyllelse av to kriterier 1) naturskjønnhet og 2) geologi. Begrunnelse for innskriving på verdensarvlisten:

*Criterion (vii): The Geirangerfjord and Nærøyfjord areas are considered to be among the most scenically outstanding fjord areas on the planet. Their outstanding natural beauty is derived from their narrow and steep-sided crystalline rock walls that rise up to 1400 m direct from the Norwegian Sea and extend 500 m below sea level. Along the sheer walls of the fjords are numerous waterfalls while free-flowing rivers run through deciduous and coniferous forest to glacial lakes, glaciers and rugged mountains. There is a great range of supporting natural phenomena, both terrestrial and marine such as submarine moraines and marine mammals. Remnants of old and now mostly abandoned transhumant farms add a cultural aspect to the dramatic natural landscape that complements and adds human interest to the area.*

*Criterion (viii): The West Norwegian Fjords are classic, superbly developed fjords, considered as the type locality for fjord landscapes in the world. They are comparable in scale and quality to other existing fjords on the World Heritage List and are distinguished by the climate and geological setting. The property displays a full range of the inner segments of two of the world's longest and deepest fjords, and provides well-developed examples of young, active glaciation during the Pleistocene ice age. The ice- and wave-polished surfaces of the steep fjord sides provide superbly exposed and continuous three-dimensional sections through the bedrock. The record of the postglacial isostatic rebound of the crust and its geomorphic expression in the fjord landscape are significant, and represent key areas for the scientific study of slope instability and the resulting geohazards.*

Norge har forpliktet seg til å sikre at verdensarvområdet Vestnorsk fjordlandskap ikke utsettes for skade eller påvirkning som truer de framstående universelle verdiene (Outstanding Universal Value) som begrunnet innskrivingen på verdensarvlisten.

Flere høringsinstanser har gitt innspill om at det ikke er ønskelig at skip skal kunne bruke tungolje og eksosvaskesystem i verdensarvfjordene. I løpet av sommeren 2018 har Sjøfartsdirektoratet mottatt rapporter som viser forurensing i sjøen fra eksosvaskesystemene i form av sotpartikler og skumaktig/oljelignende utslipp. Selv om utslippene skulle være ufarlige, er de uønsket. Verdensarvfjordene er regnet som terskelfjorder og har begrenset vannutskifting. De er derfor sårbare for opphoping av tungmetaller.

I brev 9. mai 2018 ga Miljødirektoratet en vurdering om miljøeffekter fra utslipp fra eksosvaskesystem i verdensarvfjordene, etter forespørsel fra Sjøfartsdirektoratet. Konklusjonen i deres vurdering er følgende: *«Vi mener det er lite sannsynlig at utslipp av scrubbervann kan gi akutt toksiske effekter i resipientene. Vi kan imidlertid ikke utelukke at enkelte stoffer som bly, kvikksølv, nikkel, kobber, sink, vanadium og benzo(a)pyren kan akkumulere innerst i fjordarmene og gi negative miljøeffekter over tid. All forurensning er isolert sett uønsket. Cruisenæringen er ikke en tungtveiende grunn til å akseptere at vannforekomstene i verdensarvfjordene forringes. For at denne aktiviteten skal gi minst mulig miljøskade i disse sårbare områdene, mener vi at open loop scrubbere bør fases ut, og eventuelt forbys, i løpet av noen få år. Inntil videre mener vi cruisenæringen som et minimum bør bidra med overvåking av vannforekomstene innerst i disse fjordarmene. Overvåkingen bør omfatte kjemisk tilstand i sedimenter og biota med hensyn til de stoffene vi har nevnt i dette brevet, og eventuelt andre relevante støtteparametere.»*

Vi vet for lite om skadepotensialet til utslipp fra eksosvaskesystem og akkumulering av tungmetaller i terskelfjorder, og dette taler for å forby bruk av åpne eksosvaskesystemer i verdensarvfjordene. Vi anerkjenner at hybride og lukkede systemer ikke har vesentlige utslipp til sjø, men visuell forurensning i form av vanndamp er et dokumentert problem. Sommerens tilbakemeldinger viser at turister og fastboende ikke skiller mellom vanndamp og annen røyk. Dette taler for å forby også lukkede og hybride eksosvaskesystem i verdensarvfjordene. Erfaringer fra sommersesongen 2018 viser at flere cruiseskip har valgt å skifte fra tungolje (HFO) og eksosvaskesystem til MGO for å redusere synlig røykmengden.

På grunn av verdensarvfjordenes unike verdi, at vi vet for lite om skadepotensialet til utslipp fra eksosvaskesystem og akkumulering av tungmetaller i terskelfjorder, samt for å redusere synlig røyk i verdensarvfjordene, foreslår vi derfor et forbud mot bruk av eksosvaskeanlegg som en likeverdig løsning i verdensarvfjordene. Forbudet omfatter både åpne, lukkede og hybride eksosvaskesystemer.

### 3.1.2 Konsekvenser av forslaget

Forslaget gjelder bare for de norske verdensarvfjordene.

Nærskipsfarten, både norske og utenlandske skip, bruker diesel.

Forslaget medfører at cruiseskip ikke kan bruke eksosvaskeanlegg og tungolje (HFO) i verdensarvfjordene. Cruiseskip har eller har mulighet til å ha flere typer drivstoff om bord. Vi legger til grunn at skipene vil kunne bruke drivstoff som ikke overstiger 0,10 vektprosent svovelinnehold i verdensarvfjordene. Seilasen og oppholdet i verdensarvfjordene er relativt kort, så vi regner med at kostnadene ved å bruke drivstoff med et svovelinnehold på 0,10 vektprosent i verdensarvfjordene er begrenset for rederiene.

For Norge vil ikke kravet ha noen konsekvenser. For passasjerer på cruiseskip og innbyggere i verdensarvfjordene vil forslaget ha en positiv effekt.

Vi har vurdert om denne innskjerpingen skulle innføres gradvis, men ut fra at skipene allerede har mulighet til å bruke drivstoff som ikke overstiger 0,10 vektprosent svovelinnehold, mener vi at det er forsvarlig at forbudet innføres med virkning fra 1. januar 2019.

## **3.2 Forbud mot forbrenning av avfall om bord i verdensarvfjordene**

Vi foreslår et forbud mot forbrenning av avfall om bord i verdensarvfjordene. Forbudet er formulert i en ny § 14 e.

### 3.2.1 Begrunnelsen for forslaget

Begrunnelsen for dette er at vi ønsker å redusere røykutvikling i verdensarvfjordene, både under seilas og når skip ligger til kai eller ved anker.

MARPOL vedlegg VI/16 regulerer forbrenning av avfall om bord. Forbudet mot forbrenning er nærmere regulert i forurensningsforskriften § 21-2:

*«Det er forbudt å forbrenne avfall eller annet materiale ombord på skip og innretninger til sjøs her i riket. Innen folkerettens grenser gjelder dette også forbrenning i norsk økonomisk sone og på norsk kontinentalsokkel. Forbudet omfatter forbrenning ombord på norske skip i alle farvann.»*

Forbrenning er definert i § 21-1 bokstav c som «*enhver termisk destruksjon av avfall eller annet materiale i den hensikt å kvitte seg med dette. Forbrenning omfatter ikke forbrenning som er knyttet til eller skriver seg fra vanlig drift av skip, innretning eller utstyr ombord på disse, unntatt når avfallet eller materialet er fraktet bort fra avfallskilden med det formål å bringe det av veien.*»

Dette betyr at godkjente forbrenningsanlegg kan bli brukt til å brenne avfall fra normale operasjoner på skip i norsk farvann, i norsk økonomisk sone og på den norske kontinentalsokkelen jf. MARPOL VI/16 og V/9 (eget avfall) som gjelder. Det er likevel ikke tillatt å forbrenne kloakk- og oljerester fra skipets vanlige drift mens skipet er i havn, havneområde eller elvemunninger (MARPOL regel VI/16 nr. 4).

Vi ser behov for å redusere synlig røyk i verdensarvfjordene, og foreslår derfor et forbud mot forbrenning av avfall om bord i verdensarvfjordene.

### 3.2.2 Konsekvenser av forslaget

Sjøfartsdirektoratet mener at dette forslaget ikke medfører økonomiske konsekvenser. Seilasen og oppholdstiden i verdensarvfjordene er relativt kort. Vi mener det er uproblematisk for skipene å utsette forbrenning av avfall til etter at de har seilt ut av verdensarvfjordene. Det er også et alternativ å levere avfall til land.

### **3.3 Dispensasjonsmulighet fra NOx-kravene**

Vi foreslår at Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fra et rederi kan gi dispensasjon til et skip fra Nivå I-kravene i MARPOL regel VI/13, dersom det kan dokumenteres at skipet vil innfri Nivå III-kravene senest fra 1. januar 2022. Dispensasjonsmuligheten er formulert i ny § 14c annet ledd.

#### 3.3.1 Begrunnelse for forslaget

Vi har fått innspill fra næringen der de ber om en mulighet til å dispensere fra Nivå I-kravene og heller å gå rett til Tier III kravene. Vi mener en slik dispensasjonsmulighet er fornuftig og at det vil legge til rette for at skip tidligere oppfyller Nivå III-kravene.

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.

#### 3.3.2 Konsekvenser av forslaget

Sjøfartsdirektoratet mener at dette forslaget vil ha positive konsekvenser, og legge til rette for at skip tidligere oppfyller Nivå III-kravene.

### **3.4 Oppsummering av administrative og økonomiske konsekvenser av forslagene**

#### **3.4.1 Forslag om at drivstoff som brukes mens skipene er i verdensarvfjordene har et maksimalt svovelinhold på 0,10 vektprosent, og forslag om at bruk av eksosvaskesystem ikke skal være tillatt**

Forslaget om at drivstoff som brukes mens skipet er i verdensarvfjordene har et maksimalt svovelinhold på 0,10 vektprosent, og forslaget om å forby bruk av eksosvaskesystem i verdensarvfjordene vil medføre at rederiene blir pålagt ekstra kostnader til drivstoff for å oppfylle kravene.

På grunn av verdensarvfjordenes unike verdi, og at vi vet for lite om skadepotensialet til utslipp fra eksosvaskesystem og akkumulering av tungmetaller i terskelfjorder, samt for å redusere den synlige røyken i verdensarvfjordene, foreslår vi et forbud mot bruk av eksosvaskeanlegg i verdensarvfjordene. Dette forbudet omfatter både åpne, lukkede og hybride eksosvaskesystemer.

Forslaget medfører at cruiseskip ikke kan bruke eksosvaskeanlegg og tungolje (HFO) i verdensarvfjordene. Cruiseskip har eller har mulighet til å ha flere typer drivstoff om bord. Vi legger til grunn at skipene vil kunne bruke drivstoff som ikke overstiger 0,10 vektprosent svovelinhold i verdensarvfjordene. Seilasen og oppholdet i verdensarvfjordene er relativt kort, så vi regner med at kostnadene ved å bruke drivstoff med et svovelinhold på 0,10 vektprosent i verdensarvfjordene er begrenset for rederiene.

For Norge vil ikke kravet ha noen konsekvenser. For passasjerer på cruiseskip og innbyggere i verdensarvfjordene vil forslaget ha en positiv effekt.

#### **3.4.2 Forbud mot forbrenning av avfall om bord i verdensarvfjordene**

Forslaget om et forbud mot forbrenning av avfall om bord i verdensarvfjordene vil etter Sjøfartsdirektoratets vurdering ha ikke medføre økonomiske konsekvenser. Seilasen og oppholdstiden i verdensarvfjordene er relativt kort. Vi mener det er uproblematisk for skipene å utsette forbrenning av avfall til etter at de har seilt ut av verdensarvfjordene.

#### **3.4.3 Dispensasjonsmulighet fra NOx-kravene**

Forslaget om at Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fra et rederi kan gi dispensasjon til et skip fra Nivå I-kravene i MARPOL regel VI/13, dersom det kan dokumenteres at skipet vil innfri Nivå III-kravene senest fra 1. januar 2022, vil etter Sjøfartsdirektoratets vurdering ha positive konsekvenser, og legge til rette for at skip tidligere oppfyller Nivå III-kravene.

#### **4 Vedlegg:**

Utkast til forskriftsendring

Anbefalingen fra Miljødirektoratet

Med hilsen

Olav Akselsen  
sjøfartsdirektør

Bjørn E. Pedersen  
avdelingsdirektør  
Regelverk og internasjonalt arbeid

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