

|      |  |   |
|------|--|---|
| EEDI | Energy Efficiency Design Index   | <p>Skal kalkuleres for</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hvert nytt skip</li> <li>• Hvert skip som er vesentlig ombygd</li> <li>• Hvert nytt skip eller seilende skip som har gjort vesentlige endringer som av administrasjonen ansees som et nylig konstruert skip. Regel 22, kap. IV.</li> </ul>  |
|      | Oppnådd EEDI<br>Påkrevd EEDI   | <p>Hvis den oppnådde EEDI-verdien er lik eller mindre enn den påkrevde EEDI-verdien, kan den oppnådde EEDI-verdien brukes som et alternativ til den oppnådde EEDI-verdien, slik at den oppnådde EEDI-verdien ikke må beregnes, men kan verifiseres basert på den tekniske dokumentasjonen for EEDI Oppnådd EEDI og referanseverdi se regel 24 se tabell 1 og 2</p> <p>Oppnådd EEDI <math>\leq</math> påkrevd EEDI = <math>(1-x/100) * EEDI</math> referanselinjeverdi.<br/>Hvor x er reduksjonsfaktoren spesifisert i tabell 1 for nødvendig EEDI sammenlignet med EEDI referanselinje.</p> |
|      | EEDI teknisk fil   | <p>EEDI skal vedlegges EEDI teknisk fil som inneholder informasjonen nødvendig for beregningen av oppnådd EEDI og som viser beregningsprosessen. Den oppnådde EEDI skal verifiseres, basert på den tekniske EEDI-filen, enten av Administrasjon eller RO.</p> <p>Hvis verdien av oppnådd EEDI er lik eller mindre enn den påkrevde EEDI som kreves av regel 25, skal oppnådd EEDI verifiseres basert på den tekniske EEDI-filen.</p>  |
|      | Skip i innenriks fart  | <p>Kravene knyttet til en energieffektivitetsindeks for nye skip (EEDI) og kravene om innsamling og rapportering av drivstofforbruk til IMO gjøres ikke gjeldene for skip i innenriks fart, 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.</p>   |
| EEXI | Energy Efficiency Existing Ship Index (gjelder for bruttotonnasje 400 eller mer) | <p>Eksisterende skip</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• estimere og sette krav til den <u>tekniske</u> effektiviteten til skip</li> <li>• Engangssertifisering rettet mot designparametre</li> </ul> <p>EEXI gjelder for følgende skips kategorier med bruttotonnasje 400 eller mer, jf. virkeområdet for kapittel 4 i regel 19.</p>  |
|      | Oppnådd EEXI Regel 23  | <p>Den oppnådde EEXI-verdien skal være <b>spesifikk for hvert skip</b>,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• angi den estimerte ytelsen til skipet med hensyn til energieffektivitet</li> <li>• ledsaget av den tekniske EEXI-filen som inneholder informasjonen som er nødvendig for beregningen av oppnådd EEXI, og som viser beregningsprosessen.</li> </ul>   |

|     |   |   |
|-----|---|---|
|     |   | <p>Den oppnådde EEXI-verdien skal verifiseres basert på den tekniske EEXI-filen, enten av administrasjonen eller anerkjent klasseselskap (RO).</p> <p>Oppnådd EEXI <math>\leq</math> påkrevd EEXI = <math>(1-y/100) * EEDI</math> referanselinje verdi.</p> <p>Hvor y er den reduksjonsfaktoren som er spesifisert i tabell 3 for påkrevd EEXI sammenlignet med EEDI referanselinje.</p>  |
|     | Påkrevd EEXI                                  | <p>Den høyeste verdien for oppnådd EEXI som er tillatt i samsvar med regel 25 for den spesifikke skipstypen og -størrelsen. Den påkrevde EEXI-verdien er den maksimalt akseptable oppnådde EEXI-verdien. Den påkrevde EEXI-verdien bestemmes av skipstype, skipets lastekapasitet og fremdriftsmaskineri.</p>   |
|     | EEXI teknisk fil                              | <p>EEXI skal vedlegges EEXI teknisk fil som inneholder informasjonen nødvendig for beregningen av oppnådd EEXI og som viser beregningsprosessen. Den oppnådde EEXI skal verifiseres, basert på den tekniske EEXI-filen, enten av Administrasjon eller RO.</p> <p>Hvis verdien av oppnådd EEDI er lik eller mindre enn den påkrevde EEXI som kreves av regel 25, skal oppnådd EEXI verifiseres basert på den tekniske EEDI-filen.</p>                          |
| CII | Carbon Intensity Index (5000 BT eller mer)    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimere og sette krav til den <u>operasjonelle</u> effektiviteten til skip</li> <li>• Gir et estimat på hvor effektivt et skip transporterer varer eller passasjerer og er angitt i gram CO<sub>2</sub> som slippes ut per transportarbeid</li> <li>• Gjelder faktiske utslipp under drift</li> </ul>   |
|     | Påkrevd årlig operasjonell CII Regel 26 og 28 | Målverdien for oppnådd årlig operasjonell CII skal være i samsvar med regel 26 og 28 for den spesifikke skipstypen og -størrelsen.  |
|     | Oppnådd årlig operasjonell CII Regel 27       | Etter slutten av kalenderåret 2023 og etter slutten av hvert påfølgende kalenderår skal hvert skip på <b>5000 bruttotonnasje</b> og over som faller inn under en eller flere av kategoriene i forskriftene skal <b>beregne oppnådd årlig operasjonell CII over en 12-måneders periode fra 1. januar til 31. desember</b> for foregående kalenderår. Dette skal gjøres ved bruk av data samlet inn i samsvar med regel 27.                                     |
|     | Regel 28.4                                    | <b>CII gjelder for lasteskip, passasjerferger og cruiseskip med bruttotonnasje 5000 eller mer i utenriksfart. Fra 2023 må disse skipene årlig beregne CII og rapporteres in i DCS.</b> Dette gir grunnlaget for 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. |

|       |   |  |
|-------|---|--|
|       |   | <p>Noen skip må forbedre sin karbonintensitet. Dersom et skip får rangering som D i tre år eller E, må rederiet lage en plan som viser hvordan skipet skal oppnå C eller bedre rangering, samt iverksette tiltakene som identifisert i planen (SEEMP).</p> <p>Den oppnådde CII er det gjennomsnittlige CO<sub>2</sub>-utslippet angitt i gram CO<sub>2</sub> som slippes ut per transportarbeid i løpet av et kalenderår, justert med korreksjonsfaktorer som vil være tilgjengelig for enkelte skipstyper og operasjoner.</p> <p>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 CII vil bli benyttet, så vil dette medføre noe merarbeid.</p>  |
| SEEMP | <p>Ship Energy Efficiency Management Plan.<br/>SEEMP Part I<br/>Regel 26.</p> | <p><b>Alle skip skal ha en skipsspesifikk energieffektivitetsplan (SEEMP) om bord.</b> Denne skal inngå som en del av skipets sikkerhetsstyringssystem (SMS). SEEMP skal lages og vedlikeholdes i samsvar med retningslinjene vedtatt av IMO. Fra 1. januar 2023 skal SEEMP inneholde:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• en beskrivelse av metoden som vil bli brukt for å beregne skipets oppnådde årlige operasjonelle CII som kreves av regel 28 og prosessene som vil bli brukt for å rapportere denne verdien til skipets administrasjon</li> <li>• den nødvendige årlige operasjonelle CII, som spesifisert i regel 28 for de neste tre årene</li> <li>• en gjennomføringsplan som dokumenterer hvordan den nødvendige årlige operasjonelle CII vil bli oppnådd i løpet av de neste tre årene</li> <li>• en prosedyre for selvevaluering og forbedring</li> <li>• inkludere en plan for korrigerende handlinger til oppnå den nødvendige årlige operasjonelle CII</li> </ul> <p>SEEMP skal være gjenstand for verifikasjon og bli tatt i med under selskapsrevisjon, i henhold til retningslinjene fra IMO, SEEMP Part I.</p> |
| IEE   | <p>Internasjonale energieffektivitets-sertifikatet<br/>Regel 5-6</p>          | <p>Et førstegangstilsyn før et nytt skip settes i drift og før det internasjonale energieffektivitets-sertifikatet (IEE) utstedes. Tilsynet skal verifisere at skipets oppnådde EEDI er i samsvar med kravene i kapittel 4, og at SEEMP som kreves i regel 22 er om bord.</p> <p>En generell eller delvis besiktelse, etter en større ombygging av et skip som denne forskriften gjelder for. Besiktelsen skal sikre at oppnådd EEDI beregnes på nytt etter behov og oppfyller kravet i regel 21, med reduksjonsfaktoren som gjelder for skipstypen og størrelsen på det ombygde skipet i fasen som tilsvarer datoen for kontrakt eller kjølstrekking eller levering fastsatt for det opprinnelige skipet er i samsvar med regel 2.23. I tilfeller der den større ombyggingen av et nytt eller eksisterende skip er så omfattende at skipet av administrasjonen anses som et nybygget skip, skal administrasjonen avgjøre nødvendigheten av et nytt førstegangstilsyn av oppnådd EEDI. Et slik tilsyn skal, dersom</p>   |

|                |  |  |
|----------------|--|--|
|                |  | <p>det anses nødvendig, sikre at oppnådd EEDI er beregnet og oppfyller kravet i regel 21, med reduksjonsfaktoren gjeldende tilsvarende skipstypen og størrelsen på det ombygde skipet på datoen for kontrakten for ombyggingen, eller i fravær av en kontrakt, startdatoen for ombyggingen.</p> <p>Tilsynet skal også verifisere at SEEMP som kreves i regel 22 er om bord.</p> <p>For eksisterende skip skal verifiseringen av kravet om å ha en SEEMP om bord i henhold til regel 22 finne sted ved den første mellom- eller fornyelsesundersøkelsen identifisert i paragraf 1 i denne forskriften, avhengig av hva som er den første, på eller etter 1. januar 2013."</p> <p>Det internasjonale energieffektivitetssertifikatet skal være gyldig i hele skipets levetid</p>   |
| IAPPX          | International Air Pollution Prevention Exemption Certificate Regel 3.4   | <p>Administrasjonen kan unnta en ubemannet ikke-selvgående (UNSP) lekter fra kravene i regel 5.1 og 6.1 ved hjelp av et IAPPX for ubemannede ikke-selvgående (UNSP) lektere, for en periode som ikke overstiger fem år forutsatt at lekteren har gjennomgått et tilsyn som bekrefter at vilkårene nevnt i regel 2.1.32.1 til 2.1.32.3 er oppfylt.</p>  |
| DCS            | Innsamling og rapportering av data om forbruk av bunkersolje   | <p>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, og prosessene som vil bli brukt til å rapportere dataene til skipets administrasjon.</p>   |
| DCP            | Ship Fuel Oil Consumption Data Collection Plan = Data Collection Plan. SEEMP Part II Regel 6.1 og Regel 22A                                | <p>Utarbeide en skipsspesifikk metode for å samle inn, aggregere og rapportere skipsdata mht årlig bunkersoljeforbruk, tilbakelagt distanse, timer underveis og andre data som kreves av regel 22A i MARPOL vedlegg VI skal rapporteres til administrasjonen; SEEMP Part II.</p>   |
| DCS og CII SoC | Statement of Compliance. Samsvarserklæring knyttet til rapportering og drift av drivstoffoljeforbruk og karbonintensitetsvurdering Regel 6 | <p>6.6 Ved mottak av rapporterte data i henhold til regel 27.3 i dette vedlegget og oppnådd årlig operasjonell CII i henhold til regel 28.2 i dette vedlegg, RO skal på vegne av Sjøfartsdirektoratet:</p> <p>6.6.1 fastslå om dataene er rapportert iht. regel 27</p> <p>6.6.2 verifisere at den oppnådde årlige operasjonelle CII-rapporten er basert på dataene fremlagt i samsvar med regel 27</p> <p>6.6.3 basert på den verifiserte oppnådde årlige operasjonelle CII, bestemme operativ karbonintensitetsvurdering av skipet iht regel 28.6 og</p> <p><b>6.6.4 utstede en samsvarserklæring knyttet til rapportering av bunkersoljeforbruk og operasjonell karbonintensitetsvurdering til skipet</b> senest fem måneder fra begynnelsen av kalenderåret, ved fastsettelse og verifisering i henhold til regel</p> <p>6.7 Ved mottak av rapporterte data i henhold til regel 27.4, 27.5 eller 27.6, skal RO, umiddelbart avgjøre om dataene er rapportert i samsvar med regel 27, og i så fall <b>utstede en samsvarserklæring til skipet.</b></p> |

