

Grønn Energi Sertifisering

Gjelder for alle norskregistrerte flytende fartøy.

Hver sertifikatklasse har tall fra 1 til 10. Dette kan fungere som energi poeng.

Klassene E,K og P utgjør til sammen 30 energi poeng.

Departementene setter minstekrav til hver enkelte fartøy i henhold til det formålet fartøyet skal nyttes til. Ordningen iverksettes fra 01.01.2016 for ferjekonsesjoner, og fra 01.06 2016 for andre fartøy. Alle konsesjonssøknader innkommende i 2015 som ikke oppfyller sertifiserings kasse P3, returneres til søker med krav om å oppfylle dette sertifiserings krav. Formålet med "grønn energi sertifisering" er å fremskynde et grønt skifte innen Norsk maritim sektor. Ordningen har også til hensikt å gi rederne en bedre oversikt over hvilken energiklasse hvert enkelt av deres fartøy har. Rederne blir da tvunget til å konkurrere seg i mellom mot et grønt skifte. Formålet er også å kunne pålegge ekstra beskatting på fartøy som ikke oppfyller forventet tiltak eller krav til omlegging til et grønt skifte. Dvs. fartøy som mangler energi poeng.

Sertifikat klasse for effekt E(1 til 10):

E1 = elektrifisert fremdrift med batteri kapasitet over 10% av fremdriftsmaskineri.

E10 = elektrifisert fremdrift med batteri kapasitet over 100% av fremdriftsmaskineri.

Sertifikat klasse for tids kapasitet på batteribank K(1 til 10):

K1 = over 10% av overfarts tiden.

K10 = over 100% av overfarts tiden.

Sertifikat klasse for andel forbybar energiproduksjon om bord P(1 til 10):

P1 = over 10% av fremdriftsmaskineriets effekt

P10 = over 100% av fremdriftsmaskineriets effekt.

P sertifiseringen gjelder for følgende energikilder som produseres ombord:

*Vindturbiner

*Solseller

*Brenselseller

*Produksjon av hydrogen ombord ved overskuddskraft.

*Kitemill kraftverk

*Nye automatiske jet seil.

*Pendel og bevegeles kraftverk

*Bølge kraftverk

*Andre fremtidige energikilder

Energisløsning som følge av uheldig utforming av fartøyets overkonstruksjon.

Politikerne må få øynene opp for det vannvittige energisløseriet med unødvendige klima gass utslipp som pågår i det skjulte mer eller mindre på alle flytende fartøy.

Det må derfor komme nye krav til skrogutforming på fremtidige bygging av flytende fartøy. Hensikten er å redusere fartøyets vindmotstand til et minimum.

Her må det innføres nye forskrifter for bygging av alle typer fartøy.

Se eksempel på hvordan et fremtidig skips skrog kan utføres.(www.ladeas.no)

Eksempel:

30 x 30 meter vindfang ved 12m/s vindhastighet og 15kn hastighet i retning mot vinden. Dette gir en relativ vindhastighet om bord på 20m/s.

Da bruker fartøyet ca 5400kW (ca 7300 hk) kun til å skyve fartøyet mot vinden.

Dette utgjør et sløseri på 38 tonn brennolje pr døgn pr fartøy ved overstående grunnlag.

Er politikerne villig til å gå sammen om iverksette tiltak for å få redusert sløseriet.

En tilsvarende forskrift må også bli gjeldene for skrogets utforming under vannlinjen.

Jan Skoland
Marine Wind Tech.
US.