



KLB/RK/TCG
KLB00138

Oslo, 15. august 2007

Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep
0030 OSLO

postmottak@fin.dep.no

Deres ref.
05/4721Ø KnT

Vår ref.
KLB/RK/TCG/03/00433

UTKAST TIL NORGES STRATEGI FOR BÆREKRAFTIG UTVIKLING - HØRINGSUTTALELSE FRA NORGES REDERIFORBUND

1. Innledning

Det vises til departementets brev av 5. juni 2007 med høringsfrist 15. august 2007.

Utkastet til Norges strategi for bærekraftig utvikling fokuserer på flere områder, med hovedfokus på bærekraftig miljø og sosial utvikling/fattigdomsbekjempelse.

Vi noterer oss at det er valgt ut 7 temaområder som følger:

1. Internasjonalt samarbeid for bærekraftig utvikling og bekjempelse av fattigdom.
2. Klima, ozonlaget og langtransportert luftforurensning.
3. Biologisk mangfold og kulturminner.
4. Naturressurser.
5. Helse- og miljøfarlige kjemikalier.
6. Bærekraftig økonomisk og sosial utvikling.
7. Samisk perspektiver i miljø- og ressursforvaltningen.

I denne høringsuttalelsen har vi valgt å fokusere på strategier i forhold til å bidra til sikrere og mer miljøvennlig resirkulering av skip i utviklingslandene (temaområde

1), regulering av klimagassutslipp fra internasjonal skipsfart (temaområde 2) og hvordan man gjennom internasjonale regler om arbeidsforhold og andre sosiale vilkår, kan støtte opp om bærekraftig og sosial utvikling (temaområde 6).

Innledningsvis vil vi imidlertid gi en kort generell redegjørelse for hvorledes skipsfarten representerer en viktig kanal for Norges globale innflytelse, og hvorledes Norges Rederiforbund følger opp næringslivets samfunnsansvar på basis av drøftelsen i kapittel 7 i strategiutkastet.

2. Skipsfarten – en viktig kanal for Norges globale innflytelse

Norge er verdens 5. største skipsfartsnasjon. I kraft av vår størrelse blir vi lyttet til i de fora der internasjonale maritime spørsmål blir diskutert og avgjort. Vi står for mer enn en tjuedel av transportarbeidet på havet, og innenfor kompetansekrevende og avanserte områder er vår markedsandel enda høyere. Vår maritime posisjon gir oss mulighet til å fremme Norges syn på skipsfartspolitik og skipsfartslovgivning globalt.

Norsk rederinæring er en pådriver for de beste internasjonale standarder for miljø, sikkerhet og arbeidsforhold. Norges Rederiforbunds visjon er at norsk skipsfart ikke skal ha miljøskadelige utslipp til sjø eller luft. Siktemålet er en bærekraftig skipsfart uten negative konsekvenser for liv, helse og miljø. For å møte behovet for miljøvennlige transportløsninger må innovasjon, teknologiutvikling og påvirkning av internasjonalt regelverk skje parallelt.

For internasjonal skipsfart er det av stor betydning å ha et godt internasjonalt regelverk som sikrer en forsvarlig miljø- og sikkerhetsstandard, uansett hvilket flagg som føres. Norske myndigheter og næringen har derfor et betydelig engasjement i FNs sjøfartsorganisasjon IMO. Gjennom arbeidet i IMO og andre internasjonale organisasjoner arbeides det med å styrke og utvikle globalt regelverk. Gjennom internasjonalt samarbeid om havnestatskontroll arbeides det med regler og systemer som skal sørge for at skip overholder de internasjonale reglene. Norge spiller en vesentlig rolle for å forbedre det internasjonale rammeverket for sikker og miljøvennlig drift av skip.

Vedlagt følger notatet "*Der Norge gjør en global forskjell*", utarbeidet av Rederiforbundet i juli 2007, som nærmere beskriver hvorfor skipsfartspolitik er Norges mest virkningsfulle kanal for utvikling av en bedre verden.

3. Norges Rederiforbunds engasjement innen samfunnsansvar

I likhet med andre næringer møter skipsfarts- og offshorenæringen stadig høyere forventninger om et mer omfattende samfunnsansvar, og nedenfor følger en kort oversikt over NRs engasjement innen CSR.

- **NR er medlem i FNs Global Compact (GC).** Gjennom medlemskapet forplikter forbundet seg til å jobbe for å fremme Global Compacts 10 prinsipper innen områdene menneskerettigheter, arbeidsrettslige standarder, miljø og anti-korrupsjon.
- **Forbundet har utpekt en egen CSR-manager** med ansvar for å koordinere forbundets arbeid med samfunnsansvar.
- **Forbundet har utnevnt en egen Miljødirektør** for å sette ytterligere fokus på miljøspørsmål.
- **NR har vedtatt en miljøpolicy** som har som visjon at norsk skipsfart og offshore entreprenørvirksomhet ikke skal ha miljøskadelige utslipp til sjø eller luft.
- **NR er verdens ledende arbeidsgiverorganisasjon for internasjonal skipsfarts- og offshorevirksomhet** og vi arbeider aktivt i internasjonale fora for å sikre sjøfolk gode arbeidsmessige og sosiale vilkår.
- **Forbundet har utarbeidet en veiledning om anti-korrupsjonstiltak.** Veiledningen er ment som et hjelpemiddel i våre medlemmers arbeid med å drøfte selskapets behov og holdninger samt etablering av interne retningslinjer for å unngå korrupsjon. Veiledningen inneholder generelle råd og eksempler på anbefalte retningslinjer samt en etikktest.
- **NR er medlem i Kompakt - regjeringens konsultasjonsorgan for samfunnsansvar i næringslivet** og deltar i en arbeidsgruppe på området "Level playing field" sammen med bl.a. Hydro, DnB NOR, Transparency Norge og UD. Gruppen skal belyse virkemidler som norske bedrifter og myndigheter har for å kunne påvirke og bidra til utvikling av "Level Playing Field" innen CSR-området.
- **NR er medlem i BBUs Nettverk for miljø og samfunnsansvar** (Birkebeinerlaugets Bedriftsutvikling/Green Business Network Norway) og i nettverkets rådgivende utvalg. Nettverket arrangerer møter og seminarer og deltar på høringer mv. I BBU møtes CSR-ansvarlige i et 30-talls norske bedrifter.
- **NR deltar i NHOs Forum for CSR og Bærekraft** som møtes ca. 3 ganger pr. år.
- NR har deltatt i et forskningsprosjekt i regi av NR, Eidesvik AS, Jebsen Management AS og DNV for å konkretisere samfunnsansvar i rederinæringen. Rapporten – **Corporate Social Responsibility in Shipping – Guidance for Shipping Companies** – kom i 2004 og ble presentert på et seminar i DNV i februar 2005.

- **NR følger prosjektarbeid om CSR i regi av NTNU og Handelshøyskolen BI.** Rederiet Wilh. Wilhelmsen ASA er en av initiativtakerne til prosjektene.
- Skipsfartsnæringen var representert ved innlegg av forbundets visepresident Elisabeth Grieg, og adm.dir. Marianne Lie på den **internasjonale CSR-konferanse i Oslo 28.-30. mars 2007 – Partnership for Sustainable Development.** Marianne Lie holdt innlegg om "Good governance – Social and Environmental Responsibility in the Shipping Industry" og Elisabeth Grieg ledet miljøsesjonen.
- NR har siden 2005 deltatt i utdeling av en **pris for beste rapportering om samfunnsansvar og miljø**
- NR lanserte sammen med Thor Heyerdahl "**The Thor Heyerdahl International Maritime Environmental Award**" i juni 1999. Prisen er en miljøpris og deles ut annet hvert år.

4. Nærmere om temaområdene i strategien

I strategiutkastets kapittel 6 gis en beskrivelse av de viktigste målene og tilhørende tiltak innen de ulike temaområdene. Vi ønsker i dette høringsnotat å gi noen utdypende innspill på enkelte temaområder for bedre å forankre Norges ønskede internasjonale engasjement i strategidokumentet.

4.1 Miljøvennlig og sikker resirkulering av skip (temaområde 1)

Som kjent har Norge tatt initiativ i IMO for å fremme en sikker og miljøvennlig opphugging av skip. Bakgrunnen for dette er de kritikkverdige forholdene ved mange av opphuggingsverftene i den Fjerne Østen som står for rundt 90 % av opphuggingen.

Norge er nå pådriver for å utvikle en ny internasjonal konvensjon, både ved å stille koordinator for en korrespondansegruppe og formann for IMOs arbeidsgruppe. Målet er å vedta konvensjonen i IMOs neste budsjettperiode 2008-2009.

Den nye konvensjonen vil stille krav både til rederier som selger skip til opphugging og til de virksomheter som vil stå for opphuggingen. De fleste av dagens opphuggingsverft har behov for vesentlig opplæring og oppgradering for å kunne oppfylle konvensjonens krav.

Av denne grunn tok Norges Rederiforbund tidlig i 2007 initiativ til gjennomføring av et pilotprosjekt med sikte på å oppgradere et representativt opphuggingsverft for å demonstrere hvordan dette kan gjøres. I vår dialog med myndighetene ble det klargjort at vi her var på linje, og vi noterer med tilfredshet at regjeringen har gitt grønt lys for et prosjekt for oppgradering av opphuggingsverft i Bangladesh. Her

legges det opp til et nært samarbeid mellom norske myndigheter og Norges Rederiforbund samt andre aktuelle norske og utenlandske institusjoner.

Vi anser dette som et meget viktig prosjekt for å fremme bærekraftig utvikling i utviklingslandene, og foreslår derfor at dette reflekteres i kapittel 6.1 om fokusområde 1 under delmål og viktige handlinger gjennom følgende tilføyelse:

Norge vil være en pådriver i utvikling og implementering av en ny internasjonal konvensjon om sikker og miljøvennlig resirkulering av skip og spesielt bidra til at eksisterende opphuggingsverft blir oppgradert i aktuelle samarbeidsland slik at de kan oppfylle kravene i den nye konvensjonen.

4.2 Regulering av klimagassutslipp fra internasjonal skipsfart (temaområde 2)

Skipsfartens utslipp av klimagasser, primært CO₂ fra forbrenning av fossile brensler, utgjør i området 2-4 % av de globale klimagassutslippene. Mens utslippene fra nasjonal skipsfart er dekket av Kyoto-protokollen, har IMO fått ansvaret for å vurdere og implementere eventuelle tiltak for å begrense klimagassutslippene fra internasjonal skipsfart. Som nevnt i Strategiutkastet har Norge vært en pådriver i dette arbeidet.

Sjøtransport er en meget energieffektiv transportform sammenliknet med andre transportformer, og utslippene er relativt små i forhold til skipsfartens enorme transportarbeid. Likevel er det nødvendig å vurdere tiltak som kan fremme ytterligere økt energieffektivitet og reduserte klimagassutslipp.

Den sterke konkurransen i internasjonal skipsfart gir sterke incentiver til kostnadseffektivitet, herunder reduksjon av driftsutgiftene der brennstoffkostnadene utgjør en vesentlig andel. Dette har ført til en kontinuerlig forbedring av skrogformer, propulsjonssystemer og fremdriftsmaskineri med stadig bedre virkningsgrader og derved økt energieffektivitet. Også operasjonelle tiltak kan bidra til reduserte utslipp, som eksempelvis redusert fart. Dette er en utvikling som vil fortsette og som vil forsterkes når prisen på brennstoff øker. Økt pris for fossilt brennstoff vil også stimulere til økt bruk av alternative energiformer.

Prognoser for verdenshandelens vekst gir imidlertid klare signaler om at skipsfartens klimagassutslipp vil øke, selv om vi fortsatt kan regne med at det vil skje en årlig produktivitetsforbedring i form av reduserte CO₂-utslipp per tonnkilometer transportarbeid.

I vår høringsuttalelse av 27. februar 2007 til Lavutslippsutvalgets innstilling, NOU 2006:18 Et klimavennlig Norge, har vi begrunnet og redegjort for vårt syn på hvorledes vi bør arbeide videre for å redusere klimagassutslippene både fra nasjonal og internasjonal skipsfart. En kopi av uttalelsen vedlegges til orientering.

Med hensyn til å regulere klimagassutslippene fra internasjonal skipsfart, er det i dag, på grunnlag av erfaringene med CO₂-indeksen for skip, vanskelig å se for seg en løsning der det settes utslippsgrenser for individuelle skip. Det må derfor letes etter andre løsninger. Som nevnt i ovennevnte høringsuttalelse, ser vi for oss tre mulige markedsbaserte løsninger som følger:

1. Inkludere internasjonal skipsfart i et globalt handelssystem for kjøp og salg av utslippskvoter. Her er det mange varianter som bør vurderes. Videre bør effekten av å sette et tak på utslippene også vurderes.
2. Inkludere utslipp fra internasjonal skipsfart i nasjonale utslipp og derigjennom underlegge disse nasjonale tiltak innen rammen av neste runde av Kyoto-avtalen. Allokeringen må imidlertid ikke knyttes til flaggstat, da det bare vil føre til omflagging til land uten, eller med svake, begrensninger i sine klimagassutslipp. I stedet må utslippene henføres til eksport- og importland etter visse fordelingsnøkler. Det vil gi incentiver til utslippsreduksjon ved at man vil etterspørre de mest energieffektive transporttjenestene og eventuelt også begrensninger på import/import.
3. Avgiftsbelegging av internasjonal skipsfart der inntekten går til FN-systemet for bruk til å støtte tiltak for reduksjon av globale klimagassutslipp. Avgiftsbelegging innebærer et incentiv som vil øke lønnsomheten for rederiene av å velge tekniske og operasjonelle løsninger som gir enda lavere CO₂-utslipp.

Samtlige av disse markedsbaserte løsningene kan og må utformes slik at de slår likt ut uansett hvilket flagg et skip opererer under, dvs. et felles internasjonalt system som er flaggnøytralt.

Samtlige løsninger kan i første omgang se kompliserte ut å gjennomføre i praksis, men det må ikke avholde oss fra å utrede dem nærmere.

Til siste møte i IMOs miljøkomité i juli, MEPC 56, fremmet Norge en hybrid markedsbasert løsning i form av et fond finansiert av en avgift der fondsmidlene kan benyttes til å støtte CO₂-reduserende prosjekter, kjøp av kvoter samt støtte til tilpassingsprosjekter i utviklingsland.

Vi mener imidlertid at det er nødvendig å vurdere flere typer markedsmekanismer og drøfte disse i IMO før det gjøres et endelig valg. Det er på det nåværende tidspunkt ikke gitt at andre land vil gjøre dette og det er derfor ønskelig at Norge, som den viktigste pådriveren i IMO-prosessen, gjennomfører en innledende analyse av disse alternativene.

Norges Rederiforbund arbeider nå med å definere rammene for en analyse av alternativene, og ønsker et faglig og økonomisk samarbeid med norske myndigheter om dette arbeid.

På dette grunnlag foreslår vi at det i kapittel 6.2 under Delmål og viktige handlinger på side 41 tilføyes et nytt punkt som følger:

Norge skal videreføre sin pådriverrolle i IMO med sikte på å oppnå enighet om hvordan klimagassutslippene fra internasjonal skipsfart skal reguleres, herunder å utrede fordeler og ulemper ved ulike former for markedsbaserte løsninger.

4.3 Bærekraftig økonomisk og sosial utvikling (temaområde 6)

Under dette temaområde ønsker vi å utdype de arbeidsrettslige- og sosiale vilkår som gjelder for arbeidstakere til sjøs, og hvordan vi mener internasjonale regler kan bidra til bærekraftig økonomisk og sosial utvikling.

ILO gir regler for minstelønn for sjøfolk. Ingen andre næringer har et globalt regelverk som sikrer en minstelønn for arbeidstakerne. En ny konvensjon i ILO om arbeids- og levevilkår for maritim sektor ble vedtatt i februar 2006. Konvensjonen samler og oppgraderer alle de maritime konvensjonene og anbefalingene som ILO har vedtatt siden organisasjonen ble opprettet i 1919 (ConMarCon, "the Super Convention"). Hensikten med rammekonvensjonen er å lage et oversiktlig og brukervennlig regelverk som skal sikre sjøfolks arbeids- og levevilkår, og som man også håper skal oppnå stor tilslutning. Konvensjonen vil inneholde regler om minstekrav for arbeid til sjøs, arbeidsbetingelser, trygd og velferd, innredning av skip og arbeidsmiljø. Den maritime rammekonvensjonen skal være den "fjerde pilar" i den internasjonale maritime næringen sammen med SOLAS, MARPOL og STCW.

Det er ventet at den nye konvensjonen vil få meget stor betydning for skipsfart verden over, og Norges Rederiforbund har sammen med norske sjøfartsmyndigheter deltatt aktivt i arbeidet med å utvikle den nye konvensjonen.

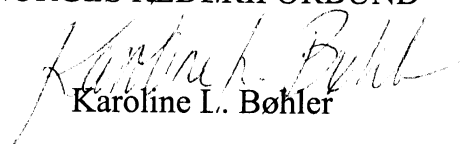
Etter vårt syn vil tilsvarende internasjonale regler også for landbasert industri kunne bidra til å bedre levevilkårene for det ansatte, og dermed bidra til sosial utvikling.

Vi vil også trekke frem opplæringsprosjekter, i samarbeid med lokale utdanningsinstitusjoner i utviklingsland, som eksempler på hvordan Norge kan bidra positivt. Norges Rederiforbund har for tiden slike samarbeidsprosjekter på Filippinene, i Kina og Russland. Vi er også i ferd med å vurdere kompetanse- og institusjonsbygging i Brasil, Vietnam og Nigeria. Prosjektet i Nigeria skjer i samarbeid med NORAD, innen rammen av "olje for utvikling-programmet", og er et eksempel på hvordan samarbeid mellom næringslivet og myndighetene vil kunne bidra til økonomisk og sosial utvikling.

En sterk norsk skipsfartsnæring har vært, og vil være en viktig premiss for og bidragsyter til, å opprettholde og videreutvikle de arbeidsmessige og sosiale vilkårene for arbeidstakere verden over. Norske rederier ligger i front når det

gjelder utvikling av høye standarder. Sammen med norske myndigheters og næringsens felles opptreden i internasjonale fora, utgjør dette et svært sentralt press på det internasjonale nivået på arbeidsmessige og sosiale vilkår innen skipsfart.

Med hilsen
NORGES REDEKFORBUND



Karoline L. Bøhler

Vedlegg:

- Der Norge gjør en global forskjell, notat fra NR, juli 2007
- Høringsuttalelse fra NR av 27. februar til NOU 2006:18
"Et klimavennlig Norge"

Kopi:

Nærings- og handelsdepartementet, Skipsfartsseksjonen
Miljøverndepartementet

DER NORGE GJØR EN GLOBAL FORSKJELL

Norge er et lite land i verden, men
en stormakt på havet



Norges

Rederiforbund

SKIPSFARTEN ER VÅR VIKTIGSTE KANAL FOR GLOBAL INNFLYTELSE

Norge har bare en tusendel av verdens befolkning. Men på havet er vi en stormakt. Norge er en av verdens største skipsfartsnasjoner. Vi står for mer enn en tjuedel av transportarbeidet på havet. Innenfor kompetansekrevede og avanserte områder er vår markedsandel enda høyere.

På den internasjonale skipsfartspolitiske arena har Norge dermed stor tyngde i kraft av flåtestørrelse. Denne posisjonen forsterkes ved at Norge har et komplett maritimt miljø å trekke på kompetanse fra. Lederposisjonen følger av våre tradisjoner og institusjoner. Skipsfarten gir Norge innflytelse i verden. Vår maritime posisjon gir oss mulighet til å fremme Norges syn på skipsfartspolitikk og skipsfartslovgivning globalt.

Den norske rederinæringen har store ambisjoner når det gjelder kvalitetsskipsfart. Næringen er en pådriver for de beste internasjonale standarder for miljø, sikkerhet og arbeidsforhold. Norges Rederiforbunds visjon er at norsk skipsfart ikke skal ha miljøskadelige utslipp til sjø eller luft. Siktemålet er en bærekraftig skipsfart uten negative konsekvenser for liv, helse og miljø. For å møte behovet for miljøvennlige transportløsninger må innovasjon, teknologiutvikling og påvirkning av internasjonalt regelverk skje parallelt.

For internasjonal skipsfart er det av stor betydning å ha et godt internasjonalt regelverk som sikrer en forsvarlig miljø- og sikkerhetsstandard, uansett hvilket flagg som føres. Norske myndigheter og næringen har derfor et betydelig engasjement i FNs sjøfartsorganisasjon IMO. Teknisk regelverk for sikkerhet og miljø i utenriks sjøfart utvikles og vedtas i stor utstrekning i internasjonale organer. Dette ivaretar sikkerhets- og miljøhensyn, og forhindrer tekniske handelshindre og konkurranse basert på lavkvalitetsskipsfart. Gjennom arbeidet i IMO og andre internasjonale organisasjoner arbeides det med å styrke og utvikle globalt regelverk. Gjennom internasjonalt samarbeid om havnestatskontroll arbeides det med regler og systemer som skal sørge for at skip overholder de internasjonale reglene. Norge spiller en vesentlig rolle for å forbedre det internasjonale rammeverket for sikker og miljøvennlig drift av skip.

I dette notatet har vi dokumentert skipsfartens særtrekk og ekstremt internasjonale karakter. Notatet beskriver hvorfor skipsfartspolitikk er Norges mest virkningsfulle kanal for utvikling av en bedre verden.

Norges Rederiforbund
Juli 2007

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	GLOBALE NÆRINGER MÅ REGULERES GLOBALT	4
1.1	Økonomisk globalisering fører til kraftig vekst.....	4
1.2	... men gir reguleringsmessige utfordringer	4
2	SKIPSFARTEN – EN GLOBAL NÆRING SOM REGULERES GLOBALT	5
2.1	Skipsfarten som en global næring	5
2.2	Global regulering av sikkerhet og miljø (IMO).....	6
2.3	Regulering av arbeidslivet om bord (ILO)	8
2.4	Regulering av markedsadgang	10
2.5	Fiskale rammevilkår	11
3	EU HAR STORE MARITIME AMBISJONER	12
3.1	Stadig bredere dagsorden i EU for skipsfart	12
3.2	EUs vilje til å sette internasjonal dagsorden	13
4	NORGE HAR STOR GLOBAL INNFLYTELSE – OM VI VIL	14
4.1	Påvirkningskraft gjennom størrelse og vilje	14
4.2	Norsk skipsfart arbeider for høye internasjonale standarder	15
4.3	Vi har flere eksempler på at Norge leder an i utvikling av internasjonalt regelverk ..	15
5	SKIPSFARTEN KAN BLI KLIMAVINNER - NORGE MED LEDERTRØYEN?	17
6	NORGE GJØR EN GLOBAL FORSKJELL.....	19
	Vedlegg: NORGES REDERIFORBUNDS MILJØPOLICY	20

1 GLOBALE NÆRINGER MÅ REGULERES GLOBALT

1.1 Økonomisk globalisering fører til kraftig vekst...

Begrepet økonomisk globalisering beskriver de omfattende forandringer som har ført til sterk vekst i verdenshandelen og til en kanskje enda sterkere vekst i internasjonale kapitalbevegelser og integrasjon av finansmarkeder. Ny teknologi spres over hele verden og selskaper opererer i økende grad globalt.

Den økonomiske globaliseringen har særlig skutt fart siste femten år. Et avgjørende element, ved siden av flere tiårs handelsliberalisering, er at det siden 1980-tallet også har funnet sted en betydelig liberalisering av det globale kapitalmarkedet. Restriksjoner på grenseoverskridende kapitalbevegelser og nasjonale eierskapsbegrensninger er bygd ned og avviklet. I tillegg til økt markedsintegrasjon, har fremveksten av informasjons- og kommunikasjonsteknologi og mer effektive transport- og logistikk-løsninger gitt grunnlag for en stadig økende spesialisering i verdensøkonomien og etablering av multinasjonale verdikjeder. Effektiv skipstransport med stadig lavere kostnader har vært en nødvendig forutsetning for veksten i verdenshandelen. I løpet av de siste tiår har det også funnet sted en meget sterk vekst i internasjonal tjenestehandel. Internasjonal mobilitet av arbeidskraft mellom land er imidlertid fortsatt relativt beskjeden, selv i regioner hvor det er etablert et felles arbeidsmarked.

En stadig større andel av verdens verdiskaping skjer gjennom utnyttelse av komparative fortrinn, spesialisering av produksjonsprosesser og etablering av produksjonsnettverk på tvers av landegrensener. Gjennom stadig bedre ressursutnyttelse legger globaliseringen grunnlag for økt global verdiskaping og velferd. Det er hevet over tvil at denne økonomiske dynamikken har løftet store folkegrupper ut av fattigdom.

1.2 ... men gir reguleringsmessige utfordringer

Den økonomiske globaliseringen fører også med seg store utfordringer. Globaliseringen øver press på beskyttelsen av sosiale rettigheter og ressurs- og miljøforvaltningen.

Målrettet internasjonal regulering er nødvendig for å unngå uforsvarlig og uakseptabel utvikling på bekostning av miljø, sikkerhet og arbeidsforhold. Når utviklingen i raskt økende grad skjer globalt, må også reguleringene skje globalt. Sosialt og miljømessig "race to the bottom" kan bare hindres gjennom globale avtaler. Nasjonalt og regionalt regelverk er i stadig mindre grad egnet til å motvirke en uønsket utvikling. For det første kan nasjonale reguleringer i stor grad unngås av markedsaktørene ved å flytte til andre land. For det annet medfører nasjonale reguleringer grunnlag for tilpasninger som er ineffektive sett fra samfunnets side. For eksempel reduserer nasjonale krav og markedsbegrensninger muligheten for en globalt effektiv utnyttelse av flåten, med økte transportkostnader og negative miljøkonsekvenser som resultat.

2 SKIPSFARTEN – EN GLOBAL NÆRING SOM REGULERES GLOBALT

2.1 Skipsfarten som en global næring

Selv om stadig større deler av næringslivet berøres av økende internasjonal integrasjon av vare-, tjeneste- og kapitalmarked, er internasjonal skipsfart den eneste næring som opererer i fullt ut globaliserte markeder for produksjonsfaktorene arbeidskraft, kapital og teknologi.

Rederivirksomhet er unik ved at skipet er mobilt i et globalt perspektiv. Skipene i den internasjonale handelsflåten opererer *mellom* land, ikke *i* land. Samtidig har internasjonal sjøtransport lenge vært preget av relativ liberal markedsadgang, med tilnærmet frihandel. Disse forhold har lagt grunnlaget for etablering og utnyttelse av globale markeder for arbeidskraft, kapital og teknologi. Katalysator for denne utviklingen har vært fremveksten av åpne skipsregistre, uten nasjonalitetsrestriksjoner med hensyn til teknologi, arbeidskraft/bemannning eller kapital/eierskap. Tall fra FN viser at i 1950 var bare en beskjeden andel av verdensflåten registrert i åpne registre, i 1970 var andelen kommet opp i 21 prosent, i 1980: 31 prosent og i 2006: 45 prosent.

Rederinæringens mulighet til å nyttiggjøre seg de globale faktormarkedene betyr at et rederi kan sette sammen den mest formålstjenlige kombinasjonen faktorer for ethvert prosjekt. Innen skipsfart er egen- og fremmedkapitalfinansiering, teknisk og kommersiell drift, bemanning, skipsbygging, forsikring, skipsklassifisering og kontroll, registrering (flagg) mv. alle globale virksomheter. Dette gir meget effektive og konkurranseintensive fraktmarkeder.

Rederinæringen opererer ikke bare i et kapitalmarked med mobil finanskapital – også realkapitalen, det vil si skipet, er naturlig flyttbart i et globalt perspektiv. Skipets globale mobilitet gjør det enkelt å tilpasse seg slik at avkastningen etter skatt maksimeres. Muligheten for bruk av lavskattejurisdiksjoner og åpne registre fører til at internasjonal rederivirksomhet raskt tilpasser seg slik at skattebelastningen blir svært lav. I globale og konkurranseintensive skipsfartsmarkeder blir skattekostnaden en avgjørende lokaliseringsfaktor. Foruten selve mobiliteten forsterkes dette ved at næringen er kapitalkrevende og risikopreget. Internasjonal sjøtransport blir med dette billigere enn det ellers ville ha vært.

Gjennom åpne registre er det, for hovedtyngden av skip i internasjonal fart, ikke nasjonalitetskrav eller nasjonale krav om arbeidstillatelse for sjøfolk. Dette har ført til at internasjonal skipsfart har utviklet seg til verdens eneste virkelige globaliserte arbeidsmarked. Dette kan illustreres ved at norske rederier i sine internasjonale virksomheter sysselsetter sjøfolk fra nærmere 50 ulike nasjonaliteter.

Etableringen av Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) i 1987 var en norsk tilpasning til det globale arbeidsmarked ved at det ble tillatt å benytte utenlandske mannskaper på hjemlandets lønns- og arbeidsvilkår om bord på skip registrert i NIS. Denne tilpasningen har gjort det mulig å sikre konkurransedyktige driftskostnader for de fleste fartøystyper under norsk flagg. Samtidig har NIS gitt plass til et betydelig antall norske offiserer om bord på skip i internasjonal fart.

Enkelte nasjonale kystfartsmarkeder er fortsatt proteksjonistisk regulert, basert på flaggdiskriminering og tilhørende nasjonalitetskrav for bemanning. Det kan imidlertid forventes en ytterligere liberalisering i årene som kommer. For eksempel har de nasjonale arbeidsmarkedene knyttet til kystfart innen EØS-området vært liberalisert siden 1997.

Skipsfarten, som verdens første og mest globaliserte næring, har møtt behovet for globale reguleringer gjennom tidlig etablering av globale reguleringsinstitusjoner og regelverk.

Til tross for at viktige institusjoner og et omfattende regelverk er på plass, er det fortsatt store utfordringer, særlig med hensyn til å sikre effektiv implementering og håndheving av det globale regelverket. Samtidig er det behov for utvikling av nytt regelverk med stadig høyere krav til internasjonale standarder.

2.2 Global regulering av sikkerhet og miljø (IMO)

Gjennom FNs sjøfartsorganisasjon International Maritime Organisation (IMO), som har sete i London, er det siden 1948 utviklet et meget omfattende og globalt bindende regelverk for sikkerhet og miljø til sjøs.

IMO utarbeider regelverk for å hindre at ulykker skjer og regelverk som skal begrense skadevirkningene når ulykker likevel inntreffer. IMO har også utviklet regler for ansvar og erstatning ved ulykker. De senere årene er det i tillegg utviklet regler for å hindre terrorisme til sjøs.

De viktigste reglene utviklet av IMO er samlet i tre nøkkelkonvensjoner:

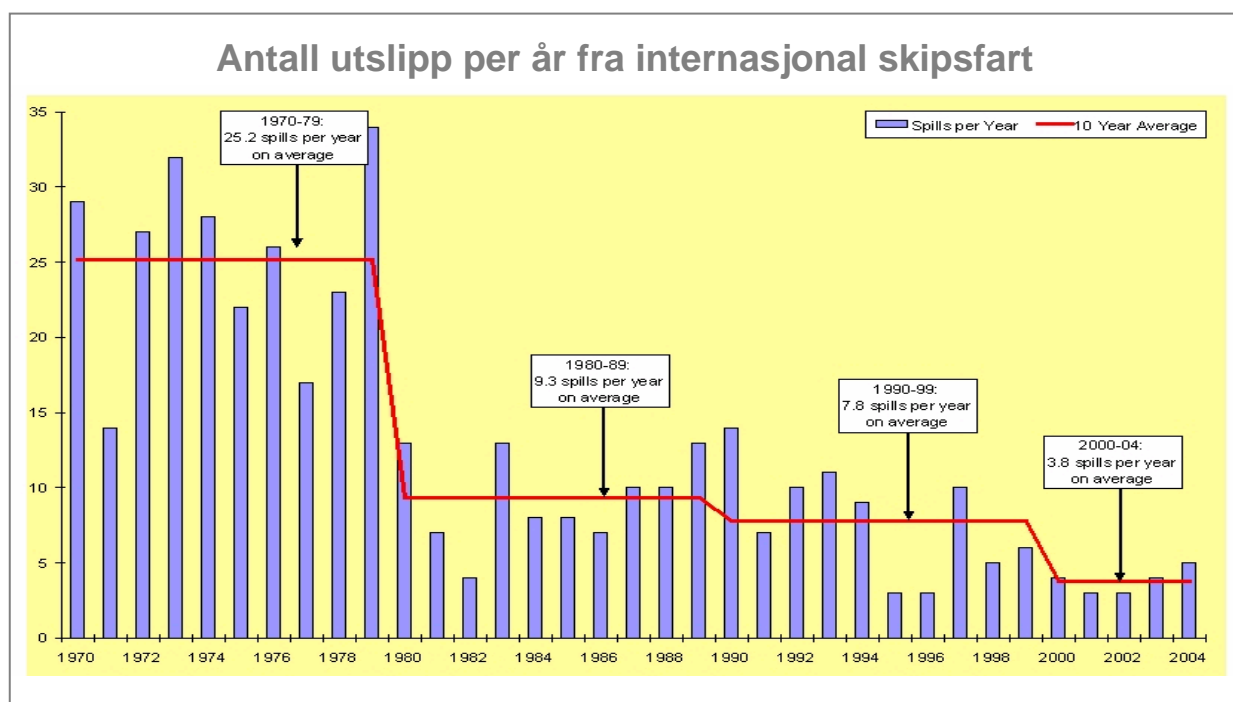
- *Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*
Konvensjonen regulerer sikkerheten om bord i skip, både tekniske krav til skipet og krav til organisasjon og jobbutførelse om bord
- *International Convention of the prevention of pollution from ships (MARPOL)*
Konvensjonen inneholder regler for forebygging av forurensning fra skip, både til sjø og til luft (oljesøl, kjemikalier, avfall, avgasser mv.)
- *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)*
Konvensjonen inneholder standarder for opplæring av sjøfolk og utgjør grunnlaget for et felles globalt sertifikatsystem for sjøfolk

De senere årene er det også vedtatt viktige konvensjoner for regulering av bruk av forurensende bunnstoff og for å hindre spredning av fremmede organismer gjennom ballastvann.

IMO har nettopp vedtatt en ny konvensjon som skal regulere forholdene knyttet til opphugging av skip.

IMOs regelverk har stor betydning for drift av skip og konsekvenser av skipstransporten. Figuren nedenfor illustrerer dette ved å vise nedgangen i oljeutslipp fra internasjonal

skipsfart. Til tross for kraftig vekst i skipstransporten, er antall oljeutlipp fra internasjonal skipsfart redusert med 85 prosent fra 70-tallet.



IMO har vist seg i stand til å arbeide meget raskt når sentrale skipsfartsland og regioner er samstemte om behovet. Et godt eksempel er utviklingen av de nye reglene knyttet til bekjempelse av maritim terrorisme som ble utviklet og vedtatt på mindre enn ett år. Knappt noe enkeltland kan gjøre dette raskere alene på en forsvarlig måte.

Når det gjelder ikrafttredelsesmekanismer må vi trekke et skille mellom endringer til eksisterende konvensjoner og ikrafttredelse av nye konvensjoner. Endringer til eksisterende konvensjoner vil ofte kunne gjøres gjennom forenklet prosedyre, noe som innebærer at endringer kan tre i kraft ca 1 ½ år etter at de er blitt vedtatt i IMO. Dette vil normalt være et rent praktisk minimum fordi endringer krever justeringer i medlemslandenes regelverk og næringen må ha tid nok til å tilpasse seg nye krav.

Den sterkeste innvendingen mot IMO knytter seg imidlertid til at det tar lang tid før nye konvensjoner eller endringer, som krever eksplisitt ratifisering, trer i kraft. Det finnes eksempler på konvensjoner der det har gått både seks og åtte år før de har trådt i kraft. Dette skyldes dels at mange land vegrer seg for å ratifisere fordi dette fører til uønskede forpliktelser, men kan også skyldes byråkratiske prosesser og kapasitetsproblemer i de enkelte land for å gjennomføre en ratifisering.

Nøkkelen til raskere implementering er derfor dels å avtale et kriterium som sikrer en rimelig rask ratifisering. Den internasjonale sjøsikkerhetskonvensjonen, SOLAS, er den viktigste av alle IMOs konvensjoner. I tillegg kommer den internasjonale konvensjon om forebygging av forurensninger fra skip, MARPOL. Disse to konvensjonene har henholdsvis 25 og 15 land som representerer minst 50 prosent av verdenstonnasjen som kriterium. Det er særlig tonnasjekravet som har medført utfordringer. Årsaken er at kravet betyr at noen av de store åpne skipsregistre også må ratifisere for å sikre

ikrafttredelse. Som svar på utfordringen benytter derfor den relativt nye bunnstoffkonvensjonen 25 land som representerer minst 25 prosent av verdensflåten som kriterium.

Under slike kriterier kan EU nærmest alene klare å oppfylle ratifiseringskriteriet, og ved et sterkere press på land i EU fra Kommisjonens side, vil EU i fremtiden kunne få en avgjørende innflytelse på ratifiseringen av nye regler i IMO. Også av denne grunn er det viktig at Norge sikrer seg økt innflytelse i EUs prosesser innenfor dette området. Slik innflytelse oppnås først og fremst gjennom en stor flåte under eget flagg.

Det er et alvorlig problem for tilliten til IMO at noen medlemsland ikke implementerer vedtatte regler som avtalt, enten fordi de ikke ønsker det eller fordi de ikke prioriterer nødvendige ressurser for å sikre en effektiv implementering.

IMO har begrensede muligheter for å påse at medlemslandene etterlever sine forpliktelser og må derfor gjøre dette på en mer indirekte måte. Et banebrytende virkemiddel i så måte ble innført i forbindelse med den reviderte internasjonale konvensjon om opplæring og sertifikater (STCW-konvensjonen), der medlemslandene ble bedt om å innsende dokumentasjon til IMO på hvorledes konvensjonen var implementert. Denne ble gjennomgått av ekspertgrupper, og de som hadde sørget for den nødvendige implementeringen, ble oppført på en såkalt "White list". Sjøfolk fra land som ikke var oppført på listen ville få problemer med å kunne mønstre på skip, og dette førte til at medlemslandene prioriterte denne implementeringen.

For ytterligere å sikre at medlemslandene implementerer konvensjoner de har tiltrådt, vedtok IMO i desember 2005 et frivillig revisjonssystem for medlemslandene som innebærer at utenforstående representanter reviderte landene med sikte på å kontrollere at konvensjoner er implementert i landenes lovverk og at de følges opp. Selv om denne ordningen i dag er frivillig, vil det etter hvert bli meget vanskelig for land å velge å stå utenfor.

Internasjonalt samarbeid om havnestatskontroll skjer gjennom Paris Memorandum of Understanding og direktiv om havnestatskontroll implementert i EØS-avtalen. Havnestatsregimet er basert på FNs regelverk. Kontroll med sikkerhetsstandarden til skip som går langs norskekysten ivaretas av Sjøfartsdirektoratet. Det stilles krav om at minst 25 prosent av antall anløp av fremmede skip skal kontrolleres, og kontrollen gjelder uavhengig av skipets flagg. Formålet med havnestatskontrollen er å bekjempe lavkvalitetsskipsfart.

2.3 Regulering av arbeidslivet om bord (ILO)

Gjennom FNs internasjonale arbeidsorganisasjon ILO reguleres sjøfolks sosiale forhold. ILO ble etablert i 1919, har sete i Genève og har siden 1919 vedtatt en lang rekke egne instrumenter; konvensjoner, rekommandasjoner og resolusjoner for skipsfarten. ILO har en trepartsstruktur hvor arbeidsgivere og arbeidstakere deltar på lik linje med myndighetene når konvensjoner og rekommandasjoner skal utformes og vedtas. I tillegg har ILO en egen kommisjon for skipsfartsnæring; Joint Maritime Commission som består av 20 representanter fra arbeidsgiversiden og 20 representanter fra arbeidstakersiden utpekt av henholdsvis det internasjonale rederiforbund ISF, og den internasjonale transportarbeiderføderasjon ITF. De som utpekes er organisasjoner med et stort antall medlemmer, det vil si land med en stor flåte og mange sjøfolk. Norges

Rederiforbund har alltid vært representant i kommisjonen på grunn av en stor norsk flåte. Kommisjonen er sentral i ILOs arbeid ettersom denne fastsetter dagsorden for ILOs sjøfartskonferanser og gjennomfører forhandlinger om ILOs standard for minimumslønn for matroser. Dette er oppgaver av stor betydning for regelverk i internasjonal skipsfart.

ILOs konvensjoner regulerer de fleste felt innen arbeidslivet. Gjennom å ratifisere en konvensjon forplikter statene seg til å oppfylle konvensjonen og samtidig akseptere internasjonal overvåking gjennom ILOs kontrollsystem. I august 2004 hadde ILO vedtatt 185 konvensjoner og 194 rekommandasjoner, hvorav 30 konvensjoner og 23 rekommandasjoner var på sjøfartsområdet. Av særlig betydning er ILOs konvensjoner om arbeidsforhold for sjøfolk. Disse gjelder blant annet sertifisering, arbeidstid, minstealder og helseundersøkelse, sjøfolks sikkerhet, helse og velferd, inspeksjoner og trygderettigheter.



ILO gir regler for minstelønn for sjøfolk. Ingen andre næringer har et globalt regelverk som sikrer en minstelønn for arbeidstakerne.

En del av ILOs maritime konvensjoner har fått liten tilslutning, og flere har av den grunn ikke trådt i kraft. Reglene er vanskelig tilgjengelige for brukerne pga. antallet konvensjoner.

En ny konvensjon i ILO om arbeids- og levevilkår for maritim sektor ble vedtatt i februar 2006. Konvensjonen samler og oppgraderer alle de maritime konvensjonene og anbefalingene som ILO har vedtatt siden organisasjonen ble opprettet i 1919 (ConMarCon, "the Super Convention"). Hensikten med rammekonvensjonen er å lage et oversiktlig og brukervennlig regelverk som skal sikre sjøfolks arbeids- og levevilkår, og som man også håper skal oppnå stor tilslutning. Konvensjonen vil inneholde regler

om minstekrav for arbeid til sjøs, arbeidsbetingelser, trygd og velferd, innredning av skip og arbeidsmiljø. Den maritime rammekonvensjonen skal være den "fjerde pilar" i den internasjonale maritime næringen sammen med SOLAS, MARPOL og STCW.

Sjøfartsdirektoratet tok initiativ til en høring om rammekonvensjonen bare kort tid etter ILOs vedtak. Offentlige myndigheter tar sikte på å legge frem en stortingsmelding og en odelstingsproposisjon i løpet av 2007. Dette kan sikre at Norge raskt ratifiserer konvensjonen. Konvensjonen forutsetter utstedelse av sertifikat til skipene om oppfyllelse av ILOs regler for arbeids- og levevilkår. EU-kommisjonen har allerede startet arbeidet med innføring av rammekonvensjonen i EU.

Som nevnt innledningsvis er skipsfart en internasjonal næring der felles rammevilkår for rederivirksomhet er viktig. De aktuelle fagforeninger er opptatt av at mannskap og arbeidsmiljø ikke skal være en konkurransefaktor. Nytt med konvensjonen er at flaggstaten etter inspeksjon av skipet skal utstede sertifikater for bl.a. arbeids- og levevilkår om bord; "Maritime Labour Certificate" og "Declaration of Labour Compliance". Dokumentene skal bekrefte at skipet oppfyller konvensjonens krav slik den er implementert i flaggstatens lovgivning. Arbeids- og levevilkår skal bli gjenstand for havnestatskontroll på samme måte som tekniske krav til skipet og dets sertifikater er gjennom havnestatskontrollen. Dersom kontrollen avdekker alvorlige brudd på konvensjonens krav til arbeidsmiljø, skal skipet kunne holdes tilbake inntil manglene blir rettet.

Sentrale deler av rammekonvensjonen vil kunne endres ved forenklet prosedyre. En ordning med forenklet prosedyre – som for øvrig også benyttes i IMO – fører til at bare en mindre gruppe representanter kan tilkalles og kan fremme forslag til endringer som deretter alle land i ILO kan slutte seg til. Deltagelse i ILO Joint Maritime Commission vil derfor være viktig for å oppnå innflytelse på ILOs fremtidige regelverk for skipsfart. Slik deltagelse er bare sikret for land med en stor flåte eller mange sjøfolk.

Det er ventet at den nye konvensjonen vil få meget stor betydning for skipsfart verden over.

2.4 Regulering av markedsadgang

Markedet for internasjonal skipsfart er i utgangspunktet relativt åpent. I løpet av det siste tiår er tidligere proteksjonistiske markedsadgangsreguleringer i internasjonal skipsfart (for eksempel lastereservasjon, lastedeling og flaggpreferanser) avvirket i de fleste land. Generelt har internasjonal skipsfart bredere og dypere markedsadgang enn noen gang tidligere. Kystfart er fortsatt proteksjonistisk regulert i de fleste avskiperland av betydning. Dette representerer et langsiktig potensial for liberalisering.

Til tross for at markedsadgang for internasjonal skipsfart er liberalt regulert i praktisk talt alle land, er skipsfart ennå ikke fullt inkludert i WTOs tjenestehandelsavtale (GATS). Bare om lag 40 av WTOs 146 medlemsland, deriblant Norge, har formelt forpliktet seg til fri og ikke-diskriminerende markedsadgang for internasjonal skipsfart.

Det fremstår som et handelspolitisk paradoks at verdens mest globaliserte og liberale tjenestenæring ikke er fullt inkludert i WTOs tjenestevtale. Full inkludering av skipfart i WTOs handelsregelverk har vært en sentral målsetning for Norge i de pågående WTO-forhandlingene ("Doha Development Round"). Ved siden av å sikre seg mot mulige,

fremtidige proteksjonistiske strømninger, vil en WTO skipsfartsavtale gi en mekanisme for løsning av eventuelle handelstvister. Begge deler er avgjørende for et lite land som Norge. Forhandlingene representerer også en mulighet for bedret og mer forutsigbar etablering av landbaserte tjenester, som er nødvendige for å utvikle effektive dør-til-dør transporttilbud. Dette er et WTO-forhandlingsområde hvor Norge er blant de ledende aktører og spiller en aktiv og konstruktiv rolle.

2.5 Fiskale rammevilkår

På det fiskale området eksisterer det ikke globale reguleringer for skipsfarten. Skipsfartens globale karakter og fraværet av reguleringer gjør at skipsfarten i praksis ikke betaler skatt på overskuddet i rederivirksomhet. Heller ikke i tradisjonelle høyskatteland betaler skipsfarten skatt på overskudd. De fleste skipsfartsland har innført såkalte tonnaseskattesystemer som innebærer endelig fritak på skatt på skipsfartsoverskudd.

Under henvisning til manglende internasjonalt regelverk som begrenser skattekonkurransen, og for å sikre europeisk rederinærings konkurransekraft, vedtok EU nye retningslinjer for rederinærings rammebetingelser i 1997. Disse ble vedtatt videreført i 2004, og gjelder nå frem til 2011. Retningslinjene fremmer åpenhet om egne skatteordninger, samtidig som det legges ned forbud mot nettosubsidiering. Siden 1997 har de fleste land i EU innført skatteordninger for rederivirksomhet. Retningslinjene er også gjeldende for Norge gjennom EØS-avtalen, men uten at Norge har utnyttet mulighetene på samme måte som sentrale land i EU. EU vektlegger også den strategiske dimensjonen en stor EU-flåte gir med hensyn til global innflytelse og regelutvikling.

Lønnsnivået for ufaglærte europeiske sjøfolk er høyt sammenliknet med sjøfolk fra for eksempel Kina, India eller Filippinene. Selv om det også er forskjeller i lønnsnivå for sjøoffiserer, synes det imidlertid klart at europeiske rederier er villige til å betale ekstra for europeisk kompetanse. For å øke sysselsettingsmulighetene for europeiske sjøfolk, åpner derfor EUs retningslinjer for maritime rammebetingelser for ulike tiltak for å fremme rekruttering og sysselsetting av europeiske sjøfolk, inkludert nettolønnsordninger. Flere land i EU/EØS har innført slike ordninger.



3 EU HAR STORE MARITIME AMBISJONER

EU svarer for om lag en femtedel av verdens varehandel samtidig som mer enn en femtedel av verdensflåten er registrert i EU. Ingen andre kan vise til en tilsvarende tung kombinasjon innenfor områdene handel, havnestat og flaggstat.

EU markerer seg i dag som en skipsfartspolitisk supermakt. Ved siden av økonomisk tyngde er drivende faktorer i denne utviklingen en stadig bredere fellesskapskompetanse innen det maritime området, kombinert med stadig sterkere vilje til å sette internasjonal dagsorden. Samtidig er det en klart formulert målsetting, både på fellesskapsnivå og blant EUs skipsfartsland, å legge forholdene til rette for en internasjonalt konkurransedyktig rederinæring lokalisert i EU.

3.1 Stadig bredere dagsorden i EU for skipsfart

Før 1986 var omfanget av EU-regelverk av betydning for skipsfarten relativt begrenset. Den begrensede regelutvikling kan forklares ved at spørsmål i forbindelse med regulering av skipsfart var underlagt krav om enstemmighet i Ministerrådet. I forberedelsene til etableringen av det indre marked ble det, i 1986, imidlertid vedtatt regler om fri adgang til å yte sjøtransport mellom EUs medlemsland, nærmere regler for anvendelse av konkurransepolitikken for skipsfarten, samt instrument for mottiltak mot tredjeland som fører en diskriminerende skipsfartspolitik.

Siden «Single European Act» i 1987 er også de fleste skipsfartsreguleringer bare underlagt krav om kvalifisert flertall. I 1993 ble det klargjort at også sjøsikkerhets-spørsmål faller inn under fellesskapskompetansen. Fra Kommisjonen la frem sin "Communication on Safe Seas" i 1993 er det vedtatt over 20 direktiver og forordninger innen et bredt spekter av sjøsikkerhetsrelaterte spørsmål. Gjennom EUs "Quality Shipping Campaign", lansert i 1997, har EU initiert tiltak for å fremme åpenhet og kvalitetsskipsfart gjennom andre metoder enn lovgivning, f. eks. etablering av internettportalen EQUASIS som gjør kvalitetsinformasjon om enkeltskip offentlig tilgjengelig. Fortsatt er det slik at det er de enkelte EU-land som er medlemmer i IMO, mens EU-kommisjonen har en observatørrolle. Kommisjonen har imidlertid lagt frem et formelt forslag om at EU skal søke fullt medlemskap i IMO.

Amsterdam-traktaten, som trådte i kraft i 1999, har ført til at også den såkalte sosiale dialog mellom partene i arbeidslivet og Kommisjonen har fått en mer substansiell rolle. Etter nærmere prosedyre åpner den sosiale dialog for at partene i arbeidslivet kan fremforhandle avtaler som bli gjort allmenngyldige gjennom EU-lovgivning. Dette har bl.a. resultert i en avtale om arbeidstidsbestemmelser for skipsfart basert på gjeldende ILO-konvensjon som, gjennom et direktiv, blir lovs form for alle EU/EØS-registrerte skip og skip som anløper EU/EØS.

EU-kommisjonen la 7. juni 2006 frem en grønnbok om en maritim politikk for EU. Grønnboken er et prosjekt for å få en mer helhetlig maritim og marin politikk. Grønnboken berører flere sentrale norske interesser, både innenfor og utenfor rammen av EØS-avtalen: blant annet skipsfart/kystfart, fiskeri/fangst, petroleums- og gassvirksomhet, kystadministrasjon, miljø/forurensning, havrett, forskning og turisme. Grønnboken knytter seg opp mot EUs Lisboa-strategi, med sikte på økt verdiskaping, konkurranseevne og sysselsetting. Grønnboken legger stor vekt på miljø og sikkerhet i

tilknytning til EUs hav- og sjøområder. Norske myndigheter og maritim næring har i fellesskap deltatt aktivt i EU-kommisjonens høringsprosess. Utenriksdepartementet sendte norsk innspill 2. april 2007.

EU har en felles handelspolitikk og er representert ved Kommisjonen under skipsfartsforhandlinger i WTO. I 2002 inngikk EU sin første bilaterale skipsfartsavtale med Kina. Kommisjonen forhandler nå om en bilateral skipsfartsavtale med India. De enkelte EU-lands eksisterende bilaterale skipsfartsavtaler er imidlertid fortsatt gyldige.

3.2 EUs vilje til å sette internasjonal dagsorden

En stadig bredere fellesskapskompetanse og økende internasjonal politisk og økonomisk tyngde, gir også utslag i økende vilje til å sette internasjonal dagsorden. EUs initiativer etter forlisene av tankskipene "Erika" og "Prestige" kan illustrere dette:

I desember 1999 forliste det Malta-registrerte tankskipet "Erika" utenfor Bretagne-kysten. Meget raskt ble det lagt frem flere lovforslag i EU for styrket sjøsikkerhet. Dette var delvis forslag om endring av EØS-intern lovgivning, men inkluderte også forslag om unilateralt europeisk forbud mot enkeltskrogtankskip og regionale europeiske erstatningsregler, i konflikt med IMOs eksisterende regelverk. Unilateral EU-lovgivning ble heldigvis avverget etter at øvrige land i IMO raskt aksepterte endring av IMOs regelverk.

I november 2002 forliste tankskipet "Prestige" utenfor spanskekysten. Dårlig håndtering fra nasjonale myndigheter, og betydelig forurensning etter nok en tankskipsulykke, skapte politiske behov for resolutt og høyprofilert handling. I løpet av noen hektiske førjulsuker utarbeidet EU-kommisjonen nye unilaterale lovforslag. Disse ble vedtatt som unilateral EU/EØS-lovgivning allerede i juli 2003, uten at forslagene hadde vært behandlet i IMO. Vanlig behandlingstid for denne type lovgivning i EU er minst 18 måneder. EU-forslaget ble imidlertid også oversendt til IMO med sikte på tilsvarende endringer i det internasjonale regelverket. På et møte i IMO i desember 2003 fikk EU full støtte for sine forslag mot at flaggstater kan tillate egne skip å operere noe lengre.



4 NORGE HAR STOR GLOBAL INNFLYTELSE – OM VI VIL

4.1 Påvirkningskraft gjennom størrelse og vilje

Norge har verdens femte største flåte. Vi er en betydelig skipsfartsnasjon. Og kvalitet og sosialt ansvar er et varemerke ved norsk skipsfart.

Denne posisjonen gjenspeiler seg i den påvirkningskraft vi har i internasjonale skipsfartsspørsmål. Norske myndigheter og næringen selv har meget høy kompetanse innenfor utvikling av internasjonalt regelverk. Samarbeidet mellom myndighetene og næringen er også svært viktig. Dette gjør Norge til en interessant samtale- og samarbeidspartner for land og regioner som ønsker en effektiv og godt implementert regulering av næringen internasjonalt.

I flertallet av prosessene i IMO og ILO har Norge spilt en viktig rolle som initiativtaker, pådriver og premissgiver, og har derved i stor grad bidratt til institusjonenes suksess på dette området. Norge deltok aktivt i forhandlingene om den nye konvensjonen i ILO ved en delegasjon bestående av myndigheter og næring.

Norges rolle i IMO er nå under en viss endring ved at Norge i økende grad integreres i EUs IMO-relaterte prosesser. Norges muligheter for å fremme selvstendige forslag som kan bidra til kompromissløsninger begrenses. Samtidig som dette er en trussel mot Norges tradisjonelle rolle, innebærer det også en mulighet. Under forutsetning av at Norge i tilstrekkelig grad klarer å påvirke EUs posisjoner og forhandlingsstrategi, vil Norge sammen med EU kunne oppnå ytterligere gjennomslagskraft i IMO. Norge øver stor innflytelse på skipsfartsspørsmål i EU. Gitt dagens store antall medlemsstater i EU er det grunn til å forvente at EUs organer gir EFTA landene mindre oppmerksomhet. Dette gjør at Norge i større grad bør gi fokus til områder der Norge er en interessant samtalepartner for EU. Skipsfartspolitikken kan på denne måten også brukes som innfallsport til andre politikkområder hvor Norge har store interesser, men antakelig uten like godt inngrep i forhold til EU.



Kilde: Norges Rederiforbund

Dersom Norge fortsatt skal ha tyngde i internasjonalt samarbeid og regelutvikling må vi ha mange skip under norsk flagg. Med en stor flåte blir vi hørt. Mange skip med norsk flagg i kombinasjon med kompetanse fra en komplett norsk maritim klynge gir Norge en enestående mulighet for samarbeid og utvikling av internasjonalt regelverk med høye krav til sikkerhet og miljø. Norge gis derfor en uovertruffen mulighet til å påvirke hele verdens skipsfart.

Norge har fremdeles en stor flåte under eget flagg, selv om andelen har sunket de senere årene. 50 prosent av den norsk kontrollerte flåten har norsk flagg.

4.2 Norsk skipsfart arbeider for høye internasjonale standarder

Norsk skipsfart skal ikke ha miljøskadelige utslipp til sjø eller luft. Denne miljøvisjonen vedtok Norges Rederiforbund i 2006 som en del av en ny miljøstrategi. En miljøvennlig flåte med høy kvalitet er et varemerke for norsk maritim olje- og gassvirksomhet. Rederinæringens miljøstrategi innebærer at den norske flåten skal befeste sin posisjon som internasjonalt ledende innen miljø.

Rederinæringen vil møte det globale miljøets behov for mer miljøvennlige transportløsninger gjennom innovasjon, teknologiutvikling og påvirkning av internasjonalt regelverk. Gjennom FNs sjøfartsorganisasjon IMO, og i andre internasjonale organer skal Norges Rederiforbund fortsatt være pådriver for internasjonale høye miljøstandarder innen skipsfart og offshore entreprenørvirksomhet. Rederiene skal gjennom teknologiutvikling, innovasjon og vilje til å investere i nye løsninger kontinuerlig forbedre den norske flåtens kvalitet og miljøvennlighet og gjennom dette også vise vei for høye internasjonale miljøstandarder.

Rederiforbundets miljøpolicy er vedlagt i sin helhet.

4.3 Vi har flere eksempler på at Norge leder an i utvikling av internasjonalt regelverk

Nedenfor har vi beskrevet noen av de prosesser hvor Norge har ledet an i utviklingen av nytt regelverk.

Utslipp til luft

Forskriften som regulerer utslipp til luft, IMOs MARPOL Annex VI, trådte i kraft i mai 2005. Kort tid etter dette tok Norge, sammen med andre land, initiativ til å skjerpe kravene. Både utslipp av SO₂, NO_x og flyktige organiske forbindelser omfattes av revisjonen. I tillegg skal også krav til utslipp av partikler vurderes. Innledende drøftelser ble startet i april 2006 og fulgt opp av et møte i IMOs arbeidsgruppe i Oslo i november samme år. Et sentralt tema i disse drøftelsene var et forslag fra INTERTANKO om at skip bare skal ha lov til å bruke destillater, i første omgang med et svovelinnhold begrenset til én prosent. Norges Rederiforbund støtter dette i prinsippet, forutsatt at de totale netto miljøgevinstene er positive, og at de samfunnsmessige konsekvensene er akseptable. Dette vil bli utredet nærmere av en ekspertgruppe som vil bli nedsatt av IMOs generalsekretær i juli 2007.

Ballastvann

Rensing av ballastvann representerer en stor miljøutfordring som skipsfarten må løse. Etter mange års arbeid ble ballastvannkonvensjonen vedtatt i 2004. Den vil tre i kraft i januar 2009, forutsatt at et tilstrekkelig antall land ratifiserer den. I konvensjonen er det krav om at skip skal utstyres med renseanlegg for ballastvann, men det forutsetter at det i god tid er utviklet godkjent teknologi. Dette følges nå opp av IMOs miljøkomité, som foretok en ny vurdering på sitt møte i oktober 2006. Allerede nå er det klart at enkelte skip som er kontrahert, ikke kan ha slikt utstyr om bord ved levering. Grunnen er at godkjent utstyr tidligst vil være tilgjengelig i midten av 2007. Det er for sent i forhold til byggeprogrammet for mange av disse skipene. Norges Rederiforbund har tatt initiativ til at det i stedet utstedes en form for unntakssertifikater for slike skip. Kravene om rensing av ballastvann kan da utsettes til første besiktigelse etter levering, det vil si to og et halvt år etter. Forslaget har fått stor støtte, men endelig vedtak kommer først på et møte i juli 2007. Den norske regjeringen la i slutten av oktober 2006 fram en proposisjon om samtykke til tiltredelse av ballastvann-konvensjonen og Norge har nå formelt oversendt sine ratifikasjonsdokumenter til IMO.

Resirkulering av skip

Norges Rederiforbund og norske myndigheter tok opp tema knyttet til resirkulering av skip i IMO i 1998. Første fase i denne prosessen ble fullført gjennom "Guidelines on ship recycling", som ble vedtatt i desember 2003. Disse retningslinjene faller i stor grad sammen med industriens egne retningslinjer som ble publisert av det internasjonale rederiforbundet ICS i 2001 etter initiativ fra Norges Rederiforbund. Retningslinjene spesifiserer hva rederiene bør gjøre før skipene selges og overleveres for opphugging. Målet er å redusere problemer knyttet til arbeidsmiljø og håndtering av miljøskadelig avfall ved opphuggingsverftene. I 2005 ble det bred enighet om å utarbeide en bindende konvensjon i regi av IMO for regulering av opphugging av skip. Her blir det omfattende krav, uavhengig av flagg og opphuggingssted, og arbeidet er kommet godt i gang. Norge spiller også her en sentral rolle. Målet er å vedta konvensjonen i IMOs neste budsjettperiode 2008-2009. Deretter vil det nok ta flere år før konvensjonen kan tre i kraft, og derfor samarbeider rederinæringens organisasjoner med å utarbeide oppdaterte retningslinjer som anbefales fulgt inntil den nye konvensjonen trer i kraft.

Internasjonale konvensjoner om ansvar og erstatning

På grunn av skipsfartens internasjonale karakter er regler om ansvar og forsikring til sjøs dårlig egnet for en rent nasjonal regulering. Det er derfor norsk politikk på området å søke internasjonale løsninger. På denne bakgrunn har Norge i IMOs Legal Committee siden tidlig 1990-tallet arbeidet for nye internasjonale regler om passasjeransvar til sjøs, med høyere ansvarsgrenser og regler om tvungen ansvarsforsikring. Norges Rederiforbund har vært en aktiv støttespiller for norske myndigheter og også en pådriver i dette arbeidet. Norge har med rederinæringens fulle støtte fått gjennomført økte ansvarsgrenser i de internasjonale oljesølkonvensjonene, vedtatt en ny bunkersølkonvensjon samt en ny konvensjon om passasjeransvar, Athen-konvensjonen.

5 SKIPSFARTEN KAN BLI KLIMAVINNER - NORGE MED LEDERTRØYEN?

Sjøtransport er den mest energieffektive transportform og bør, ut fra et klimagassperspektiv, være den foretrukne transportform der den representerer et reelt alternativ.

I henhold til Stern-rapporten fra 2006 står internasjonal skipsfart for under 2 prosent av de totale klimagassutslippene. En rapport utarbeidet av BP tidligere i år anslår skipsfartens klimagassutslipp til ca. 5 prosent. Vi anslår at det reelle utslippet er mellom 2 og 3 prosent av de globale klimagassutslippene. Transportsektoren totalt representerer til sammenligning ca. 14 prosent av klimagassutslippene (jf. Stern-rapporten). Dette må ses i forhold til at skipsfarten transporterer 90 prosent av verdenshandelen.

Det har alltid foregått en kontinuerlig utvikling av mer energieffektive skip for å redusere brennstoffbruket og derved driftskostnadene. Mer effektive motorer, bedre fremdriftssystemer og bedre skrogform har ført til en mer eller mindre kontinuerlig effektivisering - med reduksjon i energiforbruket og derved også utslipp av CO₂ som resultat.

Ytterligere reduksjoner i energiforbruket er oppnådd gjennom optimalisering av driften og av bruk av større skip. Som en illustrasjon kan nevnes at mens et containerskip i 1970 på reise fra Asia til Europa brukte 200 g brennstoff for å frakte én container (TEU) en nautisk mil, kan de største og mest moderne containerskip i dag gjøre dette ved bruk av ca. 25 g/TEUnm.

Likevel er det klart at de totale CO₂-utslippene fra skipsfarten må reduseres ytterligere. Dette vil dels kunne gjennomføres ved en ytterligere effektivisering av dagens dieseldrevne skip, men i tillegg er det nødvendig å se på andre tiltak.

Gassdrevne motorer er allerede en vel utviklet teknologi, både såkalte "dual fuel" motorer som kan operere både på gass og diesel, og rene gassmotorer. Reduksjon i CO₂ utslipp i forhold til dieseldrevne fartøy ligger i området 20 – 30 prosent, avhengig av motortype og driftsprofil. Flere ferger og supplyskip er allerede i drift og ytterligere fartøy er kontrahert. Disse skipene har imidlertid et betydelig kostnadshandikap i forhold til konvensjonelle dieseldrevne fartøy. Denne forskjellen må reduseres eller kompenseres for at en større andel av nybygg til innenriksflåten skal bygges med gassmotorer. Det er også et viktig poeng at det legges til rette for en infrastruktur for fyllestasjoner for LNG/LPG etc. langs norskekysten.

Bruk av biodrivstoff innebærer et interessant potensial og synes bare å kunne begrenses på sikt av tilgangen på denne type fuel, forutsatt at avgiftssystemet sikrer en konkurransemessig prising. Det er imidlertid behov for mer kunnskap. Rederiforbundet har derfor engasjert miljøstiftelsen Zero for å utrede en rekke spørsmål knyttet til bruk av bio fuel i innenriksfarten.

På lengre sikt vil også brenselceller for energiproduksjon om bord i skip kunne representere et viktig bidrag til å redusere både CO₂- utslipp så vel som andre utslipp som SO₂, NO_x og partikkelutslipp. Slike brenselceller kan benytte ulike typer drivstoff, herunder først og fremst naturgass og hydrogen. Gjennom Fellowship-prosjektet vil en mindre brenselcelle bli testet ut for å vinne kunnskap og erfaring for å bane vei for denne type maskineri.

Norske rederier ser enda lengre frem enn dette. Skip drevet av sol-, vind- og bølgeenergi er på konseptstadiet.

Det er viktig at det også arbeides for å redusere andre utslipp fra skipsfarten, spesielt SO₂ og NO_x. Mange av de aktuelle tiltakene i denne forbindelse vil kunne føre til økt energiforbruk og derved økte utslipp av CO₂. Det er viktig at det blir lagt en helhetstenkning til grunn i arbeidet for å redusere miljøpåvirkningene fra virksomheter generelt og ikke bare fokusere på isolerte problemstillinger.

Den norske skipsfartsnæringen og norske myndigheter har sammen en enestående mulighet til å påvirke hele verdens skipsfart. Med en stor flåte under eget flagg blir vi hørt. Innen global skipsfart er Norge fortsatt en aktør det lyttes til.

Klimagassutslipp fra internasjonal skipsfart er av gode grunner unntatt fra landenes nasjonale forpliktelser ihht Kyoto-protokollen, og isteden arbeides det gjennom FNs sjøfartsorganisasjon IMO med sikte på å redusere disse utslippene.

Som nevnt foregår det en kontinuerlig teknologisk utvikling med formål å øke effektivitet og produktivitet, herunder også mer energieffektive systemer som fører til lavere CO₂-utslipp. Gjennom globale reguleringer bør løsninger som innebærer redusert bruk av energi og derved reduserte CO₂-utslipp favoriseres ytterligere – utover de incentiver energikostnadsreduksjoner gir.

Norges Rederiforbund har tatt til orde for at følgende løsninger bør utredes nærmere som grunnlag for drøfting i IMO:

1. Inkludere internasjonal skipsfart i et globalt handelssystem for kjøp og salg av utslippskvoter. Her er det mange varianter som bør vurderes. Videre bør effekten av å sette et tak på utslippene også vurderes.
2. Inkludere utslipp fra internasjonal skipsfart i nasjonale utslipp og derigjennom underlegge disse nasjonale tiltak innen rammen av neste runde av Kyoto-avtalen. Allokeringen må imidlertid ikke knyttes til flaggstat, da det bare vil føre til omflagging til land uten eller med svake begrensninger i sine klimagassutslipp. Isteden må utslippene henføres til eksport- og importland etter visse fordelingsnøkler. Det vil gi incentiver til utslippsreduksjon ved at man vil etterspørre de mest energieffektive transporttjenestene og eventuelt også begrensninger på import/eksport.
3. Avgiftsbelegging av internasjonal skipsfart der inntekten går til FN-systemet for bruk til å støtte tiltak for reduksjon av globale klimagassutslipp. Avgiftsbelegging innebærer et incentiv som vil øke lønnsomheten for rederiene av å velge tekniske og operasjonelle løsninger som gir enda lavere CO₂-utslipp.

Samtlige av disse systemene kan og må utformes slik at de slår likt ut på alle skip, uansett flaggstat. I motsatt fall vil ordningene bli undergravet ved at skip overføres til land som tilbyr de laveste byrdene og som resulterer i de høyeste utslippene.

Rederiforbundet har tatt initiativ til å drøfte et eventuelt samarbeid med Miljøverndepartementet om et norsk utredningsarbeid som grunnlag for innspill i IMO-prosessen.

6 NORGE GJØR EN GLOBAL FORSKJELL

Vi kan påvirke verden rundt oss på mange måter. Men det er bare ett område hvor Norge globalt sett har en substansiell innflytelse. Det er innen skipsfart. Den muligheten bruker vi til å øke skipsfartens miljøvennlighet og til å sikre gode arbeidsforhold om bord i skipene – både på norske skip og verdensflåten for øvrig.

En stor, norsk skipfartsnæring med en stor flåte gir oss muligheten til å gjøre en global forskjell – vi som ikke en gang utgjør en tusendel av verdens befolkning!



 Norges
Rederiforbund

Vedlegg: NORGES REDERIFORBUNDS MILJØPOLICY

Miljøvisjon

Norsk skipsfart og offshore entreprenørvirksomhet skal ikke ha miljøskadelige utslipp til sjø eller luft.

Overordnede miljømål

Norsk skipsfart er tuftet på lange tradisjoner, høy kompetanse og godt sjømannskap. Dette vil vi bygge videre på, og vi skal være banebrytende i utviklingen av en moderne, konkurransedyktig, og bærekraftig næring. En flåte med høy kvalitet og miljøvennlighet er et varemerke for norsk skipsfart og offshore entreprenørvirksomhet, og vi skal befeste vår posisjon som internasjonalt ledende innen kvalitet og miljø.

Forbundets og medlemmenes miljøengasjement

Rederiforbundet og medlemmene vil møte det globale miljøets behov for mer miljøvennlige transportløsninger gjennom innovasjon, teknologiutvikling og påvirkning av internasjonalt regelverk. I FNs sjøfartsorganisasjon, IMO og andre internasjonale organer skal forbundet fortsatt være pådriver for internasjonale høye miljøstandarder innen skipsfart og offshore entreprenørvirksomhet. Rederiene skal gjennom teknologiutvikling, innovasjon og vilje til å investere i nye løsninger kontinuerlig forbedre den norske flåtens kvalitet og miljøvennlighet og gjennom dette også vise vei for høye internasjonale miljøstandarder.

Prinsipper for miljøengasjementet

For å nå våre overordnede mål, vil vi legge noen sentrale prinsipper til grunn for vårt miljøarbeid.

Som medlem av United Nations Global Compact, har vi forpliktet oss til å etterleve følgende tre miljøprinsipper:

1. Vi vil støtte en føre-var tilnærming til miljøutfordringene.
2. Vi vil ta initiativ for å fremme et større miljøansvar.
3. Vi vil oppfordre til utvikling og bruk av miljøvennlig teknologi.

Videre skal vårt miljøarbeid også baseres på følgende prinsipper:

4. Internasjonal skipsfart skal reguleres av et internasjonalt regelverk.
5. Regelverket skal utvikles mot et nivå som innebærer at virksomheten er bærekraftig slik at kommende generasjoner sikres et godt miljø.
6. Regelverket skal baseres på hva som er samfunnsmessig mest lønnsomt.
7. Regelverket skal sikre erstatning til dem som blir rammet av miljøulykker.
8. Kunnskapsbasert helhetstenkning der alle relevante faktorer tas hensyn til.
9. Vugge-til-grav tenkning der alle miljøbelastninger knyttet til fartøyets livsløp skal tas hensyn til.
10. Rammebetingelsene skal utformes slik at det lønner seg å gå lenger enn regelverket krever.
11. Åpenhet omkring næringens miljøarbeid og miljøutslipp.
12. Vårt miljøarbeid skal være preget av dialog og samarbeid med våre medlemmer, næringens organisasjoner, nasjonale og internasjonale myndigheter, miljøorganisasjoner samt forsknings- og utdanningsinstitusjoner.



Prioriterte områder for forbundets arbeid

For å nå de overordnede mål, kreves et bredt engasjement. Forbundet vil prioritere følgende områder for vårt miljøengasjement:

Skjerpe regelverket for utslipp til luft

Miljøutfordringene gir behov for skjerping av utslippskravene i MARPOL Annex VI og et revisjonsarbeid er i gang med sikte på beslutninger medio 2007. Vi samarbeider aktivt med norske myndigheter slik at revisjonen skjer i overensstemmelse med våre prinsipper.

Begrensning av klimagassutslipp fra skipsfarten

Skipsfarten er ansvarlig for mellom 2 og 3 prosent av de samlede globale klimagassutslipp, og IMO har fått i oppdrag å finne mekanismer som begrenser skipsfartens klimagassutslipp. Vi vil delta aktivt med å utvikle konstruktive løsninger som begrenser utslippene og som hindrer at andre overnasjonale eller regionale fora pålegger skipsfarten konkurranseskadelige ordninger.

Implementering av Ballastvannkonvensjonen

Ballastvannkonvensjonens krav om installasjon av behandlingssystemer for ballastvann kan ikke tre i kraft før det finnes et tilstrekkelig tilbud av typegodkjent utstyr. Vi vil derfor arbeide for at slikt utstyr blir utviklet og delta i IMO prosessen for å vurdere når kravet om installasjon av slikt utstyr kan iverksettes.

Redusere risiko for miljøulykker

Beredskap mot ulykker og forurensning er viktige verktøy for å håndtere risikoen knyttet til skipsfart, men å redusere antall og omfang av ulykker er likevel det mest effektive virkemiddelet. Ulykkesstatistikk viser at næringen er på riktig vei. Norges Rederiforbund skal fortsatt fokusere på forbedring av det internasjonale regelverket der erfaringer eller risikoanalyser viser behov for det.

Mer gods fra vei til sjø

Godstransport på skip er den mest energieffektive transportform. Når vi ser de totale miljøbelastningene under ett, er godstransport på skip mer miljøvennlig enn transport på vei. Sjøtransporten reduserer presset på veiene, risikoen for ulykker og støybelastningen. Norges Rederiforbund ønsker å få en større andel av godstransporten over på skip og vil ha fokus på fornyelse av nærskipsflåten og utvikling av moderne og effektive transportløsninger, inklusiv mer effektive havner og skip.

Fremme bruk av gass som drivstoff

Overgang til naturgass og hydrogen som drivstoff vil redusere miljøskadelige utslipp fra skipstrafikken som SO_x, NO_x, partikler og CO₂. I samarbeid med verft og utstyrsleverandører, myndigheter og forskningsinstitusjoner skal skipsfartsnæringen bidra til å videreutvikle teknologi for gasskip og skip med brenselceller, slik at den norske maritime industrien blir ledende i utvikling av moderne og miljøeffektive skip.

Forsvarlig resirkulering av skip

Etter initiativ fra Norges Rederiforbund og Norge i 1999, er IMO nå i gang med å utarbeide en ny konvensjon som skal sikre en forsvarlig opphugging av skip, både ved å fastsette hvilke krav skipet må oppfylle før overlevering til opphugger og hvilke krav

oppdager må tilfredsstillende for å bli godkjent. Vi vil arbeide for at en slik konvensjon blir vedtatt i 2007.

Miljøvennlig virksomhet i Nordområdene

Nordområdene vil fremover være et viktig strategisk satsingsområde. I Barentshavet vil den maritime offshorenæringen spille en sentral rolle i utviklingen av petroleumsaktiviteten både på norsk og russisk side. Norges Rederiforbunds medlemmer står for en stor del av den samlede petroleumsaktiviteten på norsk sokkel. Den norske skipsfartsnæringen har bidratt til en petroleumsnæring med høy kompetanse og høye miljø og sikkerhetsstandarder. Med bakgrunn i den kompetansen og de erfaringene næringen besitter vil norsk skipsfartsnæring bidra til at petroleumsaktiviteten i nordområdene skal foregå på en miljømessig forsvarlig måte.

Gode ansvars- og erstatningskonvensjoner for miljøskader

En viktig del av det internasjonale regelverket er de ansvars- og erstatningskonvensjoner som er etablert i tilfelle forurensning fra skip. Disse klargjør hvem som er ansvarlig og erstatningspliktig i tilfelle det skjer ulykker, og stiller krav om forsikring.

Reglene skaper klarhet og sikkerhet for dem som blir rammet som følge av en ulykke og vi arbeider internasjonalt for en snarlig ikrafttredelse av de nyeste konvensjonene: Bunkersølkonvensjonen og HNS-konvensjonen om farlig last.

Fremme ratifisering av vedtatte miljøkonvensjoner

Etter at IMO har vedtatt nye konvensjoner, kan det ta meget lang tid inntil et tilstrekkelig antall land har ratifisert konvensjonen slik at den kan tre i kraft. Generelt er det ønskelig for seriøs skipsfart at slike konvensjoner trer i kraft i henhold til den oppsatte timeplan, og vi vil sammen med andre legge press på flaggstater for rask ratifisering.

Bidra til satsing på forskning og utvikling innen miljø

Norges Rederiforbund vil delta aktivt i påvirkning av nasjonale og regionale FoU-prioriteringer og programmer slik at miljøforskningen styrkes. Vi vil også oppfordre medlemmene om å engasjere seg direkte i relevante FoU-prosjekter.

FNs "Global Compact"

Norges Rederiforbund er medlem av "Global Compact", som er FNs nettverk for miljø og samfunnsansvar. Gjennom dette vil vi ansvarliggjøre forbundet og næringen og dra nytte av et internasjonalt og bredt nettverk. Vi vil arbeide for at forbundets medlemmer også vurderer medlemskap. For å effektivisere arbeidet er det etablert lokale nettverk, hvorav ett nordisk der vi vil delta.



TCG
TCG01372

ARKIVKODE: 310.8	SAKSNUMMER: 06/00064 4
SÅSNITT: TCG	1. MAR 2007
NORGES REDERIFORBUND	

Oslo, 27. februar 2007

Miljøverndepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 Oslo

Deres ref.
200501786

Vår ref.
310.8/06/00482

NOU 2006:18 "ET KLIMAVENNLIG NORGE" - HØRINGSBREV

Innledning – Norges Rederiforbund og vårt miljøarbeid

Norges Rederiforbund representerer norske rederier og maritim olje- og gassvirksomhet som eier og opererer fartøyer både i utenriks- og innenriksfart, herunder enheter engasjert i petroleumsvirksomheten på norsk og utenlandsk sokkel.

Vår miljøvisjon er at denne virksomheten ikke skal ha miljøskadelige utslipp til sjø eller luft.

Fra vår senest reviderte miljøpolicy vedtatt av vårt styre 15.11.2006 siterer vi følgende hva gjelder Forbundets og medlemmenes miljøengasjement:

Rederiforbundet og medlemmene vil møte det globale miljøets behov for mer miljøvennlige transportløsninger gjennom innovasjon, teknologiutvikling og påvirkning av internasjonalt regelverk. I FN's sjøfartsorganisasjon, IMO, og i andre internasjonale organer skal forbundet fortsatt være pådriver for internasjonale høye miljøstandarder innen skipsfart og offshore entreprenørvirksomhet. Rederiene skal gjennom teknologiutvikling, innovasjon og vilje til å investere i nye løsninger kontinuerlig forbedre den norske flåtens kvalitet og miljøvennlighet og gjennom dette også vise vei for høye internasjonale miljøstandarder.

Dette har vært og vil fortsatt være grunnlaget for vårt videre engasjement, også hva gjelder reduksjon av skipsfartens klimagassutslipp som i det alt vesentlige utgjøres av CO₂-utslipp i forbindelse med fremdriftsmaskineri fra forbrenning av fossilt drivstoff som olje, diesel og gass.

Forbundets miljøpolicy finnes i sin helhet sammen med annen informasjon om Forbundets miljøengasjement på vår hjemmeside (www.rederi.no).

Om NOU 2006:18 – Et klimavennlig Norge – generelle kommentarer

Vi har studert Lavutslippsutvalgets utredning og forslag med stor interesse. Vi er enige i at de globale klimagassutslippene må reduseres i betydelig grad, og at Norge for sin egen del setter seg ambisiøse mål hva gjelder de norske utslippene, slik at vi minst tar vår del av det felles ansvar og samtidig viser vei for andre.

Samtidig er det nødvendig, slik Utvalget legger vekt på, at de tiltak som iverksettes er kostnadseffektive og robuste og bidrar til å styrke konkurransevnen til fremtidsrettet og internasjonalt miljøvennlig norsk virksomhet. Hverken det norske samfunn eller det globale miljøet vil være tjent med at miljøvennlig norsk virksomhet påføres så store byrder at de vil tape i konkurransen med mindre miljøvennlig virksomheter i andre land. Vår ambisjon må være å gjøre norsk miljøinnsats til en global konkurransefordel for norsk næringsliv.

Lavutslippsutvalget mandat har vært å utrede hvordan Norge kan oppnå betydelige reduksjoner i de nasjonale utslippene av klimagasser på lengre sikt. Dette omfatter utslippene fra skip som går i innenriksfart, men ikke utslippene fra norske skip i internasjonal fart (utenriksfart).

Vi vil derfor i denne høringsuttalelsen først kommentere utfordringene og mulighetene til å redusere klimagassutslippene fra innenriksfarten. Deretter vil vi redegjøre for arbeidet rettet mot å redusere klimagassutslippene fra internasjonal skipsfart, som på mange måter representerer en større utfordring enn innenriksfarten.

Innledningsvis vil vi imidlertid kort kommentere noen særtrekk for skipsfart generelt i forhold til klimagassutslipp.

Skipsfart og klimagassutslipp

Den alt overveiende del av skip drives av dieselmotorer som går på ulike kvaliteter av brennolje, herunder marin gassolje, marin diesel og tungolje (residual fuel). Utslippene av CO₂ er da proporsjonal med brennoljeforbruket, ca. 3,15 tonn CO₂ per tonn brennstoff.

Gjennom alle tider har det foregått en kontinuerlig utvikling av mer energieffektive skip for å redusere brennstofforbruket og derved driftskostnadene. Mer effektive motorer, bedre propulsjonssystemer og bedre skrogform har ført til en mer eller mindre kontinuerlig effektivisering som har resultert i en tilsvarende reduksjon i brennoljeforbruket pr. tonn km transportarbeid og derved også utslipp av CO₂.

Ytterligere reduksjoner i energiforbruket pr. enhet transportarbeid er oppnådd gjennom optimalisering av driften og av bruk av større skip. Som en illustrasjon

kan nevnes at mens et containerskip i 1970 på reise fra Asia til Europa brukte 200 g brennstoff for å frakte én container (TEU) en nautisk mil, kan de største og mest moderne containerskip i dag gjøre dette ved bruk av ca. 25 g/TEUnm.

Sjøtransporten representerer mellom 2 og 3 prosent av de globale klimagassutslippene. Transportsektoren totalt representerer til sammenligning ca. 14 prosent av klimagassutslippene (jf. Stern-rapporten).

Sjøtransport er den mest energieffektive transportform, og ut fra et klimagassperspektiv bør der være den foretrukne transportform der den representerer et reelt alternativ.

Likevel er det klart at de totale CO₂-utslippene fra skipsfarten bør søkes ytterligere redusert. Dette vil dels kunne gjennomføres ved en ytterligere energieffektivisering av dagens dieseldrevne skip, men i tillegg er det nødvendig å se på andre tiltak.

I denne sammenheng vil vi peke på at det også arbeides for å redusere andre utslipp fra skipsfarten, spesielt SO₂ og NO_x. Mange av de aktuelle tiltakene i denne forbindelse vil kunne føre til økt energiforbruk og derved økte utslipp av CO₂. Forbundet er opptatt av at det blir lagt en helhetstenkning til grunn i arbeidet for å redusere miljøpåvirkningene fra virksomheter generelt og ikke bare fokusere på isolerte problemstillinger. Som nevnt drives vårt arbeid på dette området frem av en visjon om at miljøskadelige utslipp ikke skal finne sted.

Reduksjon av CO₂-utslipp fra innenriks sjøtransport

Vi registrerer at Lavutslippsutvalget opererer med ulike begreper som innenriks **sjøtransport** med utslipp på 1,7 MtCO₂ i 2004 (tabell 4.1 og 6.2) og innenriks **sjøfart** med utslipp på ca. 4 MtCO₂ (kap. 6.3.6). Vi forstår at dette siste tallet inkluderer fiske og fangst på 1.5/1.6 MtCO₂ (tabell 4.1 og 6.2) samt andre aktiviteter som fritidsbåter etc. på ca. 1 MtCO₂ (avledet av tabell 6.1).

Når det gjelder innenriks sjøtransport noterer vi oss at innen transportsektoren har Lavutslippsutvalget prioritert 4 CO₂-reduserende tiltak hvorav følgende to er relevante for innenriks sjøfart:

4. Innfasing av CO₂-nøytralt drivstoff som bioetanol, biodiesel, biogass og hydrogen, og
6. Utvikling og innfasing av lavutslippsfartøy basert på naturgass som drivstoff for motorer eller brenselceller.

I Lavutslippsbanen vises et scenario der utslippene fra transportsektoren reduseres fra 16 MtCO₂ i 2005 til 4 MtCO₂ i 2050 (tabell 7.2) uten at vi ser hvor mye av denne reduksjonen som antas oppnådd i innenriks sjøtransport.

Det er for øvrig av underordnet betydning i denne omgang. Det viktige er hvilke tiltak som ligger innen rekkevidde og her slutter vi oss til Lavutslippsutvalgets anbefalinger.

Gassdrevne motorer er allerede en vel utviklet teknologi, både såkalte "dual fuel" motorer som kan operere både på gass og diesel, og rene gassmotorer. Reduksjon i CO₂ utslipp i forhold til dieseldrevne fartøy ligger i området 20-30%, avhengig av motortype og driftsprofil. Flere ferger og supplybåter er allerede i drift og ytterligere fartøy er kontrahert. Disse skip har imidlertid et betydelig kostnadshandicap i forhold til konvensjonelle dieseldrevne fartøy, og denne forskjellen må reduseres eller kompenseres for at en større andel av nybygg til innenriksflåten skal bygges med gassmotorer. Det er også et viktig poeng at det legges til rette en infrastruktur for fyllestasjoner for LNG/LPG etc. langs norskekysten.

Bruk av biofuel innebærer et meget interessant potensiale og synes bare å kunne begrenses på sikt av tilgangen på denne type fuel, forutsatt at avgiftssystemet sikrer en konkurransemessig prising. Det er imidlertid behov for å utrede en rekke spørsmål knyttet til bruk av biofuel i innenriksfarten, og Rederiforbundet vil gjerne samarbeide med myndighetene og andre i å gjennomføre slike utredninger.

På lengre sikt vil også brenselceller for energiproduksjon om bord i skip kunne representere et viktig bidrag til å redusere både CO₂- utslipp så vel som andre utslipp som SO₂, NO_x og partikkelutslipp. Slike brenselceller kan benytte ulike typer drivstoff, herunder først og fremst naturgass og hydrogen. Gjennom Fellowship-prosjektet vil en mindre brenselcelle bli testet ut for å vinne kunnskap og erfaring for å bane vei for denne type maskineri. Vi er glad for at norske myndigheter har bidratt betydelig til gjennomføringen av dette prosjektet, og håper at myndighetene også vil støtte fremtidige prosjekter som er nødvendige for å fremme utvikling og bruk av denne teknologien på skip.

Med slike tiltak er potensialet for å redusere dagens utslipp på 1,7 MtCO₂i betydelig grad til stede.

Reduksjon av CO₂-utslipp fra internasjonal skipsfart

Selv om dette temaet ligger utenfor Lavutslippsutvalgets mandat, representerer det en viktig global utfordring som Rederiforbundet er opptatt av å bidra til å finne en løsning på sammen med norske myndigheter. Den norske skipsfartsnæringen og norske myndigheter har sammen en enestående mulighet til å påvirke hele verdens skipsfart. Med en stor flåte under eget flagg blir vi hørt. Innen global skipsfart er Norge fortsatt en aktør det lyttes til.

Som kjent er klimagassutslipp fra internasjonal skipsfart av gode grunner unntatt fra landenes nasjonale forpliktelser iht Kyoto-protokollen og isteden skal man

arbeide gjennom International Maritime Organization (IMO) med sikte på å begrense eller redusere disse utslippene.

Så langt har IMO-prosessen hatt følgende milepæler:

- 26.09.1997. Annex VI til MAROL blir vedtatt på en diplomatkonferanse. Det omfatter de fleste utslipp til luft unntatt CO₂. Imidlertid ber Resolusjon 8 organisasjonen om blant annet å studere CO₂-utslipp fra skip for å etablere omfanget og viderevurdere strategier for reduksjon av CO₂-utslipp.
- Mars 2000. *The IMO Study of Greenhouse Gas Emissions from Ships* ble publisert og diskutert på MEPC 45 i oktober 2000 (MEPC 45/8). Utslipp fra internasjonal skipsfart ble estimert til utgjøre 1,8% av de globale CO₂-utslipp.
- 05.12.2003. IMOs Assembly vedtar "*IMO policies and practices related to the reduction of greenhouse gas emissions from ships*" (Resolution A.963(23)). På kort sikt skulle det utvikles en metode for å beskrive GHG-effektiviteten til skip.
- 22.7.2005. IMOs miljøkomite (MEPC 53) vedtar "*Interim Guidelines for Voluntary Ship CO₂ Emission Indexing for Use in trials*" (MEPC/Circ.471).
- Oktober 2006. IMOs miljøkomite (MEPC 55) beslutter å gjennomføre en ny analyse av skipsfartens CO₂-utslipp innen 2010 samt fortsette forsøkene med bruk av CO₂-indeks for evaluering av denne i 2008.

Videre ble det på dette møtet vedtatt en arbeidsplan der man skal vurdere alle relevante metoder for å begrense eller redusere klimagassutslippene fra internasjonal skipsfart, både tekniske, operasjonelle og markedsbaserte løsninger.

Generelt bør vi skille mellom to prinsipielt forskjellige typer tiltak, nemlig:

- tiltak som resulterer i direkte reduksjoner, som tekniske forbedringer og operasjonell optimalisering, og
- markedsbaserte tiltak som stimulerer til direkte reduksjoner som incentiver, avgifter, handel med utslippskvoter, mm.

Utslippstak på skips- eller flåtebasis vil både i seg selv kunne føre til direkte reduksjoner ved å begrense aktivitetsomfanget, men vil også stimulere til direkte reduksjonstiltak slik at aktivitetsnivået igjen vil kunne øke innenfor det gitte taket.

Som tidligere nevnt foregår det en kontinuerlig teknologisk utvikling med formål å øke effektivitet og produktivitet, herunder også mer energieffektive systemer som fører til lavere CO₂-utslipp. Rederinæringen vil derfor generelt til enhver tid velge det som er økonomisk mest lønnsomt innenfor rammen av eksisterende miljøkrav.

Markedsbaserte tiltak vil påvirke lønnsomheten av ulike løsninger og kan utformes slik at de favoriserer redusert bruk av energi og derved reduserte CO₂-utslipp.

Med hensyn til markedsbaserte løsninger, har EU-kommisjonen i 2006 fått utredet alternative systemer for eventuell innføring i EU. En forutsetning for alle systemer er at de ikke skal føre til konkurransevridning mellom skip fra ulike land. I utredningen utført av CE Delft er det pekt på tre mulige løsninger med potensial for reelle reduksjoner som følger:

- Krav til skip som anløper EU-havner om ikke å overstige en gitt CO₂-indeks
- Differensiering av havneutgifter basert på skipenes CO₂-indeks
- Innlemme internasjonal skipsfart i EUs Emission Trading System slik de har besluttet å gjøre for intereuropeisk og internasjonal luftfart

Mekanismer som baserer seg på CO₂-indeksen avhenger imidlertid av at det er mulig å definere og avtale referanseverdier for de aktuelle skip som oppfattes som rettferdige. Dette kan i dag synes meget vanskelig å få til fordi indeksen ikke bare varierer med skipets tekniske spesifikasjoner, men også av operasjonsprofilen som kan variere betydelig fra måned til måned. En løsning er imidlertid å endre definisjonen på dagens indeks og kun knytte den til skipets designparametre. Dette har imidlertid den svakhet at den ikke gir incentiv til operasjonell optimalisering.

Innlemming av skipsfarten i EUs ETS fordrer på sin side at man kan finne praktiske løsninger på allokering og auksjonering av utslippskvoter, noe som er betydelig mer komplekst for skipsfart enn øvrige virksomheter som ordningen i dag omfatter. Dessuten er det uklart hvorledes dette kan løses for skip som ikke er registrert i et EU/EEA land.


Generelt er både internasjonal skipsfart så vel som det globale miljø best tjent med en internasjonal løsning innen rammen av IMO fremfor regionale og nasjonale løsninger. På bakgrunn av foreliggende vurderinger mener vi at følgende markedsbaserte løsninger bør utredes nærmere som grunnlag for drøfting i IMO:

1. Inkludere internasjonal skipsfart i et globalt handelssystem for kjøp og salg av utslippskvoter. Her er det mange varianter som bør vurderes. Videre bør effekten av å sette et tak på utslippene også vurderes.
2. Inkludere utslipp fra internasjonal skipsfart i nasjonale utslipp og derigjennom underlegge disse nasjonale tiltak innen rammen av neste runde av Kyoto-avtalen. Allokeringen må imidlertid ikke knyttes til flaggstat, da det bare vil føre til omflagging til land uten eller med svake begrensninger i sine klimagassutslipp. Isteden må utslippene henføres til eksport- og importland etter visse fordelingsnøkler. Det vil gi incentiver til utslippsreduksjon ved at man vil etterspørre de mest energieffektive transporttjenestene og eventuelt også begrensninger på import/import.

3. Avgiftsbelegging av internasjonal skipsfart der inntekten går til FN-systemet for bruk til å støtte tiltak for reduksjon av globale klimagassutslipp. Avgiftsbelegging innebærer et incentiv som vil øke lønnsomheten for rederiene av å velge tekniske og operasjonelle løsninger som gir enda lavere CO₂-utslipp.

Samtlige av disse systemene kan og må utformes slik at de slår likt ut på alle skip, uansett flaggstat. I motsatt fall vil ordningene bli undergravet ved at skip overføres til land som tilbyr de laveste byrdene og som resulterer i de høyeste utslippene.

Samtlige løsninger kan i første omgang se meget kompliserte ut å gjennomføre i praksis, men det må ikke avholde oss fra å utrede dem nærmere. Rederiforbundet har nylig tatt initiativ til å drøfte et eventuelt samarbeid med Miljøverndepartementet om et norsk utredningsarbeid som grunnlag for innspill i IMO-prosessen.

Med hilsen
NORGES REDERIFORBUND

Marianne Lie
Adm. direktør