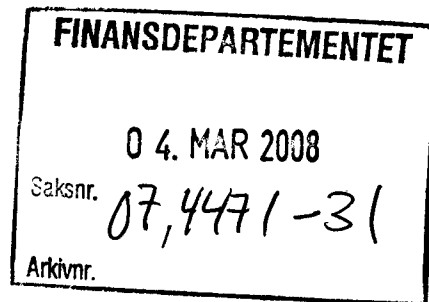




Finansdepartementet  
Postboks 8008 Dep  
0030 OSLO



## Høring – Forslag til forskrift om fond for miljøtiltak mv.

Det vises til Finansdepartementets brev av 23.januar 2008 i forbindelse med overnevnte høring. Vi vil gjøre oppmerksom på at høringsnotatet og forskriftsutkastet ble sendt Sjøfartsdirektoratet først den 20.februar 2008.

Nedenfor følger våre kommentarer til høringsnotatet og forskriftsutkastet.

### 2. Definisjon av et miljøtiltak

"Det vil imidlertid ikke være formålstjenlig å inkludere tiltak som sorterer under sikkerhetsregelverket (SOLAS) i miljøfondsordningen". Vi foreslår at tiltak som gjennomføres for å redusere sjansen for akutte utslipp også bør omfattes som et miljøtiltak, selv om de også har sikkerhetsforbedrende aspekter ved seg. Dette kan for eksempel omfatte "redundant maskineri" som i Forskrift av 28/11 2000 om miljødeklarasjon i forbindelse med miljødifferensiering for skip og flyttbare innretninger er definert som et miljøkriterium. "Redundant maskineri" er en av faktorene som gis poeng under beregning av miljøfaktor i forbindelse overnevnte forskrift. Miljødeklarasjon er i forskriften definert som en erklæring som beskriver skipets spesifikke miljømessige egenskaper og driftsforhold av miljømessig betydning, og som viser skipets eller den flyttbare innretningens beregnede miljøfaktor.

Sjøfartsdirektoratet mener det bør kunne gis støtte til rederier som tar i bruk en CO<sub>2</sub> indeks. Dette er et tiltak som alene ikke gir noen miljøgevinst, men som er helt nødvendig for å få en "baseline" slik at man har noe å måle andre energibesparende tiltak i forhold til. Hvordan man skal bestemme kostnaden knyttet til bruk av en slik indeks er uklart, men bruken fører med seg ekstraarbeid for mannskap og administrasjon i rederiet i form av oppfølging, rapportering, utarbeiding av statistikk osv.

### 3.6 Opphugging av skip

Terskelen for å gi støtte til mer miljøvennlig og sikker opphugging av skip synes svært høy i forhold til dagens situasjon. All opphugging som følger de vedtatte retningslinjene eller prøver å oppfylle flest mulig av konvensjonens tekniske krav (etter vedtak, før ikrafttredelse) bør kunne få støtte, avhengig av at valgte opphugger følger samme.

### 3.7 Forsknings- og utviklingsprosjekt

Klassifikasjonsselskapene er i dag organisasjoner som aktører i den maritime næringen kjøper FOU tjenester hos. Selskapene kan derfor lett komme i en dobbelt rolle der en kan komme til å stille spørsmål med deres habilitet.

Mennesket er fremdeles den viktigste enkelt årsaken til at ulykker oppstår. Dette kan forklares med sviktende kunnskaper om hvordan teknologien fungerer og konsekvenser av uønskede hendelser. Vi ser det derfor formålstjenlig at forskriften innbefatter miljøopplæring av ansatte i rederiene. Dette kan inkluderes i §8-20-3 syvende ledd men da må § 8-20-4 tredje ledd bokstav b endres.

#### § 8-20-3 (4) Definisjon av miljøtiltak

Her er det nevnt en rekke investeringer som anses som miljøtiltak. Generelle tiltak for å fukte inntaksluften for å redusere NOx utslipp bør også omfattes her. Dette er teknikker som HAM, SAM, Wetpac etc.

Vi vil også presisere at e) ”Anlegg for håndtering av ballastvann”, også bør omfatte landbaserte mottaksanlegg og mobile renselanlegg om bord på for eksempel en utrangert tanker.

Med hilsen

  
Sigurd Gude e.f.  
Assisterende Sjøfartsdirektør

  
Lars Christian Espenes  
Overingeniør

Kopi til: Nærings og handelsdepartementet, Postboks 8014 Dep., 0030 Oslo