



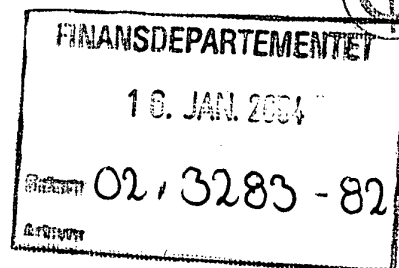
NORGES REDERIFORBUND

NORWEGIAN SHIPOWNERS' ASSOCIATION

JCL
RB002490

Oslo, 15. januar 2004

Finansdepartementet
Økonomiavdelingen
Pb 8008 Dep.
0030 OSLO



Deres ref.
03/3283 Ø EAL

Vår ref.
2003/00635

HØRINGSUTTALELSE FRA NORGES REDERIFORBUND OM NOU 2003:22 FORVALTNING FOR FREMTIDEN

Norges Rederiforbund følger spørsmål knyttet til utviklingen i Statens petroleumsfond med stor interesse. Den helt overordnede problemstillingen knytter seg etter vår vurdering til de langsiktige virkningene av den store sparingen på det offentliges hånd. Dette gjelder særlig i forhold til holdninger og adferd i den innenlandske økonomiske politikken og i rammebetingelsene for konkurranseutsatt og privateid næringsliv. Vi anser det imidlertid svært nyttig at det gjennom fokus på utvalgte problemstillinger etableres et faglig gjennomarbeidet grunnlag for debatt om og politikk for forvaltningen av petroleumsformuen.

Det er et helt grunnleggende prinsipp at Statens petroleumsfond i sin helhet skal investeres utenfor Norge. Det innebærer at man må forholde seg til det internasjonale økonomiske miljøet med tilhørende normer og rammer for slik virksomhet. Dette gir et fellestrekk med norsk rederinæring hvor det alt vesentligste av markedet befinner seg utenfor Norge, og hvor man opp gjennom århundrene har måttet innrette seg etter et globalt perspektiv. I likhet med virksomheten i Petroleumsfondet, bærer dessuten rederinæringen i stor grad preg av å være kapitalforvaltning på grunn av sin kapitalintensivitet. I en slik sammenheng er den foreliggende rapporten et nyttig og relevant materiale for arbeidet med disse utfordringene så vel i det enkelte rederi som for Rederiforbundet som helhet.

Det kan for øvrig opplyses at forbundet nettopp har nedsatt et omdømmeutvalg under ledelse av adm. direktør Elisabeth Grieg, Grieg International AS, som åpenbart vil kunne nyttiggjøre seg NOU 2003:22.

Når det gjelder sammensetningen av utvalget, har vi merket oss at det ikke hadde representanter med maritim bakgrunn eller fra finansinstitusjoner med kompetanse på

våre områder. Vi ser frem til at rederimiljøet, som utvilsomt har den mest omfattende erfaring fra internasjonal nærings- og investeringsvirksomhet, kan bli representert i det foreslåtte organet "Petroleumsfondets etikk- og folkerettsråd".

Vi vil gi utvalget ros for å ha forholdt seg rimelig kortfattet og konkret ved at selve innstillingen utgjør bare 41 sider.

Det operative grunnlaget er formulert slik :

"Petroleumsfondet skal ikke foreta investeringer som utgjør en uakseptabel risiko for at fondet medvirker til uetiske handlinger eller unnlatelser som for eksempel krenkelser av grunnleggende humanitære prinsipper, grove krenkelser av menneskerettighetene, grov korrupsjon eller alvorlige miljøødeleggelser."

Og vi har merket oss beskrivelsen av virkemidlene:

"Det etiske grunnlaget for Petroleumsfondet skal fremmes gjennom følgende tre virkemidler:

- *Eierskapsutøvelse for å fremme langsiktig finansiell avkastning basert på FNs Global Compact og OECDs retningslinjer for multinasjonale selskaper*
- *Negativ filtrering fra investeringsuniverset av selskaper som selv eller gjennom enheter de kontrollerer produserer våpen som ved normal anvendelse bryter med grunnleggende humanitære prinsipper*
- *Uttrekk av selskaper fra investeringsuniverset der det anses å være betydelig risiko for å medvirke til:*
 - *Grove eller systematiske krenkelser av menneskerettighetene som for eksempel drap, tortur, frihetsberøvelse, tvangsarbeid, de verste former for barnearbeid og annen utbytting av barn*
 - *Alvorlige krenkelser av individers rettigheter i krig eller konfliktsituasjoner*
 - *Alvorlig miljøskade*
 - *Grov korrupsjon*
 - *Andre særlig grove brudd på grunnleggende etiske normer"*

Såvel konkretiseringen av uetiske handlinger som utformingen av virkemidler er gjort på en måte som er konform med det vi oppfatter som gjeldende praksis og de tilrådingene vi vil kunne gi våre medlemmer på dette området.

Vi har merket oss at tersklene for å karakterisere handlinger som uetiske, er konkret og realistisk utformet.

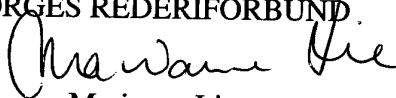
I grunnlaget er det benyttet begrepet "uakseptabel risiko". Det er imidlertid en svakhet i utredningen at dette begrepet ikke er drøftet. Vi antar dessuten at hele forståelsen av risikoen ved å være engasjert i næringsvirksomhet utenfor Norge med fordel kan utdypes. Det er dels et spørsmål om å identifisere og forstå risiko og dels et spørsmål om risikostyring og risikomestring.

Rederinæring er en virksomhet det erfaringsmessig knytter seg et bredt sett av risikofaktorer til. Disse er til dels sammenfallende med risikoforholdene i oljevirksomheten. Vi viser til at vi særlig gjennom våre institusjoner for teknisk sertifisering har utviklet kanskje verdens ledende miljø for risikostyring på dette feltet. Tilsvarende har våre finansinstitusjoner, som i global sammenheng er ledende innenfor maritim finansiering og forsikring, høy kompetanse innenfor risikostyring.

I regjeringens videre arbeid med etiske utfordringer knyttet til Statens petroleumsfond vil det være av betydning for utviklingen av en omforenet norsk styringskultur for investerings- og næringsvirksomhet, at det faglige grunnlaget blir så bredt som mulig.

Vi vedlegger vårt nylig reviderte miljøprogram. Dette tar utgangspunkt i en strategi for næringen bygd på høye krav til standard i enhver sammenheng.

Med hilsen
NORGES REDERIFORBUND



Marianne Lie
Adm. direktør

Vedlegg

"Miljøvennlig skipsfart" - Norges Rederiforbunds Miljøprogram 2003-2007

Miljøvennlig skipsfart



Miljøprogram 2003-2007



NORGES REDERIFORBUND

INNHOOLDSTEGNE

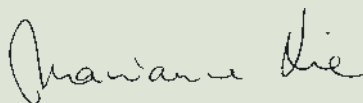
Innledning	2
Skipsfartens samfunnsansvar	2
Verdigrunnlag og prinsipper	4
En globalisert næring	4
Behov for internasjonale regler	4
Miljøvennlig sjøtransport	5
En helhetlig transportpolitikk	5
Offshore entreprenørvirksomhet	6
Kvalitet som konkurransefortrinn	6
Innovasjon og bærekraft	6
Brenselcelleteknologi	7
Utslipp til luft	8
Internasjonalt regelverk	8
Utslipp av klimagasser	8
Utslipp av svovel (SO _x)	8
Utslipp av nitrogen (NO _x)	10
Ozonnedbrytende stoffer	10
Flyktige organiske forbindelser (VOC)	10
Utslipp av CO ₂	11
Utslipp til sjø	12
Ballastvann – uønsket spredning av arter	12
Miljøskadelig bunnstoff	14
Driftsutslipp av olje	14
Kloakk og gråvann	15
Søppel	15
Miljøulykker til sjøs	16
Risikobildet	16
Forebyggende sikkerhet	16
Risiko for oljespill fra last og bunkers	18
Kjemikalier og flytende last i bulk	19
Farlig pakket gods	19
Trafikkovervåking	19
Nødhavn	20
Økende oljetransport utenfor Nord-Norge	20
Ansvars- og erstatningsregler	20
Andre tiltak	21
Resirkulering av skip	22
Forurensede sedimenter	23
Miljøstyring og miljøinformasjon	24
Miljøinformasjonsloven	24
Miljøledelse	24
Miljørapportering	24
Miljørapporteringspris	26
Miljøregnskap	26
The Heyerdahl Award	26

Skipsfartens samfunnsansvar

Miljøhensyn er en bærebjelke både i næringens kjernevirksomhet og i det brede samfunnsansvar som kjennetegner norsk skipsfart. Vi konkurrerer på kvalitet, og strenge og effektive miljøstandarder for internasjonal skipsfart støtter opp under vår konkurransekraft. En global næring har også et klart ansvar for å bidra til en bærekraftig utvikling av verdens miljø.

Målet for miljøarbeidet i Norges Rederiforbund er å fremme en konkurransedyktig norsk skipsfart og offshore entreprenørvirksomhet med høy miljøstandard. Vi skal være internasjonalt ledende i utviklingen mot en enda mer miljøvennlig skipsfart.

Samfunnsansvaret er mer enn hensyn til miljøet for norske rederier. Sikkerhet, sosialt ansvar for ansatte ute og hjemme og samfunnsengasjement er viktige verdier som forbundet løpende fremmer på vegne av næringen i sitt nasjonale og internasjonale arbeid.



Marianne Lie
Administrerende direktør



Foto: Jannecke Sanne.

VERDIGRUNNLAG OG PRINSIPPER

Skipsfart er basert på behovet for transport av varer og at dette behovet kan dekkes ved lønnsom virksomhet. Sjøtransport er gjennomgående mer miljøvennlig enn andre transportformer.

Havet utgjør 2/3 av jordens overflate. Fra havet, i og under havbunnen henter vi mat, energi og varme. Havet inneholder flere levende arter enn landjorden, det regulerer klimaet og bidrar med prosesser alt liv er avhengig av.

Belastninger som påføres havet og den øvrige naturen kan ramme oss, og det kan få konsekvenser for våre etterkommere. Vi kan også påføre naturen skader som ikke rammer oss selv, men som går utover mennesker i andre deler av verden.

Dette forplikter alle som ferdes på og i nærheten av havet. Både næringen selv, myndigheter, kunder og samfunnet for øvrig må ta ansvar og stille krav til høyere miljøstandard og lavere utslipp for å begrense belastningene på naturen.

Derfor har Norges Rederiforbund miljø som et prioritert arbeidsområde og vil bygge sitt miljøarbeid på følgende prinsipper:

- **Globalt samarbeid:** Skipsfart er en global næring der nasjonale reguleringer i liten grad bidrar til å løse miljøutfordringene. Effektive miljøtiltak og reguleringer må derfor i størst mulig grad utformes på internasjonalt og globalt nivå.
- **Føre-var-prinsippet:** Vi ønsker ikke å ta unødig risiko på miljøets vegne. Vi vil søke løsninger som vi er trygge på at naturen tåler. Vi ønsker å basere vårt arbeid på den best tilgjengelige kunnskap om sammenhenger i naturen, og arbeider derfor aktivt for mer viten gjennom forskning. Kunnskapen må kombineres med ydmykhet overfor alt vi ikke vet og forstår om havet og naturens kompliserte sammenhenger.
- **Generasjonsperspektivet:** Skipsfarten er en næring med historiske tradisjoner der verdifulle virksomheter ofte har gått i arv mellom generasjonene. På samme måte gjelder prinsippet om at hver generasjon har plikt til å overlate naturen i minst like god tilstand som den ble overtatt. Hver generasjon må dekke sine egne behov uten å redusere kommende generasjoners muligheter til å dekke sine.
- **Vugge til gravperspektivet:** Alle deler av et produkts livssyklus må være bærekraftige. Vi ønsker å se hele skipets livssyklus i sammenheng, fra bygging ved verft og leveranser fra underleverandører til resirkulering av ressursene når skipet tas ut av bruk.
- **Det skal lønne seg å ta miljøhensyn:** Rammebetingelsene må legges til rette for at miljøinvesteringer blir lønnsomme for eieren og miljøvennlig drift blir et konkurransefortrinn.
- **Åpenhet:** Vi ønsker åpenhet rundt eierforhold. Åpenhet er et viktig prinsipp for å få til en mer miljøvennlig skipsfart. Miljøsyndere må ikke kunne skjule seg.

EN GLOBALISERT NÆRING

Utenriks skipsfart er av natur en internasjonal virksomhet.

Fra 1950-tallet er rederinæringen blitt stadig mer globalisert. Skipets mobilitet samt etableringen av åpne registre uten krav til nasjonalitet hverken til eierskap eller mannskap, bidro til at rederinæringen ble verdens første globale næring. Næringen er karakterisert av multinasjonal kapital, arbeidskraft, teknologi og globale produksjonsfaktorer i et globalt marked. Et skip kan være prosjektert i Norge, bygd i Sør-Korea, eid av et norsk børsnotert rederi med norske og utenlandske aksjeeiere, registrert i Panama, drevet av et norsk managementselskap med kontor i Malaysia, bemannet av norske offiserer og filippinsk mannskap, klassifisert av Det Norske Veritas, forsikret av forsikringselskaper i Storbritannia og gå i linjefart mellom Asia, USA og Sør-Amerika i samseiling med et japansk rederi.

BEHOV FOR INTERNASJONALE REGLER

Dette bildet førte tidlig til erkjennelse av behovet for et internasjonalt/globalt sikkerhets- og miljøregelverk gjennom FNs sjøfartsorganisasjon International Maritime Organization (IMO), som ble etablert i 1948. Samfunnsøkonomiske effektivitets-hensyn gjør det viktig å unngå nasjonale eller regionale særreguleringer som kan være til hinder for effektiv utnyttelse av et skip.

DE TO VIKTIGSTE MOTIVENE BAK DETTE DOKUMENTET ER:

- Norsk skipsfart skal være ledende i å møte markedets behov for miljøvennlig sjøtransport.

- For Norges Rederiforbund er det grunnleggende at vi som næring har et ansvar for miljøet. Vi ønsker derfor å bidra til gode løsninger på de utfordringer vi står overfor.

Avvikende reguleringer kan føre til at skip, ved å oppfylle ett sett nasjonale/regionale bestemmelser, ikke blir i stand til å oppfylle reguleringer i et annet land/region. Enhetlige internasjonale regler er en forutsetning for like konkurransevilkår i det globale marked. Internasjonale krav vil også gjennomgående fremme en høyere standard for sikkerhet og miljø.

"Erika" og "Prestige"-forlisene har satt IMO under press. EU har gått inn for en raskere utfasing av enkeltskrog tankskip enn tidligere vedtatte internasjonale krav og har utarbeidet forslag til regionale krav parallelt med at disse er fremmet overfor IMO. Det er av meget stor betydning for miljøvennlig skipsfart at IMO kan fortsette å sette standarder som skal gjelde for alle, og at disse standardene settes høyt nok.

Forbundet har som mål å arbeide for effektivisering og styrking av IMO. Det vil samtidig være en særlig utfordring for Norges Rederiforbund å bidra til at EUs virksomhet innen det maritime miljøområdet rettes inn mot globale løsninger.

Shipping - en global kunnskapsnæring



MILJØVENNLIG SJØTRANSPORT

Transportløsninger har avgjørende betydning for lokalisering og organisering av nesten all økonomisk virksomhet. Effektiv transport kan bidra til bedre og mer miljøvennlig utnyttelse av verdens ressurser.

I mange sammenhenger vil sjøtransport være eneste aktuelle transportform for gods. Dette gjelder for eksempel hovedtyngden av interkontinental råvare- og ferdigvaretransport. I regional og nasjonal sammenheng er sjø- og landtransport både konkurrerende og utfyllende transportformer.

Sjøtransport er samlet sett den mest miljøvennlige transportformen vi har, og kommer gjennomgående positivt ut av en sammenligning mellom de forskjellige transportformer. Enhver form for transport påfører imidlertid samfunnet miljøulempir i form av forurensning, støy og inngrep i natur- og kulturmiljø.

Stor lasteevne, jevn fart, lavt energibruk og små indirekte kostnader til infrastruktur gir klare miljøgevinster ved bruk av skip. Den landbaserte transporten medfører betydelige ulemper i form av luftforurensning, støy, støv, arealbruk og utrygghet i nærmiljøet. Kapasitetsproblemer på veinettet skaper også store problemer. Mer miljøvennlig transport på kjøll er derfor et mål både i EU og Norge, og utfordringen er nå å omsette ord til praktisk handling. Riktig prising av transporttjenester med økt hensyn til eksterne kostnader er et av flere aktuelle virkemidler.

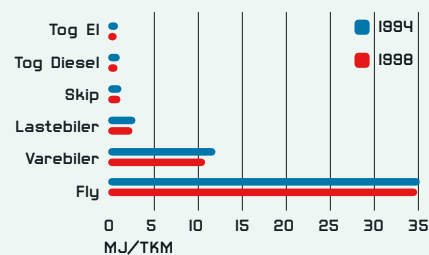
EN HELHETLIG TRANSPORT-POLITIKK

Vår geografiske plassering i utkanten av Europa betyr at transportavstand er et kostnadshandikap for konkurranseutsatt næringsliv i Norge.

I et nasjonalt og regionalt perspektiv ligger det et stort effektiviseringspotensiale i intermodal transport (kombinasjon av flere transportformer). En bedre utnyttelse av de ulike transportformers konkurransefortrinn vil bidra til lavere transportkostnader og lavere utslipp.

Med vår lange kystlinje har Norge en naturgitt transportvei som krever minimale investeringer i infrastruktur. Mens hundre trailere tar ferden gjennom byer og tettsteder, kan til sammenligning ett moderne kystskip bruke sjøveien for å bringe samme last frem til bestemmelsesstedet.

Energibruk pr. tonnkm. 1994
(1993 for sjøfart) og 1998



Tonnkm for tog, fly og vare- og kombinerte biler inkluderer frakt av personer.

Kilde: Beregninger gjort i SSB

BEHOV FOR INTERNASJONALE REGLER

NR vil:

- arbeide for å sikre IMOs posisjon som det eneste forum der miljøstandarder for internasjonal skipsfart skal vurderes og vedtas.

- arbeide for at IMOs medlemsland, både flaggstater, havnestater og kyststater, ratifiserer, implementerer og etterlever det regelverk de har vedtatt i IMO.
- arbeide for mer målrettet og standardisert kontroll fra havnestatenes side i overensstemmelse med standarder og retningslinjer vedtatt i IMO.

- arbeide for at andre aktører i størst mulig grad baserer sin tilstandsvurdering av skip på tilgjengelige opplysninger fra flaggstat, klasseselskap og havnestat.

Sjøtransporten må styrke sine miljøfortrinn i forhold til andre transportformer. Norges Rederiforbund mener det bør være en overordnet målsetting at Norge skal være ledende når det gjelder miljøvennlig sjøtransport.

OFFSHORE ENTREPRENØR-VIRKSOMHET

Rederiforbundets medlemmer driver både ordinær skipsfart og offshore entreprenørvirksomhet utenriks og på norsk kontinentalsokkel. Med offshore entreprenørvirksomhet menes her entreprenørtjenester i petroleumsvirksomheten som for eksempel boring, produksjon, losji etc. med flyttbare offshoreinnretninger (herunder innretninger med skipsfasong), eller servicevirksomhet om bord i faste og flyttbare slike.

Offshore entreprenørvirksomhet er, som utenriks skipsfart, en internasjonal virksomhet. Dette skyldes petroleumsindustriens internasjonale karakter og muligheten for forflytning av flyttbare innretninger mellom ulike lands sokler - avhengig av hvor det til enhver tid er marked for de aktuelle tjenester.

Det er følgelig ønskelig med et internasjonalt sikkerhets- og miljøregelverk også for offshore entreprenørinnretninger, både ut fra bedriftsøkonomiske og samfunnsøkonomiske hensyn.

Til tross for dette er det i hovedsak nasjonale regelverk og avtaler som bestemmer utslippskravene til petroleumsvirksomheten. Offshore

entreprenørinnretninger er derfor underlagt krav både fra flagg- og sokkelstaten. Sokkelstaten har etter havrettskonvensjonen den eksklusive jurisdiksjon og derved hovedansvaret når innretningen er i virksomhet på dens sokkel. Men i tillegg kan flaggstaten gi pålegg, og den er eneansvarlig når innretningen seiler eller slepes som et fartøy fra sted til sted.

Dette dokumentet er begrenset til utslipp relatert til innretningen som fartøy og den maritime driften av dette. Det omhandler ikke utfordringer og tiltak relatert til utslipp fra entreprenørvirksomheten om bord. Dette skyldes at tilhørende utfordringer og tiltak innen de to områder er til dels svært forskjellige. Utfordringer og tiltak relatert til entreprenørvirksomheten vil dessuten variere med hvilken sokkel i verden man opererer på.

KVALITET SOM KONKURRANSE-FORTRINN

Målet for miljøarbeidet i Norges Rederiforbund er å fremme en konkurransedyktig norsk skipsfart og offshore entreprenørvirksomhet med høy miljøstandard. Vi skal være internasjonalt ledende i utviklingen mot en enda mer miljøvennlig skipsfart.

Det skjer en løpende teknologisk utvikling på områdene sikkerhet og miljø. Det enestående maritime miljøet i Norge har stor innovasjonskraft, og de norske rederiene er i front av utviklingen. For at vi skal nå målet vårt må det være kraft, kapital og risikovilje

i den norske klyngen, og den norske næringen må være stor nok til at vi kan påvirke den internasjonale regelutviklingen. Norges Rederiforbund ønsker å bidra til en utvikling som bedrer markedsbetingelsene for kvalitetsrederiene. Forbrukerkrav om miljøvennlig transport av varer er et viktig bidrag.

INNOVASJON OG BÆREKRAFT

Utvikling av ny og bedre kunnskap og teknologi er en avgjørende forutsetning for å løse næringens miljøutfordringer. Norges Rederiforbund arbeider derfor aktivt for å stimulere til, og bruker selv store ressurser på maritim miljøforskning nasjonalt og internasjonalt. Norge er en stor skipsfartsnasjon. Derfor har innovasjon av miljøteknologi i det maritime miljøet global effekt. En sterk, innovativ maritim næring kan være et av Norges viktigste bidrag til en bærekraftig utvikling.

Forskningen foregår på en rekke områder som forskning på maskineri, utstyr og tiltak som gir reduserte utslipp til luft, forskning på metodikk og utstyr for rensing og utskiftning av ballastvann og forskning på mer miljøvennlige bunnstoffer.

I tillegg støttes annen maritim forskning som har klart positive miljømessige implikasjoner, men som ikke har miljø som hovedformål. Dette omfatter for eksempel hydrodynamisk forskning, forskning for bedre utnyttelse av flåten og forskning for over-

EN HELHETLIG TRANSPORTPOLITIKK

NR vil:

- arbeide for en helhetlig og konkurranse- nøytral samferdselspolitikk hvor sjøtransporten integreres og gis vilkår på linje med vei/bane. Nasjonal Transportplan må bli en plan for hele transportpolitikken – ikke bare for investeringer i infrastruktur på land.
- arbeide for at norsk transportpolitikk utarbeides i nært samarbeid med andre europeiske land og EU, slik at nærsjøfartens muligheter og utfordringer settes inn i den nødvendige regionale ramme.
- at utformingen av virkemidler i transportpolitikken må baseres på kost-/nytteberegninger mellom sjø og land, hvor miljøhensyn inngår.
- arbeide for mer effektive og miljøvennlige løsninger med kombinasjonen sjø, bane og vei. Det må foretas en kartlegging av unødige barrierer for effektiv bruk av sjøtransport og intermodale løsninger.
- gå inn for differensiering av los-, farleds- og anløpsavgifter basert på omforente sikkerhets- og miljøindekseringssystemer.

føring av last fra land til sjø. Når det gjelder miljøutfordringene, mål og tiltak knyttet til petroleumsvirksomheten på norsk sokkel, vises til MILJØSOK. Dette er et samarbeidsprosjekt mellom oljeindustrien og norske myndigheter, jf. OLFs hjemmeside (www.olf.no) for ytterligere informasjon.

Rederiforbundet var initiativtaker til forskningsprogrammet "Maritim miljø-satsing" (MARMIL), som ble gjennomført i regi av Norges forskningsråd i perioden 1998 - 2001. Programmet hadde fokus på utvikling av kunnskap, teknologi og verktøy for mer miljøvennlig konstruksjon og drift av skip og flyttbare innretninger.

Se <http://research.dnv.com/marmil/> for nærmere informasjon.

I kjølvannet av MARMIL tok Rederiforbundet høsten 2001 initiativ til etablering av et nytt flerårig maritimt miljøprogram kalt "Maritime Research and Development" (MAREN). Programmet har som mål å bedre skipsfartens miljøstandard og miljøprofil gjennom initiativ og støtte til utvikling av kunnskap og kompetanse, bærekraftig regelverk samt gjennom utvikling og uttesting av nye og innovative løsninger.

Se <http://research.dnv.com/maren/> for nærmere informasjon.

BRENSELCELLETEKNOLOGI

Hydrogensamfunnet er på full fart til oss, og utviklingen av brenselcelleteknologi er det neste kvantespranget

verden venter på for å kunne ta 0-utslippsteknologien i bruk.

Norges Rederiforbund leder et EU prosjekt for utvikling av brenselcelleteknologi for skip på vegne av et konsortium bestående av 21 europeiske bedrifter/institusjoner. Prosjektets målsetting er å legge grunnlaget for en vesentlig mer miljøvennlig transport gjennom bruk av brenselceller til fremdrift og/eller hjelpemaskineri om bord i skip. Potensiell miljøgevinst er 0-utslipp til luft av miljøskadelige stoffer som NO_x, SO_x, VOC og sotpartikler samt stillegående maskineri (ingen bevegelige deler). Bruk av brenselceller gir dessuten en vesentlig reduksjon i utslipp av CO₂. Ved bruk av hydrogen som brennstoff produsert ved bruk av fornybar energi (vannkraft, sol, vind, bølger etc.), blir utslippene "null". Bruk av naturgass eller gassolje som energikilde vil gi vesentlig mindre utslipp av CO₂ enn tradisjonelt skipsmaskineri. Prosjektet skal fullføres innen sommeren 2004.

FORSKNING OG UTVIKLING

NR vil:

- støtte forskning og utvikling som underbygger regelverksutviklingen på miljøområdet.
- støtte forskning og utvikling som underbygger næringens kunnskap om, kompetanse på og holdninger til miljøutfordringer og løsninger.
- støtte utvikling av et miljøregnskaps-system for norsk skipsfart.
- støtte utvikling av retningslinjer/verktøy for effektiv miljøstyring i rederiene og om bord på skipene.
- støtte forskning og utvikling av mer energieffektive skip som gir reduserte utslipp til luft gjennom bedre
 - skrogutforming
 - maskineri/motortekniske tiltak
 - fremdrift/propulsjon
 - flåteutnyttelse
 - gassdrift (naturgass).
- støtte forskning på og utvikling av brenselcelleteknologi om bord på skip.
- støtte forskning som gir reduserte utslipp til sjø
 - utprøving av TBT-frie bunnstoffer i samarbeid med rederier og malingprodusenter.
- støtte forskning og utvikling som reduserer risiko for spredning av organismer ved utslipp av ballastvann rettet mot
 - kunnskap om risiko for spredning av organismer
 - teknologi/systemer for behandling eller utskiftning av ballastvann.
- støtte forskning og utvikling som bidrar til miljøvennlig/bærekraftig resirkulering av skip.

- arbeide for bedret havnestruktur med internasjonale intermodale havner og knutepunkthavner.

KVALITET SOM KONKURRANSEFORTRINN

NR vil:

- arbeide for økt markedsfokus på kvalitet, herunder miljødifferensiering av relevante avgifter.
- arbeide for lettere tilgang på relevant informasjon om et skips kvalitetsnivå.

- arbeide for at lasteiere skal se seg tjent med å benytte skip av høy kvalitet basert på tilgjengelig informasjon.

Utslipp til luft

Utslipp til luft fra skipsfart stammer hovedsakelig fra forbruk av drivstoff. Det arbeides kontinuerlig med å redusere slike utslipp gjennom forbedret energi-effektivitet, drivstoffkvalitet, skrogutforming og motortekniske forbedringer.

INTERNASJONALT REGELVERK

Utslipp til luft fra skip er regulert i IMO-konvensjonen MARPOL (The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 73/78). Anneks VI i MARPOL regulerer de utslipp som er omtalt i dette kapitlet med unntak av CO₂. Med hensyn til CO₂ har IMO startet arbeidet. Anneks VI til MARPOL er for øvrig forventet å bli ratifisert av tilstrekkelig antall land/tonnasje i løpet av 2003, og vil i så fall tre i kraft i løpet av 2004 (12 måneder etter at ratifiseringskriteriet er oppfylt).

Kyotoavtalen inneholder i prinsippet et meget omfattende konsept for å få utslipp av klimagasser i atmosfæren under kontroll. Bare ratifisering fra Russland gjenstår før avtalen kan tre i kraft. Dette er ventet i løpet av 2003. Utslippene fra internasjonal skipsfart kan ikke reguleres effektivt gjennom nasjonale utslippsmål. Skipsfart er derfor holdt utenfor Kyotoavtalen, og IMO er gitt i oppdrag å utforme et internasjonalt regelverk som skal bidra til reduserte utslipp av klimagasser fra skip i internasjonal skipsfart, uavhengig av hvilket land skipet er registrert i.

UTSLIPP AV KLIMAGASSER

Annex A til Kyotoprotokollen lister opp ulike typer drivhusgasser, og IMO har vedtatt at alle disse skal implementeres i GHG-indekseringen nevnt ovenfor. Det er imidlertid besluttet at CO₂ skal fokuseres i første omgang, og basert på betydningen denne gassen har i forhold til volum, støtter Norges Rederiforbund denne strategien.

UTSLIPP AV SVOVEL (SO_x)

Det er svovel i råolje. Gjennom raffineringprosessen tas svovel ut av de fineste oljeproduktene, som bilbensin. Svovelinnholdet i den resterende oljen blir derfor høy. De tyngste restproduktene brukes som drivstoff på skip (bunkers) og som fyringsolje. I disse er svovelinnholdet høyt, og det er svovelinnholdet i bunkers som avgjør svovelutslippet fra skip. Skipsfarten står for 4-6% av verdens samlede svovelutslipp til luft. Svovelutslipp fører til sur nedbør som kan ha negative effekter på land. Også svovelutslipp til havs kan bidra til sur nedbør over land siden de kan transporteres over lange avstander.

Under ECE-konvensjonen (United Nations Economic Commission for

UTSLIPP AV KLIMAGASSER

NR vil:

- delta aktivt i utformingen av internasjonal regulering i IMO slik at skipsfarten tar sin del av ansvaret for å stabilisere de globale utslippene av klimagasser på et bærekraftig nivå.
- samle og dele de erfaringer som gjøres gjennom pilotprosjekter hos medlemsrederiene.
- arbeide for innføring av markedsbaserte mekanismer i forhold til utslipp til luft gjennom karbonkreditter.



Viking Energy er verdens første gassdrevne forsyningskip. I forhold til dieseldrift er utslippene av NO_x redusert med ca. 90 %, CO_2 -utslippene er redusert med ca. 30% og utslippene av svovel er eliminert. Populært sagt tilsvarer reduksjonene i NO_x -utslippene de årlige utslippene fra 20.000 biler. Viking Energy har en nyutviklet skrogform som gir lavere motstand, gir bedre fremdriftsegenskaper og som flytter den økonomiske hastighet fra ca. 12 knop til 14-15 knop. Skipet tilhører det Bømlo-baserte rederiet Eidesvik AS. Foto: Harald Walderhaug.

- fremme arbeidet med forbedringer av energieffektiviteten gjennom
 - drivstoffkvaliteten
 - skrogutforming
 - ruteplanlegging.
- bidra til å utnytte alternative energikilder som naturgass og hydrogen.
- være villig til å senke grenseverdiene for SO_x og NO_x der dette er nødvendig for å bringe utslippene ned på et akseptabelt nivå.
- støtte etablering av ytterligere SECAs for områder som møter IMO's kriterier for slike.

Europe) om langtransportert grense-overskridende luftforurensning, har Norge og andre europeiske land forpliktet seg til store reduksjoner blant annet i utslipp av SO_x . Utslipp fra internasjonal skipsfart er holdt utenfor denne avtalen. Utslipp av SO_x er regulert av Anneks VI i MARPOL, som setter en øvre global grense på 4,5% svovel for bunkers brukt i skip. IMO overvåker for øvrig gjennomsnittlig svovelinnhold i bunkers på verdensbasis. Gjennomsnittet for 2002 var 2,6%.

Der det er behov for lavere utslipp, gir konvensjonen adgang til å etablere "SO_x emission control areas" med strengere grenseverdier for svovelinnhold. Østersjøen og Nordsjøen er allerede godkjent som slike områder med en grense på maksimum 1,5% svovel.

Norges Rederiforbund har arbeidet for at Anneks VI skal ratifiseres av tilstrekkelig mange land slik at det kan tre i kraft så raskt som mulig. Det ligger nå an til at dette kan skje i 2004.

Norges Rederiforbund vil også støtte ytterligere innskjerping av utslippskravene i Anneks VI der dette er nødvendig for å redusere utslippene til et akseptabelt nivå. Dette kan først gjennomføres etter at det har trådt i kraft.

Mulige innskjerpinger kan være etablering av flere "SO_x emission control areas", og å senke tillatt svovelgrense i disse områdene.

Reduksjon i SO_x -utslipp kan dels oppnås ved å benytte bunkers med lavere svovelinnhold, eller ved å fjerne SO_x i avgassen. Forbundet støtter utviklingen av begge alternativer, slik at den mest kostnadseffektive løsning kan velges for det enkelte skip, avhengig av type og operasjonsområde. Samtidig vil forbundet oppfordre oljeindustrien å utvikle kostnadseffektive metoder for å fjerne svovel i bunkers i tilknytning til raffineringprosessen.

Norges Rederiforbund mener at rensing av avgassene (seawater scrubbing) skal være tillatt under forutsetning av at vaskevannet kan slippes ut uten fare for miljøet. På denne måten er det mulig å benytte bunkers med høyt svovelinnhold, men rense avgassene til et nivå som tilsvarer grenseverdien eller lavere.

UTSLIPP AV NITROGEN (NO_x)

Utslipp av NO_x bidrar til sur nedbør og til dannelsen av bakkenært ozon som har negative virkninger både på vegetasjon og menneskers helse. Skipsfarten står for omlag 14% av verdens samlede nitrogenutslipp til luft.

Utslipp av NO_x fra internasjonal skipsfart er holdt utenfor ECE-konvensjonen. Utslipp er regulert ved at Anneks VI i MARPOL setter en øvre grense for tillatt NO_x -utslipp pr kwt. Når avtalen trer i kraft vil kravene få tilbakevirkende kraft fra 1. januar 2000. Dermed bidrar avtalen allerede nå til å fremme mer miljøvennlige skip.

NO_x -utslippene under forbrenning er avhengige av flere faktorer som turtall, trykk og temperatur i motoren.

OZONNEDBRYTENDE STOFFER

KFK og haloner

Skipsfarten anslås å stå for utslipp av 3000-6000 tonn klorfluorkarboner (KFK) årlig. Dette utgjør 1-3% av de totale utslipp. Utslipp av gasser som truer ozonlaget er regulert i Montrealprotokollen fra 1987, som er en internasjonal avtale om reduksjon og utfasing av slike gasser. Utslippskategoriene som i første rekke er relevante for skipsfarten er haloner og KFK. Haloner brukes i brannslukningsanlegg, og slike halonanlegg ble forbudt å installere på skip bygget etter 1. oktober 1994.

Anneks VI i MARPOL vil forby enhver installasjon av utstyr som inneholder ozonnedbrytende stoffer, med unntak av hydroklorfluorkarboner (HKFK) som blir forbudt fra 2010. Forbruket av HKFK skal være stabilisert fra 1995 og faset ut innen 2010. Målet er skjerpet gjennom EUs forordning 2037/2000 som fastslår at eksisterende halonanlegg skal fases ut.

FLYKTIGE ORGANISKE FORBINDELSER (VOC)

NMVOC (Non Methane Volatile Organic Compounds) er forbindelser som ved utslipp til luft har flere negative konsekvenser for miljøet. De bidrar blant annet til dannelsen av såkalt bakkenært ozon. Bakkenært

UTSLIPP AV NITROGEN (NO_x)

NR vil:

- stimulere medlemmene gjennom informasjon og bevisstgjøring til å ta i bruk tilgjengelig teknologi som reduserer utslipp av SO_x og NO_x .
- være villig til å senke grenseverdiene for SO_x og NO_x der dette er nødvendig for å bringe utslippene ned på et akseptabelt nivå.
- støtte etablering av ytterligere SECAs for områder som møter IMOs kriterier for slike.

ozon har negative virkninger både på vegetasjon og menneskers helse.

Over halvparten av de norske utslippene av NMVOC kommer fra lasting og lossing av olje fra den norske kontinentalsokkelen, og har derfor et betydelig omfang. Mengden utslipp avhenger blant annet av egenskapene til råoljen på de ulike utvinningsfeltene.

Norge har under ECE-konvensjonen forpliktet seg til å redusere utslipp av VOC med 37% fra 1990 til 2010. Reduksjoner i utslipp fra norsk sokkel vil være viktig for å oppfylle avtalen.

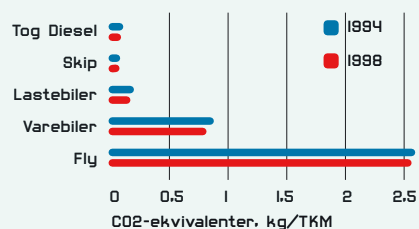
Utslipp av VOC fra skipsfart er også regulert i Anneks VI i MARPOL. Reguleringen innebærer at myndighetene kan kreve at skip har utstyr som kan samle opp VOC i forbindelse med lasting og lossing, men bare dersom terminalen som anløpes har utstyr som kan ta imot den oppsamlede VOC.

Det er innført krav til operatørselskapene på norsk sokkel som innebærer betydelige reduksjoner av VOC-utslipp. Ulike typer VOC-anlegg er derfor tatt i bruk i utstrakt grad av shuttletanker. Det foregår for øvrig fremdeles utvikling av metoder for å redusere disse utslippene sikkert og effektivt og med enklest mulig systemer som gir mindre rom for svikt.

UTSLIPP AV CO₂

Skipsfartens bidrag til drivhuseffekten er i hovedsak utslipp av CO₂ ved forbrenning av drivstoff. CO₂-utslipp fra internasjonal skipsfart utgjør i underkant av to prosent av de globale CO₂-utslippene. Skipsfart er likevel mer klimavennlig målt i forhold til utført transportarbeid (tonn km) enn andre transportformer. Utslippene blir lavere jo mer energieffektive fartøyene er. Derfor er det viktig å arbeide både med energieffektivitet, drivstofftyper og nye typer fremdriftssystemer. Dette er et viktig grunnlag for de forskningsområdene vi fokuserer på. Også operasjonelle tiltak som redusert fart og redusert omfang av ballastreiser vil bidra til reduserte utslipp.

Utslipp av klimagasser pr. tonnkm¹. kgCO₂-ekvivalenter². 1994 (1993 for sjøfart) og 1998.



¹ Tonnkm for tog, fly og vare- og kombinerte biler inkluderer frakt av personer.

² Inkluderer CO₂, CH₄ og N₂O.

Kilde: Beregninger gjort i SSB

Tiltak for å redusere verdens totale klimautslipp representerer positive markedsfordeler for skipsfarten. Norges Rederiforbund vil arbeide for at skipsfartens klimafortrinn blir et konkurransefortrinn.

IMO sikter i første omgang på å utforme en strategi for fremtidig arbeid. Viktige elementer her er å utarbeide et system for miljøindeksering (GHG Index – Green House Gas Index) og en utslippsstandard som eventuelt også kan danne grunnlaget for kvotehandel.

Norges Rederiforbund deltar aktivt i IMOs miljøkomité og vil fortsatt ha fokus på dette området gjennom forskning og utvikling, samt arbeide for markedsbaserte mekanismer som kvotehandel som totalt sett kan bidra til reduksjon av luftforurensning.

Norges Rederiforbund deltok i finansieringen av den første utredningen i IMO som ble lagt frem våren 2000. I tillegg til frivillige avtaler og utslippsstandards for skip, fremhever denne rapporten nettopp markedsbaserte mekanismer gjennom handel med karbonkreditter som mest aktuelle løsning. Norges Rederiforbund fikk våren 2002 prinsipiell tilslutning fra Stortinget til forbundets forslag om en prøveordning med handel med karbonkreditter.

Utslipp til sjø

Forståelsen av havmiljøets betydning er vesentlig endret de siste tiårene. Mens det tidligere var en utbredt oppfatning at havet var en nærmest ubegrenset lagringsplass for alt mennesket ville kvitte seg med, er holdningen til det marine miljø en helt annen i dag. Ordinær drift av skip medfører utslipp til sjø. Det arbeides kontinuerlig for å redusere disse miljøbelastningene.

BALLASTVANN – UØNSKET SPREDNING AV ARTER

Ballastvann er vann, hovedsakelig sjøvann, som skipene fyller i egne tanker for å sikre tilfredsstillende sjøgående egenskaper som stabilitet, samt å få hele propellen godt under vannoverflaten. Sjøvann tas inn og pumpes ut igjen utfra hvor mye last skipet har til enhver tid. Ballastvann er helt grunnleggende for en sikker og effektiv skipsfart.

Vannet skipene tar opp inneholder arter som lever i havet. Sjøvannet tømmes senere ut på et helt annet sted enn hvor det ble tatt opp. Dermed oppstår det en risiko for at nye arter introduseres i lokale økosystemer hvor de ikke hører hjemme. Det kan forstyrre den eksisterende balansen og gi negative og uoversiktlige konsekvenser i det aktuelle området. Utslipp av ballastvann er derfor en av de største miljøutfordringene skipsfarten står overfor.

Et eksempel er kammaneten som kom med ballastvann fra den amerikanske østkysten til Svartehavet, hvor den har ført til alvorlige økologiske konsekvenser.

Flere land har allerede innført reguleringer som forbyr utslipp av ballastvann nær kysten, blant andre Australia, Canada og Israel. IMO arbeider med en avtale som skal begrense risikoen for uønsket spredning av organismer gjennom ballastvann. I dag kan dette gjøres ved at skipet under sine reiser skifter ut ballastvannet til havs. Mottaksanlegg for ballastvann finnes ikke i dag.

Flere bedrifter i den maritime klyngen, både i Norge og andre steder, arbeider med å utvikle renseanlegg for installasjon på skip. Disse vil også kunne benyttes i mottaksanlegg i havn. Det forskes og testes på metoder for rensing av ballastvann i det vannet tas om bord. Aktuelle rensemetoder omfatter blant annet ulike metoder for filtrering, oksydering, bestråling med ultrafiolett lys, tilsetning av ozon og ulike kombinasjoner av disse. Norsk innovasjon er i front i dette viktige arbeidet.

Regelverket som nå er på trappene gjelder for alle skip på internasjonale reiser, mens for innenlandsreiser reguleres dette i stor grad av nasjonalstaten. Regelverket vil innebære at nye skip vil være utrustet med anlegg for

BALLASTVANN – UØNSKET SPREDNING AV ARTER

NR vil:

- støtte utviklingen av mer presis kunnskap om risiko for spredning av organismer ved utslipp av ballastvann for å legge grunnlaget for effektiv regulering av slike utslipp.
- støtte utviklingen av effektive metoder for behandling av ballastvann.
- arbeide for at ballastvannkonvensjonen trer i kraft så snart som mulig etter at den er vedtatt.



Tønsbergfirmaet Scanship Environmental AS har levert kloakk- og søppelbehandlingsanlegget på The World. Installasjonen har vakt stor oppmerksomhet i cruisenæringen, og er et eksempel på at en lokal klynge av verksted, rederi og leverandør kan skape innovativ og effektiv miljøteknologi. Scanship ble tildelt Eksportprisen i Vestfold 2002, og miljøfirmaet leverer ettermonterbare avfallsanlegg til cruiseskip over hele verden.

behandling av ballastvann som oppfyller den internasjonale standarden. For eksisterende skip krever konvensjonsteksten som foreligger per i dag ballastvannutskiftning, men det er ikke usannsynlig at det blir krevet installasjon av behandlingsanlegg på et senere tidspunkt.

Konvensjonen for ballastvann forventes vedtatt på en diplomatkonferanse tidlig i 2004. Norges Rederiforbund har vært, og vil fortsatt være, meget aktiv i utformingen av den endelige konvensjonen, og vil etter at konvensjonen er vedtatt arbeide for hurtig ratifisering.

MILJØSKADELIG BUNNSTOFF

Bunnstoff eller antifouling er en betegnelse på de stoffer som brukes for å behandle skrogene på skip for å hindre at arter setter seg fast på

undervannsskroget, såkalt begroing (fouling). Denne naturlige begroingen kan etter hvert få et betydelig omfang og øker skipets motstand gjennom vannet, noe som igjen fører til økt forbruk av drivstoff og økte utslipp til luft. Begroing bidrar også til uønsket spredning av arter. Slik begroing motvirkes vanligvis ved å male undervannsskroget med et såkalt bunnstoff.

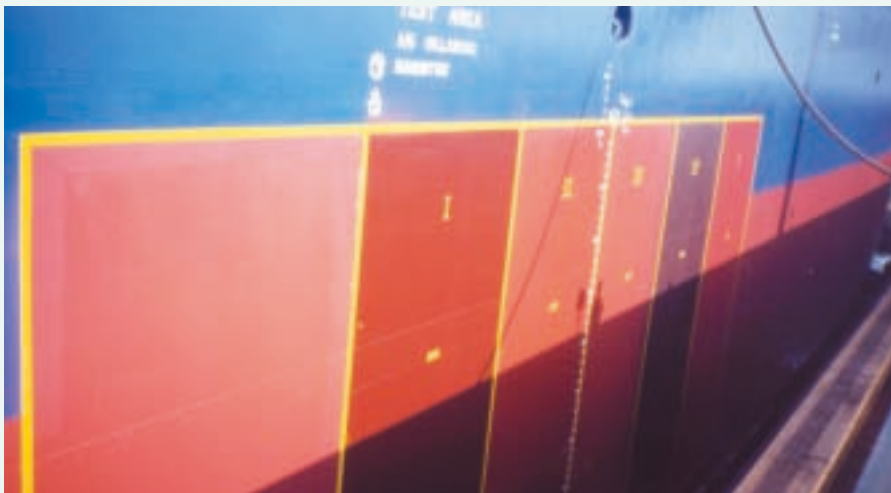
TBT (tributyltinn), som de senere år har vært mest benyttet til dette formålet, har vist seg å ha skadelige virkninger på miljøet. Det er vedtatt et internasjonalt forbud i IMO mot påføring av TBT-holdige bunnstoffer for alle skip fra 1. januar 2003. Fra 1. januar 2008 er det forbudt å ha TBT på skroget. Det tillates imidlertid å dekke eksisterende TBT-lag med en forsegling for å hindre lekkasje mot sjø av de aktive stoffene i TBT-malingen.

Det eksisterer per i dag alternativer til TBT som er ganske effektive, men fortsatt forskning og utvikling for å finne miljøvennlige og samtidig effektive alternativer er viktig. Norges Rederiforbund deltar i et større utprøvningsprosjekt av ulike bunnstoffer. Prosjektet gjennomføres i samarbeid med flere rederier, malingsprodusenter og Marintek. Bunnstoff med silikon ser lovende ut. Prosjektet skal være fullført i 2005/2006.

DRIFTSUTSLIPP AV OLJE

Utslipp av olje til sjøs er tillatt under visse forutsetninger som skal sikre at dette ikke er skadelig for miljøet. Dette omfatter både mindre kvanta oljerester etter lasten og oljerester fra maskineriet. Bedre teknologi og strengere regelverk har ført til at disse utslippene stadig reduseres.

Gjennom MARPOL har havnestatene forpliktet seg til å etablere mottaksanlegg hvor skipene kan levere olje. Det er et stort problem at havnestatene ikke oppfyller disse forpliktelsene. For å nå målet om reduserte oljeutslipp er det viktig at slike tilbud opprettes. Norges Rederiforbund arbeider sammen med andre representanter for næringen med å påvirke myndighetene i de ulike land til å etablere slike anlegg. Et nytt EU-direktiv om mottaksanlegg i havner trådte i kraft 28. desember 2002. Direktivet innebærer at MARPOLs regler blir lovpålagt i EU ved at havnene får en forpliktelse til å stille



Skrogside med testfelt med ulike TBT-frie bunnstoff.

DRIFTSUTSLIPP AV OLJE

NR vil:

- arbeide for fortgang i arbeidet med å etablere mottaksanlegg i havner.
- gå inn for mer effektiv kontroll og overvåking for å unngå ulovlige utslipp.
- støtte strengere sanksjoner mot overtredelser.

mottaksanlegg til disposisjon, mens skipene forpliktes til å bruke dem.

I tillegg foregår det dessverre også bevisste ulovlige driftsutslipp. Disse skyldes delvis ønske om å spare tid eller penger, eller at det ikke finnes egnede mottaksanlegg for slike oljerester i rimelig nærhet.

Norges Rederiforbund mener sanksjonering av ulovlige oljeutslipp er et avgjørende virkemiddel for å komme problemet til livs. Det bør innebære høye bøter og en mer effektiv kontroll for å øke muligheten for at overtredelser blir oppdaget.

For å identifisere kilden til ulovlige oljeutslipp arbeides det med å utvikle metoder for merking ("tagging") av olje. Denne metoden kan benyttes til å fastslå hvorvidt et oljeutslipp stammer fra ett eller flere mistenkte skip. Rederiforbundet ser positivt på å merke oljelaster og bunkers dersom det kan gjennomføres på en praktisk og pålitelig måte.

KLOAKK OG GRÅVANN

Utslipp av kloakk fra skip er regulert i Anneks IV i MARPOL og legger restriksjoner på utslipp av ubehandlet kloakk i kystnære farvann. Annekset trer i kraft 27. september 2003.

Gråvann er avfallsvann som ikke har vært i kontakt med oljerester eller kloakk. Dette er hovedsakelig avløpsvann fra vask og dusj, og for de fleste skip innebærer det intet miljømessig

problem å slippe dette ut i sjøen. For større passasjerskip som ligger i havn eller i nærheten av sensitive områder vil det være nødvendig å ta vare på gråvannet til skipet er i åpen sjø, eller å rense det.

SØPPEL

Holdningen til havets evne til å håndtere utslipp og søppel har endret seg drastisk de siste årene. Likeså har forståelsen av avfallsproblemer og oppslutningen om kildesortering økt i samfunnet som helhet. Praksisen på skipene har endret seg i samme retning, og IMO har innført reguleringer gjennom Anneks V i MARPOL. Avtalen inneholder bestemmelser om hva skipene kan slippe ut og hvor utslipp kan skje. Hovedregelen er at avfall som kan skade miljøet ikke skal slippes ut i sjøen. Plast og syntetiske materialer er eksempler på dette. Det er også strenge restriksjoner på å slippe ut treverk og annet materiale som flyter. Det må leveres til mottaksanlegg i land. Kun materiale som brytes ned og ikke er til skade for miljøet kan slippes ut.

Flere av forbundets medlemmer har de senere år tatt i bruk nye systemer som reduserer avfallsmengden, øker gjenvinningen og gir miljøvennlig behandling av avfall om bord gjennom blant annet godkjente forbrenningsanlegg.

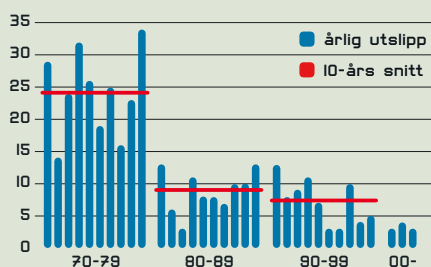
SØPPEL

NR vil:

- stimulere medlemmer til fortsatt å videreutvikle sortering og avfallshåndtering for å sikre miljømessig optimal behandling av avfall.
- støtte organisasjonen Save the North Sea som har som formål å stanse forsøplingen av Nordsjøen.

Miljøulykker til sjøs

Bildet av strender og sjøfugl tilgriset med olje er sterkt. Bildet skygger for inntrykket av sikkerhetsarbeidet som gjøres for at ulykker ikke skal skje. Dette målrettede arbeidet virker. Antallet ulykker har gått kraftig ned.



Årlig mengde oljeforurensning 1970-2002.
Kilde International Tanker Owners Pollution
Federation Ltd. (www.itopf.com)
London 2003

RISIKOBILDET

Det er de mer usynlige driftsrelaterte utslippene fra et stort antall skip som representerer den alvorligste miljøtrusselen regionalt og globalt fra internasjonal skipsfart. Likevel er det miljøulykkene til sjøs som får størst oppmerksomhet og foranlediger de sterkeste reaksjonene.

Først og fremst har oppmerksomheten vært rettet mot risikoen for oljeforurensning fra tankskip som havarerer eller skades i kystnære farvann, enten p.g.a. strukturelt sammenbrudd eller som en følge av kollisjon og grunnstøting. Slike ulykker kan føre til meget alvorlige, lokale skadevirkninger som kan vare i mange år, spesielt for fiskeri- og turistnæringen i områder som blir berørt.

Skipenes bunkers og eventuell miljøskadelige last representerer også en trussel for miljøet dersom ulykker fører til at dette slippes ut.

I den senere tid er også fokus rettet mot terroraksjoner mot skip som kan ha som formål å forårsake store miljøødeleggelser.

Den primære oppgaven er derfor å unngå at slike utslipp fra skip

inntreffer. Imidlertid vil det alltid være en risiko for ulykker, og neste trinn i sikkerhetsarbeidet er derfor å redusere konsekvensene av eventuelle ulykker. Endelig er det et viktig prinsipp at skadelidte skal gis erstatning for sine økonomiske tap.

Norges Rederiforbund engasjerer seg på alle disse områdene for å fremme effektive og rettferdige løsninger.

FOREBYGGENDE SIKKERHET

Helt siden IMO ble opprettet i 1948 har en vesentlig del av innsatsen vært rettet mot forebyggende sikkerhet for liv, helse og det ytre miljø, og gjennom årene har IMO vedtatt en lang rekke viktige konvensjoner og regelkrav. Mens mange tiltak utelukkende har til formål å redusere miljørisikoen, vil mange primære sikkerhetskrav også bidra positivt til å redusere miljørisikoen. Eksempelvis vil tiltak for å redusere kollisjonsrisiko også bidra til å redusere risiko for oljesøl.

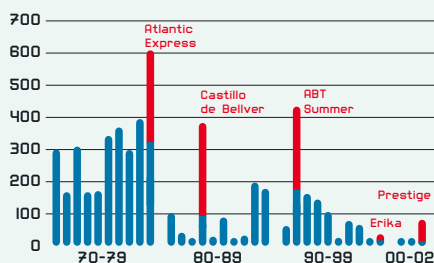
En meget stor del av ulykkene kan tilskrives den menneskelige faktor, ikke bare om bord, men også på rederikontorene. IMO har derfor det siste tiåret fokusert mye av sitt arbeid på dette og blant annet vedtatt to meget



"Far Scout" under oppryddingen etter "Prestige"-ulykken. Farstad Shipping ASA.

viktige instrumenter for å redusere denne risikofaktoren. Det ene er skjerpede krav til sjøfolks kompetanse og verifikasjon av denne gjennom den reviderte STCW-konvensjonen som ble vedtatt i 1995 og som var fullt ut implementert 1. februar 2002. Det andre er innføringen av krav til sikkerhets- og miljøstyringssystemer i land og om bord gjennom ISM-koden som fra 1. juli 2002 omfatter alle skip i internasjonal fart.

Effekten av dette årelange og kontinuerlige sjøsikkerhetsarbeidet har resultert i en stadig bedre sikkerhets- og miljøstandard for skip som også gir seg utslag i ulykkesstatistikken. Både antall oljeutslipp og mengden av utsluppet olje har vist en klart fallende trend i henhold til statistikken til The International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) som ble etablert i 1970.



Årlig antall oljeforurensningsulykker 1970-2002. Kilde: International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. London 2003.

Selv om risikoen for ulykker har blitt betydelig redusert, er det fortsatt områder der det er nødvendig eller ønskelig å innføre ytterligere forebyggende tiltak, og vi vil i de etterfølgende kapitler presentere forbundets syn og mål for dette arbeidet. Dette omfatter også forebyggende tiltak knyttet til eksterne forhold som farledssikkerhet.

RISIKO FOR OLJESPILL FRA LAST OG BUNKERS

Fra naturens side lekker det mye olje ut gjennom havbunnen, og havet har en naturlig evne til å håndtere en viss mengde olje. I hvilken grad et menneskeskapt utslipp forårsaker skade kommer derfor an på type olje og lokale forhold som blant annet dybde, temperatur, saltinnhold, vind og strømforhold. Store utslipp i sårbare områder kan imidlertid få alvorlige konsekvenser for hele næringskjeder og påvirke livet i sjøen i lang tid fremover. I tillegg kommer konsekvensene for turistnæringen.

De største utslippene av olje til havet kommer per i dag fra aktivitet på land. Med hensyn til skipsfarten har det vært en positiv utvikling når det gjelder oljeutslipp. Siden 1970-tallet har vi hatt en sterk økning i mengde transportert råolje og oljeprodukter. På tross av dette er gjennomsnittlig utslippsmengde per år ved ulykkesutslipp redusert til godt under halvparten i samme periode. Dette er et resultat av bedre regelverk, bedre

sikkerhet og kvalitetsheving på driftssiden.

99,98% av alle oljelaster kommer trygt frem til bestemmelsesstedet, men Norges Rederiforbund støtter fortsatt fokus på forhold som sikrer at dette tallet opprettholdes og forbedres.

Likevel skjer det ulykker med store utslipp av olje. Dette er en betydelig belastning for skipsfartens miljøomdømme. Rederiforbundet er svært aktivt involvert i arbeid som kan bidra til å redusere risikoen for ulykker. Ulykken med tankskipet "Erika" utenfor kysten av Frankrike i desember 1999, og ulykken med "Prestige" utenfor Spania i 2002 har ført til at EU har satt det internasjonale regelverket under lupen.

Etter "Prestige"-forliset har EU vedtatt regionale reguleringer om utvidet Condition Assessment Scheme (CAS) for tankskip, forbud mot transport av tunge råoljer med enkeltskrog tankskip og oljeprodukter samt forsert utfasing av enkeltskrog tankskip.

Disse forslagene er nå fremmet i IMO. Forbundet støtter IMO-krav om utvidet CAS og et forbud mot transport av de mest miljøfarlige, tunge oljene, men kan ikke se at det foreligger et faglig forsvarlig grunnlag for ytterligere akselerert utfasing. Forbundet vil bidra til at disse forhold vil bli gjenstand for grundig vurdering under behandlingen i IMO.

Tradisjonelt har man fokusert på olje

RISIKO FOR OLJESPILL FRA LAST OG BUNKERS

NR vil:

- fokusere på større grad av etterlevelse av eksisterende konvensjoner på sikkerhet og miljø.
- delta aktivt i revisjoner av tekniske krav og krav til inspeksjoner for å styrke sikkerheten ytterligere.
- støtte utvikling av regelverk som reduserer miljørisikoen representert ved skipenes bunkerstanker.
- støtte et internasjonalt regelverk etter "Prestige" med fokus på utvidet anvendelse av CAS (Condition Assessment Scheme) og forbud mot frakt av tungolje i enkeltskrogskip.

fraktet som last. Det er imidlertid et faktum at skipenes brennstofftanker (bunkerstanker) inneholder mye olje som ved en ulykke også kan representere en miljøtrussel. Per i dag er det ikke krav til dobbel beskyttelse av bunkerstankene, ei heller begrensninger på maksimalt volum av tankene selv om dette begrenses i praksis. Det er visse skipstyper som fører meget store mengder bunkers som ved en ulykke vil kunne representere en miljørisiko. Dobbelt beskyttelse (dobbel skrog), sammen med eventuelle begrensninger på størrelsen på hver tank, kan bidra til å redusere denne miljørisikoen. Temaet kommer nå på dagsorden i IMO der Norges Rederiforbund støtter utviklingen av regelverk på dette området.

KJEMIKALIER OG FLYTENDE LAST I BULK

Skip som frakter kjemikalier og flytende last i bulk vil ved en ulykke representere en miljørisiko. Primært er det derfor viktig å unngå ulykker ved tilstrekkelige forholdsregler og drive virksomheten på en forsvarlig måte. Norske rederier har store markedsandeler i kjemikalietransport, og Norges Rederiforbund har vært aktiv i utviklingen av et strengt regelverk som ivaretar hensynet til sikkerhet og miljø.

Anneks II i MARPOL regulerer denne typen skipstransport. I denne konvensjonen er de ulike lastene gradert etter hvor farlige de er for miljøet. Det stilles strenge krav til skipets kvalitet,

tanker og til alle sider ved driften av skipet som påvirker risikoen for forurensning, inkludert opplæring av mannskapet.

Det skjer en rask utvikling når det gjelder vår kunnskap om kjemikalier og stoffer som har negative virkninger på helse og miljø. Dermed øker også skipsfartens muligheter til å gjennomføre slik transport med tilstrekkelig sikkerhet.

Det pågår nå en prosess i IMO for å harmonisere kravene i Anneks II med Anneks I som gjelder transport av olje, samt endre på kategoriseringen av kjemikalielaster og redusere antall uregulerte stoffer. Norges Rederiforbund har i denne sammenheng vært opptatt av å sikre at krav til sikkerhet og miljøstandard ikke blir svekket, og at regelverket gjøres enklere enn i dag slik at bedre beskyttelse av miljøet faktisk oppnås.

FARLIG PAKKET GODS

Last som representerer en miljørisiko ved ulykker fraktes ikke bare som flytende kjemikalier i bulk som omtalt over, men også i pakket form i egne transportenheter. Dette gjelder både flytende og faste stoffer og kan dreie seg om mange ulike typer last, for eksempel bensin, maling, kjemikalier eller olje i tanker.

Anneks III i MARPOL omhandler krav knyttet til dette, dvs. farlig last som fraktes i pakket form på skip. Dette regelverket skal øke sikkerheten ved denne type transport ved å stille krav

til blant annet plassering av last, mengdebegrensninger, merking av stoffer og dokumentasjon.

Norges Rederiforbund støtter innføringen av en varslingsplikt for skip med farlig last.

Innføringen av IMDG-koden (International Maritime Dangerous Goods Code) som obligatorisk regelverk gjennom endring av SOLAS har vært støttet av forbundet. Denne vil tre i kraft 1. januar 2004.

TRAFIKKOVERVÅKING

Utvikling av systemer for navigasjon, trafikkregulering og trafikkovervåking har stor betydning for å unngå ulykker og dermed miljøskadelige utslipp. I tillegg er farvanns- og trafikkovervåking fra det enkelte skip sterkt forbedret og forenklet gjennom moderne radarutstyr. Det nye automatiske identifikasjonssystemet AIS utfyller dette bildet ytterligere.

AIS (Automatic Identification System) er antikollisjonsutstyr om bord i skip. AIS vil også løpende gi viktig informasjon til for eksempel trafikk-sentraler på land, om skipets posisjon, kurs, fart og last.

ECDIS (Electronic Chart Display and Information System): Norsk forskning har vært tidlig ute i utviklingen av elektroniske kart. ECDIS er trolig et av de mest effektive hjelpemidlene som er utviklet for å bedre navigasjons-sikkerheten.

KJEMIKALIER OG FLYTENDE LAST I BULK

NR vil:

- arbeide for fortsatt fokus på sikkerhet og miljø ved frakt av kjemikalier til sjøs.

FARLIG PAKKET GODS

NR vil:

- arbeide for å øke avskippers ansvar ved sikring og merking av gods for å øke sikkerheten ved transport av farlig last i pakket form.

- fortsatt arbeide for at intensjonene med revisjon av Annex II til MARPOL 73/78 (frakt av kjemikalier i bulk) blir oppfylt, dvs. et strengere og forenklet regelverk.

VTS (Vessel Traffic Management and Information Systems): Dette er trafikk- overvåking fra land og er sammen- lignbar med overvåking av lufttrafikken som foretas av flygelederne på flyplassene. Norsk maritim forskning deltar aktivt i den videre utviklingen av dette.

Norges Rederiforbund er opptatt av at navigasjonsassistanse fra land, som trafikksentraler og los, tilpasses den sikkerhetsutrustning skipene har på en kostnadseffektiv måte. Systemene for overvåking må være kostnadseffektive og informasjonsstrømmene må være effektive. Svikt i kommunikasjon kan få alvorlige følger i en krisesituasjon.

NØDHAVN

Ulykken med "Prestige" viser behovet for at et skip i nød kan få komme inn til land. Anmodningen fra kapteinen og bergingsselskap ble avvist av kyst- statens myndigheter. Skipet ble slept rundt på åpent hav i storm i flere dager før det brakk.

Norges Rederiforbund mener fokus på nødhavner og strandsettingssteder er meget viktig. Vi støtter arbeidet i EU med å få fortgang i etableringer av nødhavner. Et skip i nød, som kan utgjøre en fare for sikkerhet og miljø, må kunne søke nødhavn for å unngå eller begrense forurensning og for å redde liv og verdier.

ØKENDE OLJETRANSPORT UTENFOR NORD-NORGE

Den stadig økende trafikken på grunn av oljeutvinningen i det russiske nord- området fører til oljetransport med store tankere sydover langs norske- kysten. Denne trafikken kommer i tillegg til den oljetransport som fore- går fra oljefeltene på norsk sokkel og den tradisjonelle oljetransporten til de russiske befolkningskonsentrasjoner og militæranlegg i nordområdene.

Russertrafikken går gjennom de sårbare områdene utenfor Nord- Norge. En ulykke med utslipp av store mengder olje i dette området kan få katastrofale konsekvenser. Området er en av verdens viktigste gyteplasser for fisk.

Situasjonen krever nye beredskapstil- tak. Det finnes i området i dag ingen oljevernberedskap som er egnet til dette formålet. Det viktigste tiltaket er tilstrekkelig slepebåtkapasitet. Også overvåking, samt klare og gode kommando- og kommunikasjons- strukturer er nødvendig.

Åpning av norsk side i Barentshavet for olje- og gassvirksomhet, med økt aktivitet og tilstedeværelse, vil være det beste virkemiddel for å bedre sikkerheten langs kysten av Nord- Norge. Tilstedeværelsen av slik norsk virksomhet vil innebære etablering av effektiv oljevernberedskap i området. Det vil også kunne ha en meget

gunstig innvirkning på sikkerheten innen den russiske oljeutvinningen og beredskapsmulighetene i russisk kystområde.

ANSVAR- OG ERSTATNINGS- REGLER

Olje

Ansvars- og erstatningsreglene for oljesøl er delt inn i tre trinn. Regelverket er utviklet i IMO og har meget stor internasjonal tilslutning. Det har vist seg som et meget effektivt system for å sikre skadelidte et sikkert og raskt erstatningsoppgjør.

FNs oljesølkonvensjon (CLC) pålegger eieren av tankskip som frakter olje et objektivt erstatningsansvar og en forsikringsplikt. Uten forsikring får skipet ikke seile.

Som neste trinn er det etablert et oljesølfond som bidrar ved større ulykker. Fondet er etablert med hjemmel i FNs Fonds-konvensjon (FUND) og finansiert av oljeindustrien.



Oljelenser. Foto: AllMaritim AS.

NØDHAVN

NR vil:

- at EU-direktivet om opprettelse av nødhavner implementeres raskt.
- at det opprettes et mest mulig forpliktende regime for en kyststat til å la skip søke nødhavn.
- at det opprettes effektive beslutnings- prosedyrer på land til bruk i en nødsituasjon.

Gjennom disse to trinnene ivaretas det viktige prinsippet om deling av ansvar mellom skip og last. Etter "Erika"-ulykken utenfor Frankrike i 1999 og "Prestige"-ulykken utenfor Spania, er beløpene for maksimalerstatning vedtatt økt. Fra november 2003 vil beløpet være 203 millioner SDR (ca. 2 milliarder NOK).

Som et tredje trinn vedtok IMO i mai 2003 at det skal opprettes et frivillig katastrofefond. Fondet vil bety at ytterligere erstatningsbeløp blir tilgjengelige for de land som skulle ha behov for et høyere erstatningsnivå – typisk Norge, EU-landene, Australia og Japan. Rederinæringen har aktivt støttet opprettelsen av fondet. Det nye fondet vil kunne tre i kraft allerede i 2004. Maksimalerstatning gjennom disse ordningene beløper seg til hele 750 millioner SDR (ca. 7,5 milliarder NOK) når det nye "Supplementary Fund" trer i kraft.

HNS – skadelige og farlige stoffer

IMO vedtok i 1996 HNS-konvensjonen om ansvar og erstatning ved transport av farlige og skadelige stoffer. HNS står for "Hazardous and Noxious Substances". Rederinæringen har vært pådriver for konvensjonen og arbeider nå aktivt sammen med norske myndigheter for at den skal tre i kraft.

Konvensjonen innfører forsikringsplikt og høyere ansvarsgrenser for erstatning. HNS-konvensjonen er bygget opp på samme måte som

oljesølkonvensjonen, med ansvar for skipets eier som første trinn og et erstatningsfond som annet trinn. Samlet erstatning etter HNS-konvensjonen vil være 250 millioner SDR (2,5 milliarder NOK).

Bunkersolje

Søl av bunkersolje fra tankskip omfattes av det internasjonale regelverket som er omtalt ovenfor. Men ved søl av bunkersolje fra andre skip enn tankskip gjelder andre ansvars- og erstatningsregler. I 2001 ble det vedtatt en ny konvensjon som regulerer søl av bunkersolje fra skip. Det betyr at nå omfattes også denne type utslipp av krav om forsikringsplikt og adgang for skadelidte til å anlegge sak direkte mot forsikringsgiver.

Det er bekymringsfullt at erstatningsbeløpene følger globalbegrensningskonvensjonen (LLMC). Disse beløpene kan vise seg å være for lave. Rederinæringen har lenge pekt på dette problemet. Det er i IMO fremforhandlet en protokoll som øker erstatningsnivået betydelig, men den er det foreløpig bare Norge som har iverksatt. Det er rederinæringens ønske at EU, og andre land, så snart som mulig følger opp. Dette er viktig for å unngå at adgangen til ansvarsbegrensning innenfor sjøretten ikke skal komme under press.

ANSVAR- OG ERSTATNINGSREGLER

NR vil:

- arbeide for fortsatt bred tilslutning til det internasjonale regimet for erstatning ved oljesøl.
- oppfordre norske myndigheter til å forsere arbeidet med de praktiske tilpasninger slik at HNS-konvensjonen kan tre i kraft.
- arbeide for økt oppslutning om bunkersølkonvensjonen.
- arbeide for at protokollen fra 1996 til globalbegrensningskonvensjonen (LLMC) iverksettes slik at man også i andre land enn Norge får innført et høyere erstatningsnivå ved søl av bunkersolje.

ANDRE TILTAK

Norges Rederiforbund støtter

- utvidelsen av territorialgrensen fra 4 til 12 nautiske mil.
- varslingsplikt for skip med farlig last.

ØKENDE OLJETRANSPORT UTENFOR NORD-NORGE

NR vil:

- at Kystverket sikrer tilstedeværelsen av et eller to hensiktsmessige beredskapsfartøyer med tilstrekkelig slepekapasitet, utstyr for oljeoppsamling og brannbekjempelse.
- at beslutningsstrukturene klargjøres.
- at overvåkings- og kommunikasjons-systemer skal være samordnet og effektive.
- at funksjonene til en trafikkentral kan legges om bord i et beredskapsfartøy for bedre ressursutnyttelse og beredskap.
- at samarbeid mellom norske og russiske myndigheter videreutvikles i området.
- at det opprettes seilingsleder forbi Nord-Norge.

Resirkulering av skip

Når et skip ikke lenger kan holdes i teknisk forsvarlig stand innenfor økonomiske rammer, bør det tas ut av drift. Dette bidrar til å sikre en høyere teknisk standard på verdens skipsflåte. Skipet kan enten dumpes til sjøs etter forhåndsfjerning av miljø- og helsefarlige stoffer om bord i henhold til strenge regler, eller hugges opp på en måte der skipets byggemateriale og komponenter/utstyr resirkuleres. En forsvarlig prosess for hugging og resirkulering av skip er etter vårt syn både viktig og riktig ut fra miljømessige hensyn.

Den overveiende andelen av skipsopphuggingen foregår i India, Pakistan, Bangladesh og Kina der arbeidskraften er billig og det er kort vei til annenhåndsmarkedet for både stål og utstyr.

Det er imidlertid avdekket svært kritikkverdige arbeids- og miljøforhold knyttet til resirkulering av skip – særlig ved verft i India, Pakistan og Bangladesh. Det gjelder så vel manglende sikkerhetstiltak for ansatte som uforsvarlig behandling av helse- og miljøfarlige stoffer.

Fokus er derfor også blitt rettet mot rederinæringen og hvilke tiltak rederiene bør iverksette i relasjon til salg av skip for hugging og

resirkulering. Det er herunder blitt fremmet krav fra flere hold om å utarbeide nye internasjonale regler. Det er nødvendig både å bedre standarden på dagens praksis ved verftene, og å klargjøre betingelsene for salg av skip til opphugging slik at dagens opphuggingsland kan fortsette med resirkulering av skip.

Nasjonale eller regionale tiltak vil være lite effektive og de ville legge hindringer i veien for en høyst nødvendig opphugging av skip i dårlig forfatning. Norges Rederiforbund går derfor inn for internasjonalt bindende regler for opphugging av skip.

Resirkulering av skip ble satt på IMO's dagsorden i mars 2000 etter samarbeid mellom blant annet Norges Rederiforbund, Miljøvern-departementet og Sjøfartsdirektoratet. Tiltak rederier må treffe forut for salg av skip til opphugging vil bli dekket av retningslinjer som skal vedtas av IMO i 2003. Etablering av et frivillig system nå er ledd i en prosess der det søkes erfaring med prosedyrene som er beskrevet. Forbundet går inn for at prosessen med endelig vedtak om retningslinjer ikke bør bli forsinket med nye utspill nå, men at internasjonale regler må utarbeides så snart som mulig.

Rederinæringen internasjonalt har, i forkant av IMO-prosessen og på forbundets initiativ, utarbeidet egne retningslinjer for klargjøring av skip for resirkulering. Disse har vært et viktig grunnlag for IMO's arbeid og utgjør grunnlaget for den praksis forbundets medlemmer i dag har for resirkulering av sine skip.

Forbundet ser også positivt på de prosesser som er i gang innen ILO (for å bedre arbeidsforhold ved opphuggingsverftene) og Baselkonvensjonen (forsvarlig håndtering av avfall). Forbundet har bidratt med innspill til ILO-prosessen og oppfordret norske myndigheter til å bidra til finansiering av implementeringen av ILO's retningslinjer for sikkerhet og helse ved opphugging av skip.

Opphuggingsproblematikken viser hvor viktig det er at man allerede fra prosjekteringen av skipet legger miljøhensyn til grunn. Det bør innebære at man utvikler et produkt som belaster miljøet minst mulig både under bygging, i drift og ved utfasing, og at man planlegger utfra størst mulig gjenbruk av materialer.

Ideelt sett bør miljøstandarder til et produkt eller en prosess vurderes på basis av en livsløpsanalyse (Life Cycle Analysis – LCA), der også

RESIRKULERING AV SKIP

NR vil:

- spille en fortsatt aktiv rolle i IMO med sikte på et bindende regelverk for resirkulering av skip. Dette bør også inneholde krav til nye skip for å legge forholdene bedre til rette for fremtidig resirkulering.
- fortsatt støtte opp om prosessene i ILO og Baselkonvensjonen.
- støtte prinsippet om "Green Passport".
- støtte forskning og utvikling som kan bidra til bedre tilrettelegging ved opphugging av skip.
- utarbeide en veileder for rederier om miljøhensyn ved bestilling av nye skip.

Forurensede sedimenter

miljøbelastninger under bygging og i tilknytning til produksjonen av innsatsfaktorene tas med i beregningene. Norges Rederiforbund støtter forskningsprosjekter med sikte på å utvikle rasjonelle metoder for slike livsløpsanalyser.

IMO arbeider med retningslinjer for et "Green Passport". Passet skal være et dokument som inneholder en oversikt over alle materialer i skipet som kan være skadelige for helse eller miljø. Passet skal følge skipet, og enhver eier har et selvstendig ansvar for å sørge for at passet til enhver tid er oppdatert. Denne informasjonen er nødvendig for å få til en forsvarlig opphugging. Det vil være av stor betydning å få mer eksakt kunnskap om hvilke materialer, kjemikalier og stoffer som er brukt ved byggingen av skipet.

En forutsetning for å få bedret forholdene ved opphuggingsverftene er forståelse hos myndighetene i land hvor denne virksomheten foregår. Forbundet er derfor opptatt av at det føres en dialog med disse om innholdet i et fremtidig regelverk. Det er derfor svært gledelig at viktige opphuggingsland som India, Tyrkia og Bangladesh deltar aktivt i dette arbeidet.

De fleste utslipp havner før eller siden i havet. Utslipp fra biltrafikk, landbruk og skipstrafikk havner alle i sjøen, gjerne i et havnebasseng. Havner ligger ofte ved et elveutløp. Elven tar med seg utslipp fra byen ut i havnebassenget. Ofte ligger, eller har det ligget industrivirksomhet i havneområdet. Utslippene fra alle disse kildene blir liggende på bunn som forurensede sedimenter. Når skip trafikkerer havnebassenget kan disse giftige stoffene virvles opp. Norges Rederiforbund støtter regjeringens arbeid med å foreta den nødvendige opprydding og vi støtter prinsippet om at forurensere betaler. Det bør rettes krav mot forurensere. Noe forurensning kan ikke spores tilbake til en forurensere, eller er et resultat av generell vekst og utvikling i samfunnet. Denne oppryddingen bør staten finansiere.

Miljøstyring og miljøinformasjon

MILJØINFORMASJONSLOVEN

Den nye miljøinformasjonsloven som trer i kraft 1. januar 2004 pålegger alle virksomheter å gi miljøinformasjon til enhver som henvender seg om dette. Informasjonsplikten omfatter all tilgjengelig miljøinformasjon, dog begrenset til informasjon som ikke berører forretningshemmeligheter eller informasjon som krever eget utredningsarbeid. Norges Rederiforbund er positiv til den nye loven og vil utarbeide en veiledning for en effektiv håndtering av henvendelser.

MILJØLEDELSE

For å sikre en kontinuerlig utvikling med en gradvis høyere miljøstandard kreves det systematisk arbeid og gode styringsredskaper. Norges Rederiforbund har gjennom forskningsprosjektet MARMIL utviklet redskaper og retningslinjer for god miljøledelse i rederiene. Dette innebærer blant annet retningslinjer for miljøledelse med utgangspunkt i ISM-koden, veiledere for miljøregnskap og miljørapportering.

MILJØRAPPORTERING

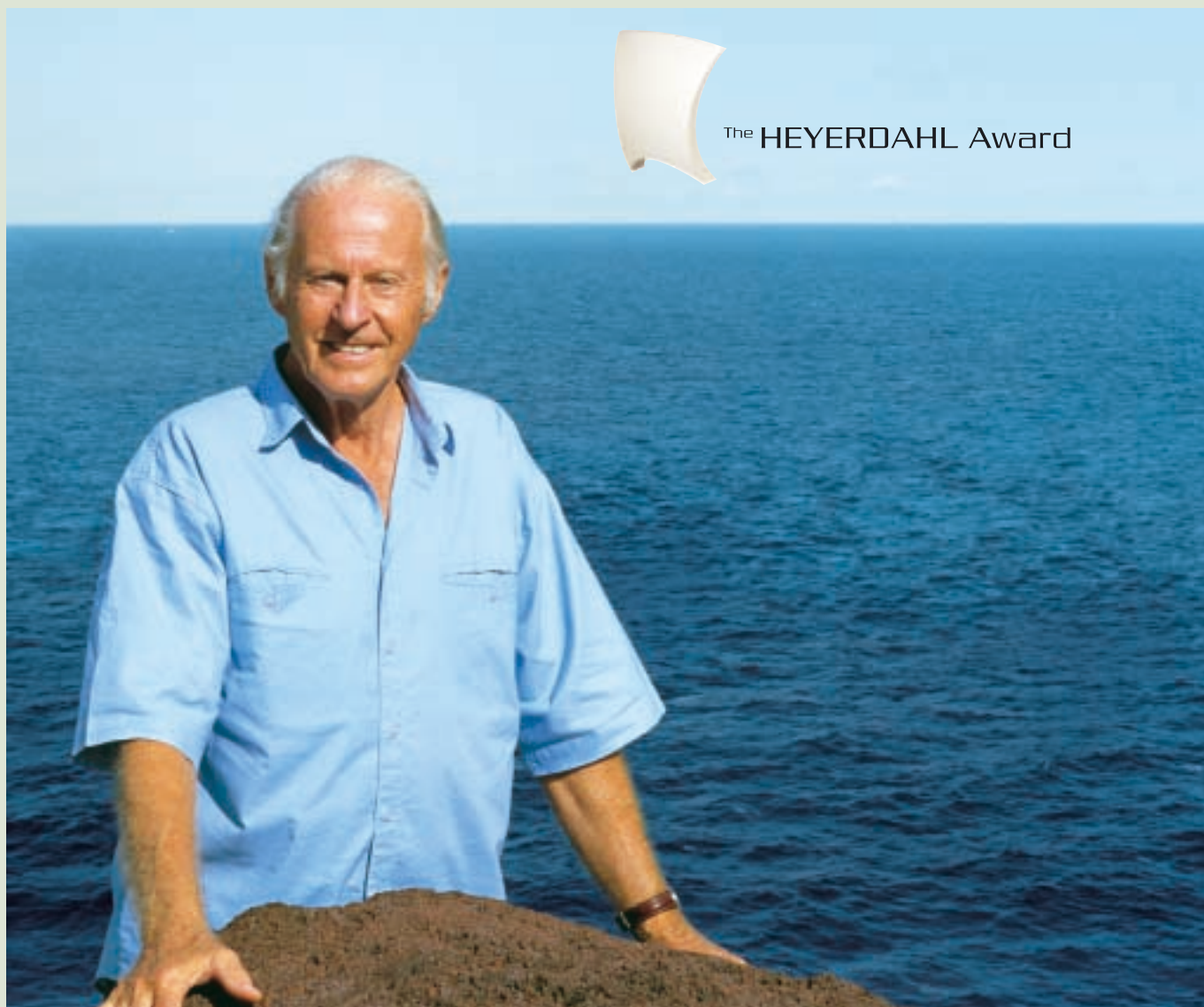
Rederienes arbeid med miljøspørsmål må forankres hos ledelse og styre i rederiene. Norges Rederiforbund ser på miljørapportering som et viktig virkemiddel for å systematisere informasjon og gjøre opp status. Miljørapportering vil også legge grunnlaget for å utarbeide strategi og presise mål, og bidra til åpenhet og tillit til næringens håndtering av miljøspørsmål.

Miljøstandard blir i økende grad en konkurransefaktor, og behovet for å gi omgivelsene fullverdig informasjon øker. I alle markeder settes det nå i økende grad fokus på hele produktets livsløp inkludert miljøstandarden på transporten av produktet. Dermed øker kravene til dokumentasjon av miljøstandard også for transportsektoren.

Miljørapportering er en naturlig del av det ordinære årsoppgjøret. Dette kan gjøres ved at miljøinformasjonen kommer frem i den ordinære årsberetningen eller som en separat

NR vil:

- bidra til å fortsatt videreutvikle miljøregnskap for skip og rederier og fremme innføring av dette verktøyet.
- utvikle veiledning for henvendelser etter miljøinformasjonsloven.
- fremme miljørapportering gjennom erfaringsutveksling og pris.
- fremme bruk av effektive miljøledelsesystemer i rederiene.



For å skape oppmerksomhet og engasjement om maritime miljøspørsmål har Norges Rederiforbund etablert "The Thor Heyerdahl International Maritime Environmental Award". Prisen deles ut hvert annet år i samarbeid med Det Norske Veritas, Gard og Skuld. Green Award Foundation vant prisen i 2001, ITOPF vant prisen i 2003. Foto: Scanpix.

NR vil:

- ved miljøpris og andre virkemidler skape økt bevissthet om maritime miljøutfordringer og fremme kunnskaper og positive holdninger i næringen.
- stimulere engasjement for maritime miljøspørsmål, og støtte og samarbeide med miljøorganisasjoner som arbeider med dette.

miljørapport. Både lovverket som regulerer regnskapsføring og børsforskrifter stiller minimumskrav til miljøinformasjon i årsoppgjøret. Regnskapsloven stiller økte krav til miljørapporteringen i styrets årsberetning.

MILJØRAPPORTERINGSPRIS

I samarbeid med flere nærings- og fagorganisasjoner har Rederiforbundet opprettet en pris for miljørapportering. Prisen deles ut årlig til det foretaket som kan legge frem den beste miljørapporten for sin virksomhet. Prisen skal stimulere arbeidet med å forbedre miljørapportering i næringslivet, og dermed bidra til større interesse for miljøinformasjon i samfunnet for øvrig. Mer informasjon finner du på www.nho.no under "energi og miljø".

MILJØREGNSKAP

Til hjelp for rederienes oppfølging av sin miljøstandard, og for å fremme kontinuerlig forbedring, er det viktig at virksomhetens utslipp kan kvantifiseres. Norges Rederiforbund og flere rederier har derfor støttet utviklingen av et PC-basert miljøregnskapssystem som skal forenkle registrering og beregning av skipenes utslipp på årsbasis.

En viktig del av vårt miljøarbeid er å bidra til økt bevissthet om maritime miljøutfordringer. Menneskelige og organisatoriske faktorer spiller en

viktig rolle ved marin forurensning og andre former for skader på miljøet. Å utvikle gode holdninger og kunnskaper hos personell både om bord og i rederiorganisasjonene står sentralt for å heve næringens miljøstandard ytterligere.

Internasjonale avtaler kan bare forhandles frem og få betydning dersom det finnes holdninger som støtter opp om avtalenes innhold. Vi ser at holdninger i samfunnet driver frem endringer. Forbrukere og kunder stiller i økende grad krav til miljøstandarder for produksjon og transport, og rederienes kunder stiller de samme kravene til sine befraktere. Rederiene stiller på samme måte krav til sine leverandører, ikke minst overfor verftsindustrien, når det gjelder miljøstandarden på nye skip.

THE HEYERDAHL AWARD

For å skape oppmerksomhet og engasjement om maritime miljøspørsmål har Norges Rederiforbund etablert "The Thor Heyerdahl International Maritime Environmental Award". Prisen deles ut hvert annet år i samarbeid med Det Norske Veritas, Gard og Skuld til aktører i den maritime næring, representanter for miljøbevegelsen eller andre som har gitt ekstraordinære bidrag i arbeidet med maritime miljøspørsmål.

Norges Rederiforbund mener fokus på skipsfart og miljø er positivt og at det

gir næringen viktige utfordringer. Vi ønsker å stimulere engasjement omkring dette temaet. Forbundet støtter og samarbeider derfor med miljøorganisasjoner som arbeider med slike spørsmål. Samarbeid med miljøorganisasjoner gir oss viktige innspill og utfordringer i arbeidet med å realisere vår ambisjon i miljøarbeidet.

ORDFORKLARINGER OG FORKORTELSER

ECE	United Nations Economic Commission for Europe
IACS	International Association of Classification Societies
ICS	International Chamber of Shipping
IMO	The International Maritime Organization, FNs sjøfartsorganisasjon
ISM	International Management Code for the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention
MAREN	Maritime Research and Development
MARINTEK	Norsk Marinteknisk Forskningsinstitutt AS
MARMIL	Maritim Miljøsatsing, maritimt forskningsprogram
MARPOL (Anneks I-VI)	The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
SOLAS	The International Convention for the Safety of Life at Sea
STCW	The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

Montrealprotokollen fra 1987 regulerer utslipp av gasser som truer ozonlaget.

ECE-konvensjonen (United Nations Economic Commission for Europe) regulerer langtransportert grenseoverskridende luftforurensning.

AFS konvensjonen (Anti Fouling System) regulerer bruk av bunnstoff, inneholder TBT-forbudet.



NORGES REDERIFORBUND

Rådhusgaten 25
0116 Oslo

www.rederi.no

Miljøvennlig skipsfart



Miljøprogram 2003-2007



NORGES REDERIFORBUND

INNHOOLDSFORTEGNELSE

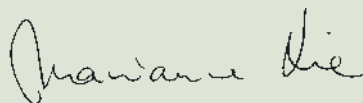
Innledning	2
Skipsfartens samfunnsansvar	2
Verdigrunnlag og prinsipper	4
En globalisert næring	4
Behov for internasjonale regler	4
Miljøvennlig sjøtransport	5
En helhetlig transportpolitikk	5
Offshore entreprenørvirksomhet	6
Kvalitet som konkurransefortrinn	6
Innovasjon og bærekraft	6
Brenselcelleteknologi	7
Utslipp til luft	8
Internasjonalt regelverk	8
Utslipp av klimagasser	8
Utslipp av svovel (SO _x)	8
Utslipp av nitrogen (NO _x)	10
Ozonnedbrytende stoffer	10
Flyktige organiske forbindelser (VOC)	10
Utslipp av CO ₂	11
Utslipp til sjø	12
Ballastvann – uønsket spredning av arter	12
Miljøskadelig bunnstoff	14
Driftsutslipp av olje	14
Kloakk og gråvann	15
Søppel	15
Miljøulykker til sjøs	16
Risikobildet	16
Forebyggende sikkerhet	16
Risiko for oljespill fra last og bunkers	18
Kjemikalier og flytende last i bulk	19
Farlig pakket gods	19
Trafikkovervåking	19
Nødhavn	20
Økende oljetransport utenfor Nord-Norge	20
Ansvars- og erstatningsregler	20
Andre tiltak	21
Resirkulering av skip	22
Forurensede sedimenter	23
Miljøstyring og miljøinformasjon	24
Miljøinformasjonsloven	24
Miljøledelse	24
Miljørapportering	24
Miljørapporteringspris	26
Miljøregnskap	26
The Heyerdahl Award	26

Skipsfartens samfunnsansvar

Miljøhensyn er en bærebjelke både i næringens kjernevirksomhet og i det brede samfunnsansvar som kjennetegner norsk skipsfart. Vi konkurrerer på kvalitet, og strenge og effektive miljøstandarder for internasjonal skipsfart støtter opp under vår konkurransekraft. En global næring har også et klart ansvar for å bidra til en bærekraftig utvikling av verdens miljø.

Målet for miljøarbeidet i Norges Rederiforbund er å fremme en konkurransedyktig norsk skipsfart og offshore entreprenørvirksomhet med høy miljøstandard. Vi skal være internasjonalt ledende i utviklingen mot en enda mer miljøvennlig skipsfart.

Samfunnsansvaret er mer enn hensyn til miljøet for norske rederier. Sikkerhet, sosialt ansvar for ansatte ute og hjemme og samfunnsengasjement er viktige verdier som forbundet løpende fremmer på vegne av næringen i sitt nasjonale og internasjonale arbeid.



Marianne Lie
Administrerende direktør

ORDFORKLARINGER OG FORKORTELSER

ECE	United Nations Economic Commission for Europe
IACS	International Association of Classification Societies
ICS	International Chamber of Shipping
IMO	The International Maritime Organization, FNs sjøfartsorganisasjon
ISM	International Management Code for the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention
MAREN	Maritime Research and Development
MARINTEK	Norsk Marinteknisk Forskningsinstitutt AS
MARMIL	Maritim Miljøsatsing, maritimt forskningsprogram
MARPOL (Anneks I-VI)	The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
SOLAS	The International Convention for the Safety of Life at Sea
STCW	The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

Montrealprotokollen fra 1987 regulerer utslipp av gasser som truer ozonlaget.

ECE-konvensjonen (United Nations Economic Commission for Europe) regulerer langtransportert grenseoverskridende luftforurensning.

AFS konvensjonen (Anti Fouling System) regulerer bruk av bunnstoff, inneholder TBT-forbudet.



NORGES REDERIFORBUND

Rådhusgaten 25
0116 Oslo

www.rederi.no