



REDUKSJON AV GHG-UTSLIPP FRA INTERNASJONAL SKIPSFART

Terje C. Gløersen
Norges Rederiforbund

Åpent møte i Miljøverndepartementet
Oslo, 23. november 2006



FRA UNFCCC/KYOTO TIL IMO

- Utslipp fra (internasjonal) skipsfart (og luftfart) er av gode grunner unntatt fra landenes nasjonale forpliktelser iht Kyoto-protokollens (article 2.2) der det heter:

The Parties included in Annex I shall pursue limitation or reduction of emissions of greenhouse gases not controlled by the Montreal Protocol from aviation and marine bunker fuels, working through the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the International Maritime Organization (IMO), respectively.



IMO-PROSESSEN SÅ LANGT (1)

- 26.09.1997 Annex VI til MARPOL 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 videre vurdere strategier for reduksjon av CO₂ –utslipp
- Mars 2000 The IMO Study of Greenhouse Gas Emissions from Ships ble publisert og diskutert på MEPC 45 in oktober 2000 (MEPC 45/8). Utslipp fra internasjonal skipsfart ble estimert til å utgjøre 1,8% av de globale CO₂ –utslipp



IMO-PROSESSEN SÅ LANGT (2)

- 05.12.2003 IMO's 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.
- 22.07.2005 IMO's miljøkomite (MEPC 53) vedtar "Interim Guidelines for Voluntary Ship CO₂ Emission Indexing for Use in Trials" (MEPC/Circ.471)



IMO-PROSESSEN SÅ LANGT (3)

- 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 i 2008.
- Hva vil så skje?



EU - CLIMATE POLICIES FOR MARITIME TRANSPORT (CE DELFT)

1. Voluntary commitments
2. Reporting of IMO CO₂ index
3. Requirement to meet a given CO₂ index limit value
4. Inclusion of refrigerant gases in the CO₂ index
5. Mandatory differentiation of port dues
6. Inclusion of maritime transport in EU ETS (ref. aviation)
7. Allocation of ship emissions to member states
(7 options depending on flag state, geographical area, bunker sales, export/import country)



EXAMPLE OF IMPROVEMENTS

Container transportation

Energy consumption for transport of loaded containers
from the Far East to Europe

1970	200 g/TEU nm	(diesel engine)
1976	196 g/TEU nm	(steam turbine)
1980	120 g/TEU nm	(diesel engine)
1983	110 g/TEU nm	
1988	70 g/TEU nm	
1996	50 g/TEU nm	

75% reduction during 26 years, corresponding to an
average annual reduction rate of 5,2%



MULIG UTVIKLING - INTERNASJONALT

- Fortsatt potensial for forbedring av virkningsgrader og produktivitet
- Fremdriftsmaskineri som ikke er basert på fossile brennstoff (kjernekraft, H-baserte brenselceller, fornybare energiformer (bølger, vind, sol))
- Obligatorisk deltagelse i ET systemer (trenger benchmark – hvorledes allokere initielle kvoter?)
- Allokere utslipp fra skip til eksport/importland som da må vurdere hvorledes landets totalkvote skal fordeles