

## Miljøhandlingsplan for RLFs medlemmer 2008- 2011

Denne planen har til hensikt å synliggjøre og sette ytterligere kraft bak miljøarbeidet i rederiene.

Planen har blitt utarbeidet av Rederienes Landsforening (RLF) og Norges Naturvernforbund (NNV) i samarbeid med medlemsrederiene. Planen bygger på en rapport fra NNV som beskriver næringens miljøutfordringer. På bakgrunn av denne ga medlemsrederiene innspill til mål og tiltak for løse utfordringene. Planen har i flere omganger vært på høring hos de største rederiene. MARINTEK og Rambøll AS har bidratt med ekstern kvalitetssikring der det har vært nødvendig.

Planen skal følges opp gjennom hele perioden og RLF vil arrangere seminarer, der status og fremdrift på mål og tiltak skal diskuteres.

I forbindelse med denne planen blir det opprettet en egen internettside på RLF hjemmeside som gir utdypende informasjon næringens miljøengasjement. Siden vil inneholde informasjon som f eks status i arbeidet, kontaktpersoner for miljøarbeid, CO2 kalkulator, miljøfakta og andre relevante tiltak som er gjennomført i andre næringer og land.

Målene er utformet slik at de beskriver en ønsket tilstand januar 2012 når planperioden 2008 til 2011 er gjennomført:

- **Rederiene har redusert drivstofforbruket med minst 10 %.**
- **Rederiene slipper ikke ut miljøgifter i naturen.**
- **Rederiene er oppfattet som natur- og miljøbevisste.**
- **Rederiene er miljøsertifiserte.**

I denne planen ser vi nærmere på de enkelte målene og hvilke tiltak som kan gjennomføres i rederiene for å nå dem.

## **Miljøutfordring: Klimagassutslipp**

Verdens klima er i endring. En serie av FN-rapporter har slått fast at menneskeskapte utslipp av klimagasser som f eks CO<sub>2</sub> øker temperaturen på jorden, noe som fører til mer ekstremvær og at de påfølgende raske klimaendringer vil ha dramatiske konsekvenser.

Motordrevet transport er en av få næringer i Norge som i nesten utelukkende er basert på fossile brensel. Den står for 25 % av de nasjonale utslippene og andelen er økende. En høyere transportfrekvens vil dermed naturligvis være en klimatrussel.

Miljøbevegelsen og forskere argumenterer med at kutt på minst flere titalls prosent i Norge innen få år må til for at det skal monne. Arbeidet med en ny internasjonal klimaavtale til å etterfølge Kyotoavtalen er allerede i gang. FN har som utgangspunkt sagt at utslippene totalt bør reduseres med 60-80% innen 2050.

Fart blir stadig mer viktig på sjøen på bekostning av miljøet, eksemplifisert ved hurtigbårutene og fartskrav fra oppdragsgivere og kunder generelt i innenrikstrafikken. Økt fart på sjøene gir store utslag på forbruket og er derfor på lik linje med økt frekvens en klimatrussel.

Skipskonstruktører og rederier har tradisjonelt vært opptatt av driftsøkonomi, noe som har fremelsket drivstoffgjerrige fartøy og store transportvolum. Næringen har samtidig vært med på å utvikle ”miljøskip”, både gassferger og skip med konvensjonell fremdriftsmaskineri. F eks har bytting av propeller stor effekt på forbruket.

### **Mål: Rederiene har redusert forbruket av fossilt drivstoff med minst 10%.**

Ved måling av drivstofforbruket blir det tatt utgangspunkt i forbruket av drivstoff i 2007 sett i forhold til produksjonen. Det betyr at endringer av f eks fergenes ruter ikke vil påvirke den faktiske endringen. Forbruket i 2007 er satt til 100 som måltall og målet er et forbruk på 90 i 2011.

### **Tiltakene**

- Øke kunnskapen om drivstofføkonomisk seiling
- Kontinuerlig synliggjøring av drivstofforbruk
- Arbeide for å justere fartskrav fra oppdragsgiver
- Optimalisere og justere motorer slik at forbruket reduseres
- Forbedre rutiner og infrastruktur for å redusere anløpstid

## **Miljøutfordring: Miljøgifter**

Det finnes mange helse- og miljøfarlige kjemikalier og forurensningstyper, noen av disse kalles miljøgifter. Dette er stoffer som er vanskelig nedbrytbare, tas opp og akkumuleres i levende organismer, opphopes i næringskjeden og gir kroniske giftvirkninger. For miljøgiftene er det nå nulltoleranse siden selv små mengder som gram og kilo, kan gi stor skade over tid. Både rovfugl, sjøfugl, sjøpattedyr og mennesker mange steder langs norskekysten har i seg et miljøgiftnivå som overskrider faregrensene samtidig som tilførselene fortsatt pågår. Effekter er blant annet redusert immunforsvar, kreft og utviklingsforstyrrelser. Statens forurensningstilsyn og Regjeringen har til enhver tid en oppdatert liste over hvilke kjemikalier som er å regne som miljøgifter, den såkalte Prioritetslisten. Den inneholder et titalls kjemikaliegrupper. Prioritetslisten er et viktig utgangspunkt for forurensningsmyndighetenes forskrifter og kontroller. Alle utslipp av menneskeskapt miljøgifter skal ifølge Nordsjøavtalen stoppes helt innen 2020, mens utslippene av naturlig forekommende miljøgifter som for eksempel dioksiner, tjærestoffer og tungmetaller ikke skal overstige naturens bakgrunnsnivå.

Næringens egen database over fergedriften og enkeltselskapers miljørapporter viser at det er bevissthet om at farlig avfall skal håndteres og leveres separat. Det gjelder imidlertid i første rekke spillolje og liknende velkjent avfall. Det er en utfordring for rederiene å identifisere og registrere andre typer farlig avfall eid av rederiene før det kommer ut i miljøet.

### **Mål: Rederiene slipper ikke miljøgifter ut i naturen.**

Miljøvernmyndighetene har laget en liste over helse- og miljøfarlige stoffer man skal være spesielt oppmerksom på den såkalte obs-listen. Rederiene har som mål at alle stoffer på listen, hvor skipsfarten er en stor forurensner, er blitt skiftet ut med miljøvennlige alternativer eller hvis det ikke er praktisk mulig, at det er laget en avhendingsplan for dem.

### **Tiltakene**

Innkjøpsansvarlig skal i henhold til dokumentasjon fra leverandøren forsikre seg om at produktet ikke inneholder prioriterte miljøgifter fra SFTs liste

Kartlegging av miljøgifter om bord

Lage avhendingsplan for alle miljøgifter

Sette miljøkrav til underleverandører som arbeider med vedlikehold av fartøyene

Øke kompetanse om miljøgevinster og anvendbare alternativer i samarbeid med leverandører

## **Miljøutfordring: Sjøfarten som miljøskaper**

Rederiene er nøkkelbedrifter i mange kystsamfunn, og er daglig i kontakt med mange mennesker. Dette er en posisjon som egner seg for å synliggjøre holdninger og delta i miljøverntiltak også ut over rederienes normale oppgaver. Fartøyene gir mange mulighetene for gode offentlige rom, og har spesielle muligheter sammenliknet med andre transportformer som buss, tog og fly pga av god plass og nærhet til naturen.

På reisen kan det legges til rette for å velge mellom sosiale aktiviteter eller en god hvil, og man kan forsyne pendlere med tjenester de har bruk for når de er ombord, som aviser, internett, bibliotek, filmer, miljøinformasjon og andre kulturtilbud.

Havneområder og kaianlegg fortjener spesiell fokus for å styrke naturmangfoldets livsgrunnlag. Det er velkjent at kaien er en god plass å fiske, noe som godt illustrerer at dette langt fra er døde undervannsområder. Velkjente fiskearter, fugl og andre sjødyr bruker bukter, vikene og gruntvannsområder som sin viktigste yngleplass og for fødeopptak. Ved å ta hensyn til dette ved konstruksjon og drift av havneanleggene kan de faktisk fungere som oaser for undervannsliv.

### **Mål: Rederiene er kjent som natur- og miljøbevisste**

Måling av dette målet foregår med en spørreundersøkelse i september hvert år. Utspørringer TNS Gallup har gjennomført for RLF september 2007 viser at 32 % av befolkningen i kystområdene mener at rederiene er miljø- og naturbevisste.

### **Tiltakene**

Lage informasjonskampanjer for fartøyene om rederiets miljøarbeid

Sende NNVs lokale naturinformasjon på TV om bord

Samarbeide med lokale ressursmiljøer innenfor natur- og miljøarbeid for økt kunnskap om miljøarbeide hos ansatte

Iverksette miljøstunts om bord på fartøyene

Forbedre førsteinntrykket om miljø på kaiene

## **Miljøutfordringen: Vern av naturmangfoldet**

En levende og rik natur er viktig for alle, og gir både gode opplevelser og næringsgrunnlag. Stikkord for moderne naturvern er ”vern gjennom bruk” gjennom å legge til rette for sameksistens mellom ulike brukerinteresser og naturverninteresser. For Norge er det biologiske mangfoldet i det marine miljø spesielt viktig både ut fra økonomiske, kulturelle og biologiske hensyn. Både på land og i sjøen står vi i fare for å miste verdifulle arter og bestander på grunn av menneskelige aktiviteter. Arter som har svært begrensede leveområder eller er avhengige av spesielle habitater, for eksempel forekommer kun på en enkelt lokalitet er spesielt i faresonen. Men også tradisjonelt store og vidtrekkende bestander har krympet faretruende. Det er kjent at overfiske, forurensning og arealinngrep gjør store innhugg i marine habitater.

Veiutbygging er ekstremt arealkrevende også i strandsonen, mens sjøtransport har et helt minimalt økologisk fotavtrykk dersom man får kontroll med utslipp til sjø og luft fra fartøy og havner. Innenriks skipsfart har i det siste blitt utpekt som den store synderen siden den i dag, ifølge myndighetenes beregninger, står for størstedelen av de norske NOx utslippene. Dette bildet bør imidlertid nyanseres noe, og det er viktig å peke på at det verken er fergetrafikken, hurtigbåtene eller lastetrafikken, men store fiskefartøy samt serviceskip og bøyelastere i oljeindustrien som står for størstedelen av NOx utslippene og som har økt mest de siste årene.

Målinger høsten 2006 viser at for de fleste av disse fartøyene ligger NOx utslippene nå godt under hva myndighetene bruker som utslippsfaktor i sine nasjonale beregninger og enda mye under det de tidligere utslippene lå på. Gass-skipene gir også svært store NOx reduksjoner. Avfall og oljeavfall håndteres godt av de fleste rederier.

### **Mål: Rederiene er miljøsertifiserte**

I 2007 er bare et fåtall av rederiene sertifiserte gjennom ISO standarder. Det er også muligheter for å sertifisere seg gjennom stiftelsen Miljøfyrtårn.

### **Tiltakene**

Kjøpe produkter som gir minst mulig avfall

Iverksette ENØK tiltak om bord og på rederikontorene

Iverksett kildesortering

Redusere utslipp av svart- og gråvann

Registrere naturverdier ved kai og farled, og ta hensyn til disse