

	<b>MATRISE 1</b>	
Avsender	Merknad	Sjøfartsdirektoratets kommentar
<b>1. Advokatforeningen</b>	I den foreliggende sak uttaler Advokatforeningen seg som ekspertorgan. Saken er forelagt lovutvalget for samferdsel og sjø-, luft- og annen transportrett inklusive sjøforsikring. Lovutvalget består av Geir Gustavson (leder), Henrik Hagberg, Anders Svinø, Mats Erik Sæther og Amund Bjøranger Tørum.	Tatt til informasjon
	<p><b>Bemerkninger</b></p> <p>Forslagets § 10 annet ledd gir unntak for utslipp fra kloakkrensaneanlegg som oppfyller kravene til MARPOL vedlegg IV regel 9.I høringsuttalelsen vedrørende dette understrekes det imidlertid, med henvisning til MARPOL regel IV/11.1.2, at avløpsvannet «likevel ikke skal inneholde synlige faste stoffer eller forårsake misfarging på det omkringliggende vannet». Denne presiseringen er verken inntatt i nåværende forskrift eller i noen av de foreslåtte endringene eller nye reglene. Dersom det ikke skal være adgang til å slippe ut avløpsvann som inneholder synlige, flytende faste stoffer eller avløpsvann som forårsaker misfarging av det omkringliggende vannet, mener Advokatforeningen at dette bør inntas eksplisitt i § 10 annet ledd.</p>	Sjøfartsdirektoratet viser til at MARPOL vedlegg IV er inkorporert i miljø sikkerhetsforskriften § 9. Forbudet mot synlige flytende deler og misfarging følger av MARPOL regel IV/11.1.2. Å gjenta dette forbudet i forskriftsteksten vil skape uklarheter, ettersom det allerede følger av MARPOL regel IV/11.1.2. Innspillet fra Advokatforeningen tas derfor ikke til følge.
<b>2. Aurland kommune</b>	<p><b>Kommunestyret - 068/18:</b></p> <p><b>Det er gjort følgende vedtak i saka:</b></p> <p>Aurland kommune sluttar seg til framlegget til endring av forskrift om miljømessig sikkerheit for skip og flyttbare innretninger, med følgende endring:</p>	
	<p><b>§ 13 tredje ledd:</b></p> <p>-skip har ikkje høve til å nytte opne eksosvaskesystem i verdsarvfjordane</p>	
	<p><b>§ 14 d:</b></p> <p>- miljøinstruksen bør innførast for all kommersiell skipstrafikk</p> <p>- miljøinstuksen bør i tillegg ha med tema bølger og støy</p>	Se kommentar lenger nede.
	<p>Dei krava som vert fastsett for verdsarvfjordane bør gjelda nasjonalt, for å oppnå større miljøeffekt.</p>	Sjøfartsdirektoratets oppdrag gjelder verdensarvfjordene, og vurdering av om krav skal gjøres nasjonale faller utenfor mandatet.
	<p>Aurland kommune viser til det samarbeidet som er sett i gang av kommunar med stor cruisetraffikk, med føremål å redusera utslipp. Statlege styresmakter bør følgja opp med konkrete tiltak, som støtte til landstraumanlegg.</p>	Tilgjengelighet på landstrømanlegg ligger utenfor Sjøfartsdirektoratets mandat.

	<p><b>Nærmare vurderingar</b></p> <p><b>Aurland kommune sine mål:</b>  Aurland kommune har eit heilskapleg perspektiv på samfunnsutviklinga. Kommunen har fleire målformuleringar i vedtekne kommuneplanar som er relevant i vurdering av denne saka:</p> <p><b>Frå samfunnsdelen til kommuneplanen:</b>  Aurland kommune vil trekke innbyggjarane inn i planlegging og samfunnsutforming i tråd med LA 21. Aurland kommune skal arbeide for å vere eit berekraftig samfunn med omsyn til biologisk, økonomisk, sosial og kulturell berekraft.</p> <p><b>Frå kommedelplan for næring</b>  Aurland skal vera ein reiselivskommune med fokus på berekraft, samarbeid og opplevingar basert på verdsarvverdiane, kultur og tradisjon</p> <p><b>Frå kommunedelplan for klima og energi</b>  Aurland kommune vil arbeide for ein reduksjon av utslepp som er skadelege for klima eller lokalmiljø.  Sjøfartsdirektoratet starta kartlegginga i verdsarvfjordane i 2016. Hausten 2017 handsama kommunestyret sak 79/17 «Tilbakemelding - kva gjer Aurland kommunen for å spreie fartøybesøk i verdsarvfjorden»</p> <p><b>I saka vart det fatta følgjande vedtak:</b>  «Aurland kommune viser til retningslinene for mottak av cruiseskip i Flåm, med avgrensing til tre skip samtidig og maks 5000 passasjerar samtidig. Rutetrafikk vert regulert på grunnlag av tilgjengeleg kaiplass.  Aurland kommune jobber opp mot klima- og miljødepartementet og sjøfartsdirektoratet om at regelverk gitt for verdsarvfjordene blir nasjonalt gjeldande for alle offentlege hamner. Kommunestyret sender saka vidare til styret for havnevesenet, og ber om at dei set den på saklista snarast. Finn havnestyret det teneleg med ein slik plan, arbeidar styret vidare med det i 2018, og orienterar kommunestyret om arbeidet på slutten av året.»</p>	<p>Tatt til orientering.</p>
--	--	------------------------------

	<p><b>Kommunen si rolle og oppgåver knytt til ureining</b></p> <p>Kommunen er lokal ureiningsmyndigheit, jf lov og forskrift om ureining. Gjennom det har kommunen ansvar for lokale utslepp til sjø og luft, og skal sørge for at dei ulike føresegnene i forskrift om ureining vert følgt opp. Formålet med forskrifta er å fremme menneske si helse og trivsel og beskytte vegetasjon og økosystem ved å sette minstekrav til luftkvaliteten ute og å sikre at desse vert overheldt.</p> <p>Kommunen har også eit ansvar for helsa til innbyggjarane jf, lov om folkehelse. Kommunen skal ha oversyn over forhold som påverkar helsa til befolkninga, blant anna støy og ureining til luft.</p> <p>Kommunen har òg eit ansvar for den generelle samfunnsutviklinga. Aurland kommune skal vere ein god kommune å bu i, arbeide i og besøke. Kommunen har ansvar for koordinert utvikling av fellesgode.</p>	
	<p>Målet med innføring av reglane er å betre lokale forhold knytt til utslepp til luft og vatn. Verknaden av dei ulike tiltaka er vurdert til at tiltaka har ein positiv effekt på luftkvalitet og vasskvalitet slik at målet med gjennomføring av tiltaka blir nådd.</p> <p>Dei sekundære verknadane av tiltaka er meir omfattande. Av tiltaka som er utgreidd er det krav til redusert NOx utslepp og forbod mot utslepp av gråvatn og kloakk som har dei største verknadane for Aurland kommune. Tiltaka og vurderinga av desse vert omtala kvar for seg, med ei samla vurdering til slutt.</p> <p><b>Særlege reglar om utslepp av kloakk og gråvatn i verdsarvfjordane</b></p> <p>I endringsframlegget er «verdsarvfjordane» definert som eit eige område under ny § 10a. Under same paragraf er det sett avgrensingar mot utslepp av kloakk og gråvatn i Nærøyfjorden og Aurlandsfjorden. «For skip med bruttotonnasje 400 eller mer eller som er sertifisert for mer enn 15 personer, er det ikke tillatt å slippe ut kloakk i verdensarvfjordene. For skip med bruttotonnasje 2500 eller mer og som er sertifisert for mer enn 100 personer, er det ikke tillatt å slippe ut gråvann i verdensarvfjordene. Med gråvann menes her vaskevann fra oppvask, håndvasker og andre vasker, dusjer, vaskeri og badekar og lignende.»</p>	

	<p>Dette vil i praksis seie at alle skip med person transport som opererer i Aurlandsfjorden anten må gå ut forbi grensa fastsett av sjøfartsdirektoratet for å tømme kloakk, eller levere på land. Dei aller minste skipa treng ikkje levere gråvatn.</p>	<p>Denne grensen er grensen for verdensarvfjordområdet, den er tilsvarende som i søknaden om verdensarvstatus, og er ikke fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.</p>
	<p><b>Miljøtilstand i Nærøy- og Aurlandsfjorden</b>  Uni Research SAM-Marin har på oppdrag frå Aurland kommune utført resipientundersøkingar i Aurlands- og Nærøyfjorden i 1988, 1994, 1996 og 2006. Desse undersøkingane konkluderte med at det var gode oksygentilhøve og ikkje var teikn på eutrofiering, overgjødsling av næringsstoff, i Aurlandsfjorden. Nærøyfjorden har lågt oksygeninnhald grunna lite utskifting av vatnet og stor risiko for overgjødsling med forverra tilstand over tid. Undersøkingane er baserte på målingar over eit kort tidsrom på hausten, og ein har difor ikkje hatt data over korleis tilstanden endrar seg i løpet av året. Resipientanalysane har vore ein del av grunnlaget for at kommunen ikkje kan bruke Nærøyfjorden som resipient for avlaupsvatn, men har infiltrasjonsanlegg på land, medan kloakkutslepp til Aurlandsfjorden kun har krav om primærrensing.  Frå 2017 vart Aurlandsfjorden med i Miljødirektoratet sitt ØKOKYST-program, og det vart difor gjort ei grundig analyse av tilstanden gjennom heile året. I rapporten frå ØKOKYST-programmet, vart totaltilstanden ved to av tre prøvestader i Aurlandsfjorden vurdert til «moderat» grunna fattige algesamfunn og store førekomstar av opportunistiske artar. Det vart òg observert masseførekomstar av trådalgar, noko som kan vere eutrofirelatert og eit resultat av høge konsentrasjonar av næringsssalt. Tilstandsvurderinga vart gjort med forbehold mot naturlege variasjonar frå år til år. Det er ikkje mogleg å undersøke om vekst i persontransport på fjorden med tilsvarande kloakkutslepp har påverka tilstanden.</p>	
	<p><b>Bakgrunn kloakk</b>  Per i dag finst det ikkje noko kommunalt, lukka mottaksanlegg på land verken i Flåm eller i Gudvangen. Det kommunale renseanlegget i Flåm er ein slamavskiljar med kapasitet på 1460 pe. I dag vert denne tømt ein gong i året, men kommunen kan auke kapasiteten ved å tømme oftare. I økonomiplanen ligg det inne midlar i 2020 til</p>	

	<p>oppgradering av reinseanlegget i Flåm sentrum, uavhengig av mottak frå skipsfarten.</p> <p>Tal for levering av vatn frå hamnevesenet viser at lokal skipsfart har eit vassforbruk på rundt 3700 m<sup>3</sup> i året, noko som tilsvarar rundt 74 fastbuande personar. Ein auke på 74 pe til det kommunale anlegget vil ikkje føre til store utfordringar for kapasiteten. Cruiseskip har såpass store tankar med avlaupsvatn at reinseanlegget ikkje er dimensjonert for dette. Mottak frå cruiseskip vert likevel arbeid med, men ligg lenger fram i tid.</p> <p>Dei fleste rutene som er innom Nærøyfjorden og Gudvangen går i dag anten til Flåm eller utanfor grensa sett for verdsarvfjorden. Eit mottakssystem i Gudvangen vert difor ikkje prioritert i første omgang. I sin «Powerdock» i Gudvangen, har selskapet the Fjords sett opp tankar for mottak av svart- og gråvatn, som deretter må hentast med slambil.</p> <p><b>Vurdering</b></p> <p>Spesielt Nærøyfjorden er svært sårbar for utslepp frå svart- og gråvatn, så eit forbod mot utslepp her er i tråd med regelverket for det kommunale avlaupet. Det er uråd å konkludere om utsleppa påverkar tilstanden i Aurlandsfjorden, men med vidareføringa av ØKOKYST-programmet vil det vere mogleg å fylgje med på om tilstanden forbetrar seg med det framlagte utsleppsforbodet.</p> <p>Mottak ved hjelp av slambil kan føre til luktutfordringar, som igjen kan gå utover omdømmet til Flåm og Gudvangen som reisemål. For å fasilitere mottak av svart- og gråvatn utan hjelp av slambilar, trengs noko røyrleggjing i hamneområdet. Dette er ein investeringsrisiko som på sikt må finansierast av brukarane av mottaksordninga.</p> <p>Erfaringar frå andre hamner viser til eit samarbeid mellom hamnevesen og teknisk etat i kommunen, for å setje opp slike mottak. Ei eventuell investering i mottaksanlegg krev god planlegging med samarbeid og innspel frå brukarane. Det trengs i tillegg ein tryggleik om at reiarlaga er villige til å betale for bruken slik at anlegget vert fullt nedskrive. Det er spesielt viktig at ei slik investering ikkje går utover sjølvkostprinsippet til vass- og avlaupsområdet. Eit lokalt regelverk må kanskje vurderast dersom</p>	
--	---	--

	<p>ein ynskjer å sikre bruk av eit mottaksanlegg samanlikna med slambil. Regelverket er sett opp at skal tre i kraft 1. januar 2019. Kommunen vil ikkje ha eit lukka mottaksanlegg på plass innan denne dato.</p>	
	<p><b>Krav til bruk av eksosvaskesystem</b> I framlegget til endring er det stilt krav om korleis opne eksosvaskesystem skal brukast, dei kan brukast i inntil to timar etter skipet er lagt til kai eller anker og to timer før skipet forlater hamna. Eksosvaskesystem har store utslepp av visuell røyk. Dette kan føre til negativt omdømme for Flåm som reisemål. Opne eksosvaskesystem bruker og slepp ut store mengder sjøvatn. Vatnet som vert slept ut inneheld tungmetall, oljefragment og vatnet har låg pH. For avgrense uslepp til sjø bør det ikkje vere høve til å bruke opne eksosvaskesystem i verdsarvfjorden.</p>	<p>Dette er nærmere vurdert i matrise nr. 2 som følge av den andre høringen den 29. oktober 2018 der vi foreslo endringer i § 14b om utslipp av svoveloksider i verdensarvfjordene.</p>
	<p><b>Kunnskap om status for NOx lokalt</b> Aurland hamnevesen har sidan 2011 hatt ein målar som kontinuerleg overvakar konsentrasjonen av NO<sub>2</sub> på cruisekaien i Flåm. Målingane viser årsmiddel og timesverdiar langt under grenseverdiar for helseeffekt. Målingane og modellering som vart gjort i sesongen 2016 er første gang det er gjennomført denne typen kartlegging i Flåm. Kommunestyret gjorde 31.05.2018 i sak 35/18 vedtak om at Aurland kommune skal starte med måling av NO<sub>2</sub> og svevestøv (PM10 og PM2,5).</p> <p><b>Vurdering</b> Det er utarbeidd ein samfunnsøkonomisk analyse (Menon-rapport) for å vurdere konsekvensane av endring av forskrifta. I rapporten er det peika på at aktørane som brukar fjorden har fleire val ved innføring av nye krav. Cruisereiarlaga kan bygge om skip, omdisponere fartøy i eigen flåte, besøke ein annan norsk fjord eller droppe norske fjordar som destinasjon. I analysen er det berekna at konsekvensane av innføring av nye krav vil gi store økonomiske tap gjennom lågare inntekter frå cruiseturistar. For analysen er det lagt til grunn at Nivå II vert innført i 2020. Sjøfartsdirektoratet har foreslått at Nivå II skal gjelde frå 2022 for å redusere dei økonomiske konsekvensane.</p>	

	<p>Konklusjon i Menon-rapporten knytt til innføring av krav til NOx-utslepp:  «Krav til NOx-utslipp forventes å gi betydningsfulle tap for norsk reiseliv, økte kostnader gjennom raskere fornying av ferger og mindre passasjerfartøy, samt noen uheldige næringsvirkninger. Disse kostnadene må vurderes opp mot gevinsten av redusert utslipp av NOx og CO2, reduserte driftskostnader for fartøy, positive helsevirkninger og forbedring og verdensarvfjordenes og Norges omdømme»</p> <p>Det er nokre usikkerheiter knytt til Menon-rapporten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Det er lagt til grunn at kvar cruiseturist i gjennomsnitt bruker kr 972,- 2017 kroner pr dagsbesøk i land i Noreg. Talet omfattar ikkje leverandørindustrien i samband med cruiseanløp, mannskapet sitt forbruk eller avgifter mm. Dette betyr at hamneavgift ikkje er rekna med.</li> <li>- Det er ikkje vurdert i kva grad cruiseturistar som ikkje kjem til Noreg vil kome til verdsarvfjordane på andre måtar (med fly eller evt, med cruiseskip som stoppar i andre hamner) og at dei kjem til område med mindre båtar, buss, leigebil eller tog</li> <li>- Det er ikkje vurdert i kva grad reiarlaga omdisponerer skip raskare slik at det kjem meir miljøvennlege skip til verdsarvfjordane, og om det er grunnlag for at talet anløp ikkje går ned slik som berekna. Utifrå dette har Menon estimert eit samla tap av inntekt over 6 år frå cruiseturistar i Geiranger og Flåm på 260 millionar 2017-kroner ved innfasing av NOx nivå II-krav frå 2020. Gjennomsnittstalet brukt av Menon er tal frå SSB, utifrå alle cruiseturistar ved alle hamner i Noreg.</li> </ul> <p>Sjøfartsdirektoratet meiner at forslaget om innfasing av kravet frå 2022 gjev næringa tilstrekkeleg tid til å omstille seg og dermed eit mindre inntektstap enn det Menon har estimert. Dei har ikkje vurdert kor mykje mindre inntektstapet kan verte med å utsetje innfasinga av krava to år i høve til analysen.</p> <p>Ved å sette grensa for bruttotonnasje på 1000 eller meir fell omtrent alle dei mindre lokale skipa og rutegåande fartøy utanfor. Det har vore intensjonen til Sjøfartsdirektoratet ettersom dei mindre skipa</p>	
--	--	--

	<p>sine bidrag til NOx utslipp er av mindre betydning i denne sammenhengen.</p>	
	<p><b>Krav om miljøinstruks</b>  Krav om miljøinstruks er i framlegget avgrensa til skip over 10000 BT. Miljøinstruksen er spesielt tilpassa fart. Det betyr at dei mindre båtane som ferdes på fjorden ikkje er omfatta av kravet, og at viktige aspekt ved miljø som støy og bølger ikkje er med i instruksen.  Når det først skal innførast eit krav om miljøinstruks bør kravet gjelde alle skip som ferdast i kommersiell trafikk på verdsarvfjorden. I tillegg bør støy og bølger vere tema i miljøinstruksen. Dette kan bli eit nyttig verktøy i dialogen mellom forvaltningsstyresmakter, hamnemyndighet og reiarlaga.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet mener at det ikke har noe for seg å innføre kravet om miljøinstruks for mindre fartøy, da det ikke er så mye et mindre fartøy kan endre på i driftsmønstere, sett i forhold til hva et cruiseskip kan.  Vi fastholder at kravet om miljøinstruks gjelder for skip med bruttotonnasje 10 000 eller mer.</p> <p>Bølger knyttes til fart, og det ligger under Samferdselsdepartementet og Kystverket sitt ansvarsområde.</p>
	<p><b>Oppsummering</b>  Stortinget har vedteke at verdsarvområda skal utviklast som fyrårn for den beste praksisen innanfor natur- og kulturminneforvaltning. Store delar av landområda i verdsarvområdet har vern gjennom vedtak etter naturmangfaldlova. Dette vernet har ingen regulering av trafikk på fjorden. Arbeidet til Sjøfartsdirektoratet har funne, at det manglar heimlar for kommunen og andre offentleg mynde til å stille krav til utslipp til luft og sjø i verdsarvområdet. Gjennom forskriftsendringa vert dette no løyst.  Pr i dag er det, utover kapasiteten i hamnene i området, ingen regulering av ferdselen på fjorden. Ferdsel på fjorden er ein fin måte for mange å oppleve verdsarvområdet på. Dersom ferdeselen på fjorden vert meir omsynsfull, kan mange oppleve verdsarvområdet utan å påføre stor slitasje og belastning. Gjennom eit regelverk som regulerer utslipp til luft og vatn vert miljøbelastningane mindre. I Nord-Amerika er krav til Tier III innført frå 2016. Ny teknologi og utvikling gjer det mogleg for reiarlaga i stor grad å tilpasse seg krav til utslipp. Kommunen har gjennom vedtak vore tydelege på at dei nye krava bør gjelde for alle offentleg hamner. Sjøfartsdirektoratet</p>	<p>Vi noterer oss disse innspillene.</p> <p>Konsekvensene av en innføring av utslippskrav i hele Norge er ikke utredet, siden det lå utenfor mandatet til Sjøfartsdirektoratet.</p>



	<p>har gjennom prosessen dokumentert at nye krav til utslepp vil føre til ein nedgang i tal cruiseanløp til verdsarvfjordane. Det er og venta ein liten nedgang i tal cruiseanløp til Noreg. Nedgangen er venta å vare i perioden fram til 2033 for verdsarvområdet og 2025 for Noreg. Konsekvensane av ei innføring av utsleppskrav i heile Noreg er ikkje utgreidd. Men den vil truleg ha større økonomisk verknad enn innføring av krav for verdsarvfjordane.</p> <p>Flåmsbana er den mest populære attraksjonen i Aurland kommune, og har ofte fulle vogner i høgsesongen. I 2016 utgjorde tal passasjerar frå cruise 17 % av 926 000 reisande (dvs 157 000). Ledig kapasitet som følgje av færre cruiseanløp kan bli fylt opp av andre grupper reisande. Det kan føre til ei dreining i trafikken frå sjø til land. Med færre anløp av cruiseskip vil truleg mange komme til området med buss frå andre hamner. Trafikken på landsida er allereie ei utfordring i dag. Endringa blir innført raskt og vil slik sett krevje omstillingsevne lokalt. Det kan bli sviaktande inntektsgrunnlag for næringslivet i Flåm og Aurland hamnevesen KF. Dei direkte økonomiske konsekvensane for næringslivet i Aurland er ikkje berekna. Utsetjinga med to år for innføring av NOx-krav er forventa å minke det estimerte økonomiske tapet, men krava vil likevel ha store konsekvensar for næringslivet i Aurland.</p>	
	<p>Statusen som fyrtårn for den beste praksisen innan natur- og kulturminneforvaltning bør óg innebere moglegheit for statleg støtte i ein omstillingsprosess.</p> <p>For Aurland kommune som lokal ureiningsmynde og med ansvar for folkehelsa er tiltaka og effekten av dei vurderte til å vere positiv. Tiltaka vil føre til ein betring i luftkvalitet og vasskvalitet i verdsarvområdet i kommunen. Tiltaka er i tråd med kommunen sine mål om å arbeide for ein reduksjon av utslepp som er skadelege for klima eller lokalmiljø, og at Aurland skal vera ein reiselivskommune med fokus på berekraft, samarbeid og opplevingar basert på verdsarvverdiane, kultur og tradisjon.</p>	Tatt til orientering.
<b>3. Bellona</b>	Bellona arbeider for å bidra til utvikling av teknologi, løsnings, reguleringer og modeller for økonomisk aktivitet som gir bærekraftig verdiskaping med minimalt miljø- og klimaavtrykk.	Tatt til orientering.

	<p>De siste årene har det vært en vesentlig økning av antall cruiseskip og passasjerer til norske destinasjoner, og en tilhørende økning i utslipp og forurensing. Interesse for turisme på land og sjø er økende, og næringen får stadig større betydning for norsk økonomi og verdiskaping.</p> <p>De foreslåtte reguleringene som Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet for verdensarvfjordene som skal gjelde fra 1. januar 2019, innebærer en vesentlig innskjerping av utslippskrav i forhold til dagens situasjon. Forslaget er utarbeidet etter oppdrag fra Klima- og Miljødepartementet, og fra Bellonas side ser vi på dette som en adekvat respons på en relativt ubeskjeden og ellevill markedsmessig utnyttelse av verdensarvstatusen fra reiselivsbransjens side, med påfølgende økt forurensing og miljømessig belastning på natur og lokalmiljø som resultat.</p> <p>De foreslåtte reguleringene tar for seg utslipp både til luft og vann, og har til hensikt å gi størst mulig reduksjon av utslipp innenfor noen av rammene som tekniske begrensinger setter.</p> <p>Bellonas ønsker strengere miljøkrav velkommen til denne delen av turistindustrien og ser på det som et helt nødvendig tiltak for å bevare miljø, natur og kulturlandskap også for fremtiden.</p> <p>Vi ønsker ikke å gå inn i detaljerte diskusjoner om tekniske forhold og hvilke grenseverdier som skal benyttes for de ulike utslippsfaktorene. Når det gjelder kravene til NOx ser vi imidlertid at disse går lengre enn de internasjonale IMO-kraven ved at grenseverdiene ikke er knyttet til hvilket år skipet er bygget, men at de vil gjelde for alle skip uavhengig av byggeår.</p> <p>Dette vil i praksis medføre at nyere og mer moderne skip vil utgjøre en stadig større del av anløpene, noe som er helt i tråd med det Bellona har krevd ved flere anledninger tidligere: still krav til gjestene som kommer på besøk – krev at rederiene sender de nyeste og mest moderne skipene i flåten til norske destinasjoner.</p> <p>Vi er også innforstått med at de foreslåtte reguleringene kan ha konsekvenser for antall cruiseanløp til de destinasjonene dette gjelder, og det har vært hevdet at ensidige strenge reguleringer i verdensarvfjordene vil medføre uheldig konkurransevridding til</p>	
--	---	--

	<p>fordel for andre destinasjoner med «normale» krav, og påfølgende tap for lokalmiljø og lokalt næringsliv.</p> <p>Verdensarvfjordene har i utgangspunktet fått en merkelapp som medfører økt attraktivitet og popularitet og dermed «konkurransefortrinn» den andre veien. Dersom det er denne statusen som har medført økte utslipp og høye nivåer av helsefarlige utslipp (ref. undersøkelser fra Geiranger), så er i så fall den foreslåtte reguleringen en adekvat konsekvens av en hittil ikke bærekraftig forvaltning av fjordenes status som Verdensarvområde.</p>	
	<p>For videre utvikling av reguleringene som gjelder cruise og annen skipsfart i norske fjorder og destinasjoner anbefaler vi at arbeid for implementering av ytterligere tiltak som vist nedenfor settes i gang så snart som mulig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tilsvarende regler som er foreslått for Verdensarvfjordene settes i verk for alle cruisehavner og større turistdestinasjoner</li> <li>• Krav til landstrøm</li> </ul> <p>Det bør stilles krav til cruisehavner/destinasjoner om å tilby landstrøm, samt stilles krav til skip om å koble seg til landstrøm når de ligger i havn.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Generelt ECA område for svovel</li> </ul> <p>Dette bør utvides til å gjelde for hele norskekysten, ikke bare for Nordsjøen sør for 62N</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Generelt ECA område for NOX</li> </ul> <p>Dette bør utvides til å gjelde for hele norskekysten, ikke bare for Nordsjøen sør for 62N</p> <p>Dvs. krav om IMO Tier III fra 1. januar 2021</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Samkjøring av det foreliggende forslaget til reguleringer med Stortingets vedtak om nullutslipp fra 2026. Vi ser at det kan bli en utfordring for å kombinere oppfyllelse av det foreslått Tier III NOX kravet fra 2025, med et krav om nullutslipp fra 2026. Det bør vurderes i hvilken grad / hvordan disse to reguleringene kan samordnes.</li> </ul>	<p>Vi noterer oss innspillene, men viser til at temaene som anbefalingene omhandler ligger utenfor Sjøfartsdirektoratets mandat i dette oppdraget.</p>
<p><b>4. Bergen og Omland Havnevesen</b></p>	<p>Da endringsforskriften har bestemmelser om rettigheter og plikter som vil gjelde i Vestnorsk fjordlandskap, kan vi ikke se at dette vil ha innvirkning for Bergen havn som kun er ansvarlig for Askøy,</p>	<p>Tatt til orientering.</p>

	<p>Austrheim, Bergen, Fedje, Fjell, Lindås, Meland, Os, Radøy, Sund og Øygarden kommune sitt sjøområde, jf. hfl. § 9 første ledd.</p> <p>På dette stadiet i endringsforskriften kan ikke Bergen havn se at endringsforskriften kommer i konflikt med de hensyn som skal ivaretas etter havne- og farvannsloven som er sikkerhet og fremkommelighet i havner og i kommunens sjøområde, jf. hfl. § 9 annet ledd.</p> <p>Bergen havn påpeker at en slik endringsforskrift er i tråd med det miljøarbeidet som gjennomføres i havnen. Bergen havn har gjennomført ulike tiltak for å redusere miljøskadelige utslipp. Dette er blant annet arbeidet med overgangen til LNG eller landstrøm både for supply-og cruiseskip ved kai i havnen. Det er etablert landstrømstasjoner på de ulike kaiene ved havnen – både for supplyskip og blant annet Hurtigruten. Bergen havn vurderer at dette på sikt er den mest effektive løsningen for å eliminere utslipp fra skip.</p>	
<p><b>5. Bureau Veritas</b></p>	<p>BV have carefully reviewed the proposed regulations, intended for the Norwegian "world heritage fjords".</p> <p>The proposed regulations will impact the owners/operators and the Port Authorities, but not directly Class Societies.</p> <p>Therefore, please note that we have no comments to the below proposed regulations.</p>	<p>We take note of this comment.</p>
<p><b>6. Carnival Maritime</b></p>	<p>The main challenge that we see is how to deal with these new regulatory requirements (once finalised) and the 2026 requirement to have zero emission shipping in the WHFs. We have already committed ships through to the end of 2020 and some will be directly impacted with the new requirements.</p> <p><b>Section 9</b></p> <p>We would recommend deletion of Res MEPC.227(64) as this is only applicable in special areas of which there is only the Baltic. We note that you intent to retain the reference to MEPC.227(64) and MEPC. 275(69) that refer to treatment standards for the Baltic Special Area, and that no mention is made to MEPC.284(70). We understand that this refers solely to the Norwegian area of the Baltic Sea Special Area and that there is no intention to apply the requirements</p>	<p>The decision of the Norwegian Parliament is beyond our mandate.</p> <p>In Norwegian legislation, no reference is made to MEPC.227(64) because of its legal classification. These are the 2012 guidelines on implementation of effluent standards and performance tests for sewage treatment plants.</p> <p>Furthermore, no reference is made to MEPC.284(70), as this resolution contains amendments to the 2012 guidelines on</p>

	<p>of the special area to any other Norwegian waters.</p>	<p>implementation of effluent standards and performance tests for sewage treatment plants (resolution MEPC.227(64)).</p> <p>It is not our intention to apply the requirements of the special area to the Norwegian world heritage fjords.</p> <p>The «Guidelines on implementation of effluent standards and performance tests for sewage treatment plants” point 4.2 provides additional standards for “Special Areas”.</p> <p>This is a nitrogen and phosphorus removal standard, which does not apply to the Norwegian world heritage fjords.</p>
	<p><b>Section 10</b></p> <p>It is understood that these requirements are designed to restrict discharges that include wash water however there is no specific definition of wash water. Does this mean deck or hull washing residue? We note that in Section 14 wash water refers to EGCS wash water. We understand that the reference to 'wash water' means water used for washing persons and does not refer to water used for deck washing or EGCS use.</p> <p>Definitions of waterways and similar need to be clarified. We further understand that the term 'and similar' should be deleted as it is confusing. We understand that the term 'waterway' refers to waters that are not sea, nor tidal. What provision has been made to ensure that adequate port reception facilities are provided? Please clarify what requirements will be imposed for adequate shore reception facilities to be provided by local municipalities.</p>	<p>By “waterways”, cf. in section 10 first paragraph, we mean waters that are not sea.</p> <p>We delete the wording “and similar” in section 10a.</p> <p>The establishment of port reception facilities is beyond our mandate. Port reception facilities is an alternative to a holding tank or a certified sewage treatment plant.</p>
	<p><b>Section 10a</b></p> <p>It is assumed that the definition of sewage is the same as in Sec 10. I.E. that treated sewage is not considered sewage. This was confirmed by the NMA to CLIA. It is assumed that the same applies to treated grey water and should be specifically included. The language proposed by CLIA was accepted by the NMA.</p>	<p>To be more precise we will refer to “a sewage treatment plant” (cf. MARPOL Regulation IV/9.1.1) in section 10 second paragraph. No longer will we consider grey water which is treated in a sewage treatment plant, cf. MARPOL Regulation IV/9.1.1 as grey water. If the grey water is kept in separate holding tanks without treatment, discharge is prohibited in the Norwegian world heritage fjords.</p>

	<p><b>Section 13</b>  With regards to the use of open loop exhaust gas cleaning systems or hybrid systems operating in open loop mode, we understand from our previous discussions that the main concern is the build up of heavy metals in the fjords where there is low flushing, and for this reason the time limitation of use alongside has been introduced. We are carrying out additional accumulation studies at the moment and would like the opportunity to revisit this section and the two hour limit once we are in a position to share the results.</p>	<p>We sent out a new proposed regulation on 29 October 2018. In this proposal, we deleted new section 13 second and third paragraphs. Section 13 will not be amended. Please refer to matrix 2.</p>
	<p><b>Section 14b</b>  We question the need to separately log the amount of washwater discharged for OLS. In our systems the compliance computer logs seawater flow rate every 3 minutes. Records can be provided as needed. In our design make up water is added to the wash water that passes through the tower. Should this be included or not? We assume that the EGCS record book would be acceptable as the log required here but please confirm. We understand that this approach would be acceptable but please confirm.</p>	<p>On 29 October 2018, we sent out a new proposed regulation concerning amendments to the Regulations on environmental safety for ships and mobile offshore units. Please refer to matrix 2.</p>
	<p><b>Section 14c</b>  This is a very significant and onerous set of requirements. For Carnival it would mean that a number of ships that are already planned to visit the WHF would be unable to enter the WHF and therefore may decide to leave Norway altogether. A number of ships that are currently employed in the WHF would be required to leave by 2020, and the majority that are visiting today would be unable to continue after 2022.  The retrospective application of an IMO rule, in way that they were not designed to be applied, raises a number of concerns and challenges and sets a worrying precedent. Has any form of impact assessment been made on this application?  We are investigating how it may be possible with the existing installations to have effective NOx Tier compliance but when this is taken into account with the proposals to ban all emissions in the WHF by 2026 this may not be possible.  We clearly understand the intent to remove ships from the Fjords that are seen as being the main offenders. Today none of our ships</p>	<p>Norway is entitled to regulate its own territorial waters. The Regulations will only apply to a strictly limited geographical area.</p> <p>We are aware of the consequences of our proposal. The cruise industry has three years from 1 January 2019 to meet the Tier II requirements, and another three years to comply with the Tier III requirements. During this period, more suppliers are expected to come up with solutions. Suppliers can retrofit selective catalytic reduction (SCR), which reduces the emissions of NOx and adapt Tier III.</p> <p>We have not received a new mandate from the Ministry of Climate and Environment concerning zero emissions.</p>

	<p>can meet the Tier III requirements except those that operate on LNG. From discussions with OEMS we do not believe that it will be possible to upgrade existing engines to meet the higher tier requirements leaving only abatement technology as a means to achieve this. This is extremely challenging to do when combined with SOX removal. In addition any investment in NOX abatement technology will not realise any real return when the requirements for 2026 are taken into account.</p>	
	<p><b>Section 14d</b>  Much of this requirement is already complied with within our existing SMS and environmental/technical training. The one that stands out as not being specifically or directly currently covered is the PM emissions; however visible smoke emissions are. We believe that the intent of the revision could be accommodated in the ships SMS via instructional letter or equivalent, and that having a separate operational instruction is not necessary and would in fact be counterproductive if it is not integrated into the SMS. We understand that the NMA is seeking a practical guide for operators, and for ship's operators to know what they are doing to reduce emissions. They accept that this can be accommodated within the ship's SMS.</p>	<p>We support this proposal. It is a good idea to make this environmental instruction part of the Safety Management System (SMS).</p>
<p><b>7. CLIA – Cruise Lines International Association  Dok. 64</b></p>	<p>Thank you for this opportunity to respond to the proposed amendments to the current Regulation. Thank you also for hosting the meeting on the 4<sup>th</sup> September, providing a valuable opportunity to discuss the current and proposal regulation. Please find below a detailed response, including the experience and based on expertise from our cruise line members.</p> <p>On the basis of the meeting 4.September, CLIA Europe will encourage the NMA to initiate a more holistic approach to emissions from ships and visibility of exhaust gasses from ships. After our view, this will contribute to the wider understanding of cruise ships environmental performance and profile as well as provide useful, correct information to the public and local communities in the area.</p> <p>CLIA Europe acknowledges the fast pace of the developments currently taking place in Norway and recognizes our constructive dialog with the Norwegian authorities on efforts by and ongoing</p>	<p>The mandate of the Norwegian Maritime Authority is to make Regulations for the Norwegian world heritage fjords.</p> <p>We take note of this comment.</p>

	<p>developments within the cruise industry. For your information, we would lead your attention to the 2018 CLIA Environmental Technologies and Practices. This document is updated annually and provides a summary reflecting the steps our members are taking to continuously improve and reduce their environmental operations and impacts through innovation and investment.</p>	
	<p>Firstly, CLIA Europe notes the resolution adopted by the Norwegian Parliament to halt emissions from cruise ships and ferries in the Norwegian world heritage fjords as soon as technically possible and no later than 2026. We note that this resolution is not neither a basis for nor reflected in the current procedure. However, we will seek confirmation that our understanding is right.</p>	<p>The resolution of the Norwegian Parliament is beyond our mandate.</p>
	<p>CLIA Europe will again and very strongly remind NMA that an entry into force date of 1/1/2019 for the proposed regulations is extremely problematic and challenging as cruise ships are already committed to visit Norway for up to two years from now. We would therefore urge NMA to set the entry into force at the earliest from 1/1/2020, or preferably 1 or 2 years later.</p>	<p>This is a general comment which does not identify any specific issues related to the Regulations.</p> <p>We presented our proposals to CLIA at our first meeting in 2016. Since then, the international cruise industry, including CLIA, has been continuously informed about analyzes and published reports. We have had several meetings with CLIA during the process.</p> <p>The proposed Regulations, which will enter into force in 2019, will probably be unproblematic for most ships, except the oldest.</p>
	<p>Further, CLIA Europe would like to point at the inconsistency by not using the established and adopted IMO regulations for Nox emission reduction, including the ordinary IMO procedures for establishing a NECA as a basis for national regulatory implementation. The proposed implementation procedure will confuse international shipping and set a negative precedent for other regions, negatively affecting the international support for other IMO processes.</p>	<p>In our opinion, this will not cause negative impacts, even though we challenge the system by making regulations with retroactive effect.</p> <p>We have clearly stated our view in this matter.</p>
	<p>CLIA Europe notes that the analysis provided in the accompanying note by the NMA determines the costs to 250 million NoK and the benefits to 71 million NoK as a possible outcome of the proposed Regulation. Based on our meeting, we understand that some of the benefits have not been quantified. We urge the NMA to fully quantify both costs and benefits in line with the IMO procedure,</p>	<p>We see no need for further socio-economic assesment. The challenge mentioned here is to compare values measured in NOK against emissions reduction and a cleaner environment.</p>



	<p>which also shows the commitment by the cruise industry complying with any future regulation.</p>	
	<p>With regards to the “Scope of application” in SECTION 1, this should be clarified for the specific regions as well as for foreign flagged ships. We suggest to include a clearer distinction between the responsibilities for Norwegian flagged ships and not-Norwegian flagged ships, including a statement that UNCLOS prevails. Also, thank you for noting that definitions of various areas are not clearly defined and for looking into that.</p> <p>☑ With regard to the areas of application, we note your confirmation of that, as many of the other sections in this Regulation already apply solely to a restricted area, this SECTION 1 does not take precedence over later sections (most notably SECTION 9, 10, 10a, 14a, 14b, 14c, 14d, 15 and 19). CLIA Europe would therefore strongly recommend to include in SECTION 1 an explicit statement similar to “except as specifically stated elsewhere”. Consequently, the specific areas of application should be stated per SECTION (e.g. “Norwegian territorial waters”, “in near coastal waters”, “Exclusive Economic Zone”) and these should be clearly defined.</p> <p>☑ With regard to foreign flagged ships, a clear reference to UNCLOS should be included when stating that “subject to limitations from international law, these Regulation apply to foreign ships and mobile offshore units”. In addition to foreign ships sailing in Norwegian waters specified in SECTION 1, also those sailing in Antarctic waters (used in SECTION 11) should be entitled to have legislative certainty. We urge the NMA to kindly provide clarity on the application of the requirements to foreign flagged ships in the Regulation. For clarity purposes, we suggest to include in SECTION 1 the following sentence: “For foreign flagged ships, the IMO MARPOL regulations and allowances take precedence within the Norwegian EEZ and the Antarctic region.”</p>	<p>We will not change the «scope of application” in section 1. Our Regulations have a broad scope of application, and each provision must be examined to determine whether it applies to everyone covered by the Regulations.</p> <p>In each of the new provisions, it is stated that the rules apply in the Norwegian world heritage fjords. Section 10 a third paragraph sets out a definition of the Norwegian world heritage fjords.</p> <p>In the proposed provisions, we do not make distinctions based on flag, but on vessel size and mode of operation. Norwegian rules and regulations apply in Norwegian waters.</p>
	<p>SECTION 9 will certainly be improved by including a reference to the “Guidelines on implementation of effluent standards and performance test for sewage treatment plants”, as adopted by Resolution MEPC.227(64). We note your confirmation to that IMO Resolution MEPC.275(69) is only valid for Norwegian flagged ships</p>	<p>MEPC.227(64) provides guidelines, and is therefore not incorporated in Norwegian legislation.</p>

	<p>and does not apply to not-Norwegian flagged ships in Norwegian waters. The reference to Norwegian flagged ships should therefore be included.</p>	<p>MEPC.275(69) contains amendments to MARPOL Annex IV and is applicable to all passenger ships operating within the Baltic Sea Special Area.</p>
	<p>With regard to SECTION 10 and 10a, CLIA Europe would like to underline the conclusion provided by the NMA in the accompanying note. There are currently no sufficient port reception facilities in the area and municipalities need time to establish these. Further we expect ports in the fjords to establish adequate Port Reception Facilities for receiving waste streams from the ships visiting those ports. Further, we ask for clarification that “wash water”, in the title of SECTION 10, only refers to Grey Water as described in SECTION 10a. and not refer to any other waters.</p>	<p>Delivery to a port reception facility is an option, if available. If not, it is still the ships’ responsibility to comply with the Regulations.</p>
	<p>During the meeting we discussed the reference to “and similar” CLIA Europe would like to emphasize that it would be appropriate to delete this reference as it is not specified or used. We would therefore recommend to amend the title of SECTION 10 from “Special rules regarding the discharge of sewage, wash water and similar into Norwegian waters” to “Special rules regarding the discharge of sewage and grey water into Norwegian waters”. We kindly ask for clarification to what extent SECTION 10 and 10a apply to advanced wastewater treatments systems (AWWTS) permeate and to what areas exactly?</p>	<p>To be more precise we will refer to “a sewage treatment plant” (cf. MARPOL Regulation IV/9.1.1) in section 10 second paragraph. No longer will we consider grey water which is treated in a sewage treatment plant, cf. MARPOL Regulation IV/9.1.1 as grey water. If the grey water is kept in separate holding tanks without treatment, discharge is prohibited in the Norwegian world heritage fjords.</p>
	<p>In line with treated sewage, treated grey water should also not be considered as “grey water” in SECTION 10 and SECTION 10a. In line with the existing wording, CLIA Europe proposes to include in SECTION 10, the following text: “For the purpose of this Regulation, “grey water” which is managed by a ship in accordance with MARPOL Annex IV, Regulation 9.1 is not considered “grey water”.</p>	
	<p>With regard to the time-limited permission possibly granted by the NMA per SECTION 10a for “established” cruise services, we have the understanding that no seagoing cruise ship with more than +/- 100 persons would fall under this definition. CLIA Europe therefore urges the NMA to also establish a similar procedure to other cruise ships, not being established cruise services. Based on the accompanying</p>	<p>Delivery to a port reception facility is an option, if available. If not, it is still the ships’ responsibility to comply with the Regulations.</p> <p>Small vessels are exempt from this requirement for a period of time. Large vessels are not.</p>

	<p>note this exemption process has been framed to ensure time for local communities to develop Port Reception Facilities. If the intention of this elaborate exemption procedure is to exclude small passenger ships, CLIA Europe do not believe this will stimulate local authorities' responsibility to provide adequate PRF for the volumes expected from bigger cruise ships. Finally, the permission process for sewage should also be established for grey water as well.</p>	
	<p>CLIA Europe would like the NMA to note the "CLIA Member Policies" going beyond IMO MARPOL Regulations with regard to Sewage: CLIA Members agree to process all sewage through a sewage treatment system that is certified in accordance with international regulations, prior to discharge. For ships not using onshore reception facilities and travelling regularly on itineraries beyond the territorial water of coastal states, discharge is to take place only when the ship is more than 4 nautical miles from the nearest land and traveling at a speed of not less than 6 knots. Also with regard to Grey Water, CLIA Members operate beyond IMO requirements: CLIA Members agree that for ships not using onshore reception facilities and travelling regularly on itineraries beyond the territorial waters of coastal States, graywater may only be discharged while the ship is underway and proceeding at a speed of not less than 6 knots and at a distance not less than 4 nautical miles from the nearest land or such other distance as agreed to with authorities having local jurisdiction or provided for by local law except in an emergency or where geographically limited.</p>	<p>We take note of this comment.</p>
	<p>In addition, to improve environmental performance, many cruise lines have installed advanced wastewater treatment systems (AWWTS) that utilize advanced tertiary-level treatment. These advanced wastewater treatment systems result in effluent discharges that are often equivalent to the best shoreside treatment plants. CLIA members recognize the sensitivity of discharging wastewater and cooperate fully with national and local requirements in planning wastewater discharges where permitted. CLIA, as an organization, encourages the provision of adequate shoreside reception facilities for wastewater where discharge is a concern.</p>	<p>We take note of this comment.</p>

	<p>You may also want to note that CLIA member lines have adopted a policy that, when operating in the Baltic, ships are to discharge MARPOL Annex IV waste ashore where adequate port reception facilities are available under a 'no special fee' arrangement. These industry policies going beyond legislation are available to the public online. CLIA policies are a condition of membership and implementation of which is verified annually by Member cruise line CEOs and incorporated into each ship's Safety Management System (SMS) and subject to third party and internal audit.</p>	<p>We take note of this comment.</p>
	<p>With regards to the existing SECTION 12a, we consider this a global issue, requiring a global approach, global solutions and increased cooperation via the IMO. We kindly request the NMA to clarify what will happen to this SECTION once the IMO Regulations on DCS enters into force. Apart from that, we appreciate the clarification during the meeting of the legislative procedure in Norway, incorporating IMO regulations in the Norwegian Regulation(s) and having confirmed that this is likely to be part of a further revision in the future.</p>	<p>At the moment, we cannot draw any conclusion on this issue.</p>
	<p>Further, CLIA Europe ask for clarification to the proposed SECTION 13 as it refers to the EU DIRECTIVE 2016/802 (consolidated). We therefore propose the following: "The sulphur content of fuel oil used on board while a ship or mobile offshore unit is securely moored at berth or at anchor in port shall not exceed 0.10% m/m". The second paragraph should also clarify the procedure for switching back to a non-maximum 0.10%S m/m fuel. In accordance with the EU Directive, the following additional text is proposed: "In such case where a ship stays at berth for more than two hours, the fuel changeover operation should be carried out as late as possible before departure". As explained during the meeting, this would be aligned with the EU Directive and its implementation which would also include broader operational aspects. Thank you for having confirmed that including this wording would support alignment with the EU Sulphur Directive and increase the safety of operations in the area.</p>	<p>On 29 October 2018, we sent out a new proposed regulation concerning amendments to the Regulations on environmental safety for ships and mobile offshore units. In this proposal, new section 13 second and third paragraphs were deleted. Section 13 will not be amended. Please refer to matrix 2.</p>
	<p>The new SECTION 14b does not provide a clear definition of wash water. We note your clarification of that "wash water" means water</p>	<p>On 29 October 2018, we sent out a new proposed regulation concerning amendments to the Regulations on environmental</p>

	<p>from sinks and the shower. CLIA Europe would urge to include this definition in the Regulation by referring to IMO Resolution MEPC.259(68).</p>	<p>safety for ships and mobile offshore units. We proposed a new section 14b. Please refer to matrix 2.</p>
	<p>Also, similar to SECTION 13, we suggest to specify the fuel changeover procedure. In addition, from a safety and environment point of view, it is proposed to include a recommendation similar to: “to perform the fuel switchover procedure as soon as possible that does not jeopardize or place the vessels in a compromised position before entering those fjords”. Please note that the wash water discharged from an EGCS is standard as per system design and documented in the EGCS operating manual approved by Class. We note your confirmation of that the NMA have no preference of the location of the entry of such data, but that the EGCS record book would be considered sufficient.</p>	
	<p>The proposal in SECTION 14c, to implement the worldwide agreed IMO Nox Tier I,II and III limits irrespective of age of ships, is not in line with the accepted IMO processes and sets itself apart from the rest of the world. This includes the process applied for establishing and the implementation of the TIER III requirements in the North Sea and the Baltic Sea. It would have detrimental effects on the cruise industry in Norway and may set a negative precedent for other regions as well. By setting this requirements irrespective of the age of a ship, many cruise ships, already scheduled to visit the area, will not be able to visit anymore and would need to be rescheduled. Such rescheduling process will negatively affect the worldwide itinerary planning and operation of cruise lines and commitments already made and presumably have negative affect on the international support for IMO processes. CLIA Europe would urge the NMA to note the additional information provided during the meeting regarding additional aspects involved in itinerary planning and members’ fleets.</p>	<p>Norway is entitled to regulate its own territorial waters. The Regulations will only apply to a strictly limited geographic area.</p> <p>The United States introduced this to all ships built after 2016. The desired effect is a reduction of the number of older ships.</p> <p>We are aware of the consequences of our proposal. The cruise industry has three years from 1 January 2019 to meet the Tier II requirements, and another three years to comply with the Tier III requirements. During this period, more suppliers are expected to come up with solutions. Suppliers can retrofit selective catalytic reduction (SCR), which reduces the emissions of NOx and adapt Tier III. We informed CLIA of our proposed measures in 2016, giving the industry 8 years to adapt.</p>
	<p>CLIA Europe notes that SECTION 14d would create extra administrative burden and would like to receive confirmation that this “environmental instruction” can be interpreted either as an updated version of the SEEMP or included in a section of the vessel’s ISM documentation. We note the additional information provided</p>	<p>We think it is a good idea to make this environmental instruction part of the Safety Management System (SMS).</p>

	<p>by the NMA that this instruction should not be a bureaucratic policy document but practical for operators and having confirmed having no preference where it would be included, but agreed with the examples provided by CLIA Europe.</p>	
	<p>Assuming the proposal for Section 20 "The Regulation enters into force on 1 January 2019" would replace the complete existing Section 20, this entry into force date does not allow the cruise industry to properly prepare in advance of entry into force as the industry plans up to two years in advance. The cruise industry therefore urges the NMA to allow for a proper preparation and to set an entry into force on 1/1/2020 at the earliest, or preferably 1 or 2 years later.</p>	<p>It is not relevant to delay the entry into force of the Regulations.</p>
	<p>Finally, we very much appreciated the opportunity to comment on the proposed regulation and were happy to meet with the NMA on the 4 September to discuss and explain the above position and questions of the cruise industry in more detail. CLIA Europe would appreciate a response by the NMA to the above comments and interpretations, also based on that meeting.</p>	<p>We take note of this comment.</p>
<b>8. Cruise Europe</b>	<p>Cruise er i sterk vekst, og har auka regelmessig i 30 år. Dei neste 10 åra vil over 100 heilt nye skip verte levert til rederi frå heile verda. Lovgjevinga i Norge når det gjeld klima og miljø for skipsfart må ta inn over seg den sterke auken, og vi støttar ei strengare nasjonalt regelverk for all skipsfart i Norge.</p>	
	<p>Trass i at Verdsarvfjordane, Geirangerfjorden og Nærøyfjorden, har særskilde utfordringar er vi ikkje sikre på at særordningar for desse 2 fjordane er vegen å gå. Dersom skip vert utestengt frå Verdsarvfjordane, men likevel kan legge til i nærliggande hamner vil dette vere både konkurransevridande og negativt for miljøet totalt sett. Det synest klart at vi vil få dramatisk auka trafikk med bussar frå Hardanger, andre havner i Sogn, Nordfjord og Romsdalen inn til Verdsarvområda. Flåm og Geiranger er små stader med ein trafikal infrastruktur som alt er pressa. Utestenging av skip vil gjere dette verre. Reguleringar av skipstrafikken bør difor vere nasjonale og gjelde alle havner.</p>	<p>Det primære målet med dette oppdraget er å få ned utslippene i verdensarvfjordene. Et cruiseskip har betydelig mer utslipp enn tusen biler, og det forventes derfor en bedring av utslippene, uansett om veitrafikken øker. Problemstillinger knyttet til trafikkale problemer ligger utenfor Sjøfartsdirektoratets mandat. Hvorvidt det skal gis regler for hele kysten ligger utenfor Sjøfartsdirektoratets mandat.</p>
	<p>Geiranger og Flåm er svært viktige cruisehavner for heile Nord-Europa. Nasjonale vedtak om regulering av cruisetrafikken vil ikkje</p>	<p>Mandatet vårt gjelder kun verdensarvfjordene.</p>

	kun ha lokal verknad, men vil påverke trafikken til resten av Norge og sannsynlegvis heile Nord-Europa. Det ein gjer i Norge vil få konsekvensar for ein langt større region, og vi ber difor om at ein tek omsyn til dette i handsaminga av saka.	
	Stortinget sitt vedtak om nullutslepp frå 2026 er utfordrande. Representantar for cruisebransjen har uttalt at det er vanskeleg å innfri på så pass kort varsel. Vi er samde i at cruisenæringa må setjast krav til. Operatørane må vise vilje til endring. Men tidsfristen bør vurderast på nytt, og ein må sjå dette i samanheng med lokal og nasjonal verdiskaping av cruisetrafikken.	Stortingsvedtaket ligger utenfor Sjøfartsdirektoratets mandat.
	LNG er på full fart inn som drivstoff for cruiseskip. Norge må ha ein overordna plan for korleis infrastrukturen rundt LNG skal byggast opp slik at cruisenæringa kan nytte seg av det.	Tilgjengelighet og infrastruktur for LNG er ikke en del av Sjøfartsdirektoratets mandat.
	Forbod mot utslepp av kloakk og gråvatn er godt, og Norge bør sjå til Østersjøområdet når det gjeld mottaksanlegg for kloakk og gråvatn frå cruiseskip.	Vi noterer oss dette.
<b>9. Cruise Norway AS</b>	<p><b>Cruise er viktig for norsk næringsliv og cruisetrafikken i verdensarvfjordene er viktig nasjonalt og internasjonalt.</b></p> <p>Regjeringen fastslår i Sundvoldenerklæringen viktigheten av å utnytte de vekstmuligheter reiselivet gir for arbeidsplasser og lokal utvikling, ikke minst i mange distriktskommuner. Cruisetrafikken er en viktig del av reiselivet, omfatter hele Norge og Svalbard hele året, mest med dagsbesøk, men i økende grad med bruk av Norge som hjemmehavn og snuhavn. Sjøfartsdirektoratet arbeider aktivt for at flere internasjonale cruisereederier skal velge norsk flagg, med de positive virkninger det har for Norges gjennomslag i IMO. Norsk maritim industri, tidligere godt etablert i olje- og offshorenæringen, vender seg nå i økende grad mot en voksende cruiseindustri for å sikre verdiskaping og arbeidsplasser i de maritime klyngene langs kysten.</p> <p>Norsk natur, ikke minst fjordene på Vestlandet med vakkert landskap, fossefall og breer, har i alle år vært hovedgrunnen til turistenes besøk til regionen. Tiltak for bevaring av naturen og landskapet i et langt perspektiv er viktig, samtidig som hensynet til lokale interesser ivaretas. Cruisetrafikken til verdensarvfjordene er utvilsomt viktig for lokalt næringsliv og bosetting. For de</p>	Tatt til orientering.

	internasjonale cruisereferiene har cruise til verdensarvfjordene høy attraktivitet og betydning for allokering av kapasitet til regionen og til Norge.	
	<p><b>Cruise Norway er hele Norge og Svalbard.</b>  Cruise Norway har 55 aksjonærer; cruisehavner, destinasjoner og attraksjoner, spredt fra Longyearbyen til Oslo. Selskapets viktigste oppgave er å promotere Norge og Svalbard som verdens beste naturbaserte cruisedestinasjon. Det har vært cruisetrafikk til Norge og Svalbard i over 100 år. Vi ønsker å medvirke til at denne viktige turismen får utvikle seg i nye 100 år på en bærekraftig måte. I dette perspektivet er krav om lavere utslipp til luft og sjø viktig for bevaring av natur og miljø, og for befolkningens aksept i de områder som berøres. Nye utslippsregler vil medføre endringer og behov for omstilling av cruisenæringen. Det erkjennes at det kan knyttes et særlig ansvar for miljøet i og rundt verdensarvfjordene, med behov for vern og kanskje særbehandling. Det kan likevel anføres at landets øvrige fjordsystemer, kystlinje og natur, ikke er mindre viktig å beskytte mot skadelige utslipp til luft og sjø.</p>	
	Cruise Norway støtter strengere miljøkrav til cruisenæringen, men ønsker et felles og likelydende teknisk og operasjonelt regelverk for utslipp til luft og sjø i norsk farvann, fremfor egne reguleringer for utslipp til luft og sjø i verdensarvfjordene.	Det ligger utenfor Sjøfartsdirektoratets mandat å lage et regelverk for norsk farvann, oppdraget omfatter kun verdensarvfjordene.
<b>10. DNV GL</b>	Our experts on this field have looked through and they have no other comment than that this is a step in the right direction.	
<b>11. Forsvarsdepartementet</b>	Forsvarsdepartementet har ingen merknader til høringen.	
<b>12. Fretheim Fjordhytter</b>	Underteikna bur og driv turistverksemd i Flåm, Aurland kommune. Me er svært positive til dei føreslegne reguleringane som i sum vil føra til store positive endringar her hjå oss. I dag er med og våre gjester plaga av røyk og støy. Alt som kan få redusert dei negative miljøpåverknadane er positivt. Sjøfartsdirektoratet har gjort eit svært godt arbeid som syner forståing for problema me slit med og det er å håpa at det vert vedteke.	
	Fylkesmennene vil trekke fram nokre pkt. i forskrifta: <b>§ 10a første ledd</b>	



<b>13. Fylkesmannen i Sogn og Fjordane og Fylkesmannen i Hordaland</b>	<p>For skip med bruttotonnasje 400 eller meir eller som er sertifisert for meir enn 15 personar, er det ikkje tillata å sleppe ut kloakk i verdsarvfjordane. Dette svarar til verkeområdet for kloakkreglane i MARPOL. Her bør det etter fylkesmennene sitt syn vere absolutt forbod.</p>	
	<p><b>§ 10a annet ledd</b>  MARPOL regulerer ikkje utslepp av gråvatn. Framlegget er at for skip med bruttotonnasje 2500 eller meir og som er sertifisert for meir enn 100 personar, er det ikkje tillate å sleppe ut gråvatn i verdsarvfjordane. Vi meiner at dette bør setjast lågare slik at ein også fangar opp dei mindre turistskipa på fjorden, t.d. meir enn 30 personar.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet viser til at utslipp av gråvann har sammenheng med antall personer om bord. Det kan ikke forsvares å stille de samme kravene til mindre fartøy som til cruiseskip med 1000 eller flere passasjerer ombord.</p>
	<p><b>§ 10a fjerde ledd</b>  I § 10a fjerde ledd er det framlegg om ein dispensasjonsheimel som skal gjelde fram til 2024. Dette for å leggje til rette for at allereie inngåtte anbud og etablert verksemd får tid til å innrette seg etter dei nye krava. Det manglar mottaksanlegg i verdsarvfjordane, og kommunane treng tid til å etablere desse. Vi meiner at ein slik dispensasjonsheimel er naudsynt, samstundes som det er viktig å avgrense slike løyve så langt som mogleg.</p>	<p>Vi har en dispensasjonsmulighet for å gi de etablerte aktørene tid til å innrette seg. Dispensasjon kan gis etter en konkret helhetsvurdering for kortere perioder i omstillingsperioden, for skip som betjener ruter på anbud og skip som driver etablert fjordcruise i verdensarvfjordene.</p>
	<p><b>Ny § 14c Særlige regler om utslipp av nitrogenoksider (Nox) fra skip i verdensarvfjordene</b>  For å redusere utslepp av Nox vert det føreslege ein ny regel om særlege reglar for utslepp av nitrogenoxid (Nox) frå skip med bruttotonnasje 1000 eller meir i verdsarvfjordane. Ved å setje ei grense på bruttotonnasje 1000 eller meir fell omtrent alle dei mindre lokale skipa og rutegående fartøy utanfor ut frå ein tanke om at deira bidrag til Nox-utslepp er av mindre betydning i denne samanhengen. Vi meiner grensa bør setjast lågare fordi fleire av dei mindre båtane sine luftutslepp er godt synlege. Grensa bør såleis gjeld alle kommersielle skip/båtar som er sertifisert for meir enn 30 personar.</p>	<p>Det store bidraget til utslipp av NOx er fra cruiseskipene. De tekniske mulighetene for å etterinstallere denne type teknologi på eksisterende maskineri er liten. Bidrag fra denne gruppen antas også å være begrenset. Alternativet er utskiftning til LNG eller batteri.</p>
	<p><b>Ny § 14d Krav om miljøinstruks for skip med bruttotonnasje over 10 000 som seiler i verdensarvfjordene</b>  Framlegget er at skip med bruttotonnasje 10 000 eller meir som seglar i verdsarvfjordane, skal ha ein miljøinstruks som er spesielt</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet mener at det ikke har noe for seg å innføre kravet om miljøinstruks for mindre fartøy, da det ikke er så mye et mindre fartøy kan endre på i driftsmønstere, sett i forhold til hva et cruiseskip kan.</p>

	<p>tilpassa fart i desse områda. Miljøinstruksen skal sikre at skipet seglar på ein mest mogleg miljøvenleg måte medan dei er i verdsarvfjordane. Det ligg inne minimumskrav i instruksen. Bakgrunnen for framlegget er at ein del av utfordringane med røyk og partiklar ikkje kan løysast med konkrete tekniske krav. Ved å stille krav om at skipa med bruttotonasje 10 000 eller meir i verdsarvfjordane skal ha ein miljøinstruks kan ein fange opp operasjonelle forhold og sikre at skipa operer mest mogleg miljøvenleg, og Sjøfartsdirektoratet kan be om å få tilsendt opplysningane m.a. ved tilsyn. Vi støttar framlegget, men meiner kravet om miljøinstruks bør gjelde all kommersiell båt- og skipstrafikk i verdsarvfjordane. Det er også viktig at skipa vert kontrollerte for at reinskingsystema verkar og at miljøinstruksen blir følgt. Informasjonsarbeid mot operatørane er ei viktig oppgåve for å lukkast med det.</p>	<p>Vi fastholder at kravet om miljøinstruks gjelder for skip med bruttotonasje 10 000 eller mer.</p>
	<p><b>Generelle kommentarar</b></p> <p>Vi meiner at framlegget frå Sjøfartsdirektoratet om å redusera utslepp til sjø og luft er gode tiltak som vil bidra til betre forvaltning av verdsarvområdet. Framlegget til nytt regelverk fører også indirekte til innføring og bruk av moderne miljøteknologi som også på sikt vil redusere klimagassutsleppa frå skip, noko vi allereie ser gjennom den nye elektriske turistbåten i Nærøyfjorden og Aurlandsfjorden. Vi støttar såleis framlegget, men meiner at det på nokre punkt ikkje går langt nok. Vi er samde i at innføring av reglane bør gjennomførast gradvis over fleire år for å gje næringa og lokale forvaltningsmynde naudsynt tid til omstilling og tilpassing til nye reglar. Vi meiner framlegget frå Sjøfartsdirektoratet tek desse omsyna. Fylkesmennene legg merke til at det i fleire punkt vert lagt opp til skilnad mellom mindre lokale kommersielle båtar og større skip. Vi meiner dette ikkje er haldbart på lengre sikt, fordi det etter kvart er mange (og mykje tyder på at det kan kome fleire) slike mindre turistbåtar/skip i verdsarvfjordane. Desse mindre turistbåtane/skipa medfører også andre miljøproblem som ikkje berører framlegget frå Sjøfartsdirektoratet, m.a. gjeld det erosjon i strandsona. Vi støttar framlegg til krav om miljøinstruks og meiner dette bør innførast for all kommersiell båttrafikk i verdsarvområdet for å styre ferdsla på fjorden i meir miljøvenleg retning.</p>	<p>Vi noterer oss dette innspillet.</p>

	Til slutt vil vi peike på at det går fram av ordlyden i dei enkelte reglane om dei berre gjeld for verdsarvfjordane. Fylkesmennene er godt kjende med at det til tider kan vere problem med ureining alle stader der det er mange anløp av cruiseskip. Eit døme er Bergen, der cruiseskipa ligg til kai ved Bryggen, som også har verdsarvstatus. Dei nye reglane bør difor etter kvart utvidast til å gjelde her og andre stader med mange cruiseskipsanløp i året, og på sikt all cruisetrafikk til Noreg.	Hvorvidt det skal lages nasjonale regler ligger utenfor Sjøfartsdirektoratets mandat i dette oppdraget.
<b>14. Geiranger Fjordservice AS</b>	Geiranger Fjordservice AS støtter strengere miljøkrav til cruisenæringen, men ønsker et likelydende regelverk for hele norske kysten/norsk farvann. Egne reguleringer for utslipp bare i Verdensarvfjordene, vil ha store konsekvenser for den lokale næringsutvikling og de lokale arbeidsplassene/fastboende i Geiranger. Ved å innføre regelverket nasjonalt, bidrar dette til en langsiktig og god balansegang mellom miljø og næringsutvikling i distriktene, som vi er helt avhengig av for å kunne bo og leve her. Geiranger Fjordservice AS slutter seg i tillegg til uttalen fra Stranda hamnevesen KF datert 19. 08.2018.	Sjøfartsdirektorates oppdrag gjelder kun verdensarvfjordene.
<b>15. Helse- og omsorgsdepartementet</b>	Helse- og omsorgsdepartementet har ingen merknader til saken.	Tatt til orientering.
<b>16. Hotell Union Geiranger</b>	Vi viser til saka vedrørende strengare regulering av skipsfarten i verdsarvfjordane. Stranda Kommune ønsker at særkravet ikkje blir innført åleine for verdsarvfjordane, men nasjonalt. Dette betyr at ein droppar særkrav for verdarvfjordane og arbeider for at heile Norge med alle havner skal ha same krav. Vi forstår at der er 55 store havner og mange hundre havner (alle?) i Norge som da skal inn under same reglane. Vårt spørsmål er; om særkrava blir «droppa» for verdsarvfjordane, kor lang hørings-, behandlings og innføringstid snakkar vi om då antatt. 10 – 15 år? 2 år? før alle havner / nasjonalt særkrav er realistisk innført. Sikker vanskelig å anslå, men viktig å forstå for oss konsenkvesen av dersom det blir kjempa gjennom ei utsettelse av innføringa av særkrava for verdsarvfjordane i 2025 – kor lang tid vil vi då måtte vente på å få ei bedra regulering.	Dersom særkravene blir utsatt for verdensarvfjordene, kan det ta flere år frem i tid før evt. nasjonale reguleringer kan være på plass.

<b>17. Hurtigruten AS</b>	<p>Hurtigruten AS driver en omfattende sjøbasert virksomhet med Norskekysten som hoved-destinasjon. Rederiet har i alt 14 skip i flåten, hvorav 11 inngår i Kystruten Bergen-Kirkenes på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Skipene i Kystruten anløper 34 havner i Kystruten, 31 av disse har to daglige anløp, et på sørgående og ett på nordgående. Det gjennomføres årlig rundt 24.500 anløp i Kystruten til disse 34 havnene.</p> <p>Siden år 2000 har Hurtigrutens skip seilt til Geiranger i sommersesongen, og gjør i løpet av tre måneder rundt 90 seilinger til Geiranger. Skipene benytter 4 timer på seilingen Ålesund-Geiranger, ligger 20-30 minutter i Geiranger og setter av gjestene som skal i land, før skipene returnerer til Ålesund. Skipene seiler så direkte til Molde for å opprettholde forpliktelsene i Kystruten Bergen-Kirkenes. Hurtigrutens 11 skip må for å holde tidstabellen ha en fart på i underkant av 15 knop i ruten Bergen – Kirkenes. Rundturen Bergen-Kirkenes-Bergen tilsvarer 4900 kilometer, eller 2646 nautiske mil. I tillegg til skipene i kystruten har Hurtigruten pt tre ekspedisjonsskip i drift og to ekspedisjonsskip under levering. Også for disse skipene er Geiranger en sentral destinasjon under seilinger i Norge, i dag og i fremtiden. Hurtigruten har bidratt i arbeidet med å utrede effektive og samfunnsøkonomiske miljøtiltak i verdensarvfjordene, og støtter myndighetenes arbeid for å redusere utslipp til sjø og luft i verdensarvfjordene og ellers langs norskekysten.</p>	<p>Tatt til orientering.</p>
	<p><b>Utslipp av kloakk/gråvann</b> Hurtigruten støtter forslaget om forbud mot utslipp av svart- og gråvann i verdensarvfjordene.</p>	<p>Notert.</p>
	<p><b>Utslipp av svoveloksider (SOx)</b> Hurtigruten støtter forslaget om maksimalgrense for svovelinnhold i drivstoff. Selskapet er av den oppfatning at forslaget bør ivareta også resten av norskekysten, med et totalforbud mot tungolje. Som tidligere fremholdt – de negative konsekvensene av tungolje er både relatert til utslipp til luft, men ikke minst et akuttutslipp til sjø i forbindelse med en hendelse. Vår anmodning er derfor å utvide det geografiske området for gjeldende endringsforslag til også å omfatte hele norskekysten, og innarbeide et generelt tungoljeforbud.</p>	<p>Det ligger utenfor Sjøfartsdirektoratets mandat å vurdere et tungoljeforbud langs hele norskekysten.</p>

	<p><b>Utslipp av nitrogenoksider (NOx)</b>  Det foreslås særlige regler om NOx-utslipp for skip med bruttotonnasje på 1000 eller mer. Den nye bestemmelsen baserer seg på nivåene som fremgår av MARPOL regel VI/13, og Sjøfartsdirektoratet foreslår at kravene innføres slik, uavhengig av byggeår:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nivå I-kravene oppfylles fra 1. januar 2020</li> <li>• Nivå II-kravene oppfylles fra 1. januar 2022</li> <li>• Nivå III-kravene oppfylles fra 1. januar 2025</li> </ul> <p>Hurtigruten støtter kravene om utslipp av NOx i verdensarvfjordene. Bransjen retter seg etter vår erfaring mer og mer inn mot en direkte overgang til Tier III-kravene. Konkret for Hurtigruten har vi en omfattende dokkingplan for 2019, 2020 og 2021, og vil i løpet av tidlig 2021 tilfredsstillende kravene på samtlige aktuelle skip i flåten. Å tilpasse skipene de lavere kravene i Tier I eller Tier II forut for dette vil ikke være hensiktsmessig eller økonomisk forsvarlig. Hurtigruten mener man må legge til rette for de som aktivt ønsker å forsere direktoratets fremdriftsplan, og oppnå Tier III før kravet inntreffer 1. januar 2025. Vi foreslår derfor at det innarbeides en dispensasjonshjemmel for årene 2020 og 2021, for de skip som kan dokumentere planer for tilfredsstillende av Tier III-kravene innen utgangen av dispensasjonsperioden.</p>	<p>Vi mener dette forslaget er fornuftig og tar dette til følge. Den 29.10.18 sendte vi ut en ny høring der vi foreslår en dispensasjonshjemmel.  Vi foreslår en ny § 14 c annet ledd:  «Sjøfartsdirektoratet kan etter skriftlig søknad fra rederiet gi dispensasjon til et skip fra Nivå I-kravene i MARPOL regel VI/13 jf. § 12, dersom det kan dokumenteres at skipet vil innfri Nivå III-kravene senest fra 1. januar 2022.»</p> <p>Dette er nærmere kommentert i matrise nr. 2.</p>
	<p><b>Krav om miljøinstruks for skip over 10 000 bruttotonn</b>  Hurtigruten støtter kravet om miljøinstruks for skip over 10 000 bruttotonn. Vi anbefaler at direktoratet utarbeider et utkast til instruks som kan bistå skip og rederi i å tilfredsstillende direktoratets forventninger knyttet til forslaget til ny §14d, bokstav a-g.</p>	<p>I denne omgang lager vi ikke en slik veiledning, fordi vi vil la rederiene ta tak i denne utfordringen, og dersom det blir behov for en slik veiledning, er det noe vi kan komme tilbake til. Regelen angir et minimumskrav, og rederiene kan velge å inkludere andre rutiner også, for eksempel rutiner for kloakkanlegg mv.</p>
	<p><b>Hurtigrutens miljøprestasjon</b>  Hurtigruten har gjennomført en rekke miljøtiltak i flåten og driften av selskapet fordi en stadig forbedring av prestasjonen er det eneste riktige og bærekraftige i et framtidsperspektiv. Selskapet har i 10 år gått utelukkende på lettere diesel MSD og MGO, og er i dag en av få aktører som benytter en optimalisert type MSD 500 med et svovelinnhold lavere enn 500 ppm. Drivstofftypen tilfredsstiller kravene i SECA-regimet gjeldende sør for 62. breddegrad.</p>	<p>Tatt til orientering.</p>

	<p>Sammenlignbare destillater har et svovelinnhold 2500 ppt, mens bunkersolje, som mange av cruiseoperatørene seiler på, ligger på rundt 10 000 ppm. Sammenlignet med andre operatører, som seiler på langt tyngre drivstofftyper, er Hurtigruten svovelutslipp betydelig lavere. Samtidig reduserer man de negative konsekvensene ved et akutt utslipp betydelig med å kun ha destillat på tankene.</p> <p>Hurtigruten har i tillegg over flere år gjort et stort antall tiltak i flåten for å redusere drivstofforbruk, og CO<sub>2</sub>- og NO<sub>x</sub>-utslippene, deriblant propellbytter på flere skip og de-noxing av maskiner. Selskapet har igangsatt et omfattende program for å tilrettelegge for landstrøm på samtlige skip i flåten. Dette skal være fullført innen 2020. I tillegg er det gjort flere smøreoljetiltak for å redusere synlig røyk fra skipene. I februar 2017 begynte Hurtigruten byggingen av verdens mest avanserte, moderne og miljøvennlige ekspedisjonsskip, MS Roald Amundsen og MS Fridtjof Nansen. Begge skipene vil benytte hybridteknologi, noe som gjør dette til en viktig milepæl i selskapets bidrag for å gjøre ekspedisjonsturismen enda mer bærekraftig. Hovedgevinsten er en betydelig reduksjon i drivstofforbruk og dermed CO<sub>2</sub>-utslippet. Den innovative hybridteknologien, kombinert med forbedret skrog- og baugdesign, vil redusere utslippene fra skipene opp mot 20 prosent. Begge skipene kommer i drift fra 2019.</p> <p>Hurtigruten vil som en del av forberedelsene til ny Kystrute-avtale gjennomgå en historisk flåtemodernisering de neste to årene. Selskapet bygger om seks 90-klassefartøyer fra tradisjonelle dieselmotorer til LNG-hovedmaskineri og batteripakker for peak-shaving. Dette vil resultere i store utslippsreduksjoner, og en betydelig reduksjon av konsekvensene ved et akutt utslipp til sjø. Skipene vil som følge av tiltakene også tilfredsstille Marpol Annex VI, Tier III.</p>	
	<p>Hurtigrutens gjennomførte klimatiltak har slik en betydelig positiv gevinst for hele norskekysten, ikke bare verdensarvfjordene. Vi mener fortsatt dette hensynet bør være sentralt. Hurtigruten har gjennom prosessen argumentert for incentivordninger for de som har en høy miljøprestasjon. Vi velger å opprettholde denne anmodningen også i høringsmerkningen.</p>	<p>Vi notere dette, men bemerker at denne type incentiver vanskelig kan tas med i denne forskriften.</p>

<b>18. Kyst- rederiene</b>	<p><b>En regulering som ikke er ment for nærskipfarten og nyttetransporten</b></p> <p>I høringsbrevets innledning gjøres det klart hva bakgrunnen for forslaget er; reduksjon i utslipp fra cruise- og passasjerskip. Dette følges videre opp med å vise til rapporten: «Utslipp til luft og sjø fra skipsfart i fjordområder med stor cruisetraffikk av 5. mai 2017». Resultatene i rapporten viser til høye NOx-verdier i perioder med en viss type værforhold, samt en estetisk forurensing ved synlige utslippsskyer. Dette underbygger at bakgrunnen for forslaget om reguleringer i verdensarvfjordene er et for stort antall anløp av store og forurensende cruiseskip. Vi snakker her om store skip med en varierende størrelse fra rundt 10 000 bruttotonn (BT) til over 200 000 BT. Fra noen hundre passasjerer til flere tusen.</p> <p>Dette er svært fjernt fra hva nærskipfarten representerer; mindre og effektive fartøy som går på MGO (Marin Gas Oil) med små utslipp.</p> <p>Estimert årlig NOx-utslipp for et stort cruiseskip kan være så høyt som 3 500 000 kg. Tilsvarende tall for et mindre lasteskip er 110 000 kg. Et cruiseskip kan altså slippe ut opp mot 32 ganger mer NOx enn et mindre lasteskip.</p>	Tatt til orientering.
	<p><b>Konsekvenser for nærskipfarten</b></p> <p>Mange av våre medlemmer vil ikke bli berørt av forslaget, av ulike grunner. Det kan være at fartøyet ikke går i de aktuelle områdene, at de kommer under grensen på 1000 BT, at de går på MGO som ikke overskrider 0,10 vektprosent svovelinnhold og at mange har nyere tonnasje med et fremdriftssystem som kommer innenfor kravene.</p> <p>Men mange vil også bli rammet. Spesielt gjelder dette fartøy som kommer over grensen på 1000 BT. Disse fartøyene opererer i dag innenfor mange segmenter; bulktransport, tank, stykkgods, forbåter og brønnbåter. Disse tilbyr viktige transporttjenester til lokalt næringsliv i de aktuelle områdene.</p>	<p>Det er ingen akvakulturanlegg inne i verdensarvfjordene. Det ligger noen akvakulturanlegg i ytre del av Tafjorden og i Norddalsfjorden, utenfor verdensarvfjordområdet.</p> <p>Vi kan derfor ikke se at det er behov for forbåter og brønnbåter å seile inne i verdensarvfjordene i næringsøyemed.</p> <p>Vi vet at det er trafikk av stykkgodsskip og bulkskip knyttet til Gudvangen Stein sin virksomhet.</p> <p>Dette er omtalt i Menon-rapporten s. 44-45:  <i>«Gudvangen Stein benytter transporttjenester av Wilson som ved hjelp av stykkgodsskip og bulkskip transporterer mineralet anortositt fra Gudvangen. Ifølge lokale informanter er det per i dag vanskelig å få inn større fartøy enn bulkskip med en bruttotonnasje over 5 000. En gjennomgang av Wilson sin flåte tilsier at kun et fåtall av deres fartøy er bygd etter 2011. I perioden mellom 2008 og januar 2017 ga NOx-fondet støtte til seks tiltak på skip eid av Wilson. Det omfattet tilskudd til to nybygg og installering av</i></p>

		<p>SCR-anlegg på fire stykkgodsskip. To av de fire skipene som fikk installert SCR-anlegg har en bruttotonnasje på cirka 3 500 og kan prinsipielt benyttes til transport ut av Gudvangen. De to øvrige som fikk installert SCR har en bruttotonnasje på cirka 6 000. Nybyggene har vi ingen informasjon om. Deres muligheter til å omdisponere fartøy i flåten for å tilfredsstille kravet er derfor tilstede. Mulighetene vil sannsynligvis også økes i fremtiden, med begrunnelsen i at NOx-fondet løpende støtter skip og at flere nybygg som tilfredsstiller kravet gjennomfører transportoppdrag.»</p> <p>Vi støtter oss på Menon rapporten og legger til grunn at det er muligheter for å omdisponere fartøy i flåten, slik at kravene i verdensarvfjordene oppnås.</p> <p>Fiskefartøy er omtalt i Menon-rapporten s. 45: «Analyse av AIS-data forteller oss at to fiskefartøy har hjemmehavn innerst i Tafjord. Vi er ikke kjent med om de aktuelle fartøyene har gjennomført eller planlegger å gjennomføre tiltak for å redusere NOX -utslipp. Hvis de ikke har gjennomført forbedringer og/eller planlegger å gjøre det har aktørene i Tafjord i all hovedsak to responsmuligheter. De kan enten velge å tilpasse fartøy eller finne en egnet liggehavn i Fjøra eller Valldal.»</p>
	<p><b>Endring av forskriftens §14c</b> Forskriftens §14c foreslås å...«omfatte skip med bruttotonnasje 1000 eller mer».</p> <p>Vi mener først og fremst at fartøy i nærskipfarten (herunder fartøy som gjør oppdrag i og for havbruksnæringen) bør unntas fra forskriftsendringen. Endringen vil kunne få store konsekvenser for denne gruppen av nyttefartøy, en gruppe av fartøy som i utgangspunktet ikke var ment å rammes. Forskriften bør derfor utelukkende omfatte større cruise- og passasjerskip.</p> <p>Dersom forskriften også vil inkludere denne gruppen av fartøy, mener vi forskriften bør forholde seg til motorstørrelse. Fartøy med motorstørrelse under 749 KW er i dag ikke omfattet av dagens NOx-regime. Regelverket bør eventuelt her være det samme.</p> <p>I tillegg til motorstørrelse, bør antall bruttotonnasje som omfattes av forskriften, økes. Forslaget i forskriften er 1000 BT. Vi foreslår at</p>	<p>Som nevnt ovenfor, er det ingen akvakulturanlegg inne i verdensarvfjordene, så trafikk av brønnbåter og fôrbåter inne i verdensarvfjordene er ikke en relevant problemstilling.</p> <p>Vi holder fast på bruttonnasje som avgrensning. Vi mener at å øke grensen for bruttonnasje til 4000 vil ekskludere for mange fartøy. Grensen på bruttonnasje 1000 er basert på de fartøy som i dag opererer i verdensarvfjordene. Vi opprettholder denne grensen.</p>



	<p>denne økes til 4000 BT. Dette vil føre til at de fleste fartøyene innen nærskipsfarten som frekventerer disse fjordene, vil bli unntatt fra regelverket.</p>	
	<p>For å tilfredsstille kravene til forslaget i den nye forskriftens §14c, må mange fartøy over 1000 BT installere et SCR-anlegg (Selective Catalytic Reduction). Kostnadsestimat for å installasjon av et SCR-anlegg om bord i et fartøy, eksempelvis i et gjennomsnittlig gods- eller bulkskip, tilsier investeringer på rundt 7-9 millioner kroner. Dette vil være en stor kostnad for rederi som opererer med korte kontrakter i et krevende marked (for våre medlemmer under ett, vil dette regelverket bety investeringer i størrelsesorden 1,3 mrd. kroner. Utrekning basert på medlemsflåtens alder/fremdriftssystem).</p> <p>Videre vil det bli svært vanskelig for fartøy med eldre fremdriftssystem å dokumentere utslipp fra disse i henhold til nye standarder.</p>	<p>Fartøy med eldre fremdriftssystem vil være ferger som allikevel skal skiftes ut om noen år. I dag bygges det batteridrevne ferger i tillegg til at det allerede eksisterer LNG-drevne ferger.</p>
	<p><b>Nærskipsfarten – det miljøvennlige transportalternativet i verdensarvfjordene</b></p> <p>Skipsfarten, som andre transportnæringer, står midt i et skifte. Dette er noe Kystrederiene sine medlemmer er svært opptatt av. Nærskipsfarten omstiller seg til nyere tonnasje med mindre utslipp. Dette dreier seg ikke bare om innovasjon, men også om å gjøre mange ting enklere og smartere.</p> <p>Klimaeffekten ved godsoverføring fra vei til sjø er godt dokumentert. Et lasteskip slipper ut mindre CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og andre klimagasser enn om tilsvarende last blir sendt på semitrailere. Et eneste lasteskip kan flytte last tilsvarende 300 lastebiler. Det fører til færre lastebiler på veiene. Dette fører igjen til mindre veislitasje, færre ulykker med tap av menneskeliv, mindre støy og støv.</p> <p>Kystrederiene sin konjunkturrapport viser at flere av medlemsrederiene har planer om å investere i nybygg basert på plug-in hybrid løsning (LNG og batteri) og andre utslippsreducerende tiltak. For å kunne gjennomføre dette, trenger de gode og langsiktige rammevilkår.</p> <p>Egne reguleringer i verdensarvfjordene, med bakgrunn i økende utslipp fra cruisetrafikken, er fornuftig. Det som ikke er fornuftig, slik</p>	<p>Tatt til orientering.</p>

	<p>forskriften nå er formulert, er at den også rammer mindre fartøy i nærskipfarten (nyttetransport).</p> <p>Da kan det eneste alternativet for mange rederier bli å velge vekk oppdrag i disse områdene. Alternativet da er at godset går på lastebil isteden. Stikk i strid med politiske føringer om at mer gods skal overføres fra veg til sjø.</p>	<p>Vi har kommentert på dette tidligere i teksten. Konsekvensene er langt fra så dramatiske i verdensarvfjordene som det gis uttrykk for her.</p> <p>Det er ikke akvakulturvirksomhet i verdensarvfjordene, og transporten tilknyttes Gudvangen Stein kan løses ved at fartøy omdisponeres.</p>
<b>19. Kystverket, Hovedkontoret</b>	<p>Kystverket støtter formålet med reguleringen som er å redusere uønskede utslipp til luft og sjø fra skip. Ambisjonen sammenfaller med Kystverkets visjon om å utvikle kysten og havområdene våre til verdens sikreste og reneste.</p>	
	<p>For å stimulere til en mer miljøvennlig skipsfart, innførte Kystverket i 2015 en miljørabatt som gir fritak for losberedskapsavgift for skip som skårer minst 50 poeng på Environmental Ship Index (ESI). De største skipene har da mulighet til å spare over 100 000 kroner per norgestur. ESI-indeksen har også sterkt fokus på utslipp til luft, inkludert svoveldioksider og nitrogenoksider. Indeksen brukes av en rekke store havner i Europa og gir rabatter ved havneanløp til fartøy med høy score. Ombygging av et fartøy for å tilfredsstille de nye kravene i verdensarvfjordene når det gjelder utslipp til luft vil også gi effekt på ESI-indeksen og dermed besparelser ved anløp i havner som bruker indeksen. Dette antas å være en faktor cruiserederiene vil ta hensyn til når de vurderer tilpasning av sine fartøy til de nye kravene.</p>	<p>Tatt til orientering.</p>
	<p>Når det gjelder administrative og økonomiske konsekvenser vil Kystverket Lostjenesten berøres dersom effekten blir som beskrevet for cruisetrafikken. I rapporten fra Menon som ligger til grunn for vurderingene er det estimert at 75 cruiseanløp vil utebli det året nivå-II kravene til utslipp av nitrogenoksider innføres, det vil si i år 2022 ifølge forslaget. Videre vil anslagsvis 75 cruiseanløp gå til andre destinasjoner enn verdensarvfjordene. Dette vil ha administrative konsekvenser for Lostjenesten som må tilpasse sin aktivitet tilsvarende. Det vil også ha en økonomisk konsekvens ettersom bortfall av losoppdrag medfører bortfall av losavgifter. Redusert aktivitet vil ha en viss kostnadsreducerende effekt, men totalt sett vil effekten på Lostjenestens økonomi være negativ. At det forekommer endringer i lospliktig trafikk er ikke uvanlig, men denne</p>	<p>Disse argumentene tillegges ikke vekt.</p>

	<p>endringen blir relativt uttalt og konsentrert. Kystverket anser likevel konsekvensene som håndterbare.</p> <p>Det må også påregnes at destinasjonene som skal ta imot et økt antall cruiseanløp kan ha behov for å investere i infrastruktur, herunder nye kai- og fortøyningsarrangementer dimensjonert for å ta imot store cruise fartøy. Økt antall anløp vil også stille større krav til logistikk løsninger, herunder fortøynings- og liggeplaner. Også disse forholdene vil berøre Kystverket som en av de ansvarlige myndighetene.</p> <p>Menon-rapporten anslår at i 2022 vil 75 av cruiseanløpene som under dagens regler ville gått til Geiranger eller Flåm, i stedet går til cruisehavnene i Skjolden, Olden og Åndalsnes. Tilsvarende vil dette gjelde 90 anløp i 2025. Kystverket har merket seg at det de siste årene har vært en betydelig vekst i anløp av cruiseskip særlig til Olden, men også til Åndalsnes. Med økning i anløp også som følge av omfordelte anløp fra Geiranger/Flåm, vil det kunne bli en kapasitetsutfordring på disse cruisedestinasjonene, og det kan forventes økt lokal oppmerksomhet om negativ miljøpåvirkning fra cruiseskip. Kystverket viser i denne sammenhengen til Stortingets vedtak 672 fattet i behandlingen av Innst. 253 S (2017-2018) om at krav og reguleringer må gjelde «de viktige turistfjordene» i tillegg til verdensarvfjordene. Det vil derfor være viktig å følge utviklingen i Olden, Åndalsnes og andre utvalgte havner og på sikt vurdere å innføre lignende utslippskrav andre steder, slik som deler av Nordfjorden og deler av Romsdalsfjorden.</p>	
<b>20. Landsorganisasjonen i Norge LO</b>	LO støtter forslagene til endring i forskriften.	Tatt til orientering.
<b>21. Lærdal kommune</b>	Den nye endringa i forskrifta som gjeld forbod mot utslepp av kloakk og gråvatn er bra og heilt naudsynt. Det er svært viktig at forbodet også gjeld innanriksfart, då vi ikkje har noko kjennskap til at internasjonale cruiseskip driv med slik aktivitet i fjordane. I Nærøyfjordområdet har utslepp av kloakk frå lokal skipsfart vore eit aukande problem, spesielt då trafikken (fjordcruise) har auka betydeleg dei siste 13 åra. Tilførsel av kloakk i fjordane har negative	Tatt til orientering.

	<p>konsekvensar, spesielt fordi vassmengdene i fjordane er innestengde og at vassutskiftinga er lita. Men dette er like mykje eit viktig forbod for å sikre eit omdømme om at fjordane skal vere reine og vakre. Det er viktig at opplevinga også for kajakkpadlarar som skal nyte kvalitetane på fjorden vert positive. Reglementet fordrar imidlertid mottaksanlegg på land/ved fjorden for dei lokale fjordcruisebåtane. Det synest difor naturleg at dei lokale selskapa kan ha ei mogelegheit til å søkje ei tidsavgrensa løyve for utslepp, men det må ikkje verte hovudregelen. Eit strengt regelverk signaliserer krav om omstilling som fortsatt må få høg prioritet. Dersom aktørar går saman med vertskommunane, så burde det vere løyseleg å få på plass slike anlegg på land/ved fjorden innan ei rimeleg tid i begge delområda. Eit forbod vil dessutan gje vertskommunane naudsynt stimuli til å få dette på plass. I Gudvangen har The Fjords allereie fått på plass ein flytande Power Dock/ladestasjon, som etter det vi kjenner til og kan ha mogelegheit for å kunne ta imot kloakk og gråvatn. Dette er difor eit forbod som er fullt ut mogeleg å løyse gjennom eit offentleg privat samarbeid.</p> <p><b>Lærdal kommune si fråsegn: Lærdal kommune støttar fullt forbod mot utslepp av kloakk og gråvatn i verdsarvfjordane. Dispensasjon må berre gjevast i særlege høve, der det ligg føre ein konkret framdriftsplan for å imøtekomme krava. Lærdal kommune ønskjer at verdsarvrådet vert orientert når slike løyve vert gitt.</b></p>	
	<p><b>Bruk av eksosvaskesystem og utslepp av svoveldioksid: (§ 13 og § 14b)</b></p> <p>Det er heilt naudsynt med eit strengt regelverk knytt til utslepp av svoveldioksid i begge fjordområda. Sidan Geirangerfjordområdet ligg nord for ECA sona, så har det inntil i 2018 vore lovleg å nytte tungolje ved innsegling heilt inn til Geiranger. Ferske målingar av luftkvaliteten i Geiranger viser enkeltdagar med høge verdiar av svoveldioksid i lufta.</p> <p>Luftkvalitetskriterium for SO<sub>2</sub> (Miljødirektoratet/Folkehelseinstituttet):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 300 µg/m<sup>3</sup> i 15 minutt</li> <li>- 20 µg/m<sup>3</sup> som døgnmiddel</li> </ul>	<p>Vi har tatt dette innspillet til følge, og sendte ut en ny høring den 29.10.18 der vi foreslår en ny §14 b. Nærmere avklaring finnes i matrise 2.</p>

	<p>I Geiranger er det målt fleire dagar med verdiar frå 300 – 400 µg/m<sup>3</sup> i meir enn 15 minutt. (Løfler: Air Quality Monitoring 2018). Dette er urovekkande høge verdiar, og funna vart innrapportert til Sjøfartsdirektoratet i juli 2018.</p> <p>Dei nye reglane for utslepp av svoveldioksid tillèt fortsatt bruk av tungolje i verdsarvfjordane, men med ei innskjerping gjennom bruk av eksosvaskesystem (opne eller lukka) for å redusere svovelinnhaldet. Vi ber Sjøfartsdirektoratet på ny vurdere eit totalforbod mot bruk av tungolje i verdsarvfjordane. På Svalbard er det ikkje lov å nytte tungolje og det er heller ikkje lov å ha tungolje i tankane om bord i skipa under besøket. Dette fordi ei grunnstøyting eller større ulykke kan utrette svært stor skade. Dette meiner vi òg er ein reell trugsel i tronge verdsarvfjordar med lite vassutskifting. Ei større ulykke her kan òg valde store skadar for naturmiljøet. Vi er kjend med at det har vore fleire krevjande hendingar for cruiseskip i verdsarvfjordane, mellom anna på dagar med svært sterke kastevindar. Terrorhendingar kan òg vere ein potensiell trugsel mot ei internasjonal cruisenæring og ei slik hending vil gjere langt større skade på naturmangfaldet i fjordane, dersom skipa lagrar store mengder tungolje om bord.</p> <p>Ved bruk av tungolje med reinsing (bruk av eksosvaskesystem), så er partikkelutsleppa litt mindre enn ved bruk av marin diesel (lav svovel). Med andre ord er tungolje og reinesystem (lukka eller opne) minst like miljøvennlig som marin diesel. Men vi har for liten kunnskap i dag til å kunne konkludere med at utsleppa til sjø etter reinseprosessen frå tungolja ikkje er ein trugsel for naturmiljøet i innestengde og tronge fjordar. Ikkje berre til kai, men òg under transporten inn/ut av tronge fjordar. Av den grunn bør ein vurdere forbod mot tungolje som drivstoff.</p> <p>Ein tredje grunn er at reinesystema dannar mykje damp som blandar seg med dei øvrige utsleppa. Dette gjer at vi får ei tydeleg røyksky over skipet. Visuell forureining er ei stor utfordring for omdømmet til verdsarvfjordane, sjølv om det er underordna dei to førstnemnde grunnane til å forby tungolje i verdsarvfjordane.</p> <p>Dersom eit forbod mot bruk av tungolje vert innført så kan skipa fortsatt nytte marin diesel og LNG per i dag. Hurtigruta og enkelte cruiseskip nyttar i dag marin diesel som eit alternativ til tungolje.</p>	
--	--	--

	<p>Når krava om reduksjon av NOx trer i kraft, så vil den reinseteknologien også kunne nyttast på marin diesel. Dette saman med ei rivande utvikling på nullutsløppsteknologi og hybridløysingar, trur vi kan revolusjonere internasjonal skipsfart på lengre sikt. Eit klart forbod mot bruk av tungolje i verdsarvfjordane meiner vi er eit tydeleg signal til cruiserederia om at dette ikkje er eit framtidsretta drivstoff, dersom dei ønskjer innsegling i sårbare og verdifulle naturområde på kloden. Det vil vere ein styrke at Noreg har ein praksis på dette frå før på Svalbard, noko som vil styrke forvaltningsregimet i verdsarvfjordane. <b>Lærdal kommune si fråsegn: Frå 2019 forby tungolje som drivstoff i verdsarvfjordane (også med dagens eksosvaskesystem). Sjøfartsdirektoratet bør òg vurdere å innføre forbod mot å ha tungolje i tankane under segling og opphald i verdsarvfjordane, ev. ei gradvis innskjerping opp mot 2025.</b></p>	<p>Forslaget om å forby skip å ha tungolje i tankene tas ikke til følge. Et forbud mot tungolje ombord har store konsekvenser logistikkmessig og vanskelig gjennomførbart. Det kan også vanskelig forsvares at et slikt forbud kun skal gjelde for verdensarvfjordene. De stedene det i dag er forbudt, er svært sårbare arktiske områder.</p>
	<p><b>Utslepp av nitrogenoksid: (§ 14 c)</b>  Utslepp av NOX er eit dokumentert problem i periodar i verdsarvfjordane. Heilt ferske målingar frå Geiranger viser at utsleppa er urovekkande høge i periodar under sommaren. Utslepp av NOX kan reduserast ved bruk av SCR-katalysatorar eller ved eksosresirkulering.  <b>Lærdal kommune si fråsegn: Lærdal kommune støttar innstillinga til Sjøfartsdirektoratet med ei gradvis innskjerping av NOX - krava. Foreslått innfasing av krav til NOX – reduksjon gir tilstrekkeleg tid for næringa til å omstille seg dei nye krava.</b></p>	<p>Tatt til orientering.</p>
	<p><b>Krav om miljøinstruks: (§ 14 d)</b>  Det er svært gledeleg at Sjøfartsdirektoratet vil innføre eit krav om ein miljøinstruks om bord i alle større skip som seglar i verdsarvfjordane. Miljøinstruksen skal sikre at skipet opererer på ein mest mogeleg miljøvennleg måte.  Miljøinstruksen kan minne om dei kravspek. som verdsarvområdet Glacier Bay i Alaska nyttar i sine anbudsutlysingar for innsegling i fjordlandskapet. Dette kan verte eit nyttig verkty både for Sjøfartsdirektoratet og for dei lokale hamnevesena sitt miljøarbeid. Ein slik miljøinstruks kan i neste rekke danne grunnlag for ein</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet mener at det ikke har noe for seg å innføre kravet om miljøinstruks for mindre fartøy, da det ikke er så mye et mindre fartøy kan endre på i driftsmønstere, sett i forhold til hva et cruiseskip kan. Vi fastholder at kravet om miljøinstruks gjelder for skip med bruttotonnasje 10 000 eller mer.</p>

	<p>«rating» av dei beste skipa i si klasse på miljø (kan danne grunnlag for ein positiv miljøkonkurranse).</p> <p><b>Lærdal kommune si fråsegn: Miljøinstruksen bør innførast for all kommersiell skipsfart i verdsarvfjordane (inkl. lokal skipsfart/fjordcruise). Instruksen kan verte eit nyttig verkty for dei lokale hamnevesena gjennom tildeling av hamneplass, samt kunne nyttast som grunnlag for tildeling av ruteløyver på verdsarvfjordane (fylkeskommunale ruteløyver).</b></p>	
	<p><b>Forbrenning av søppel: (Nytt tema)</b></p> <p>Vi har motteke opplysningar/tips frå maritim kompetanse som opererer cruiseskip i verdsarvfjordane, om at enkelte cruiseskip brenn søpla si under opphald i Geirangerfjorden. Opplysningane vart meldt inn til Sjøfartsdirektoratet. Det er ikkje lovleg å brenne søppel/næringsavfall på land i verdsarvområdet og same reglane bør gjelde for sjøarealet.</p> <p><b>Lærdal kommune si fråsegn: Frå 01.01.2019 innføre totalforbod mot brenning av søppel om bord i skip, så lenge skipet oppheld seg i verdsarvfjordane.</b></p>	<p>Vi har tatt dette innspillet til følge, og sendte en ny høring den 29.10.18, der vi foreslo et forbud mot forbrenning av avfall i verdensarvfjordene:</p> <p><i>«14e Særlige regler om forbrenning av avfall om bord i verdensarvfjordene</i></p> <p><i>I verdensarvfjordene er forbrenning av avfall om bord i skip forbudt.»</i></p> <p>Dette er nærmere omtalt i matrise 2.</p>
	<p><b>Reduksjon av partiklar: (Manglar)</b></p> <p>Det er ei svakheit at det per i dag ikkje fins ein god teknisk metode for å redusere svevestøvet (partiklar) frå skipsfarten. Det vert opplyst at det vert arbeidd med metodar på forskingsnivå og i nye krav i IMO. Sjøfartsdirektoratet bør arbeide for å få på plass eit regelverk for reduksjon av partiklar, så straks dette er teknisk mogeleg. Utslepp av svevestøv av dei minste partiklane er dei verdiane som ein er mest bekymra for i Geiranger, då desse er urovekkande høge i periodar i sommarhalvåret. Nye reinseteknologiar eller filter for partikkelstøv er difor heilt naudsynt å få på plass. Eksempelvis har euroklasse 6 bussar per i dag filtre som reinsar dieselen for partiklar, det same burde vore tilgjengeleg også for bruk av marin diesel i skipsfarten.</p> <p><b>Lærdal kommune si fråsegn: Det kviler eit stort ansvar på Sjøfartsdirektoratet, at ein følgjer utviklinga av reinseteknologiar tett. Dersom metode for reinsing av partiklar frå marin diesel kjem på plass, så må forskrifta snarast oppdaterast/rullerast eller ein må</b></p>	<p>Per i dag er det ikke funnet en løsning på problemet med partikkelutslipp, verken ved bruk av tungolje og scrubber, eller ved marine gas oil (MGO).</p> <p>Men dersom skip går på LNG (naturgass) medfører det en 100 % reduksjon av SOx og partikkelutslipp (PM), samtidig som NOx-utslippene kuttes med over 90 %.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet arbeider for å lage eit best mulig regelverk, og det er et løpende arbeid å holde forskrifter oppdaterte.</p>

	<p><b>vurdere å bake inn ein ordlyd som kan gje heimel for innskjerping også på dette området.</b></p>	
	<p><b>Eldre skip med slitne motorar: (Manglar)</b> Sjøfartsdirektoratet bør vurdere å innføre strengare regelverk knytt til bruk av gamle og slitne motorar i skip. Sjølv om slike skip nyttar marin diesel, så kjem det smørolje inn i forbrenninga som dannar røyk, og til dels svært mykje røyk. Eit eksempel er dei gamle ferjene som opererer på strekninga Geiranger – Hellesylt som går på marin diesel, men som det ryk svart røyk ut frå kvar einaste dag, spesielt ved oppstart.</p> <p><b>Lærdal kommune si fråsegn: Sjøfartsdirektoratet bør gjennom regelverket forby skip å bruke gamle, slitne motorar, som har ein betydeleg negativ effekt på miljøutslepp og røykproduksjon, alternativt nekte skipa tilgang til verdsarvfjordane inntil dei kan dokumentere at motorane er reparert.</b></p>	<p>Når det gjelder ruteløyver til fergeanbud i Geiranger har vi fått bekreftet fra Møre og Romsdal fylkeskommune at nye løyver skal gjelde fra 2022.</p> <p>Samferdselsutvalget, som har myndighet til å gi løyver, sa i et vedtak i februar 2016 at neste gang det skal utlyses fergeanbud i Geirangerfjorden skal det stilles miljøkrav/krav til lavutslipp ved utlysningen. Det vil således bli et nytt regime fra 2022.</p>
	<p><b>Synleg røyk: (Manglar)</b> Lærdal kommune si fråsegn: Sjøfartsdirektoratet bør søkje å finne heimel også for å regulere synleg røyk frå skipsfarten. Røyken er eit omdømmeproblem både for cruisenæringa og for reisemåla som skipsfarten besøker.</p>	<p>Vi mener at tiltakene vi foreslår, totalt sett vil medføre mindre røykdannelse i verdensarvfjordene.</p>
<p><b>22. Maritimt Forum</b></p>	<p><b>Om Maritimt Forum</b> Maritimt Forum er en stiftelse som representerer hele den maritime næringen i Norge. Den maritime næringen gir arbeid til mer enn 90 000 kvinner og menn, og skaper verdier for over 140 mrd. kroner hvert år. Dette gjør maritim næring til Norges største verdiskaper, etter olje- og gassnæringen. Maritimt Forum samler om lag 700 bedrifter og organisasjoner fra både arbeidstaker- og arbeidsgiversiden i maritim sektor. Sammen representerer Maritimt Forums medlemmer hele verdikjeden – et mangfold som nettopp er den maritime næringen i Norge sitt fremste fortrinn.</p> <p>Maritimt Forum har tilstedeværelse i Nord-Norge, Midt-Norge, Nordvestlandet, Bergensområdet, Haugalandet og Sunnhordland, Stavanger-regionen, Sørlandet, Oslofjorden, i tillegg til Maritimt Forum Sentralt som er lokalisert i Oslo.</p> <p><b>Om forskriftsendringen</b></p>	<p>Tatt til orientering.</p>



	<p>Maritimt Forum slutter seg til behovet for en streng regulering av skipstrafikk langs våre mest sårbare naturområder. Samtidig vil vi vektlegge at næringen bidrar med samfunnskritisk infrastruktur, og at den norske maritime klyngen er helt i verdenstoppen i utviklingen av teknologi som gjør skipstrafikken stadig grønnere og tryggere. Det er viktig å understreke at utvikling av ny teknologi tar tid, og at livsløpet til et moderne cruiseskip er 30-40 år. Ny miljøteknologi gir redusert utslipp, men eksempelvis tok det tolv år fra de første planene om LNG-drevne skip, til sjøsettingen av første fartøy. Implementering tar tid selv om teknologien er utviklet. Likeså må krav til miljøteknologi om bord i skipene følges opp med adekvat infrastruktur på landsiden hvor det per i dag er åpenbare mangler. Eksempelvis er det per i dag en rekke moderne skip som allerede besøker Norge og fjordene våre som allerede har landstrømtilkobling om bord (bare Carnival alene har over 40 skip som per i dag er utstyrt med landstrømmulighet), men at det så langt kun er Kristiansand havn (åpnet 10. september 2018) som kan tilby landstrømtilkobling for cruiseskip. Manglende samsvar mellom tilgjengelig miljøteknologi, infrastruktur på landsiden og tidshorisont for ombygging og nybygg av cruiseskip representerer således en av de største truslene for et ellers ambisiøst og fremoverlent regelverk.</p>	
	<p>Det er positivt at Sjøfartsdirektoratet starter med Verdensarvfjordene, men vi vil påpeke at forskriften som er sendt på høring innebærer innføring av særnorske regler i et avgrenset område. Dette har en direkte påvirkning på forskriftens miljøeffekt, dvs. at kravene stilt i forskrift lett kan omgås ved at man flytter anløp til andre deler av fjordene og andre fjorder med mindre press, hvor naturopplevelsene er tilsvarende for den besøkende turist. Det er helt klart utfordringer om man skulle valgt å allmenngjøre det foreslåtte regelverket på alle norske fjorder. En slikt forslag ville betydd en justering av innføringstakt og gjennomgang av unntaksbehov og lokale tilpasninger, men da ville forskriften kunne forventes å ha en større effekt enn den svært avgrensede effekten som forslaget her fremstår med.</p> <p>Maritimt Forum vil understreke at ambisjonene alltid bør være høye, og at det gjerne må implementeres regelverk som viser vei globalt.</p>	<p>Tatt til orientering.</p>

	<p>Men vi mener at endringene må gjennomføres gradvis over flere år for å gi næringen, lokale myndigheter og andre aktører en reell mulighet for å tilpasse seg de nye kravene.</p>	
	<p>Det er Maritimt Forums oppfatning at det også fremstår som lite heldig at noen av endringene i forslaget er satt til å tre i kraft allerede fra 1. januar 2019, all den tid dette innebærer endringer for allerede solgte og planlagte cruise. Industrien selger ut sine planlagte reiser 18-24 måneder før reisen gjennomføres, og sett i et slikt lys fremstår det som urealistisk at endringene kan hensyntas med en slik kort frist. Med henvisning til at øvrige endringer er forventet først å gi effekt mot 2025, burde det være uproblematisk for Sjøfartsdirektoratet å skyve på de nevnte endringer med ett til to år. Da sikrer man at aktørene får anledning til å omstille seg.</p>	<p>Dette er vurdert. Cruisenæringen ved Clia, Carnival og MSC har vært informert og involvert siden 2016 - 2017. Dette skal være tilstrekkelig tid i forhold til planlegging av destinasjoner.</p>
	<p>De foreslåtte kravene til NOx-reduksjon er det mest ambisiøse og krevende i forslaget. Maritimt Forum mener at det er utfordrende at man med dette avviker enighet oppnådd i IMO vedrørende innføringstidspunkt og takt, men forventer ingen store reaksjoner knyttet til dette, nettopp fordi forskriften er såpass avgrenset til spesifikke geografiske områder innenfor den norske kysten. Knyttet til de foreslåtte krav og innføringspunkter for utslipp av nitrogenoksider (NOx) mener Maritimt Forum at det ikke bør være grunnlag for å avgrense bestemmelsene til å kun omfatte skip over 1 000 bruttotonn. Utslipp fra mindre fartøy til og fra cruiseskip bør ikke være unntatt, ei heller lokale skip og fartøy i rute. Utslippene fra disse bør også reduseres, og slike skip har lettere for å tilfredsstille kravene ved å gjøre mindre tilpasninger på eksisterende motor. Norsk maritim leverandørindustri leverer miljøteknologi tilpasset skip av alle størrelser, og med bakgrunn i den storstilte satsningen på elektrifisering av fergesektoren er teknologien tilgjengelig også for mindre skip.</p>	<p>Vi har foreslått en grense ved bruttotonnasje 1000 eller mer og intensjonen vår var et omtrent alle de mindre lokale skipene og rutegående fartøy falt utenfor.</p> <p>Vi antar at skip med bruttotonnasje over 1000 bidrar til de største utslippene av NOx, og vi mener derfor at det er mest hensiktsmessig å fokusere på disse skipene</p>
	<p>Maritimt Forum er opptatt av at forskriften legger til rette for et reelt taktskifte i internasjonal cruisenæring, men understreker at cruiseselskapene allerede er i front på implementering av ny miljøteknologi. En global næring reguleres imidlertid best når også regelverket er globalt, som følge av nasjonale staters aktive tilslutning til nevnte regelverk. Således er det viktigere for norsk</p>	<p>Norge støtter og arbeider aktivt i IMO for å få globale tiltak på plass. Dette tar allikevel lang tid å få gjennomført, samt at det ikke har tilbakevirkende kraft. Den akutte forurensingsproblematikken vi har i verdensarvfjordene blir ikke hjulpet av de vedtak som skjer i IMO. Det samme gjelder for såvidt også andre steder som Oslo, Bergen når det gjelder eksisterende forurensing.</p>

	<p>maritim industri at Sjøfartsdirektoratet baserer sin tilnærming til både cruise og annen skipsfart med utgangspunkt i IMO Resolution MEPC.304(72) «Initial IMO Strategy On Reduction Of GHG Emissions From Ships», vedtatt 13. april 2018. På denne måten vil effektene for miljøet bli størst mulig, og derav vil også det kommersielle gjennomslaget for norsk miljøteknologi ha størst mulig potensial for internasjonal spredning.</p>	
<p><b>23. Miljødirektoratet</b></p>	<p><b>Miljødirektoratets kommentarer til endringsforslagene</b>  Vi stiller oss generelt positive til målet med endringsforslaget om reduserte utslipp til luft og sjø fra skip i verdensarvfjordene. Videre følger våre innspill til de ulike bestemmelsene i den foreslåtte forskriften:</p> <p><b>§ 9 første ledd</b>  Vi mener det vil være hensiktsmessig å harmonisere begrepsbruken i forskriften med begreper brukt i nasjonalt lovverk som regulerer de samme typer utslipp fra anlegg på land. Se forurensningsforskriften § 11-3. Definisjoner. Her er bl.a. gråvann og sanitært avløpsvann definert. Ordet kloakk brukes ikke lenger, men er erstattet med sanitært avløpsvann.</p>	<p>Dette innspillet tas ikke til følge.  Vi holder fast på å bruke begrepet kloakk som ellers brukes i maritimt regelverk.</p>
	<p><b>§ 10 annet ledd</b>  Vi mener det er en motsetning mellom første og annen setning i annet ledd. Avløpsvannet vil etter rensing iht. MARPOL vedlegg IV regel 9.1 fremdeles inneholde en god del av de samme stoffene som urensset avløpsvann, men i mindre konsentrasjoner. Det bør derfor ikke stå at rensset avløpsvann ikke lenger regnes som avløpsvann. I tillegg kan rensset avløpsvann inneholde uønskede kjemikalier og stoffer tilsatt i rensprosessen. Restutslippet fra store cruisebåter er uansett et uønsket merutslipp i verdensfjordområdene. Utslippene kommer også på en tid av året da resipienten er mest utsatt for negativ påvirkning fra organisk stoff fordi vannet inneholder mindre oksygen. Tilsvarende vil tilførsel av næringssalter om sommeren føre til økt algevekst fordi temperaturen er høyere og døgnet lenger. Vi mener dagens § 10 annet ledd er bedre og vil bli enda bedre dersom teksten endres til:  "Det er forbudt å slippe ut sanitært avløpsvann i norsk sjøområde nærmere enn 300 meter fra fastland og øyer. Utslipp av sanitært</p>	<p>Vi noterer oss dette innspillet.</p>

	avløpsvann som oppfyller kravene til rensing i MARPOL vedlegg IV regel 9.1, omfattes ikke av forbudet i første punktum."	
	<b>Ny § 10a Særlige regler om utslipp av kloakk og gråvann i verdensarvfjordene</b> Ingen kommentar	
	<b>§ 10a første ledd</b> Se kommentar til § 10 annet ledd. Vi mener teksten kan gi et feilaktig inntrykk av at det ikke er tillatt å slippe ut rensert sanitært avløpsvann og gråvann. Vi foreslår at teksten i annet og tredje ledd gis følgende presisering: "For skip med bruttotonnasje 400 eller mer eller som er sertifisert for mer enn 15 personer, er det ikke tillatt å slippe ut sanitært avløpsvann i verdensarvfjordene. Forbudet gjelder ikke for skip og flyttbare innretninger som bruker renseanlegg som oppfyller kravene i MARPOL vedlegg IV regel 9.1." Tilsvarende for gråvann.	Vi noterer oss denne kommentaren. Gråvann som er behandlet i et kloakkrenseanlegg i henhold til MARPOL regel IV/9.1.1 vil bli tilsvarende som for kloakk og forbudet mot utslipp gjelder ikke da.  Dersom gråvann er holdt på separate tanker, uten å ha gjennomgått behandling tilsvarende et kloakkrenseanlegg, vil være forbudt å slippe ut i verdensarvfjordene.
	<b>§ 10a annet ledd</b> Ingen kommentar	
	<b>§ 10a tredje ledd</b> Ingen kommentar	
	<b>§ 10a fjerde ledd</b> Ingen kommentar	
	<b>§ 13 annet ledd</b> Ingen kommentar	
	<b>§ 13 tredje ledd</b> Bruk av scrubber Miljøeffektene fra utslipp av scrubbevann er ikke vurdert i Menon-rapporten. De legger likevel til grunn – basert på innholdet av forurensninger i scrubbevannet – at det sannsynligvis vil ha negative miljøkonsekvenser å slippe det ut i resipienten. Rapporten konkluderer med at det vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt å begrense eller helt stanse utslipp av scrubbevann. Vi støtter denne	Vi har tatt dette innspillet til følge, og sendte ut en ny høring den 29.10.18 der vi foreslår en ny §14 b. For nærmere omtale se matrise 2.

	<p>vurderingen. I vårt brev til Sjøfartsdirektoratet 9.5.2018 beregnet vi omtrentlige mengder av noen tungmetaller og PAH fra scrubbervann i Nærøyfjorden og Geirangerfjorden. Anslagene ble basert på de planlagte skipsanløpene for 2019 og størrelsen på båtene. Det ble forutsatt et open loop system, der alt scrubbervannet sendes direkte ut til sjø. Vår konklusjon var:</p> <p>☒</p> <p>Vi mener det er lite sannsynlig at utslipp av scrubbervann kan gi akutt toksiske effekter i resipientene. Vi kan imidlertid ikke utelukke at enkelte stoffer som bly, kvikksølv, nikkel, kobber, sink, vanadium og benzo(a)pyren kan akkumulere innerst i fjordarmene og gi negative miljøeffekter over tid.</p> <p>☒</p> <p>All forurensning er isolert sett uønsket. Cruisenæringen er ikke en tungtveiende grunn til å akseptere at vannforekomstene i verdensarvfjordene forringes. For at denne aktiviteten skal gi minst mulig miljøskade i disse sårbare områdene, mener vi at open loop scrubbere bør fases ut, og eventuelt forbys, i løpet av noen få år. Inntil videre mener vi cruisenæringen som et minimum bør bidra med overvåking av vannforekomstene innerst i disse fjordarmene. Overvåkingen bør omfatte kjemisk tilstand i sedimenter og biota med hensyn til de stoffene vi har nevnt i dette brevet, og eventuelt andre relevante støtteparametere.</p>	
	<p><b>Ny § 14b Særlige regler om utslipp av svoveloksider (SOx) fra skip i verdensarvfjordene</b></p> <p>Sjøfartsdirektoratet foreslår å sette krav til at skip som opererer i verdensarvfjordene må tilfredsstillе samme krav til svovelutslipp som i lavutslippsområdet (ECA-området). Vi er positiv til en innskjerping av krav for verdensarvfjordene som i dag befinner seg utenfor lavutslippsområdet, men mener det burde stilles strengere krav til utslipp av vaskevann fra scrubbere som nevnt i forrige avsnitt.</p>	
	<p><b>Ny § 14c Særlige regler om utslipp av nitrogenoksider (NOx) fra skip i verdensarvfjordene</b></p> <p>Miljødirektoratet mener det er bra at det innføres bestemmelser som begrenser utslippene av NOx fra fartøyer som trafikkerer</p>	<p>Vi har vurdert hvilke krav som er forsvarlige og realistiske, og mener at det på nåværende tidspunkt ikke er grunnlag for å skjerpe kravene til utslipp av NOx ytterligere. Vi mener en</p>

	<p>verdensarvfjordene, men vi mener utslippskravene bør innføres raskere enn det som legges til grunn i forslaget.</p> <p>Utslipp av NOx bidrar til forringelse av den lokale luftkvaliteten, og kan påføre folk helseskader. NOx bidrar også til forsurening, overgjødning og bakkenært ozon. Skipsfart er en betydelig kilde til utslipp av NOx, og mange skip i en trang norsk fjord vil kunne medføre betydelig lokal luftforurensning.</p> <p>Utslippsnivå-II ble innført på global basis for nye skipsmotorer fra 1. januar 2011. Utslippsnivå III vil bli innført for nye skip som trafikkerer Nordsjø-områdene fra 2021. Det finnes i dag teknologi tilgjengelig til å imøtekomme både utslippsnivå II og III, og det er å forvente at teknologien som tilfredsstiller utslippsnivå III vil bli forbedret fram mot 2021, da dette kravet skal gjelde alle nye skip i Nordsjø-områdene.</p> <p>Miljødirektoratet ber derfor Sjøfartsdirektoratet vurdere å sette krav om utslippsnivå II for alle skip med bruttotonnasje 1000 eller mer som trafikkerer verdensarvfjordene, fra 1. januar 2020, slik det var formulert i det opprinnelige forslaget.</p> <p>Videre ber vi Sjøfartsdirektoratet vurdere å sette krav om utslippsnivå III for alle skip med bruttotonnasje 1000 eller mer som trafikkerer verdensarvfjordene, fra 1. januar 2023.</p>	<p>forsering av kravene er urealistisk i lys av næringens behov for tilpasning.</p> <p>Gjennom dialog og involvering, er det felles forståelse med næringen om at de innføringstidspunktene som er satt er gjennomførbare. Tilgjengelig på utstyr samt innstallering av utstyr tar nødvendigvis noe tid. I tillegg er rensesystemer for NOx fortsatt en relativt ny teknologi.</p>
	<p><b>Ny § 14d Krav om miljøinstruks for skip med bruttotonnasje over 10 000 som seiler i verdensarvfjordene</b></p> <p>Ingen kommentar</p>	
	<p><b>Administrative og økonomiske konsekvenser</b></p> <p>Ingen kommentar</p>	
<p><b>22. Naturvernforbundet</b></p>	<p>Naturvernforbundet mener grunnleggende at cruiseturismen bidrar til et altfor stort miljøfotavtrykk. Det gjelder både klimagassutslipp, luftforurensning, utslipp til vann og øvrig ressursforbruk. Det er positivt at Sjøfartsdirektoratet foreslår innstramminger, men vi ber om at det blir strengere krav enn det som foreslås, i det minste på nitrogenoksider.</p>	
	<p>Videre må det arbeides med strengere krav til hele skipsfartsbransjen, med tanke på gradvis implementering.</p>	
	<p>Et neste steg må som minimum innfri Stortingets vedtak fra 3. mai 2018, som lyder slik: «Stortinget ber regjeringen implementere krav</p>	<p>Stortingsvedtaket ligger utenfor Sjøfartsdirektoratets mandat og det kan ikke vi svare for.</p>

	<p>og reguleringer til utslipp fra cruiseskip og annen skipstrafikk i turistfjorder samt andre egnede virkemidler for å sørge for innfasing av lav- og nullutslippsløsninger i skipsfarten fram mot 2030, herunder innføre krav om nullutslipp fra turistskip- og ferger i verdensarvfjordene så snart det er teknisk gjennomførbart, og senest innen 2026.»</p>	
	<p><b>Konkrete kommentarer til forslaget</b>  Naturvernforbundet støtter kravet om at skip ikke skal bruke drivstoff med mer enn 0,1 vektprosent svovelinnhold. Når det gjelder nitrogenoksider, ber vi om forsering i forhold til høringsforslaget. Sjøfartsdirektoratet tidligere foreslått strengere krav, og vi ber om at Nivå II krav må oppfylles fra 1. januar 2019 og Nivå III-krav fra 1. januar 2020. Vi ber også om at det nå implementeres strengere utslippskrav til både gråvann og kloakk.</p>	<p>Vi har vurdert hvilke krav som er forsvarlige og realistiske, og mener at det på nåværende tidspunkt ikke er grunnlag for å skjerpe kravene til utslipp av NOx, kloakk og gråvann ytterligere. Vi mener en forsering av kravene er urealistisk i lys av næringens behov for tilpasning.  Gjennom dialog og involvering, er det felles forståelse med næringen om at de innføringstidspunktene som er satt er gjennomførbare. Tilgjengelig på utstyr samt innstallering av utstyr tar nødvendigvis noe tid. I tillegg er rensesystemer for NOx fortsatt en relativt ny teknologi.</p>
	<p><b>Videre framdrift</b>  Naturvernforbundet mener det er avgjørende å få på plass strengere krav til cruisebransjen og hele skipsfarten generelt, uavhengig av verdensarvfjordene. Vi forventer framdrift i dette arbeidet, og at neste skritt blir å iverksette Stortingets vedtak fra 3. mai 2018 i løpet av neste år. Vi understreker at det blir viktig å stille gradvis strengere krav og ber om full implementering tidligere enn 2026. Parallelt må det utarbeides strengere krav for øvrige fjorder samt cruise- og skipsfartsbransjen generelt.</p>	<p>Dette ligger utenfor Sjøfartsdirektoratets mandat.</p>
<p><b>23. Naturvernforbundet Hordaland</b></p>	<p>Naturvernforbundet Hordaland mener at det er uakseptabelt at det foreslås fortsatt tillatelse av utslipp til luft. I henhold til Stortingets vedtak våren 2018, mener vi det er en selvfølge at det kreves nullutslipp til luft fra cruiseskip senest 2026 og så snart som teknologisk mulig. Med den raske utviklingen vi nå ser på nullutslippsteknologi i sjøfarten, mener vi at dette er helt realistisk å oppnå. Norge er en svært attraktiv cruisedestinasjon, og vi mener at vi fortsatt vil få rikelig med besøk av cruiseskip selv med betydelig skjerpede utslippskrav. Disse kravene kan også få global signaleffekt. Total sett bidrar cruiseturistene lite til norsk økonomi (i hht SSB), og</p>	<p>Spørsmålene som reises her ligger utenfor mandatet til Sjøfartsdirektoratet.  Stortingsvedtaket ligger utenfor vårt mandat.  Vi kan peke på at det ikke eksisterer nullutslippsløsninger for cruiseskip i dag. Det bygges heller ikke cruiseskip med nullutslippsteknologi i dag.   Kravet om landstrøm ligger utenfor Sjøfartsdirektorates mandat.</p>

	<p>en viss reduksjon i denne trafikken vil ikke får merkbar effekt på nasjonalt nivå.</p> <p>I tillegg til krav om hybrid/hydrogen/batteridrift på alle skip, bør det snarest etableres tilbud om landstrøm/lading i alle havner av betydning. Enovas mulighet til å finansiere dette bør rustes kraftig opp. Krav om nullutslipp og landstrøm må utvides til å gjelde alle cruisehavner i Norge.</p>	
<p><b>24. NCE Maritime CleanTech</b></p>	<p>Cruiseindustrien er i sterk vekst, og disse fartøya står for store klima- og miljøskadelege utslipp langs kysten vår. Dagens situasjon, samt forventningar om ytterlegare vekst, gjer at me treng politiske reguleringar som ikkje berre bøter på skadeverknadane i enkelte område, men som sikrar ein langsiktig berekraftig cruiseverksemd langs heile kysten.</p> <p>I NCE Maritime CleanTech sitt innspel til Sjøfartsdirektoratet sitt forslag ynskjer me å kommentera både bakgrunnen for forskrifta generelt og dei konkrete tiltaka som vert føreslått.</p>	
	<p><b>Generelle kommentarar til forslaget</b></p> <p>Vedtaket om utslippsfrie fjordar innan 2026</p> <p>Stortinget vedtok 3.mai følgjande; «Stortinget ber regjeringen implementere krav og reguleringer til utslipp fra cruiseskip og annen skipstrafikk i turistfjorder samt andre egnede virkemidler for å sørge for innfasing av lav- og nullutslippsløsninger i skipsfarten fram mot 2030, herunder innføre krav om nullutslipp fra turistskip- og ferger i verdensarvfjordene så snart det er teknisk gjennomførbart, og senest innen 2026.»</p> <p>Oppdraget med forslaget som no er ute på høyring vart gitt før dette vedtaket, og me har difor forståing for kvifor forslaga til tiltak ikkje speglar stortingsvedtaket. Me ynskjer difor fyrst av alt å understreka viktigheita av at Sjøfartsdirektoratet no kjem raskt i gang med arbeidet for å definera naudsynte tiltak for oppfølging av Stortinget sitt vedtak om utslippsfrie fjordar. Tidsfristen for gjennomføring av dette arbeidet bør vera relativt nærme i tid, slik at det fører til forsering av naudsynte utviklingsaktivitetar. Eit forslag bør komma på høyring innan neste sommar og setjast i verk i løpet av 2019.</p>	<p>Stortingsvedtaket ligger utenfor Sjøfartsdirektoratets mandat.</p>
	<p><b>Krava bør gjelda nasjonalt</b></p>	<p>Å lage en nasjonal cruisestrategi ligger utenfor Sjøfartsdirektoratets mandat.</p>



	<p>Cruisetrafikken i Noreg er i sterk vekst, og skipa bli større. Prognosar frå Innovasjon Norge og Cruise Norway anslår ein nasjonal vekst i cruiseturistar på 18 % frå 2017 til 2018. Dei store utsleppa frå cruiseskipa er med på å gi et negativt omdømme for destinasjonane og Noreg som turistdestinasjon. Noreg treng no ein nasjonal cruisestrategi som sikrar minder utslepp og reinare luft, og som unngår ein opphoping av cruiseskip på enkelte destinasjonar. Alle tiltak for å redusere utslepp til sjø og luft bør omfatta alle skip i turistverksemd og gjelda heile kysten, slik at tiltaka bidrar til eit berekraftig skifte til utsleppsfrie løysingar og ikkje berre flytting av skip til andre fjordar.</p>	
	<p><b>Rapporteringskrav</b>  Me er overraska over at Sjøfartsdirektoratet har utelete si tidlegare tilråding om å innføra rapporteringskrav for alle skip som opererer i verdsarvfjordane. Denne tilrådinga var basert på ei kartlegging som viste at «... det er behov for bedre overvåking og kontroll av skipene som opererer i verdensarvfjordene»  Dette er eit svært viktig tiltak, som me meiner må settast i verk så snart som mogleg. Slik overvåking er eit grunnleggande prinsipp for å sikre at nye miljøreguleringar verkar på ein effektiv måte. Me meiner:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Norge bør innføra eit overvåkingsregime for cruiseskip og passasjerskip sertifisert for 100 personar eller meir i fjordar og miljø-sensitive område. Dette tilsvarande ordninga innført i Alaska under ADEC og Ocean Ranger programmet.</li> </ul> <p>Det er svært truleg at cruiseindustrien generelt vil vera positive til ein tilsynsordning som vil auke forståinga rundt cruiseselskapa sin innsats for miljømessig berekraft. Det vil også gi eit konkurransefortrinn til de reiarlaga som investerer i miljøteknologi.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratets tilsyn inkluderer alle skip i norsk farvann og baserer seg på gjeldende regelverk. Dette inkluderer tilsyn og til dels overvåking langs hele kysten.</p> <p>Ocean Ranger er en gruppe maritimt personell som sorterer under myndighetene og besøker hvert eneste cruiseskip i bestemte områder. De utfører miljøtilsyn, dvs sjekker logger, relevante ting i maskinrom etc etc. De formidler informasjon og gir gjerne råd i forhold til regelverket. Og rapporterer tilbake til myndighetene. Det spesielle er at de er øremerket for inspeksjon på alle cruiseskip.</p>
	<p><b>Noreg bør vera modell for grønne hamner og maritim transport</b>  Det er vår meining at forslaga til tiltak, slik dei ligg no, ikkje er ambisiøse nok og at dei heller ikkje speglar det teknologiske moglegheitsbilete. I forslaget uttaler Sjøfartsdirektoratet at reiarane treng tid til å omstilla seg, og at denne vurderinga er knytt til mogleg tap i omsetning for destinasjonane. Me har merka oss at det er stor usikkerheit knytt til kor stor denne omsetninga er, medan grad av</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet mener at fremstillingen her er feil. Det er ikke noe større usikkerhet knyttet opp til usikkerheten rundt det økonomiske tapet for destinasjonene, enn det er for usikkerheten rundt de helseskadlige effektene.</p>

	<p>helseskadelege utslepp er godt dokumentert i Sjøfartsdirektoratet si kartlegging.</p> <p>Me veit at mange reiarlag i dag har ein intern politikk som gjer at dei leverer langt betre enn norske utsleppskrav. Men me ser også at implementering av Tier III-krava i ECA-området, som gjeld for nye skip frå 2016, gjer at andre reiarlag sender sine eldre skip til Noreg. Ein må no setja i verk tiltak som forhindrar dette. Strengare krav er også naudsynt for å få reell effekt på teknologiutviklinga, til nytte både for klimaet og norsk industri.</p> <p>Me viser til korleis Østersjøen og Alaska, til tross for internasjonale reguleringar frå IMO, har utvikla eit politisk rammeverk i sitt eige tempo som ligg langt føre dei globale krava. Den norske kysten og fjordane er ein stor ressurs og eit ettertrakta reisemål. På same måte som Østersjøen og Alaska bør Noreg difor nytta moglegheitene dette gir til å ta ein posisjon som modell for grøne hamner og maritim transport. Sjølv om strengare miljøreguleringar vil vera ei utfordring, vil dei også skapa moglegheiter gjennom innovasjon og teknologiutvikling. Dei aukar også destinasjonane sin konkurransedyktigheit på lang sikt ved at dei held fram med å vera attraktive turistmål for nasjonal og internasjonal turistindustri.</p>	<p>Vi viser til at USA har innført Tier III-kravene som et nasjonalt tiltak for nybygg fra 2016. For de øvrige ECA områdene gjelder det fra 2021 for nybygg.</p> <p>Det er få steder med godkjent ECA-status, og det er ikke så enkelt å sette i verk tiltakene som det foreslås her.</p>
	<p><b>Kommentarar til tiltaka i forslaget</b></p> <p><b>Kommentarar til § 10 annet ledd - Kloakk</b></p> <p>Her uttaler Sjøfartsdirektoratet at dei ynskjer å få tydelegare fram at «utslipp som oppfyller kravene i MARPOL regel IV/9.1 ikke anses som kloakk». Me, saman med utstyrsleverandørar som kjenner godt til teknologien, er kritiske til dette forslaget då Regel IV/9.1 tillét enkel reinseteknologi på eldre skip.</p> <p>Me viser til det som er ei kjent utfordring med slike anlegg: Det er ingen overvåkingskrav i MARPOL regel IV og i denne kategorien er det mange gamle skip utan reinseeffekt av betydning.</p> <p>Typegodkjennings sertifikat er basert på ein test gjort på land, under laboratorium-liknande forhold. Me veit at mange eldre skip i drift vil ikkje utløpskonsentrasjonen frå desse anlegga møta krava, men utan overvaking vil ikkje dette kunne følgjast opp.</p> <p>Som eit minimum bør Noreg innføra følgjande ordningar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Om juridisk mogleg, så bør Noreg krevja ein funksjonstest av typegodkjente kloakkreinseanlegg jmf. MARPOL regel IV/9.1. Som</li> </ul>	<p>Det kan være behov for ytterligere presisering i forskriften for å sikre at det kun er kloakkrensingsystem som omfattes, jf. MARPOL regel IV/9.1.1.</p> <p>Spørsmålet om evt. overvåkingskrav vil være naturlig å behandle i utredningen om kloakk som Sjøfartsdirektoratet arbeider med på oppdrag fra Klima- og miljødepartementet.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet har en ordning med overtredelsegebyr for brudd på miljøregelverket.</p> <p>Dette er ikke en del av Sjøfartsdirektoratets mandat.</p>

	<p>nemnt ovanfor er dette knytt til ein generell bekymring knytt til funksjonsgrad av dei eldre systema.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Brot på reglar må medføra både bøter og forbod mot utslepp inntil reinseeffekt på ny vert påvist.</li> </ul> <p>Sjøfartsdirektoratet har også fått i oppdrag av Klima- og miljødepartementet å endre krava for utslepp frå skip langs kysten nord og vest for Lindesnes i ein eigen sak innan utgangen av 2018. Med dagens reglar har skip lov til å sleppa ubehandla kloakk ut i fjordane og langs heile kystlinja vest for Lindesnes. Dette er uholdbart, og ikkje i tråd med politiske mål og ambisjonar.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Som eit minimum bør Noreg innføra krav om at skip og flyttbare innretningar er regulert av IMO Marpol Annex IV for heile den norske kystlinja.</li> <li>• Gråvatn frå passasjerskip er anslagsvis 4 gonger meir forureinande enn kloakk målt i stoffkonsentrasjonar og volum. Difor bør også gråvatnet regulerast i nytt regelverk.</li> <li>• Noreg bør vidare definera fjordar og miljø-sensitive område for å skape klarheit i regelverk.</li> </ul>	<p>Regulering av utslipp av gråvann er tatt inn i forslaget for verdensarvfjordene. Dette er ikke en del av Sjøfartsdirektoratets mandat.</p>
	<p><b>Kommentarar til § 10a første ledd - Kloakk</b></p> <p>Sjøfartsdirektoratet foreslår å forby utslepp av kloakk i verdensarvfjordane. NCE Maritime CleanTech er i utgangspunktet positiv til dette, men ynskjer å foreslå nokre justeringar av tiltaket for å gjera det mest mogleg berekraftig.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det bør setjast strengare krav til ytinga til kloakkreinsanlegga enn det Sjøfartsdirektoratet foreslår (ref. kommentarar til § 10 annet ledd).</li> <li>• For cruise og passasjerskip sertifisert for 100 personar eller meir bør Noreg tillata kontinuerleg utslepp av avløpsvatn for skip som er utstyrt med godkjente reinseanlegg ut frå IMO Marpol MEPC.159(55) og MEPC.227 (64). Då kan gråvatn og kloakk behandlast fortløpande, og ein unngår unødvendig skytteltrafikk inn og ut av fjordane. Ein unngår også danning av lokale dumpingsoner som vil ha negativ påverknad på marint liv.</li> </ul> <p>Tilsvarende regulering trer i kraft i Østersjøen i 2019, og omtrent ein tredjedel av den internasjonale cruiseflåten har i dag denne, eller tilsvarende, type anlegg installert. Vidare er 69 % av nybygg innan cruise (med leveranse frå 2014 til 2019) planlagt med</p>	<p>Vi noterer oss dette innspillet.</p> <p>Hvorvidt vi skal tillate at gråvann som er rensset i henhold til et kloakkreinsanlegg i MARPOL regel IV/9.1.1 har vi vurdert. Gråvann som er behandlet i et kloakkreinsanlegg i henhold til MARPOL regel IV/9.1.1 vil bli tilsvarende som for kloakk, og forbudet mot utslipp gjelder ikke for disse i verdensarvfjordene.</p>

	<p>kloakkreinseanlegg av denne standarden. Dresse tala viser at teknologien er tilgjengeleg, og at det er vilje til investering frå industrien si side.</p>	
	<p><b>§ 10a annet ledd – Gråvatn</b>          Gråvatn står for opp til 80 prosent av fartøya sine utslipp i sjø, og kan i mange tilfelle vera verre enn kloakk. Me ser det difor som svært positivt at Sjøfartsdirektoratet går ut over IMO sine krav og foreslår å forby utslipp av gråvatn frå skip med bruttotonnasje 2500 eller meir og som er sertifisert for meir enn 100 personar. Det er viktig å også få på plass regelverk for gråvatn for området vest for Lindesnes. Me meiner:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• For skip og flyttbare innretningar med bruttovekt på 2500 tonn eller meir og 100 personar eller meir, bør Noreg forby utslipp av ubehandla gråvatn i fjordar, i miljø-sensitive områder og elles innanfor 12 nautiske mil frå land.</li> </ul>	<p>Forslaget om ytterligere forbud mot utslipp av gråvann langs norskekysten, ligger utenfor Sjøfartsdirektoratets mandat.</p>
	<p><b>Ny § 14b Særlige regler om utslipp av svoveldioksider (SOx) fra skip i verdensarvfjordene</b>          NCE Maritime CleanTech støtter forslaget om ei ny bestemming som seier at skip i verdensarvfjordane skal bruke drivstoff som ikkje overstig 0,1 vektprosent svovelinnehold. For å sikre at det nye kravet blir overholdt bør det også leggest inn et tillegg i forskriftene som seier at dokumentasjon og representative prøvar av drivstoffolje må kunne visast fram ved inspeksjon, og at slike inspeksjonar må utførast jamleg.</p>	<p>Dokumentasjonen som etterlyses her er tilgjengelig idag. I tillegg tar Sjøfartsdirektoratet prøver av drivstoffet. I ny høring 29.10.2018 foreslo vi en endring av § 14 b, denne er nærmere omtalt i matrise 2.</p>
	<p><b>Ny § 14c Særlige regler om utslipp av nitrogenoksider (NOx) fra skip i verdensarvfjordene</b>          I kartlegginga i 2017 konkluderer Sjøfartsdirektoratet med at NOx-utslippa i verdensarvfjordane var «bekymringsfulle» og at «I henhold til varslingsklassene kan konsentrasjonene i Geiranger og Aurlandsfjorden i perioder være en helsefare». Stortinget har ein ambisjon om at «Norske verdensarvområder skal utvikles som fyrstårn for den beste praksisen innenfor natur- og kulturminneforvaltning». Klima- og miljøminister Ola Elvestuen har også uttalt at det er viktig å få på plass strengare krav så raskt som mogleg. Det er difor uforståande for oss at Sjøfartsdirektoratet har valt å sjå bort frå desse ambisjonane og skyver på årstala i</p>	<p>Vi skyver på implementeringen for å gi tid til omstilling, Dette har sammenheng med tilgjengelig teknologi, tid for innstallering etc.</p> <p>I følge våre tall er ca. 33% av skipene så gamle at de ikke er omfattet av NO<sub>x</sub>-regelverket.</p>

	<p>opphavlege forslag på grunn av «tilbakemeldinger fra cruisenæringen». At 65 % av cruiseskipa som opererer i fjordane er så gamle at dei ikkje er omfatta krav til NOx reduksjon er eit tydeleg bevis på at slappe miljøkrav gjer at cruiseselskap sender dei eldste skipa sine til Noreg.</p> <p>Situasjonen i fjordane krev strakstiltak, og teknologien for å få ned NOx-utslepp er kjend og utprøvd. Det er difor vår tilråding at ein går tilbake til tiltak tidlegare foreslått av Sjøfartsdirektoratet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nivå II-kravene oppfylles fra 1. januar 2018.</li> <li>• Nivå III-kravene oppfylles fra 1. januar 2020.</li> </ul>	
	<p>Det skjer i dag ei rivande utvikling innan løysingar som reduserer miljø- og klimagassutslepp frå cruiseferien, og det er både vilje og evne til å investere frå cruiseselskapa si side. Båtane med den beste teknologien blir i dag sendt til Østersjøen og Alaska, då desse områda har turt å setja i verk sitt eige regelverk som prioriterer omsyn til miljøet over masseturisme.</p> <p>Den norske kysten og fjordane er ein stor ressurs og eit såpass attraktivt reisemål at cruiseselskapa vil strekke seg langt for å få lov til å segla inn. Denne posisjonen må Noreg utnytta til å stilla krav som gjeld heile kystlinja, og som på den eine sida sikrar ein berekraftig cruiseindustri langs kysten vår og på den andre sida har ein reell effekt på teknologiutviklinga. Det er mykje bra i forslaga i Sjøfartsdirektoratet sitt høyringsforslag, men me meiner særleg krava til rapportering og utslepp av NOx bør vera meir ambisiøse. Det er også viktig med gode tiltak for å overvaka at nye krav blir overhalde.</p> <p>Me ynskjer også å understreka viktigheita av at det no vert utarbeida eit steg to innan utsleppsreguleringar, som er i tråd med Stortingsvedtaket frå 3. mai. Dette arbeidet vil bidra til å utløyse teknologiutvikling og investeringar i implementering av utsleppsfrie løysingar for alle skip – også dei store cruiseskipa.</p>	<p>Det ligger utenfor Sjøfartsdirektoratets mandat å vurdere regler for hele kysten.</p> <p>Stortingsvedtaket ligger utenfor Sjøfartsdirektorates mandat.</p>
<p><b>25. NHO</b></p>	<p>NHO støtter formålet med forskriften om å begrense utslipp fra skip, både utslipp til vann og til luft. Som hovedregel bør norske myndigheter unngå lokale reguleringer av skipsfart. Unntak må være særskilt begrunnet.</p>	<p>Tatt til orientering.</p>

	<p>Vi ser at verdensarvfjordene er i en særstilling, og at de foreslåtte tiltakene kan bidra til bedring både av vann- og luftkvalitet lokalt. NHO ser derfor positivt på de foreslåtte endringene i forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger. Forskriftsforslaget innebærer en utvidelse av gjeldende generelle regler, i tillegg vil de særlige NOx-kravene kunne bidra til at positive effekter av Tier III-krav i ECA- områdene kommer tidligere.</p>	
	<p>Direktoratet foreslår særlige regler for NOx-utslipp fra skip med bruttotonnasje 1000 eller mer. Den nye bestemmelsen baserer seg på nivåene som fremgår av MARPOL regel VI/13, og Sjøfartsdirektoratet foreslår at kravene innføres slik, uavhengig av byggeår:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nivå I-kravene oppfylles fra 1. januar 2020</li> <li>• Nivå II-kravene oppfylles fra 1. januar 2022</li> <li>• Nivå III-kravene oppfylles fra 1. januar 2025</li> </ul> <p>Vi vil gjøre departementet særlig oppmerksom på at forskriften bør utvides med en dispensasjonshjemmel for å unngå stivbeint praktisering av forskriften. Vi viser i den anledning til hørings svarene fra NHO Sjøfart og NHO Reiseliv.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet har tatt dette innspillet til følge, og sendte ut en ny høring den 29.10.18 om en dispensasjonshjemmel for NOx-kravene. Vi har foreslått en ny § 14 c annet ledd:  <i>«Sjøfartsdirektoratet kan etter skriftlig søknad fra rederiet gi dispensasjon til et skip fra Nivå I-kravene i MARPOL regel VI/13 jf. § 12, dersom det kan dokumenteres at skipet vil innfri Nivå III-kravene senest fra 1. januar 2022.»</i></p> <p>Forslaget er nærmere kommentert i matrise 2.</p>
	<p>Vi støtter også de foreslåtte reglene for begrensninger knyttet til utslipp av kloakk, og forutsetter at dispensasjonsadgangen fram til 2024 benyttes etter intensjonene.</p>	<p>Det er mulig å gi dispensasjoner i tidsrommet frem til 2024, men det er ikke noen automatikk i at dispensasjon gis fra 2019 til 2024. Dispensasjonsadgangen knyttet til kloakkutslipp vil bli begrenset og gjelde få fartøy.</p>
<p><b>26. NHO Reiseliv</b></p>	<p>NHO Reiseliv stiller seg positive til økte miljø- og utslippskrav til cruise- og fergetrafikken i norske fjorder, men mener samtidig at det er nødvendig at det kommer på plass et regelverk som gjelder alle norske fjordområder. Dette innebærer at der hvor Sjøfartsdirektoratet i høringsnotatet kommer med presiseringer og oppdateringer av generelt lovverk for norsk farvann, støtter NHO Reiseliv dette. Samtidig mener NHO Reiseliv at Sjøfartsdirektoratet bør ta sikte på å komme med et forslag til miljø- og utslippskrav som skal gjelde hele Norge.</p> <p>Dersom Sjøfartsdirektoratet allikevel velger å først innføre krav i verdensarvfjordene er det viktig at det kommer et oppdatert regelverk for de resterende områdene raskt, ellers mister rederiene</p>	<p>Sjøfartsdirektoratets oppdrag er avgrenset til å gjelde verdensarvfjordene. Dermed er det heller ikke utredet hvilke konsekvensene det kan få å evt. gjøre reglene nasjonale.</p> <p>Om det skal innføres strengere miljøkrav for hele eller større delar av kysten, er en politisk beslutning. Dette er ikke en del av dagens mandat.</p>

	<p>incitamentet med å foreta de nødvendige investeringer og kan omgå reguleringen ved å besøke nabofjordene.</p> <p>NHO Reiseliv viser til følgende utdrag fra SDs høringsnotat:  «Vi foreslår en ny § 14c særlige regler om utslipp av nitrogenoksider (NOx) fra skip i verdensarvfjordene. Nærmere bestemt foreslår vi en gradvis innfasing av krav til NOx-rensing. Som Menon er inne på i sin rapport, vil det være store kostnader forbundet ved å stille krav til Nox-rensning. For rederiene vil konsekvensene være følgende, jf. Menon-rapporten s. 44: «Rederier med skip som ikke tilfredsstiller krav, eller forventes å gjøre dette innen aktuelle år, vil imidlertid stå ovenfor et valg om de vil bygge om skipet, omdisponere fartøy innad i flåten, besøke en annen norsk fjord eller droppe norgescruiset.»</p> <p>NHO Reiseliv har forståelse for at Sjøfartsdirektoratets oppdrag i denne høringsrunden handler om hvordan verne verdensarvfjordene for utslipp. Men slik som reguleringen nå er lagt opp gir den cruiseselskapene både mulighet og insentiver til å fortsette å bruke eldre og mindre utslippsvennlige skip svært mange steder i Norge. Dette vil kunne føre til økt frustrasjon og misnøye knyttet til utslipp fra cruiseskip andre steder i landet som både er boområder for lokalbefolkningen og viktige og attraktive reiselivsdestinasjoner, for eksempel Hjørundfjorden og hele Sognefjorden. Norsk reiseliv har fjord-Norge som en av sine sterkeste merkevarer, og det gjelder hele fjord-Norge, ikke bare de to Verdensarvfjordene. Bærekrafts-kravet må derfor være seriøst og gjennomtenkt nok til å kunne gjelde for alle fjordene, ikke bare et par fjorder med høy symbolverdi. At Norge får et regelverk for alle fjordområder knyttet til utslipp fra cruiseskipene, er derfor nødvendig.</p>	
	<p>Videre er det viktig med lokal selvråderett for å styre volumet på persontrafikken til destinasjonene, og at kommunenes rett til å styre besøkstrykket er klart fastlagt. I den forbindelse viser vi til NHO Reiselivs høringsvar til ny havne- og farvannslov innsendt til Samferdselsdepartementet 15.juni 2018.</p>	<p>Havne –og farvannsloven ligger under Samferdselsdepartementet og Kystverket.</p>
	<p>NHO Reiseliv mener at det vil være uheldig dersom nye miljø- og utslippsreguleringer settes så strengt at rederiene dropper Norgescruiset fullstendig. Dette vil ha negativ innvirkning på både</p>	<p>Prosessen har pågått siden 2016 med tett dialog med lokale myndigheter, internasjonale cruiserederier, CLIA og andre.</p>

	<p>handelsnæringen og reiselivet i de største cruisehavnene i Norge, deriblant Bergen, Stavanger og Ålesund. Det er derfor ønskelig at utslippskrav innføres i dialog med cruisenæringen slik at næringen får mulighet til å tilpasse seg nye krav.</p>	
	<p>Det er viktig at myndighetene er offensive hva gjelder utbygging av landstrøm og andre tiltak, der dette er praktisk mulig utfra energisituasjonen lokalt. NHO Reiseliv mener at det vil være fornuftig om det legges til rette for at flere cruiserederier blir deltakere i NOx-fondet, som gir investeringstilskudd til miljøtiltak og som kan vise til gode resultater. NHO Reiseliv støtter forslaget til egen regulering av Nox-utslipp i verdensarvfjordene.</p>	<p>NOx-fondet ligger utenfor Sjøfartsdirektorates ansvarsområde.</p>
	<p>Samtidig ber NHO Reiseliv om at det tas inn en bestemmelse som gir mulighet for dispensasjon fra Tier I i de tilfellene der rederier kan dokumentere at de planlegger tilpasning til Tier III-krav med gjennomføring nært etter fristen for Tier I. Det er u hensiktsmessig og kostnadskreven de dersom rederier med konkrete planer for ombygging til Tier III like etter fristen for Tier I, likevel må tilpasse seg de lavere kravene først. To til tre års tidshorizont er ikke lang tid for rederier med stor flåte, og med omfattende og langsiktige ombyggingsprogrammer.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet har tatt dette innspillet til følge, og sendte ut en ny høring den 29.10.18 om en dispensasjonshjemmel for NOx-kravene. Vi har foreslått en ny § 14 c annet ledd: «Sjøfartsdirektoratet kan etter skriftlig søknad fra rederiet gi dispensasjon til et skip fra Nivå I-kravene i MARPOL regel VI/13 jf. § 12, dersom det kan dokumenteres at skipet vil innfri Nivå III-kravene senest fra 1. januar 2022.»</p> <p>Forslaget er nærmere kommentert i matrise 2.</p>
	<p>NHO Reiseliv mener at det bør vurderes å om krav til svovelinhold i drivstoff skal gjøres gjeldende for hele norskekysten, altså utover ECA og verdensarvfjordene.</p>	<p>Å vurdere nasjonale krav er ikke en del av mandatet.</p>
	<p>NHO Reiseliv mener Sjøfartsdirektoratet har tatt viktige hensyn til lokal skipsfart gjennom sin dispensasjonshjemmel i § 10a fjerde ledd hvor Sjøfartsdirektoratet kan etter skriftlig søknad fram til 2024 gi tidsavgrenset tillatelse til utslipp av kloakk i verdensarvfjordene til skip som betjener ruter på anbud, og til skip som driver etablert fjordcruise der. Både lokal skipsfart og fjordcruise utgjør en viktig del av reiselivsproduktet Norge. Ofte planlegges og bestilles reiser til Norge flere år i forveien, så det er viktig at næringen får en forutsigbarhet og tilpasningsmulighet til eventuelle nye krav som kommer. Vi anmoder også Sjøfartsdirektoratet til å ta hensyn til dette ved en eventuell dispensasjonsbehandling.</p>	<p>Det er mulig å gi dispensasjoner i tidsrommet frem til 2024, men det er ikke noen automatikk i at dispensasjon gis fra 2019 til 2024. Dispensasjonsadgangen knyttet til kloakkutslipp vil bli begrenset og gjelde få fartøy.</p>



<b>27. NHO Sjøfart</b>	<p>Norske rederier, og særlig passasjerskipsrederiene, er inne i en fase der det investeres stort i ny miljøteknologi. Med de merknader som følger nedenfor, er NHO Sjøfart positiv til de foreslåtte endringene i forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger. NHO Sjøfart støtter tiltak som kan bidra til å begrense utslipp fra skip, både til vann og til luft. Som utgangspunkt mener vi at man i størst mulig grad bør unngå lokale reguleringer av skipsfart. Samtidig ser vi at verdensarvfjordene er i en særstilling, og at de foreslåtte tiltakene kan bidra til bedring både av vann- og luftkvalitet lokalt. Det foreligger et gjennomarbeidet faglig grunnlag for endringsforslaget. Etter det vi forstår, har direktoratet i saksforberedelsen hatt kontakt med flere av rederiene som blir mest berørt av forslaget. Av NHO Sjøfarts medlemmer får forslaget konsekvenser særlig for Hurtigruten og Fjord1. Forslaget innebærer en utvidelse av gjeldende generelle regler, i tillegg vil de særlige NOx-kravene kunne bidra til at positive effekten av Tier III-krav i ECA-områdene kommer tidligere.</p>	Tatt til orientering.
	<p>Direktoratet foreslår særlige regler for NOx-utslipp fra skip med bruttotonnasje 1000 eller mer. Den nye bestemmelsen baserer seg på nivåene som fremgår av MARPOL regel VI/13, og Sjøfartsdirektoratet foreslår at kravene innføres slik, uavhengig av byggeår:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nivå I-kravene oppfylles fra 1. januar 2020</li> <li>• Nivå II-kravene oppfylles fra 1. januar 2022</li> <li>• Nivå III-kravene oppfylles fra 1. januar 2025</li> </ul> <p>Fra høringsbrevet: "Kravet til NOx-utslipp vil ha konsekvenser for rederiene, og dette er omtalt i Menon-rapporten s. 43: «Tilbakemeldinger fra cruisenæringen og NOx-fondet er at det er lite realisme i de angitte tidspunktene for innføring av krav. Skal man ha en reell mulighet til å tilpasse seg tiltakene, bør man stille krav om Tier II tidligst den 1. januar 2020 og Tier III fra tidligst 1. januar 2025.» Vårt forslag gir næringen mer tid til omstilling, enn det som er vurdert i anbefalingen i Menon-rapporten ved at vi foreslår Nivå II-kravet til å gjelde fra 1. januar 2022, mens det i rapporten står at dette tidligst kan innføres 1. januar 2020. Vi mener vår foreslåtte innføring av krav til NOx-reduksjon gir tilstrekkelig tid til å omstille seg for næringen.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet har tatt dette innspillet til følge, og sendte ut en ny høring den 29.10.18 om en dispensasjonshjemmel for NOx-kravene. Vi har foreslått en ny § 14 c annet ledd: «Sjøfartsdirektoratet kan etter skriftlig søknad fra rederiet gi dispensasjon til et skip fra Nivå I-kravene i MARPOL regel VI/13 jf. § 12, dersom det kan dokumenteres at skipet vil innfri Nivå III-kravene senest fra 1. januar 2022.»</p> <p>Forslaget er nærmere kommentert i matrise 2.</p>

	<p>Ved å sette en grense på bruttotonnasje 1000 eller mer faller omtrent alle de mindre lokale skipene og rutegående fartøy utenfor, og det har vært vår intensjon ettersom deres bidrag til NOx-utslipp er av mindre betydning i denne sammenhengen."</p> <p>NHO Sjøfart støtter forslaget til egen regulering av NOx-utslipp i verdensarvfjordene. Vi vil likevel be om at det tas inn en bestemmelse som gir mulighet for dispensasjon fra Tier I i de tilfellene der rederier kan dokumentere at de planlegger tilpasning til Tier III-krav med gjennomføring nært etter fristen for Tier I. Det er uhensiktsmessig og kostnadskrevende dersom rederier med konkrete planer for ombygging til Tier III like etter fristen for Tier I, likevel må tilpasse seg de lavere kravene først. To til tre års tidshorisont er ikke lang tid for rederier med stor flåte, og med omfattende og langsiktige ombyggingsprogrammer.</p>	
	<p>NHO Sjøfart mener at det bør vurderes å om krav til svovelinnhold i drivstoff skal gjøres gjeldende for hele norskekysten, altså utover ECA og verdensarvfjordene. Det kan også vurderes å gjøre slike utvidede krav gjeldende bare for passasjerskip.</p>	<p>Dette ligger utenfor Sjøfartsdirektorates mandat.</p>
	<p>De foreslåtte reglene om utslipp av kloakk er akseptable, forutsatt at dispensasjonsadgangen fram til 2024 benyttes etter intensjonene. Vi bemerker at disse reglene må følges opp med tiltak som rederiene ikke råder over, som etablering av mottaksanlegg på land.</p>	<p>Det er mulig å gi dispensasjoner i tidsrommet frem til 2024, men det er ikke noen automatikk i at dispensasjon gis fra 2019 til 2024. Dispensasjonsadgangen knyttet til kloakkutslipp vil bli begrenset og gjelde få fartøy.</p>
<p><b>28. Norddal kommune</b></p>	<p>Kommunestyret – 040/18, 13.09.2018: Det er gjort følgende vedtak i saka: Norddal kommune slutter seg til forslaget til nytt regelverk fra Sjøfartsdirektoratet for verdensarvfjordene. Gjennomføringa må skje i nær dialog med turistnæringa og andre private og offentlige aktører i området.</p>	<p>Tatt til orientering.</p>
<p><b>29. Nordic White Diesel ASA</b></p>	<p>Nordic White Diesel ASA («NWD») er et selskap som er i ferd med å etablere storskala produksjonsanlegg for produksjon av White Diesel. White Diesel er en dieselemulsjon som produseres med utgangspunkt i mineralolje, basert på en patentert teknologi. NWD vil starte leveranse av dette drivstoffet i det marine segmentet i løpet av 2018. White Diesel kan leveres i en kvalitet som er ekvivalent med MGO, men med betydelig lavere miljøskadelige</p>	<p>Tatt til orientering. Det er opp til næringen selv å velge de løsninger som dekker kravene i forskriften, enten det er renseteknologi eller type drivstoff.</p>

	<p>utslipp til luft, samt reduksjon i estetisk og helseskadelig forurensing pga vesentlig lavere utslipp av sot og partikler.</p> <p>I denne høringsuttalelsen vil NWD fokusere på den betydning som bruk av <b>White Diesel</b> har for <b>utslippet til luft</b> fra skipsmotorer.</p> <p>Tester hos SINTEF dokumenterer at en skipsmotor av type TIER I vil redusere utslippene til luft ned til TIER II-nivå ved bruk av <b>White Diesel</b>. Tilsvarende vil en motor av type TIER II kunne redusere utslippene signifikant ved bruk White Diesel, dog ikke ned til TIER III-nivå.</p> <p>Utslppsreduksjonen ved bruk at dette drivstoffet oppnås effektivt, og forutsetter verken skrubber eller SCR/urea. Er skipet allerede utstyrt denne type utslppsreducerende teknologi vil ytterligere reduksjoner oppnås. White Diesel kan tas direkte i bruk uten ombygging og tilpasning. NWD vil etablere produksjonsfasiliteter i tilknytning til etablerte marine drivstoffdepoter.</p> <p>White Diesel er blitt testet hos SINTEF Ocean, av ECOXY AS og av Intertek. Tester hos SINTEF Ocean er utført i laboratorium på høyhastighets Scania DI09 dieselmotor.</p> <p>Resultater viser signifikante reduksjoner i utslipp fra White Diesel, sammenliknet med referansedrivstoff (Grønn diesel, 10 ppm S) på Scania DI09, en Nox-optimert TIER II-motor. Større utslppsreduksjoner kan forventes fra eldre motorer.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nox reduksjon på opptil 17%<sup>1</sup></li> <li>• Reduksjon i partikkel/sot med opptil 73%<sup>2</sup></li> <li>• Sox reduksjon på 13%<sup>3</sup></li> <li>• White Diesel er en stabil emulsjon. Dette kan dokumenteres av SINTEF Ocean som foreløpig har hatt en IBC-tank med White Diesel stående i 9 måneder uten at kvaliteten er forringet.</li> <li>• White Diesel kan tas direkte i bruk på alle typer dieselmotor<sup>4</sup> (Eneste krav er at dieselfilter er av metall eller syntetisk materiale).</li> </ul> <p>White Diesel vil kunne leveres til en <b>konkurransedyktig pris</b> i Bergen Havn og på andre viktige lokaliteter hvor skip som anløper verdensarvfjorder har bunkringsmulighet.</p> <p>Vi anbefaler Sjøfartsdirektoratet å vurdere White Diesel som et aktuelt virkemiddel for kostnadseffektiv utslppsreduksjon fra skip i verdensarvfjordene, samt som tiltak for å redusere forurensing i</p>	
--	---	--

	<p>øvrige norske farvann og havner. Brukt av White Diesel vil muliggjøre fortsatt høy cruiseskipaktivitet i verdensarvfjordene ved at drivstoffet gir sterkt redusert forurensing til luft, til fordel for miljø, mennesker og estetikk.</p> <p><sup>1</sup> SINTEF Ocean, Test of Nordic White Diesel on Scania laboratory engine (mars 2018)</p> <p><sup>2</sup> Som over</p> <p><sup>3</sup> Intertek, Final Certificate of quality (mars 2018). NWD kan leveres i med følgende svovelinhold: 0,870, 0,435 0,0087. White Diesel vil bli levert med det svovelinhold som etterspørres og om er i samsvar med krav.</p> <p><sup>4</sup> Er suksessfullt testet på laboratoriemotor, truck, buss og cruiseskip</p>	
<b>30. Norges Fiskarlag</b>	<p>Fiskerinæringa er basert på fornybar biologisk produksjon, og er derfor avhengig av et rent og produktivt kyst- og havmiljø. Norges Fiskarlag er grunnleggende positivt innstilt til tiltak som bidrar til dette. Vi konstaterer at de aktuelle verdensarvfjordene har særlige natur- og kulturverdier, samtidig som de er svært verdifulle i reiselivssammenheng. Det er ingen omfattende fiskerivirksomhet i de aktuelle verdensarvfjordene per i dag. I tillegg oppfyller de fleste fiskefartøy allerede de foreslåtte miljøkravene. På dette grunnlag støtter Norges Fiskarlag opp om det framlagte forslaget til strengere miljøkrav i verdensarvfjordene.</p>	Tatt til orientering.
<b>31. Norges Rederi-forbund</b>	<p>Rederiforbundet støtter på et generelt grunnlag Sjøfartsdirektoratets forslag til endringer av forskriften. Dette innbefatter å innføre strengere krav ihht til MARPOL annex IV vedrørende utslipp av kloakk i norske farvann og forbudet mot utslipp av gråvann i verdensarvfjordene selv om dette ikke er regulert i MARPOL.</p> <p>Videre støtter vi forslaget om at skipene må bruke drivstoff som ikke overstiger 0,10 prosent svovelinhold eller ha installert og bruke scrubbersystemet i Geirangerfjorden selv om dette ligger utenfor ECA-området i Nordsjøen.</p> <p>Avslutningsvis støtter vi kravene om utslipp av NOx i verdensarvfjordene.</p>	Tatt til orientering.

	<p>Rederiforbundet har imidlertid enkelte i vår medlemsmasse som er i en ombyggingsprosess som gjør det lite hensiktsmessig å ta en trinnvis oppgradering. Et av disse har en omfattende dokkingplan for 2019, 2020 og 2021, og vil i løpet av 2021 oppnå Tier III-kravene på samtlige relevante skip i flåten. Å tilpasse skipene til de lavere kravene i Tier I eller Tier II forut for dette vil ikke være økonomisk forsvarlig. I forslaget er det ikke beskrevet en dispensasjonshjemmel for NOx-kravene slik det er gjort for utslipp av kjoakk.</p> <p>Rederiforbundet mener man må legge til rette for de som aktivt ønsker å forsere direktoratets fremdriftsplan og oppnå Tier III før kravet inntreffer 1. januar 2025. Vi foreslår derfor at det innarbeides en dispensasjonshjemmel for årene 2020 og 2021 for de skip som kan dokumentere planer for tilfredsstillelse av Tier III-kravene innen utgangen av 2021.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet har tatt dette innspillet til følge, og sendte ut en ny høring den 29.10.18 om en dispensasjonshjemmel for NOx-kravene. Vi har foreslått en ny § 14 c annet ledd: «Sjøfartsdirektoratet kan etter skriftlig søknad fra rederiet gi dispensasjon til et skip fra Nivå I-kravene i MARPOL regel VI/13 jf. § 12, dersom det kan dokumenteres at skipet vil innfri Nivå III-kravene senest fra 1. januar 2022.»</p> <p>Forslaget er nærmere kommentert i matrise 2.</p>
<p><b>32. Norske Havner og KS Bedrift Havn</b></p>	<p>Norske Havner og KS Bedrift Havn viser til Sjøfartsdirektoratets høring på forslag til forskrift om endring av forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger.</p> <p>Norske Havner og KS Bedrift organiserer havnene i Norge. Vi arbeider for at våre medlemmer skal ha rammevilkår som stimulerer til effektiv og miljøvennlig trafikk til sjøs. Våre medlemmer arbeider også hver dag selv med å oppfylle sine samfunnsoppdrag ved å kontinuerlig utvikle markedsorienterte havnetjenester som tjener lokalt næringsliv og tilrettelegger for lokal vekst og lokale arbeidsplasser.</p> <p>Blant våre medlemmer er også havner som er lokalisert i eller i nærheten av verdensarvfjordene. Vi registrerer at verken Norske Havner eller KS Bedrift Havn er satt opp som høringsinstanser for denne høringen. Våre medlemmer er viktige aktører i sjøveis transport av passasjerer og gods, og vi anser det som naturlig at vi avgir høringsuttalelse.</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Havnene har vært deltagende i prosessen helt fra starten. Det har vært en åpen høring hvor havnene er oppfordret til å gi innspill. Derfor har vi også fått innspill fra mange havner, inkludert de som er en del av verdensarvfjordene.</p>
	<p><b>Innledning</b></p> <p>Cruise er en viktig næring for verdiskapning i Norge, både innen reiseliv, verftsindustri og teknologiutvikling. For mange lokalsamfunn langs kysten har næringen blitt en viktig inntektskilde som skaper lokal vekst og arbeidsplasser. Norske Havner og KS Bedrift Havn ser at det er enkelte utfordringer knyttet til</p>	<p>Sjøfartsdirektoratets mandat gjelder kun verdensarvfjordene.</p>

	<p>cruisetraffikk i sårbare områder. Disse må håndteres for å utvikle en bærekraftig cruise- og landbasert turisme langs kysten. Vi er positiv til reduksjon av utslipp i verdensarvfjorden og har forståelse for at forslaget om krav til utslipp i Verdensarvfjordene har kommet opp, men vi mener forslaget også ha noen uheldige virkninger som skjev konkurranse mellom destinasjoner. Norske Havner og KS Bedrift Havn mener derfor tiden er inne til å løfte utfordringer som er tilknyttet cruiseturismen opp på et mer nasjonalt nivå, slik at det kan utarbeides en mer forutsigbar og helhetlig cruisepolitikk. En hensiktsmessig regulering bør både ivareta næringsinteresser og sikre miljø- og klimahensyn. Vi tror bl.a. det er mer formålstjenlig å sikre lokale virkemidler til å regulere trafikken i fjordene.</p>	
	<p><b>Behov for mer fakta</b> Norske Havner og KS Bedrift Havn mener at en eventuell forskriftsendring må følges nøye opp i form av en bred analyse av utslippsendringer på land og sjø, inklusive endringer i utslipp i farvann som ikke er inkludert i Vestnorsk Fjordlandskap. Det bør også inkluderes en evaluering av hvilke tiltak cruiserederiene har gjennomført, og til hvilken kostnad, samt en evaluering av konsekvensene for næringsliv knyttet til cruiseturismen. Dette vil være med å sikre at reguleringen har fått ønsket effekt, og vil kunne gi viktig lærdom til fremtidig miljøregulering i farvannet. Hensiktsmessig regulering av cruiseturismen må baseres på miljøtiltak som er bærekraftige, realistiske og faktabasert.</p>	<p>Det vises her til de utredninger som er gjennomført både i forhold til utslippskartlegginger og samfunnsøkonomiske analyser. De foreslåtte reguleringene baserer seg på disse rapportene, samt dialog med næring og lokale myndigheter. Vi noterer oss forslaget om evalueringer.</p>
	<p><b>Nasjonal cruisestrategi</b> Norske Havner og KS Bedrift Havn mener det er et nasjonalt behov for en mer helhetlig og forutsigbar cruisepolitikk som sikrer bedre miljø, og gir cruisenæringen forutsigbare rammevilkår. Dette er også noe som cruisenæringen etterspør. En nasjonal cruisestrategi vil bidra til en god og forutsigbar utvikling for næringen og samtidig opprettholde lokale næringsinteresser. Innfasing av tiltak må gjøres på en forutsigbar måte slik at næringen har tid og mulighet til å omstille seg. Norske Havner og KS Bedrift Havn mener Norge som nasjon bør ha ambisjon om å bli en av verdens mest klima- og miljøvennlige cruisedestinasjoner. I dette perspektivet må regulering av ferdsel ta hensyn til både næringsinteresser og miljø- og</p>	<p>Sjøfartsdirektoratets mandat gjelder kun verdensarvfjordene. Utvikling av en cruisestrategi er ikke en del av mandatet.</p>

	<p>klimahensyn. En positiv effekt ved en slik tilnærming er at det kan bidra til å utvikle og styrke norske maritim industri. En cruisestrategi bør utvikles i samarbeid med næringen inkludert havner, representanter fra cruisenæringen og andre sentrale aktører. Cruisenæringen har i senere tid også vist vilje til å endre seg mot mer bærekraftig retning. For at næringen skal kunne omstille seg er det viktig at det lages en strategi med klare forventninger, tallfestede krav og tydelige tidsfrister. Først da vil næringen ha forutsigbare rammevilkår og det gjør det enklere med hensyn til investeringer og utvikling av nye bedre forretningsområder. Videre er god dialog med næringen et suksesskriterium som er avgjørende for å utvikle cruiseturismen i riktig retning.</p>	
	<p><b>Lokale virkemidler</b>  Norske Havner og KS Bedrift Havn mener at havnene bør kunne gis mulighet til å regulere anløp og trafikk i havnen. Dette vil kunne være et effektivt tiltak for å redusere utslipp i perioder med høy trafikk.  Havner og deres eiere arbeider for å redusere miljøpåvirkningen fra sjøtransport og havneaktivitet gjennom en rekke virkemidler;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De legger til rette for bruk av alternative drivstoff. Dette krever infrastruktur og areal i havnen.</li> <li>• Havnene bygger anlegg for landstrøm for skip som ligger til havn. I nær fremtid vil flere havner kunne legge til rette for ladestrøm til skip.</li> <li>• Havnene tilbyr insentiver for grønnere skip i havn. Mange havner tilbyr en miljørabatt basert på Environmental Ship Index (ESI), og i disse dager er flere havner involvert i utviklingen av Environmental Port Index, en miljøindeks som er spesielt rettet mot cruiseskip og operasjonelle forhold.</li> </ul> <p>Teknologisk utvikling har gitt og vil fortsette å gi oss mange verktøy til å redusere miljøpåvirkningen fra sjøfart og havnevirksomhet, men det krever ressurser og tilrettelegging. Vi mener at myndighetene bør følge opp denne utviklingen og bistå havnene med tilretteleggingen på flere måter. Blant annet mener vi at potensialet for å bedre luftkvalitet bør være en faktor i tildelingen av fremtidige landstrømsutlysninger fra Enova. Utfordringene i Verdensarvfjordene viser at luftkvalitet er en viktig driver for</p>	<p>Reguleringer knyttet til havnene følger av havne-og farvannsloven. Samferdselsdepartementet og Kystverket har denne ansvar for denne loven.</p>

	<p>utrulling av landstrøm, og da må myndighetene følge etter med virkemidler.</p> <p><b>Avslutning</b>  Norske Havner og KS Bedrift Havn er positive til å legge til rette for en mer miljøvennlig cruisenæring og mindre utslipp i Verdensarvfjordene. Vi mener at en nasjonal cruisestrategi utviklet i samarbeid med næringen, som stiller krav til miljøvennlig utvikling og legger til rette for lokale virkemidler vil sikre effektivitet i miljøtiltakene og gode, forutsigbare rammevilkår for en viktig næring.</p>	
<b>33. Norsk forening for fartøyvern</b>	<p>Norsk Forening for Fartøyvern støtter reguleringer om utslipp i luft og sjø i de norske verdensarvsjøene for å verne om verdensarvstatusen.</p> <p>Når det gjelder utslipp nevnt i høringsdokumentet ber vi allikevel om at det gjøres unntak for fredete og vernete fartøy for alle typer utslipp. Dette er relativt få fartøy i utgangspunktet, og enda færre som driver med chartertrafikk. I tillegg gjelder passasjersertifikatene for vernet eller fredet skip kun i sommerhalvåret.</p> <p>Det er viktig å ta hensyn til vernete og fredete skip ved endring av forskriften fordi flytende kulturminner vernes best gjennom bruk. Bruk er helt nødvendig for vedlikehold av materiale og maskineri. Utslippsregulering i luft og i sjø er ikke forenelig med fartøyvern. En ombygging av toalettfasiliteter og annet om bord på et vernet eller fredet skip vil gi store inngrep som ikke er forenelig med antikvariske prinsipper og som gir store økonomiske konsekvenser for frivilligheten. I tillegg er turer med betalende passasjerer en nødvendig inntektskilde for våre frivillige i fartøyvernet for å skaffe midler til restaureringer, vedlikehold og drift.</p>	<p>Vi tar innspill fra Norsk forening for fartøyvern og Riksantikvaren til følge, og lager en begrenset dispensasjonsmulighet i § 14f for skip som er vernet eller fredet av Riksantikvaren.</p>
<b>34. Norsk Reiseliv Norwegian Tourism Partners</b>	<p>Norsk Reiseliv, tidligere Forum for Reiseliv er en uavhengig bransjeforening som ble opprettet i 2004. Formålet med foreningen er å styrke reiselivsnæringens innflytelse og posisjon som en ledende industri, og skape grunnlaget for at Norge tar en større del av den internasjonale veksten i reiselivet. Medlemmene i Norsk Reiseliv står for vel 90 prosent av den internasjonale reiselivsmarkedsføringen og består av de største reiselivsbedriftene, samt de viktigste destinasjons- og landsdelselskapene i Norge.</p>	<p>Tatt til orientering.</p> <p>Forslagene til tiltak som blir presentert her ligger utenfor Sjøfartsdirektorates mandat i dette oppdraget med å lage reguleringer i verdensarvfjordene.</p>



	<p>Turistene vil ha de unike opplevelsene Norge kan by på, men dette krever at næringen og myndighetene jobber sammen for en bærekraftig utvikling. Stadig flere turister er opptatt av at deres reiser ikke skal ha negativ effekt verken for miljøet, stedene eller lokalbefolkningen som lever der.</p> <p>Reiselivet er med dette som utgangspunkt opptatt av effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann. Effektiv og miljøvennlig sjøtransport og at havnevirksomheten forvaltes på en mest mulig bærekraftig måte.</p> <p>Norsk Reiseliv er enig i behovet for endringer i reguleringene av utslipp til luft og sjø i verdensarvfjordene og vi stiller oss derfor bak forslagene fra Sjøfartsdirektoratet beskrevet i forslag til forskrift om endringer av forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger. Redusert utslipp til luft og sjø fra skip i verdensarvfjordene er svært viktig for at Norge og norsk natur også i fremtiden skal kunne ha et bærekraftig reiseliv. Det er derfor av vesentlig betydning at kravene i forslaget til forskrift innføres så snart som mulig, selv om dette vil føre til at cruiserederier ikke rekker å bygge om sine skip innen tidsfristen.</p> <p>Ut over forslag til tiltak beskrevet i forslaget til forskrift, mener Norsk Reiseliv:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>☒ Aktiviteten i havnen må være helhetlig og bærekraftig, hvor ikke havnen alene styrer denne virksomheten men at kommunen med reiselivsdestinasjonen som høringsinstans er avgjørende myndighet.</li> <li>☒ Vi mener at dagens ordning med mottaksplikt i havnene skal bortfalle, slik at kommunen kan sette tak på antall cruisepassasjerer eller skip med miljøhensyn/bærekraftig utvikling som utgangspunkt. Kommunene må kunne gi forskrift om begrensninger av anløp til havn når det er nødvendig fordi lokal forurensning overskrider tillatt nivå, dette må også gjelde i forhold til antall turister som mottas.</li> <li>☒ Det må tilrettelegges for elektrisk rutetrafikk samt god tilgang på landstrøm og ladestrøm i alle havner, samt krav om landstrøminntak for skip i rutegående trafikk til norske havner.</li> <li>☒ Det må tilrettelegges for bedre mottaksmulighet for sortert avfall i havnene.</li> <li>☒ Tiltakene i Sjøfartsdirektoratets forslag til forskrift om endring av forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger</li> </ul>	
--	--	--

	<p>for verdensarvfjordene må gjennomføres og utvides til også å gjelde alle sårbare fjorder langs norskekysten.</p> <p>☑ Lavutslippsområdet (ECA-området) for Nordsjøen som gjelder sør for 62. breddegrad må utvides til også å gjelde nord for 62 grader nord tidligere enn de foreslåtte tidspunkt. Vi har ingen tid å miste i å sikre våre sjøområder.</p>	
<b>35. Norsk Sjømannsforbund</b>	Sjømannsforbundet har ingen merknader til høringen.	
<b>36. Nærøyfjorden verneområdestyre</b>	<p>Strengere reguleringar av utslepp til luft og sjø i dei norske verdsarvfjordane er naudsynt. Det er viktig med tiltak for å unngå auka problem med kloakk i Nærøyfjorden, og minske utslepp av miljøgifter til luft. Deler av Aurlandsfjorden og heile Nærøyfjorden ligg innanfor Nærøyfjorden landskapsvernområdet. Verneforskrifta har ikkje eigne reglar for utslepp til luft og sjø, men utsleppa påverkar opplevinga av landskapsvernområdet. Alle verneområde i Norge skal ha utarbeidd besøksstrategiar innan 2020. Det er spesielt viktig for område med høge besøkstal, slik som Nærøyfjordområdet. Besøksstrategien for Nærøyfjordområdet er under utarbeiding. Verneområdestyret har gitt føringar på at det skal leggjast til rette for auka besøk der det ikkje går ut over verneverdiane og lokalsamfunna. Samstundes skal det leggjast til rette for berekraftig næringsutvikling. Tiltak for å redusera utslepp til sjø og luft er tiltak som vil bidra til betre forvaltning av både verneområde og verdsarvområdet.</p>	
	Innføring av reglane bør gjennomførast gradvis over fleire år for å gje næringa og lokale forvaltningsmynde naudsynt tid til omstilling og tilpassing til nye reglar, men samtidig bør det ikkje vera lenger tidsrammer enn at næringa og lokale myndigheiter startar omstillingsprosessane no.	Vi har vurdert hvilke krav som er forsvarlige og realistiske. Gjennom dialog og involvering, er det felles forståelse med næringen om at de innføringstidspunktene som er satt er gjennomførbare. Tilgjengelig på utstyr samt innstallering av utstyr tar nødvendigvis noe tid. I tillegg er rensesystemer for NOx fortsatt en relativt ny teknologi.
	Verneområdeforvaltninga støttar framlegg til krav om miljøinstruks i alle større skip, men meiner at dette bør innførast for all kommersiell båttrafikk i verdsarvområdet. Miljøinstruksen kan vera med å styra ferdsele på fjorden i ein meir miljøvenleg retning.	Sjøfartsdirektoratet mener at det ikke har noe for seg å innføre kravet om miljøinstruks for mindre fartøy, da det ikke er så mye et mindre fartøy kan endre på i driftsmønstere, sett i forhold til hva et cruiseskip kan.

	<p>I rapporten frå Sjøfartsdirektoratet vert fartsreduksjon nemnt som eit av tiltaka for å redusera utslepp til luft frå skip over 20 000 tonnasje. Anbefalingar frå Sjøfartsdirektoratet er sendt til Klima- og miljødepartementet for vidare oppfølging. Verneområdestyret har fått utarbeid ein rapport om erosjon frå skipsbølger i Nærøyfjorden. Erosjonsrapporten slår fast at bølger frå båttrafikk kan føra til erosjon og utvasking av strandlinja og kulturminne. Føremålet med vern av Nærøyfjorden landskapsvernområde er å ta vare på eit unikt natur- og kulturlandskap. Erosjon av strandlinja og kulturminne kan utgjera ein trussel mot verneverdiane. Ved å endra tilrådde fartsreduksjonar til å gjelde for båtar over 30 fot, vil det gje positiv effekt både på verneverdiane og utslepp av miljøgifter til luft. Oppmoding om å vurdere soner med fartsreduksjon vert utgreidd i eiga sak og sendt som oppmoding til vidare vurdering i Samferdselsdepartementet og Kystverket.</p>	<p>Vi fastholder at kravet om miljøinstruks gjelder for skip med bruttotonnasje 10 000 eller mer.</p> <p>Fartsreguleringer er regulert i havne- og farvannsloven, som er under Samferdselsdepartementet og Kystverket sine ansvarsområder.</p>
<p><b>37. Oslo Havn KF (HAV)</b></p>	<p>Oslo Havn KF (HAV) viser til Sjøfartsdirektoratets høring om forslag til endringer av forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger. Forslaget inneholder blant annet svovelkrav som i ECA for hele verdensarvfjordområdet, strengere krav til NOx-utslipp, forbud mot kloakutslipp, reguleringer om bruk av eksosvaskesystem og krav om en miljøinstruks. Sjøfartsdirektoratet har foretatt en grundig analyse som bidrar til mer kunnskap om utslipp fra skip. Det er bra og viktig at slik informasjon deles og gjøres tilgjengelig. Forslag til endringer baserer seg på grundig analyse og med fokus på hva som kan bidra til lavere utslipp med en realistisk framdrift. HAV mener verdensarvfjordene er viktige å bevare, og støtter tanken om at slike nasjonale naturverdier har et større behov for beskyttelse. Samtidig er det viktig å påpeke at store belastninger på disse områdene ikke alene kommer fra sjøtransporten og at mye tyder på at det er et behov for strengere miljøkrav på flere sektorer i disse områdene og da kanskje spesielt knyttet til transport. Men det å ha strengere utslippskrav noen steder, fordi verdensarvområdene er spesielle, kan medføre uheldige</p>	<p>Tatt til informasjon.</p> <p>Det ligger utenfor Sjøfartsdirektoratets mandat og ansvarsområde å stille nasjonale krav til alle transportsektorer.</p>

	<p>ringvirkninger og mulig økte utslipp fra annen transport i det samme området. Ved å stille nasjonale krav til alle transportsektorer, og ikke kun skip, kan uønskede utslipp reduseres ytterligere.</p>	
	<p>HAV mener at det per i dag ikke er behov for like strenge miljøkrav nasjonalt. HAV støtter Sjøfartsdirektoratets systematiske tilnærming for å kartlegge miljøproblemet, ha en dialog for å avdekke mulige konsekvenser, sette strengere målretta miljøkrav og gi marin bransje tid til å tilpasse seg en framtid med lavere utslipp.</p> <p>Det etterspørres strengere nasjonale miljøkrav til sjøtransporten. I Oslo kommune forsøker byen å stille strengere miljøkrav til alle transportsektorer, med bakgrunn i prinsippet om at forurenser skal betale. Det er mye positiv drivkraft i å sette høye ambisjoner og vise en tydelig retning. Det må nasjonale myndigheter også gjøre. Norge skal bli et utslippsfritt samfunn på sikt og alle må vise vei og bevege i riktig retning. Det blir derfor viktig å legge til rette for at utslippsfrie- og lavutslippsløsninger koster mindre å ta i bruk enn dagens løsninger med høyere utslipp.</p> <p>I Oslo havn vet vi mye om hvilke typer skip som gir størst utslipp. Passasjertrafikken har langt høyere utslipp enn godsrelatert sjøtransport, og det er viktig å sette inn tiltakene der vi kan få redusert mest utslipp til lavest mulig kostnad for havnen og våre brukere.</p> <p>HAV kan støtte behovet for en særskilt beskyttelse av verdensarvfjordene og har ingen spesielle innvendinger imot innstramningene foreslått, men vi benytter anledningen til å vurdere dette i en mer nasjonal kontekst, og tar utgangspunkt i om denne type krav skulle gjelde i større havnebyer som Oslo. Under kommenterer vi derfor Sjøfartsdirektoratets forslag til endringer punkt for punkt.</p>	
	<p><b>Utslipp av kloakk</b></p> <p>HAV har i to år driftet et kloakkanlegg for cruiseskip på Søndre Akershuskai, som også brukes av marinefartøy. I tillegg har HAV oppgradert kloakkmottak i Byhavna for lokale charterbåter. Det er enn så lenge få som bruker løsningene. Det diskuteres i Oslo kommune og på Nesodden om et lokalt forbud mot kloakkutslipp her innerst i fjorden. Med et forbud er det sannsynlig at løsningene</p>	

	<p>tas mer i bruk. Renseanleggene som mottar kloakken bruker det til å produsere biogass til bruk i tyngre kjøretøy.</p> <p>Dersom forslaget til Sjøfartsdirektoratet skulle gjelde nasjonalt ville det bety at HAV må bygge flere avløpsløsninger langs våre kaier for passasjertrafikk. Cruiseskipene har lagringskapasitet om bord, og det er lite sannsynlig at de slipper gråvann på sin innseiling til Oslo. Men lokale ferger og chartertrafikken ville måttet tømme oftere når de ligger til kai.</p> <p>En utbygging av kloakkmottak og tilhørende renseanlegg i og nære byene, kan på sikt bidra til økt tilførsel av biogass til tungtransport og potensielt også til skip dersom avgiftene på dette drivstoffet ble fjernet på lik linje med annet marint drivstoff. Etter hva vi får opplyst kan båter og skip som bruker flytende naturgass (LNG) også bruke flytende biogass (LPG), som kan være et av flere framtidig alternative drivstoff.</p>	
	<p><b>Svovelutslipp og eksosvaskesystem (scrubbere)</b></p> <p>Oslo er innenfor lavutslippssonen for svovel (SECA området). Det betyr at alle skip enten bruker marin diesel med 0,1 % svovel eller tungolje og eksosvaskesystem (skrubbere). De fleste av utenriksfergene i Oslo bruker åpent eksosvaskesystem.</p> <p>HAV har per i dag ingen begrensninger for bruk av åpent eksosvaskesystem ved kai eller innseiling, dette diskuteres i arbeidet med Environmental Port Index (EPI) der det foreslås begrensninger når skipet ligger til kai. EPI testes og vurderes nå å tas i bruk av flere cruisehavner i Norge.</p> <p>HAV har fått en forståelse av at skip med åpent eksosvaskesystem følger strenge krav til det som slippes i sjøen og at både åpent og lukket system gir et avfall som leveres i havnen. Svovelutslippene til luft i Oslo, som i all vesentlighet kommer fra skip, er så lite at de har ingen negativ miljøpåvirkning. Miljøpåvirkningen av utslipp til vann er mer usikkert, og derfor viktig å følge med på i tiden framover.</p>	
	<p><b>NOx-utslipp og bruk av Tier</b></p> <p>NOx utslippene er en utfordring for mange storbyer og opphoping av NO2 konsentrasjoner der folk bor og oppholder seg er en potensiell helsefare.</p>	

	<p>I Oslo er veitrafikken den største kilden og står for mer enn 80 % av NOx utslippene i byen. Havn og skip bidrar med 9 % til byens NOx utslipp. Dette er i endring, og utslippene fra vei går ned. Storbyer som Oslo legger til rette for færre dieselmotorer og flere tunge kjøretøy med Euroklasse VI, som gir stor reduksjon i NOx utslipp.</p> <p>Dersom ikke sjøtransporten fortsetter å tilpasse seg og redusere NOx utslippene, vil havn og sjøtransport få en større andel av utslippene i byene. Sjøtransporten vil uansett ha den fordelene at største andel av utslippene er ute på sjøen, der det ikke hopper seg opp med helsefarlig NO<sub>2</sub>, og der det bør få mennesker. Ren luft er viktig for mange og fokuset på dette vil fortsette i havnebyene i Norge, Europa og i verden.</p> <p>HAV er enig med Sjøfartsdirektoratet at «det er realistisk og forutsigbart for næringen å sette kravet til NOx-rensning slik vi har foreslått». Det som kunne være interessant er om dette kan få større virkning om det blir gjeldene for flere fjorder og havner i Norge.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet legger opp til strengere NOx krav i verdensarvfjordene, og foreslår bruk av Tier kravene som utgangspunkt. HAV støtter dette, og tror det kan fungere flere steder i Norge for å fremme de nyeste skipene med best NOx renseteknologi. Dette må kanskje ikke lovfestes, men havner kan gjøre mer med dagens rammer.</p> <p>HAV ser på detaljene i våre rabatter, og jobber med en løsning der vi ønsker å fremme skip med Tier III, som får høyest rabatt, og II får noe rabatt. Samtidig ønsker vi å ta vekk alle rabattordninger for Tier 0 og I med dårligst NOx renseteknologi. Skip til Oslo kan få rabatt basert på Tier klasser og/eller ESI score som vi også beholder selv om vi ser at få skip benytter dette hos oss.</p> <p>I tillegg følger vi spent med på EPI som kan gi ytterligere rabatter basert på hva skipet rapporterer. HAV er skeptisk til at havnene individuelt skal vurdere data hvert enkelt skip leverer. Det mener vi krever mye ressurser og kompetanse som havnene per i dag ikke har. Vi ser fram til å høre mer om EPI på neste møte i Bergen, 04.10.18. Det er bare en fordel om erfaringer fra EPI arbeidet kan deles med statlige organer som Sjøfartsdirektoratet og Kystverket.</p>	
--	--	--

	<p><b>HAV inviterer Norge til å gi passasjerskip en nasjonal miljøscore</b>  HAV ønsker samtidig å benytte anledningen til å invitere Kystverket og Sjøfartsdirektoratet til å gi passasjerskip i norsk farvann en miljøscore. Det kan være en kombinasjon av Tier, ESI og EPI, men det må være enkelt. Skipene selv må dele dokumentasjon med dere om de mener at score basert på tilgjengelig informasjon i dagens register kombinert med AIS data ikke gir riktig score. Skipets score kan enkelt synliggjøres i SafeSeaNet og slik gjøres tilgjengelig for alle havner.</p> <p>I dag er det slik at statlige organ, som Kystverket og Sjøfartsdirektoratet, har tilgang til den viktigste informasjonen for å kunne gi skip en miljøscore. Med en slik ordning samles kompetansen og ressursene på miljøteknologi der også endringer i lover og forskrifter utmeisles. Samtidig kan statlige organ sikre åpenhet, transparens og tillitt til at vurderingene er korrekt og rettferdig.</p> <p>HAV har ved ulike anledninger luftet denne ideen for Sjøfartsdirektoratet og Kystverket, blant annet via epost til Lars Christian Espenes LCE@sdir.no og Bjørshol, Einar einar.bjorshol@kystverket.no. Ingen har forpliktet seg til dette på noe vis men HAV opplever at flere havner synes løsningen er interessant, og dialogen så langt har ikke vært avvisende. HAV ønsker med dette å invitere Sjøfartsdirektoratet til å forfølge tanken videre, og vi opplever at flere havner også ønsker å bidra til at dette kan realiseres.</p> <p>Målet med en nasjonal miljøscore kan være:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.Norge vil være først ut i verden som gir skip en nasjonal miljøranking.</li> <li>2.Løsningen baserer seg på data som er registrert på skipet.</li> <li>3.Passasjerskip i norsk farvann får en miljøscore som gjøres kjent i SafeSeaNet. Havner og andre kan bruke det til å gi rabatter til skip med høyst miljøranking.</li> </ol> <p>HAV er spent på den videre prosessen og opplever at cruisenæringen, utenriksferger og lokale ferger er i bevegelse og utvikler egen miljøteknologi som blir tatt i bruk i tiden framover. Det er alltid viktig å ha fokus på bedre miljøeffekt og legge til rette for kontinuerlig forbedring, samtidig skal vi være teknologinøytrale,</p>	<p>Etablering av eventuelle nye miljøscoresystem må vurderes opp mot allerede eksisterende systemer, inkludert tilsvarende arbeid som norske cruisehavner jobber med å etablere.</p>
--	--	--

	spesielt i forhold til utforming av lov og forskrift. Det opplever HAV at Sjøfartsdirektoratet klarer med dette forslaget.	
<b>38. Riks-antikvaren</b>	<p><b>Riksantikvarens innspill til endringsforskriften</b></p> <p><b>Tverrsektorielt ansvar for fartøyvernet</b></p> <p>Slik endringsforskriften nå er utformet er det ikke tatt hensyn til de vernede og fredede fartøyene i arbeidet med et regelverk for bruk av fartøy i verdensarvområdene. Dette er heller ikke med i oppdraget til Sjøfartsdirektoratet. Riksantikvaren vil peke på det tverrsektorielle ansvaret for å styrke fartøyvernets rolle, og ser det som alvorlig at verneflåten ikke er hensyntatt i forslaget.</p>	Vi tar innspill fra Riksantikvaren og Norsk forening for fartøyvern til følge, og lager en begrenset dispensasjonsmulighet i § 14f for skip som er vernet eller fredet av Riksantikvaren.
	<p><b>Vernete fartøy en del av kulturlandskapet i verdensarvfjordene</b></p> <p>Skal det norske ambisjonsnivået være med på å utvikle norske verdensarvområder som fyrtårn for den beste praksisen innenfor natur- og kulturminneforvaltning må man også inkludere de vernede og fredede fartøyene som en naturlig del av det norske kulturminnevernet, og som et naturlig innslag i det samme kulturlandskapet som verdensarvfjordene søker å representere. Dersom de vernede og fredede fartøyene skulle rammes av et regelverk som skal beskytte de vernede natur- og kulturmiljøene vil dette berøve disse områdene for fartøytyper som historisk hører hjemme i disse områdene – og dermed også for en viktig historisk dimensjon og sammenheng. Det vil derfor også være i strid med målsettingen om å drive verdiskaping med disse kulturminnene.</p>	
	<p><b>Verneflåten er liten, konsekvensene i verdensarvområdene marginale</b></p> <p>Riksantikvaren har all forståelse for at det søkes tiltak for å redusere klimapåvirkningen, både i verdensarvområdene og ellers, men disse tiltakene må ha unntak for de vernede og fredede fartøyene. Gjennom statlige tilskudd og tilrettelegging har samfunnet akseptert at disse fartøyene fortsatt skal få seile, samt at det er en uttalt målsetting at flest mulig skal få oppleve dem i sitt rette element. Dette kan lett oppnås gjennom å benytte status som fredet og «vernet skip», som også er hjemlet i Sjøfartsdirektoratets regelverk, for å skille mellom verneflåten og tilfeldig eldre tonnasje. De reelle konsekvensene av dette vil være marginale. Fra Finnmark til Østfold er det bare ca. 250 vernede fartøy. Av disse er det kun 54</p>	



	<p>stykker med passasjersertifikat for 15 personer og kun 16 som har en tonnasje på over 400 tonn, en samlet tonnasje som i dag tilsvarer ett av dagens hurtigruteskip.</p> <p>Riksantikvarens oppfatning både er en berikelse for kulturmiljøet og bidrar til økt kulturbasert verdiskaping.</p> <p>I sin tale til Høstmøtet i Bergen 2017 understreket statssekretær Lars Andreas Lunde i Klima- og miljødepartementet den nære sammenhengen mellom natur- og kulturminner, samt at verdiene av disse må ses i sammenheng. Det er denne kombinasjonen som kjennetegner Norge, og som er utgangspunktet for verdiskapingsprosjekt der kulturminnene også er sentrale element.</p> <p>«Natur og kultur er derfor i de aller fleste steder tilstede på de samme arealene, det er vanskelig å sette klare grenser for hvor naturen slutter og kulturen begynner. Dette betyr at vi har mye å hente på i å se natur og kulturarv i sammenheng. For eksempel innen reiselivet.</p> <p>Naturen er aktivt i bruk fordi Norge har næringer som lever av og med naturen. Dersom dette blir borte, forsvinner også noe av det særegne og attraktive ved det norske landskapet som i dag tiltrekker seg turister.</p> <p>I St.meld. nr. 16 (2004-2005) Leve med kulturminner ble verdiskaping et mål i kulturminnepolitikken.</p> <p>Verdiskapingsprogrammet på kulturminneområdet, som pågikk i perioden 2006-2009, prøvde ut forskjellige modeller og metoder for hvordan kulturminner og kulturmiljøer kan inngå som viktige ressurser i utviklingen av lokalsamfunn.» Understreking av den tette sammenhengen mellom kultur- og miljøverdiene er ikke ny. I Norges forskningsråds vurdering av behovene for kulturminnevernforskning i 1994 fremgår bl.a. følgende:</p> <p>«De vestnorske fjordene blir helst solgt som monumental natur, til tross for at turistene fra fergedekket er levende opptatt av hvordan folk kunne livnære seg på de forlatte gårdene oppe på fjellhyllene og hvordan de fortsatt skaffer seg underhold i bygdene og tettstedene nede ved sjøen. [...] ut fra et slikt betraktningssett består ikke vårt fysiske miljø av lett atskillelige naturgitte og kulturelle komponenter. Det er kultur og miljø i en uløselig blanding. En samlende</p>	
--	---	--

	<p>og helhetlig miljøpolitikk og miljøvernforskning må bygge på forståelsen av dette».</p> <p>Forståelsen av denne sammenhengen har kommet langt når det gjelder kulturlandskap og faste kulturminner. Vi ser imidlertid at Klima- og miljødepartementets oppdrag til Sjøfartsdirektoratet ikke inneholder hensyn til de vernede fartøyene. Det ligger i sakens natur at disse aldri vil kunne oppfylle moderne miljøkrav som har til hensikt å ekskludere gammel teknologi. Vi vil understreke betydningen av at de vernede fartøyene må unntas fra skjerpede miljøkrav. De historiske fartøyene bidrar med en viktig historisk og historiefortellende dimensjon i verdensarvområdene, samt muligheten for verdiskaping med disse kulturminnene. Dette er fornuftig og bærekraftig kulturarvpolitikk.</p>	
<p><b>39. Royal Caribbean Cruises Ltd</b></p>	<p>No industry has a stronger interest in protecting our oceans than cruising. It is not only our responsibility – operating sustainably at sea is a business imperative. Royal Caribbean Cruises, Ltd. is implementing the best available technologies to continually improve our sustainability efforts and deliver cleaner air at sea and on land. RCL encourages NMA to initiate a more holistic approach to emissions from ships and visibility of exhaust gasses from ships. This will contribute to the wider understanding of cruise ships environmental performance and profile as well as provide useful, correct information to the public and local communities in the area.</p>	<p>The mandate of the Norwegian Maritime Authority is to make Regulations for the Norwegian world heritage fjords.</p>
	<p>RCL acknowledges the fast pace of the developments currently taking place in Norway and recognizes the opportunity to further engage with the Norwegian authorities on efforts by and ongoing developments within the cruise industry. For your information, we would lead your attention to the 2018 CLIA Environmental Technologies and Practices. This document is updated annually and provides a summary reflecting the steps CLIA members, including RCL, are taking to continuously improve and reduce environmental operations and impacts through innovation and investment.</p>	<p>We take note of this comment.</p>
	<p>Firstly, we note the resolution adopted by the Norwegian Parliament to halt emissions from cruise ships and ferries in the Norwegian world heritage fjords as soon as technically possible and no later than 2026. We note that this resolution is neither a basis for nor is</p>	<p>The decision of the Norwegian Parliament is beyond our mandate.</p>

	reflected in the current procedure. However, we will seek confirmation that our understanding is right.	
	RCL will again and very strongly reminds NMA that an entry into force date of 1/1/2019 for the proposed regulations is extremely problematic and challenging as RCL ships have already been committed to visit Norway for up to two years from now. Our ships have 33 confirmed berths in World Heritage Fjords ports through 2020 with many more pending final confirmations before the end of the year. Early entry into force date would disrupt already published itineraries and bookings. We would therefore urge NMA to set the entry into force at the earliest from 1/1/2020, or preferably 1 or 2 years later.	<p>This is a general comment which is not pointing at any specific part of the proposed Regulations. A clarification from NCL stated that the concern was related to the NOx requirements.</p> <p>We presented our proposals to CLIA at our first meeting in 2016. Since then, the international cruise industry, including CLIA, has been continuously informed about analyzes and published reports. We have had several meetings with CLIA during the process.</p>
	Further, RCL would like to point at the inconsistency by not completely using the established and adopted IMO regulations for NOx emission reduction, including the official IMO procedures for establishing a NOx ECA as a basis for national regulatory implementation. The proposed implementation procedure will confuse international shipping and set a negative precedent for other regions, negatively affecting the international support for other IMO processes.	Even though we challenge the system by making regulations with retroactive effect, the NMA has no reservations, as the Regulations addresses the serious pollution problems in the world heritage fjords.
	RCL notes that the analysis provided in the accompanying note by the NMA confirms the costs to 250 million NoK and benefits to 71 million NoK as a possible outcome of the proposed Regulation. We urge the NMA to fully quantify both costs and benefits in line with the IMO procedure, which also shows the commitment by the cruise industry complying with any future regulation.	We see no need for further socio-economic assesment. The challenge mentioned here is to compare values measured in NOK against emissions reduction and a cleaner environment.
	<p>With regards to the “Scope of application” in SECTION 1, this should be clarified for the specific regions as well as for foreign flagged ships. We suggest including a clearer distinction between responsibilities for Norwegian flagged ships and non-Norwegian flagged ships, including a statement that UNCLOS prevails.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• With regard to the areas of application, we note the confirmation of that, as many of the other sections in the Regulation already apply solely to a restricted area, this SECTION 1 does not take precedence over later sections (most notably SECTION 9, 10, 10a, 14a, 14b, 14c, 14d, 15 and 19). RCL would therefore strongly</li> </ul>	<p>We will not change the «scope of application” in section 1. Our Regulations have a broad scope of application, and each provision must be examined to determine whether it applies to everyone covered by the Regulations.</p> <p>In each of the new provisions, it is stated that the rules apply in the Norwegian world heritage fjords. Section 10 a third paragraph sets out a definition of the Norwegian world heritage fjords. In the proposed provisions, we do not make distincions based on flag, but on vessel size and mode of operation.</p>

	<p>recommend to include in SECTION 1 an explicit statement similar to “except as specifically stated elsewhere”. Consequently, the specific areas of application should be stated per SECTION (e.g. “Norwegian territorial waters”, “in near coastal waters”, “Exclusive Economic Zone”) and these should be clearly defined.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• With regard to foreign flagged ships, a clear reference to UNCLOS should be included when stating that “subject to limitations from international law, these Regulations apply to foreign ships and mobile offshore units”. In addition to foreign ships sailing in Norwegian waters specified in SECTION 1, also those sailing in Antarctic waters (used in SECTION 11) should be entitled to have legislative certainty. We urge the NMA to kindly provide clarity on the application of the requirements to foreign flagged ships in the Regulation. For clarity purposes, we suggest to include in SECTION 1 the following sentence: “For foreign flagged ships, the IMO MARPOL regulations and allowances take precedence within the Norwegian EEZ and the Antarctic region.”</li> </ul>	<p>Norwegian rules and regulations apply in Norwegian waters.</p>
	<p>SECTION 9 will certainly be improved by including a reference to the “Guidelines on implementation of effluent standards and performance test for sewage treatment plants”, as adopted by Resolution MEPC.227(64). We note the confirmation that IMO Resolution MEPC.275(69) s only valid for Norwegian flagged ships and does not apply to non-Norwegian flagged ships in Norwegian waters. The reference to Norwegian flagged ships should therefore be included.</p>	<p>MEPC.227(64) provides guidelines, and is therefore not incorporated in Norwegian legislation.</p> <p>MEPC.275(69) contains amendments to MARPOL Annex IV and is applicable to all passenger ships operating within the Baltic Sea Special Area.</p>
	<p>With regard to SECTION 10 and 10a, RCL would like to reiterate the conclusion provided by the NMA in the accompanying note. There are currently no sufficient port reception facilities in the area and municipalities need time to establish these. Further, RCL expects ports situated in the fjords to establish adequate Port Reception Facilities for receiving waste streams from the ships visiting those ports. Further, we ask for clarification that “wash water”, in the title of SECTION 10, only refers to Grey Water as described in SECTION 10a. and not refer to any other waters. The reference to “and similar” is not specified or used, this should be deleted. We would therefore recommend to amend the title of SECTION 10 from</p>	<p>Delivery to a port reception facility is an option, if available. If not, it is still the ships’ responsibility to comply with the Regulations.</p>

	<p>“Special rules regarding the discharge of sewage, wash water and similar into Norwegian waters” to “Special rules regarding the discharge of sewage and grey water into Norwegian waters”.</p>	
	<p>In line with treated sewage, treated grey water should also not be considered as “grey water” in SECTION 10 and SECTION 10a. In line with the existing wording, RCL proposes to include in SECTION 10, the following text: “For the purpose of this Regulation, “grey water” which is managed by a ship in accordance with MARPOL Annex IV, Regulation 9.1 is not considered “grey water”.</p>	<p>To be more precise we will refer to “a sewage treatment plant” (cf. MARPOL Regulation IV/9.1.1) in section 10 second paragraph. No longer will we consider grey water which is treated in a sewage treatment plant, cf. MARPOL Regulation IV/9.1.1 as grey water. If the grey water is kept in separate holding tanks without treatment, discharge is prohibited in the Norwegian world heritage fjords.</p>
	<p>With regard to the time-limited permission possibly granted by the NMA per SECTION 10a for “established” cruise services, we have the understanding that no seagoing cruise ship with more than +/- 100 persons would fall under this definition. RCL therefore urges the NMA to also establish a similar procedure to other cruise ships, not being established cruise services. Based on the accompanying note this exemption process has been framed to ensure time for local communities to develop Port Reception Facilities. If the intention of this elaborate exemption procedure is to exclude small passenger ships, RCL does not believe this will stimulate local authorities’ responsibility to provide adequate PRF for the volumes expected from bigger cruise ships. Finally, the permission process for sewage should also be established for grey water.</p>	<p>Delivery to a port reception facility is an option, if available. If not, it is still the ships’ responsibility to comply with the Regulations.</p> <p>Small vessels are exempt from this requirement for a period of time. Large vessels are not.</p>
	<p>RCL, a member of CLIA, would like the NMA to note the “CLIA Member Policies” going beyond IMO MARPOL Regulations with regard to Sewage:  CLIA Members agree to process all sewage through a sewage treatment system that is certified in accordance with international regulations, prior to discharge. For ships not using onshore reception facilities and travelling regularly on itineraries beyond the territorial water of coastal states, discharge is to take place only when the ship is more than 4 nautical miles from the nearest land and traveling at a speed of not less than 6 knots.  Also with regard to Grey Water, CLIA Members, including RCL, operate beyond IMO requirements:</p>	<p>We take note of this comment.</p>

	<p>CLIA Members agree that for ships not using onshore reception facilities and travelling regularly on itineraries beyond the territorial waters of coastal States, graywater may only be discharged while the ship is underway and proceeding at a speed of not less than 6 knots and at a distance not less than 4 nautical miles from the nearest land or such other distance as agreed to with authorities having local jurisdiction or provided for by local law except in an emergency or where geographically limited.</p>	
	<p>These commitments are encompassed in RCL's Safety Management System and through our Save the Waves® program. In addition, to improve environmental performance, we have installed on the majority of our ships (85% of available berths) advanced wastewater treatment systems (AWTS) that utilize advanced tertiary-level treatment. These advanced wastewater treatment systems result in effluent discharges that are often equivalent to the best shoreside treatment plants. RCL recognizes the sensitivity of discharging wastewater and cooperate fully with national and local requirements in planning wastewater discharges where permitted. RCL encourages the provision of adequate shoreside reception facilities for wastewater where discharge is a concern.</p>	<p>We take note of this comment.</p>
	<p>You may also want to note that CLIA member lines, including RCL, have adopted a policy that, when operating in the Baltic, ships are to discharge MARPOL Annex IV waste ashore where adequate port reception facilities are available under a 'no special fee' arrangement.</p> <p>These industry policies going beyond legislation are available to the public online. CLIA policies are a condition of membership and implementation of which is verified annually by Member cruise line CEOs and incorporated into each ship's Safety Management System (SMS) and subject to third party and internal audit.</p>	<p>We take note of this comment.</p>
	<p>With regards to the existing SECTION 12a, we consider this a global issue, requiring a global approach, global solutions and increased cooperation via the IMO. We kindly request the NMA to clarify what will happen to this SECTION once the IMO Regulations on DCS enters into force. Apart from that, we appreciate the clarification during the meeting of the legislative procedure in Norway, incorporating</p>	<p>The Regulations will be updated as applicable in accordance with IMO directives (as a minimum).</p>

	<p>IMO regulations in the Norwegian Regulation(s) and having confirmed that this is likely to be part of a further revision in the future.</p>	
	<p>Further, RCL asks for clarification to the proposed SECTION 13 as it refers to the EU DIRECTIVE 2016/802 (consolidated). We therefore propose the following: “The sulphur content of fuel oil used on board while a ship or mobile offshore unit is securely moored at berth or at anchor in port shall not exceed 0.10% m/m”. The second paragraph should also clarify the procedure for switching back to a non-maximum 0.10%S m/m fuel. In accordance with the EU Directive, the following additional text is proposed: “In such case where a ship stays at berth for more than two hours, the fuel changeover operation should be carried out as late as possible before departure”. This would be aligned with the EU Directive and its implementation which would also include broader operational aspects. Including this wording would support alignment with the EU Sulphur Directive and increase the safety of operations in the area.</p>	<p>On 29 October 2018, we sent out a new proposed regulation concerning amendments to the Regulations on environmental safety for ships and mobile offshore units. We proposed a new section 14b. Please refer to matrix 2.</p>
	<p>The new SECTION 14b does not provide a clear definition of wash water. We note your clarification that “wash water” means water from sinks and the shower. RCL would urge to include this definition in the Regulation by referring to IMO Resolution MEPC.259(68).</p>	
	<p>Also, similar to SECTION 13, we suggest to specify the fuel changeover procedure. In addition, from a safety and environment point of view, it is proposed to include a recommendation similar to: “to perform the fuel switchover procedure as soon as possible that does not jeopardize or place the vessels in a compromised position before entering those fjords”. Please note that the wash water discharged from an EGCS is standard as per system design and documented in the EGCS operating manual approved by Class. We note your confirmation that the NMA has no preference of the location of the entry of such data, but that the EGCS record book would be considered sufficient.</p>	
	<p>The proposal in SECTION 14c, to implement the worldwide agreed IMO NOx Tier I, II and III limits irrespective of age of ships, is not in line with the accepted IMO processes and sets itself apart from the rest of the world. This includes the process applied for establishing</p>	<p>Norway is entitled to regulate its own territorial waters. The Regulations will only apply to a strictly limited geographic area.</p>

	<p>and the implementation of the TIER III requirements in the North Sea and the Baltic Sea. These requirements at IMO were developed taking into account the limitations of technology onboard ships and within the shore facilities (shorepower, etc.) which it seems that these proposed regulations did not take into account. It would also have detrimental effects on the cruise industry in Norway and may set a negative precedent for other regions as well. By setting this requirements irrespective of the age of a ship, many cruise ships, already scheduled to visit the area, will not be able to visit anymore and would need to be rescheduled. Such rescheduling process will negatively affect the worldwide itinerary planning and operation of cruise lines and commitments already made and presumably have negative affect on the international support for IMO processes.</p>	<p>The United States introduced this to all ships built after 2016. The desired effect is a reduction of the number of older ships.</p> <p>We are aware of the consequences of our proposal. The cruise industry has three years from 1 January 2019 to meet the Tier II requirements, and another three years to comply with the Tier III requirements. During this period, more suppliers are expected to come up with solutions. Suppliers can retrofit selective catalytic reduction (SCR), which reduces the emissions of NOx and adapt Tier III. We informed CLIA of our proposed measures in 2016, giving the industry 8 years to adapt.</p>
	<p>RCL notes that SECTION 14d could create some extra administrative burden and would like to receive confirmation that this “environmental instruction” can be interpreted either as an updated version of the SEEMP or included in a section of the vessel’s ISM documentation. We note the additional information provided by the NMA that this instruction should not be a bureaucratic policy document but practical for operators and having confirmed having no preference where it would be included, but agreed with the examples provided by CLIA Europe.</p>	<p>We think it is a good idea to have this environmental instruction part of the Safety Management System (SMS).</p>
	<p>Assuming the proposal for Section 20 “The Regulation enters into force on 1 January 2019” would replace the complete existing Section 20, this entry into force date does not allow the cruise industry to properly prepare in advance of entry into force as the industry plans up to two years in advance. The cruise industry therefore urges the NMA to allow for a proper preparation and to set an entry into force on 1/1/2020 at the earliest, or preferably 1 or 2 years later.</p>	<p>It is not relevant to delay the entry into force of the Regulations.</p>
	<p>Finally, we very much appreciated the opportunity for CLIA Europe to comment on the proposed regulation on behalf of RCL and Member cruiselines and discuss and explain the above position and questions in more detail. RCL would appreciate a response by the NMA to the above comments and interpretations, also based on CLIA Europe’s September 4 meeting.</p>	<p>We take note of this comment.</p>



<p><b>40. Samferdselsdepartementet</b></p>	<p>Samferdselsdepartementet er positive til at det iverksettes tiltak for å redusere uønskede utslipp til luft og sjø fra skip i verdensarvfjordene.</p> <p>Det vestnorske fjordlandskapet, dvs. de fem fjordene Nærøyfjorden, Aurlandsfjorden, Geirangerfjorden, Sunnlyvsfjorden og Tafjorden, ble skrevet inn på UNESCOs verdensarvliste i 2005. Bryggen i Bergen ble skrevet inn på UNESCOs liste allerede i 1979.</p> <p>Samferdselsdepartementet mener at det kunne vært hensiktsmessig at det fremgikk av høringsbrevet hvorfor ikke forslaget også omfatter Bergen havn, da Bergen har hatt høy lokal luftforurensning og en stor eksponert befolkning. Så vidt vi kan se er Bergen kommune heller ikke oppført som høringsinstans.</p> <p>For øvrig vises det til Kystverkets høringsinnspill datert 14. september 2018.</p>	<p>Det vises til oppdraget og høringsbrevet, som viser at mandatet for oppdraget kun er knyttet til verdensarvfjordene. I prosessen har Sjøfartsdirektoratet allikevel hatt dialog med mange havner, inkludert Bergen Havn KF.</p>
<p><b>41. Scanship AS/Scanship Holding ASA</b></p>	<p>Scanship ønsker å kommentere enkelte av forslagene som er sendt på høring. Vi har i det siste registrert tiltakende motstand mot skipsfart generelt og cruisenæringen spesielt. Samtidig vet vi at denne næringen er viktig for verdiskaping og sysselsetting langs kysten.</p> <p>Vi mener norske myndigheter nå har en unik mulighet til å lage et regelverk som vil ha stor og positiv betydning for norsk reiseliv, for cruisenæringen og for norsk maritim næring – og samtidig bidra til renere fjorder, bedre miljø og redusere klimautslipp fra næringen.</p> <p>Det handler i korte trekk om å etablere et regelverk som stimulerer til anvendelse av teknologi og løsninger som allerede er tilgjengelige for rensing av utslipp til luft og sjø.</p>	<p>Tatt til orientering.</p>
	<p><b>Kort om Scanship</b></p> <p>Scanship ble grunnlagt i 1993. Scanship har hovedkontor i Norge, med datterselskaper i USA og Polen. Selskapet har 66 ansatte, og omsatte for ca. 250 millioner kroner i 2017. Selskapets servicetekniker og prosessingeniører er tilgjengelige over hele verden. Selskapet er oppført på Oslo Børs. Scanship leverer verdensledende produkter innen behandlingsprosessen av avfall og avløpsvann for cruiseskip. Ved bruk av Scanship's systemer kan brukeren konvertere alt avfall og avløpsvann til ren energi og rensset</p>	

	<p>vann som oppfyller de høyeste internasjonale utslippskravene. Eventuelle gjenværende rester kan resirkuleres og gjenvinnes.</p>	
	<p><b>Svar på høringen</b></p> <p><b>1. Bakgrunn og utviklingen</b></p> <p>Som ledende leverandør av rensesystemer for cruiseskip har vi god kjennskap til regelverket globalt, og er opptatt av at Norge tar en lederrolle i arbeidet med regelverk som reduserer utslipp, legger til rette for utvikling av teknologi og bidrar til et mest mulig likelydende regelverk globalt. MARPOL setter en standard, men Norge kan i denne prosessen med nytt regelverk velge å sette en ny standard på nivå med regelverket for Alaska og Washington State eller Østersjøen for å understreke betydningen av rent hav og hvilke verdier som forvaltes langs norsk kyst og i fjordene.</p> <p><b>Alaska</b></p> <p>Alaska er et foregangsområde for cruiseindustrien. Alaskas «Murkowski Bill» ble innført i 2000. Lovverket regulerer utslipp fra cruiseskipene, og stiller følgende krav:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Må dokumentere utslippskvaliteten på rensed avløpsvann både svartvann (kloakk) og gråvann før ankomst til Alaska for å få tillatelse for kontinuerlig utslipp</li> <li>• Følges opp av en tilsynsmyndighet kalt Ocean Rangers som bistår, inspiserer og kontrollerer alle miljøanlegg om bord i skip. I tillegg er det en utstrakt bruk av uannonserte stikkontroller utført av Kystvakten</li> <li>• Inndragelse av tillatelse for det spesifikke skipet ved brudd på lovverket inntil man kan fremlegge dokumentasjon på at tilfredsstillende vannkvalitet på ny er oppnådd</li> </ul> <p>Murkowski Bill har bidratt til å sette en helt ny standard internasjonalt for rensing av gråvann og svartvann (kloakk) som cruiseindustrien har måtte forholde seg til og som har gitt incentiver til utvikling av ny miljøvennlig teknologi for næringen. Omtrent halvparten av verdens cruise flåte har i dag installert renselanlegg for gråvann og svartvann (kloakk) som følge av reglene som ble innført i Alaska for 18 år siden. Dette er et eksempel på måten å regulere på som fører til omstilling. Dette er et regelverk som vi vil komme tilbake til i våre kommentarer under.</p> <p><b>Østersjøen</b></p>	

	<p>Vi ønsker også å trekke frem arbeidet med nye retningslinjer for å operere i Østersjøen. MEPC 227(64) med kapittel 4.2 for nitrogen- og fosforfjerning i Østersjøen var nødvendige reguleringer på grunn av ødeleggelsene av det økologiske systemet i havet. En stor del av cruiseindustrien hadde i forkant av vedtaket adoptert resolusjonen når den ble vedtatt. Dette var mulig på grunn av et omfattende arbeid for å sikre at industrien anerkjent regelverket før det ble introdusert og at de teknologiske løsningene var tilgjengelig. Prosessen synliggjøre bransjens vilje til å investere og sikre felles regelverk.</p>	
	<p><b>2. Synspunkter på forslag som er sendt på høring</b>  Innledningsvis vil vi understreke behovet for at de krav som stilles legger til rette for en teknologiutvikling som går mot nullutslippsløsninger. Det finnes i dag norsk teknologi som kan tilfredsstillende strenge miljøkrav og som kan installeres både på nye skip og etterinstalleres.  To hovedkommentarer til forslagene som er sendt på høring:  1. Vi ser ikke at det legges opp til en innretning på regelverket hvor det er et mål å utvikle den mest miljøvennlige løsningen og teknologien for å få ned utslippene til sjø. Per i dag kan skip velge å tømme kloakk dersom de er minst 300 meter fra land vest og nord for Lindesnes. Dette stimulerer ikke til å utvikle og ta i bruk miljøvennlige løsninger og kan også resultere i at områder like utenfor verdensarvfjorder blir dumpingplasser. Videre, dersom det også innføres en form for prøvetakingsregime vil tillitten til de installerte rensesystemene forsterkes.  2. Norge burde i større grad sett til USA som har gått i front på utviklingen av regelverket. Norge har attraktive områder for cruiseturismen og bør utnytte denne posisjonen til å stimulere til mer miljøvennlige løsninger for å bevare norsk natur.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet arbeider med en bestilling fra Klima- og miljødepartementet om en utredning av utslipp av kloakk langs norskekysten. Dette utredningsarbeidet vil fortsette i 2019. Regelverket følges opp av tilsyn, hvor ulike miljøsjekkpunkter er inkludert.</p>
	<p><b>§ 9 første ledd</b>  Ingen direkte kommentar, men vil varsle at vi ser frem til at Sjøfartsdirektoratet kommer tilbake med egen sak om reguleringene vest og nord for Lindesnes.</p>	

	<p><b>§ 10 annet ledd</b></p> <p>Her uttaler Sjøfartsdirektoratet at det er ønskelig å få tydeligere frem at «utslipp som oppfyller kravene i MARPOL regel IV/9.1 ikke anses som kloakk». Vi er noe overrasket over at det er ønskelig å legge seg på den linjen da Regel IV/9.1 tillater enkel renseteknologi på eldre skip som følgelig ikke nødvendigvis faktisk renser til hva som i dag anses som tilfredsstillende.</p> <p>Det er i dag ingen overvåkingskrav i MARPOL regel IV. Typegodkjennings sertifikat er basert på en test gjort på land, under laboratorium-lignende forhold. Ved feil bruk av vaskemiddel, dårlig vedlikehold og avvik fra driftsinstruksjoner vil ikke utløpskonsentrasjonen fra anleggene møte de kravene. Blir ikke dette overvåket vil det ikke bli fulgt opp. Her må det vurderes en tilfredsstillende måte å sikre at dette blir kontrollert.</p>	<p>Vi noterer oss dette innspillet. Vi presiserer at det må komme tydelig frem at vi her viser til kloakkrensaneanlegg i henhold til MARPOL regel IV/9.1.1.</p> <p>Spørsmålet om evt. overvåkingskrav vil være naturlig å behandle i utredningen om kloakk, jf. kommentar ovenfor.</p>
	<p><b>Ny § 10 a Særlige regler om utslipp av kloakk og gråvann i verdensarvfjordene</b></p> <p>Scanship er positiv til at dette opprettes som en egen paragraf, og at det dermed kommer på plass et særskilt regelverk på dette området.</p>	
	<p><b>§ 10 a første ledd</b></p> <p>Scanship anser det som en positiv utvikling at man ikke lenger lar skip med bruttotonnasje 400 tonn eller mer eller som er sertifisert for mer enn 15 personer få slippe ut kloakk i verdensarvfjordene. Vi er derimot kritisk til at innretningen på formuleringen og vil komme med innspill på hvordan dette kan gjøres mer bærekraftig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det bør settes strengere krav til ytelsene til kloakkrensaneanleggene enn det Sjøfartsdirektoratet foreslår (ref. kommentarer til § 10 annet ledd).</li> <li>• Det beste alternativet for miljøet, og det som vil gi størst fleksibilitet for rederne, er om Norge innfører tilsvarende reguleringer som i Alaska og eventuelt de som trer i kraft i Østersjøen i 2019. Utslipp med høyverdige renseanlegg som møter standard MEPC 227(64) - eventuelt inkl. nitrogenfjerning er så rene at skip kan slippe ut i havn. Om samme standard hadde vært innført i norske farvann vil en i praksis også behandle alt gråvann i tillegg til svartvann fortløpende, og unngått unødvendig skytteltrafikk inn og</li> </ul>	

	<p>ut av fjordene for tømning og danning av lokale dumping soner til havs. Denne utviklinga er allerede godt i gang i cruise-industrien: Som følge av nye krav i Østersjøen er mer enn 60 % av nybygg innen cruise (med leveranse fra 2014 til 2019) planlagt med grå og svartvanns (kloakk) renselanlegg ihht denne standarden. Teknologien er tilgjengelig, og det er vilje til investeringer fra industriens side.</p>	
	<p><b>§ 10 a annet ledd</b>  Det er svært positivt at Sjøfartsdirektoratet går lenger enn IMO sine krav og foreslår å forby utslipp av gråvann fra skip med bruttotonnasje 2500 eller mer og som er sertifisert for mer enn 100 personer. Gråvann står for opptil 80 prosent av fartøyenes utslipp til sjø, og stoffbelastningen (antall kg/døgn til sjø av organisk stoff og partikler) kan være 4 ganger høyere for gråvann enn for svartvann. Samtidig vil vi påpeke vi er skeptiske til forslaget fordi det sannsynligvis kan få konsekvenser man i dag ikke tar høyde for. Slik vi leser dette forslaget vil konsekvensen kunne bli at skip utrustes med større kapasitet på gråvannstankene heller enn å bygge inn løsninger som kan håndtere rensing ombord. Med større tanker vil skip kunne velge å frakte avløpsvann ut av den beskyttede sonen til dumping områder utenfor. Det vil kunne medføre unødvendig trafikk og gi konsentrerte utslipp i dumping områdene.</p>	<p>Cruiseskip som bygges og som er bygget de senere år, renses både kloakk og gråvann.</p>
	<p><b>§ 10 a tredje ledd</b>  Ingen kommentar</p>	
	<p><b>§ 10 a fjerde ledd</b>  Vi har forståelse for at allerede inngåtte avtaler som anbud gir grunnlag for dispensasjon. Vi vil derimot påpeke at det ikke er ønskelig at det skal utvikle seg en situasjon hvor manglende mottaksanlegg i fjordene blir grunnlag for dispensasjon over tid. Det er i dag på plass teknologi som kan innsamlers på skip slik at et slikt anlegg ikke er nødvendig og regelverket bør derfor fremme dette fremfor å legge opp til dispensasjoner i påvente av mottaksanlegg på land.</p>	<p>En evt. dispensasjon vil bli kortvarig og baseres på en gode begrunnelser fra rederiet. Slike tidsavgrensede tillatelser til utslipp av kloakk i verdensarvfjordene, kan gis til skip som betjener ruter på anbud, og til skip som driver etablert fjordcruise der. Dispensasjon blir vurdert i hvert enkelt tilfelle.</p>
	<p><b>§ 13 annet ledd</b>  Ingen kommentar.</p>	
	<p><b>§ 13 tredje ledd</b>  Ingen kommentar.</p>	

	<p><b>Ny § 14b Særlige regler om utslipp av svoveloksider (SOx) fra skip i verdensarvfjordene</b> Ingen kommentar.</p>	
	<p><b>Ny § 14c Særlige regler om utslipp av nitrogenoksider (NOx) fra skip i verdensarvfjordene</b> Ingen kommentar.</p>	
	<p><b>Ny § 14d Krav om miljøinstruks for skip med bruttotonnasje over 10 000 som seiler i verdensarvfjordene</b> Scanship mener Sjøfartsdirektoratet må se nærmere på en miljøinstruks spesielt tilpasset verdensarvfjordene som en del av regelverket. Det er en løsning som både ville gitt tydelige signaler om hvordan norske myndigheter forvalter verdiene i fjordene og havet, samt i kombinasjon med annen innretning på forskriften bidra til å stimulere til endringer bruk av teknologi i en mer miljøvennlig retning. Vi oppfordrer myndighetene her til å se hvordan Alaska har utformet sine standarder hvor det kreves en forhåndsregistrering med dokumentasjon av renseeffekter som kreves i området for å ha tilgang til området med cruisebåter. Gjennom en slik innretning ville myndighetene ivarettat forvaltningen av verdensarvfjordene og stimulert til utvikling av miljøteknologi, og med dette bidra til å sette en ny standard internasjonalt.</p>	Vi noterer oss disse innspillene.
	<p><b>Administrative og økonomiske konsekvenser</b> Ingen kommentar.</p>	
	<p><b>Andre aktuelle løsninger</b> Scanship merker seg at det legges opp til et eget løp for arbeidet med utslipp fra Lindesnes og nordover – ut over verdensarvfjordene. Scanship vil generelt foreslå at Norge som et minimum og på generell basis bør fjerne de nasjonale særbestemmelser som tillater utslipp av ubehandlet kloakk mer enn 300 meter fra land, og innføre som et minimum MARPOL-kravet (12 nm = 22.224 meter), kombinert med krav om prøvetaking før skipene går til Verdensarvfjordene, for eksempel, før første tur i sesongen.</p>	Dette faller utenfor Sjøfartsdirektoratets mandat i dette oppdraget.
	<p><b>Oppsummert</b> Scanship mener norske myndigheter nå har en enestående mulighet til å justere regelverket slik at det både gir økt legitimitet til</p>	Vi noterer oss dette innspillet.

	<p>cruisenæringen i kystnære strøk, som bidrar til et bedre kystmiljø og som samtidig stimulerer til utvikling og anvendelse av teknologi og løsninger som allerede er tilgjengelige.</p> <p>Norske myndigheter kan sette handling bak ord og styrke posisjonen man har signalisert vilje til å ta, blant annet ved å bidra til å etablere et høynivåpanel for bærekraftig havøkonomi og ved å stå som arrangør for den store Ocean Summit i 2019.</p> <p>Forslag som innebærer oppsamling av avfallsvann og kloakk i tanker om bord og eventuelt overføring til renseanlegg på land, vil etter vår mening forsinke overgangen til en ønsket situasjon, der effektive rensesystemer utelukker alle utslipp til sjø.</p>	
<p><b>42. Seawalk Geiranger AS</b></p>	<p>Vi har eid og driftet SeaWalk som er en flytende fleksibel cruisekai i Geiranger siden 2013.</p> <p>Vi registrerer og applauderer et økende engasjement for å bedre miljøet. I den sammenheng vil vi gjerne påpeke at det finnes andre tiltak som i vesentlig grad kan bedre miljøet. Skip som ligger til ankers har i mange tilfelle 3-4 motorer i gang for å kjøre DP eller i beredskap. Om et skip ligger fortøyd kan de iflg våre samtaler med rederiene begrense seg til en motor i gang om det ikke er mulighet for landstrøm. Det vil si at opp til 2/3 av forurensingen kan fjernes om skipene legger til kai/ fortøyning.</p> <p>I tillegg vil det fjerne forurensing fra tenderoperasjon. En tenderoperasjon forbruker anslagsvis 5 tonn diesel hver dag. Dette er et urensset utslipp på havnivå som er meget merkbart i lokalmiljøet.</p> <p>I år har SeaWalk Geranger vært benyttet 60 ganger. Om myndighetene gav cruiseskipene et pålegg til å bruke kaien når den er ledig ville vi kunne ta inn ca 40 flere skip per år og samtidig spare miljøet for en vesentlig del av forurensingen.</p> <p>Ved kai plikt vil vi kunne installere en SeaWalk til i Geiranger og da ville vi kunne betjene 100 skip til på samme måte.</p> <p>I Flåm ligger det normalt 50 – 70 skip på anker. Alle disse ville kunne legges til kai/ SeaWalk og 2/3 av forurensingen fjernes.</p> <p>Anslagsvis vil dette kunne spare diesel forbruket Flåm med 2000 tonn og Geiranger med 3000 tonn per sesong.</p> <p>Vi ber derfor Sjøfartsdirektoratet om også å innføre kaiplikt for cruiseskip, innføre regler som forhindrer dem fra å ligge til ankers og</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet mener at miljøgevinsten ved å kreve at alle skip skal ligge fortøyd, vil være tydelig og ønskelig. Men en slik regulering ligger utenfor skipssikkerhetsloven og må reguleres under havne- og farvannsloven. Det er Samferdselsdepartementet og Kystverket som forvalter havne- og farvannsloven.</p>

	utføre tendring, samt at cruiseskip i norske fjorder får pålegg om å benytte aktuelle miljøtiltak.	
<b>43. Sentrums- bedrifter i Geiranger</b>	Vi er positive til at det iverksettes tiltak for å redusere lokalforurensningen fra skip i Geiranger. Det er viktig at tiltakene som iverksettes er økonomisk og praktisk gjennomførbare, og her mener vi at Sjøfartsdirektoratet har truffet rimelig godt med sine forslag.	
	Vi er sterkt kritiske til at det foreslås egne særkrav for to utvalgte områder. Dette vil kunne få som konsekvens at rederiene ikke får de nødvendige insentivene til å gjennomføre tiltak, og i stedet velger andre destinasjoner enn Geiranger. Dette vil gi et alvorlig inntektstap for mange bedrifter i Geiranger, og føre til et bortfall av mange aktiviteter og tilbud i Geiranger, ikke minst utenfor hovedsesongen. Vi frykter sterkt for konsekvensene dette kan gi for Geiranger. På lengre sikt er fraflytting og gjengroing av landskapet i Geiranger en større trussel mot verdensarven enn forurensning fra skip. Det må fastsettes et likt regelverk for cruiseskip langs norskekysten.	Hvorvidt det skal innføres nasjonale krav ligger utenfor Sjøfartsdirektoratets mandat i dette oppdraget.
	Det er nødvendig å avklare dette høringsforslaget i forhold til Stortingets vedta nr. 672 om nullutslipp fra cruiseskip i verdensarvfjordene. Det vil ikke finnes tilgjengelig teknologi som kan sikre nullutslipp fra cruiseskip i 2026, og det bli meningsløst å invitere rederier til å investere i tiltak som reduserer utslippene av svovelgasser (SOx), nitrogenoksider (Nox), dersom de allerede i 2026 blir forhindret fra å besøke verdensarvfjordene fordi de ikke greier å fjerne alle CO2- utslippene. CO2- utslipp er en global klimautfordring, ikke en lokal forurensning. Det er uvesentlig for klimaet om utslippene av CO2 skjer i verdensarvfjordene eller i nærliggende havner. Vi vil anbefale Sjøfartsdirektoratet om å ta initiativ til at regjeringen fremmer denne saken på nytt overfor Stortinget. Det bør også utarbeides en konsekvensanalyse som både inkluderer Sjøfartsdirektoratets forslag og Stortingets vedtak. Vi mener at Stortinget må inviteres til å fatte et nytt vedtak som sikrer en reduksjon i skadelige miljøutslipp fra skip langs norskekysten, uten at det innebærer en full stopp i cruisetrafikken i verdensarvfjordene.	Storingsvedtaket faller utenfor Sjøfartsdirektoratets mandat i dette oppdraget.  Det er gjort en konsekvensanalyse knyttet til Sjøfartsdirektoratets forslag. En konsekvensanalyse av Storingsvedtaket faller utenfor vårt mandat.



	Med mindre det fastsettes et likt regelverk for hele norskekysten, mener vi at den foreslåtte endringen av forskriften må utsettes inntil Stortinget har fått behandlet saken på nytt.	Dersom forskriften utsettes, vil konsekvensen være at forurensningen i verdensarvfjordene fortsetter som før. Topografien og verdensarvstatusen er grunnlaget for at verdensarvfjordene må behandle spesielt. Det vil ta flere år å gjennomføre en evt. regulering som gjelder hele kysten.
<b>44. Sjømat Norge</b>	Mange rederier i havbruksnæringen investerer i dag mye i tiltak som vil bidra til redusert utslipp til sjø og luft. Sjøfartsdirektoratet foreslår en særskilt innfasing av NOx-utslippskravene fra MARPOL regel VI/13. Vi anmoder direktoratet i denne forbindelse om at forskriften utvides med en dispensasjonshjemmel som vil hindre en unødvendig stivbent praktisering av den nye forskriften. For øvrig viser vi til høringsuttalelse fra NHO Sjøfart som vi slutter oss til. Vi har ingen andre merknader til forslaget.	Forslaget om en dispensasjonshjemmel fra NOx-kravene er tatt til følge og ble sendt ut i en egen høring den 29.10.18. Se ytterligere kommentarer i matrise 2.
<b>45. Stranda Hamnevesen KF</b>	Det overordna arbeidet og samordning av nasjonale tiltak som gjeld klima og miljø, støtter vi fullt ut og vi ynskjer å samarbeide med statlege styresmakter i det vidare arbeidet med å utvikle løysingar for eit godt miljø og eit vekstkraftige lokalsamfunn. Det er ikkje tvil om at vi må gjere meir for å premiere låg- og nullutsleppsteknologi i skipsfarten, og ha eit nasjonalt regelverk som sørgjer for strengare krav til klima- og miljø for fartøy langs heile kysten i Noreg. Stranda hamnevesen KF er opptekne av at hamner skal ha rammevilkår og like konkurransevilkår som bidreg til berekraftig og verdiskapande utvikling.	Tatt til orientering.
	<u>Stranda hamnevesen KF meiner at:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det må innførast miljøtiltak som er berekraftige, realistiske og basert på fakta. Rein natur og grønne fjordar er det viktigaste konkurransefortrinnet vi har. Det skal vi ta vare på. Det må først ein streng kontroll med at alle fartøy som kjem til Norge, inkludert norske fjordar, overheld alle gjeldande miljøkrav. Dette må også gjelde for all landbasert trafikk.</li> </ul>	Sjøfartsdirektoratet fører tilsyn med norske og utenlandske skip i Norge. Veitrafikk er ikke en del av mandatet.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reguleringane som blir foreslått av Sjøfartsdirektoratet er fornuftige, men må gjelde alt norsk farvatn. Særreguleringar i § 14b, § 14C og § 14d må utan tvil vere nasjonale. Dette vil gje langt større miljøeffekt totalt sett og ein unngår konkurransevidning mellom destinasjonane. Dersom cruiseskip vert utestengt frå</li> </ul>	Å utvide forskriften til å gjelde alt norsk farvann er ikke en del av mandatet til Sjøfartsdirektoratet.  For ordens skyld nevner vi at regulering av veitrafikk ikke faller inn under skipssikkerhetsloven.

	<p>Verdsarvfjorden og får høve til å legge anløp i nærliggjande hamner, vil det resultere i eit auka antal bussar inn til Geiranger. Det vil vere særers uheldig både for miljøet og ein allereie sterkt pressa trafikal infrastruktur i Geiranger. Vi oppmodar difor norske styresmakter om å arbeide for nasjonale reguleringar.</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cruiseturisme er svært viktig for framtidig verdiskapning og attraktive arbeidsplassar. Denne næringa gir store positive ringvirkningar - Ikkje berre for lokalsamfunna, men for heile landet. Ein må difor finne ein god balansegang der både miljø, sikkerheit og næringsutvikling vert teke vare på.</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stortinget sitt vedtak nr. 672 om nullutslepp for ferjer og turistskip frå 2026 betyr at fartøy som ikkje møter krava til nullutslepp, ikkje kan segle i norsk farvatn. Det finnast ikkje teknologi i dag, og mest truleg heller ikkje innan 2025 som gjer det mogeleg å segle inn norske fjordar, utan utslepp til luft. Dette kan verte ein alvorleg konsekvens både for Verdsarvfjordane og for Noreg. Stortinget må gjere vedtak i tråd med Sjøfartsdirektoratet sine forslag til reguleringar. Det må setjast krav til endring hjå internasjonale og nasjonale rederi, men det må vere tid til omstilling slik at cruisenæringa og operatørar av turistruter kan tilpasse seg dei nye krava. Både cruiserederi, Hurtigruten og andre rederi synes endringsvillige.</li> </ul>	<p>Stortingsvedtaket faller utenfor Sjøfartsdirektorates mandat i dette oppdraget.</p> <p>I vårt arbeid har vi hatt løpende kontakt med næringen og mener at hensynet til forutsigbarhet og omstilling er ivaretatt.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Overføringstapet, i tillegg til det samfunnsøkonomiske tapet, som er ei følge av at skip vel anløp til andre hamner enn i Verdsarvfjordane, må takast omsyn til – Rapport Samfunnsøkonomisk analyse av miljøkrav til fartøy i Verdsarvfjordene, MENON publikasjon nr. 3/18.</li> </ul>	<p>Sjøfartsdirektoratet har tatt hensynet il dette i den grad det er mulig.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det er ikkje gjort ei kartlegging og analyse av konsekvensar for lokalt næringsliv dersom ein reduserer antal cruiseskipanløp til Verdsarvfjordane. Det er umogeleg for mange næringsdrivande (opplevles- og aktivitetsarrangørar, transportselskap, butikkar og restauranter mm ) å opprettholde same omsetning som i dag, utan cruisetraffikk.</li> </ul>	<p>Menon har gjort en samfunnsøkonomisk analyse, på oppdrag fra Sjøfartsdirektoratet.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Statlege styresmakter må utarbeide og ha ein konkret plan for infrastruktur, for alternativt drivstoff i heile transportsektoren og legge til rette for landstrømsanlegg for cruiseskip, også i</li> </ul>	<p>Dette ligger utenfor Sjøfartsdirektoratets mandat.</p>

	Verdsarvfjordane. Ein plan må omfatte organisering, finansiering og framdrift slik at både cruiserederi, Hurtigruten, samt andre nasjonale og lokale rederi, kan tilpasse seg realistiske krav.	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forslaget til forbod av utslepp av kloakk og gråvatn er fornuftig. Det må leggjast til rette for mottaksanlegg for kloakk og gråvatn i Stranda kommune og staten må bidra med nødvendig finansiering. Kravet til utslepp av kloakk må også gjelde for mindre hurtigåande fritidsbåtar.</li> </ul>	Forskriften regulerer ikke fritidsbåter. Om kommunen ønsker det, kan den regulere kloakkutslipp fra fritidsbåter.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ei forskrift skal vere enkel, praktisk og brukarvenleg. Utkast til forskrift synes å vere godt gjennomarbeidd. Målingar må utførast over ein lengre periode og Norsk Institutt for luftforskning (NILU ) og Norsk Institutt for vannforskning (NIVA), må gjere sine vurderingar av funna.</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det er korrekt å plassere dei nye bestemmelsane i miljø sikkerhetsforskriften, med heimel i Skipssikkerhetsloven § 31 og § 33.</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sjøfartsdirektoratet sitt mandat må endrast til å gjelde nasjonalt og ikkje berre utvalgte fjordstrøk.</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det må takast omsyn til funna som vert gjort i prosjektet SUSTRANS, som er ferdigstilt i 1.april 2020.</li> </ul>	SUSTRANS er etter vår vurdering en utredning som i hovedsak ser på hele turisttransportbildet og som i liten grad har noen innvirkning på reguleringer om bord på skip.
<b>46. Stranda kommune</b>	<p>Stranda kommune sender uttale til høyringa frå Sjøfartsdirektoratet om Nytt regelverk for verdsarvfjordane av 4.06.2018 som er i samsvar med det som går fram av punktet Vurdering i saksframstillinga.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Uttalen frå Stranda hamnevesen KF følgjer som ein sjølvstendig uttale ettersom denne uttalen er avgrensa til problemstillingar knytt til dette ansvarsområde spesifikt. I kommunen sitt svar er det gitt uttrykk for ein del synspunkt av overordna karakter der m.a. kommunen sin status som verdsarvkommune også er ein del av vurderinga.</li> <li>· I spørsmålet om den nye regelverket skal gjelde nasjonalt sluttar Stranda kommune seg til uttalen frå Stranda hamnevesen KF, dvs. kommunen meiner regelverket må gjelde nasjonalt og ikkje berre verdsarvfjordane.</li> </ul> <p><b>Vurdering</b></p>	Å utvide forskriften til å gjelde nasjonalt er ikke en del av mandatet til Sjøfartsdirektoratet.

	<p>Sakshandsamar har valt å kommentere dei ulike punkta i forslaget til ny forskrift slik dei er presenterte i høyringsbrevet. I tillegg er det innleiingsvis gitt nokre meir generelle synspunkt på saka.</p> <p><b>Generelle synspunkt</b></p> <p>Stranda kommune er stolte av verdsarvstatusen som vi vart tildelte av UNESCO i 2005. Vi er dermed også svært opptekne av å ta vare på denne. Det faktum at det i dag frå mange hald – lokalt, nasjonalt og internasjonalt - vert sett spørjeteikn ved om kommune og stat gjer nok for å ta vare på denne høgthengande statusen gjer at kommunen er spesielt merksame på utfordringar som kan undergrave den. Stranda kommune meiner difor at initiativet om å redusere dei negative miljøpåverknadene av utslipp frå trafikken på verdsarvfjordane er svært positivt. Det er mange felles interesser i denne saka mellom m.a. lokalbefolkning (helseaspektet), kommune (omdøme), reiseliv (berekraftig besøksforvaltning) og nasjonale interesser (klimamål).</p> <p>Eit tydeleg diskusjonstema på lokalt nivå har vore kor vidt dei nye krava skal gjelde berre for verdsarvfjordane. Vi ser at det kan argumenterast i litt ulike retningar i dette spørsmålet:</p> <p><b>Konkurranssevriding</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Strengare krav for verdsarvfjordnane vil kunne føre til at noko av cruisetrafikken vert kanalisert over på andre destinasjonar og dermed gi reduserte inntekter for dei som driv næring i basert på / i tilknytning til cruise verdsarvområda.</li> </ul>	<p>Vi noterer oss argumentet om konkurransevridning, men minner om at Sjøfartsdirektoratets oppdrag kun gjelder verdensarvfjordene.</p> <p>Et annet argument som kan trekkes frem er at dersom forskriftsforslaget gjennomført vil det bety at forurensningen i Stranda kommune reduseres. Utslipp fra veitrafikk er betydelig mindre enn fra de store cruiseskipene, jf. kartleggingsrapporten vår.</p> <p>Regulering av veitrafikken er ikke en del av mandatet, og er heller ikke underlagt skipssikkerhetsloven.</p>
	<p><b>Sekundæreffektar</b></p> <p>1. Strengare miljøkrav avgrensa berre til verdsarvfjordane kan i verste fall gi den effekten at turistane som i dag kjem til Geiranger/Hellesylt via cruisebåtar kan bli «omdirigerte» til landevegstransport frå t.d. Ålesund. Dersom dette vert ein sideeffekt er det lite interessant for Stranda at regelverket berre skal gjelde verdsarvfjorden ettersom det den mest sannsynlege effekten vil bli at dette både reduserer verdiskapinga frå cruise lokalt og samstundes opprettheld den totale miljøbelastninga.</p>	
	<p><b>Symboleffekt</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Dersom ein vel å lage spesielle regelverk for verdsarvfjordande er det eit signal om at desse områda er særskilt viktige å ta omsyn til.</li> </ul>	<p>Verdensarvstatusen setter verdensarvfjordene i en særstilling.</p>

	<p>Det er difor ikkje unaturleg at ein i alle fall i ein overgangsfase pålegg cruise særreglar for desse områda for nettopp å signalisere at denne spesielle statusen også set særlege krav til miljøforsvarleg forvaltning. Men føresetnaden må vere at effektane i pkt. 1 og 2 ikkje slår inn.</p>	
	<p><b>Utprøvsingsområde</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Ved å avgrense introduksjonen av regelverket geografisk vil ein vinne erfaring med tanke på implementering i eit større geografisk område (t.d. «Vestlandet» ev. nasjonalt) seinare. Dette kan til ein viss grad forsvare særbehandling av verdsarvfjordane, men vi peikar også her på pkt. 1 og 2 som viktige premisser for ei slik prioritering.</li> <li>· Rasjonalet for å innføre krava berre i verdsarvfjordane må i så fall vere at ein med ei slik avgrensing aukar sannsynet for at strengare reglar her i neste omgang lettare vil ta dette vidare til eit nasjonalt regelverk, som vi reknar med er det langsiktige målet. Vi kan ikkje sjå at det er lagt inn slike føringar i argumentasjonen for å avgrense regelverket geografisk.</li> </ul>	
	<p><b>Helseeffektar</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Målingar viser no at utsleppa i Geiranger nærmar seg helsefarleg nivå (jf. m.a. rapport frå Folkehelseinstituttet. Sitat: «Nivåene av farlig luftforurensning er enkelte dagar så høye at de kan føre til forverring av sykdommene i luftveiene og til hjerte- og karsykdommer hos dem som allerede har en sykdom».</li> </ul> <p>Når luftreininga på visse dagar har fått slikt omfang at det representerer helsefare må det ikkje vere tvil om at tiltak uansett er rettkomne av omsyn til lokalbefolkninga. Utanom dei store byane er Geiranger i denne samanhengen i ei særstilling m.a. grunna topografi (inversjonslag).</p>	
	<p>Den totale belastninga krev sterkare nasjonale/regionale grep ved dimensjonering av infrastrukturen på land</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Slik situasjonen har utvikla seg over tid m.o.t. turistr trafikken til Geiranger/Hellesylt vil restriksjonar kunne ha verknader som hindrar ytterlegare mishøve mellom kapasitet av infrastrukturen på land (t.d. vegtrafikk/parkering/trafikktryggleik, toalettforhold, overforbruk av sårbare område) og kapasiteten på fjorden/i hamna.</li> </ul>	

	<p>Infrastrukturen på desse små stadane er på ingen måte dimensjonert for å ta unna det stadig aukande talet på besøkande. Ein liten kommune som Stranda har ikkje økonomiske musklar til å byggje ut infrastruktur som er tilpassa behovet som følgjer av den auka trafikken. Det beste dømet på dette er kanskje parkeringstilhøva i Geiranger: Kommunen har som eitt av tiltaka innført parkeringsordning. Dette vil avhjelpe situasjonen til ein viss grad (gjennom betre regulering), men er ikkje ei fullgod løysing. Her burde nasjonale/ regionale mynde ta ansvar for å løyse dette gjennom t.d. å byggje parkeringsfacilitetar i fjell. Geiranger er trass alt meir enn eit lokalt reiselivssikon!</p> <p>Å bruke miljøkrav for å oppnå betre balanse mellom mottakskapasiteten på land og sjø trur vi vil ha allmenn aksept frå alle hald samtidig som det legitimerer kommune/fylke/stat sitt arbeid med å fremje miljømål. Med andre ord kan restriksjonar som gir mindre belastning gi kommune/fylke/stat eit pusterom til å skape betre balanse i dei overordna omsyna som må takast i denne samanhengen, m.a. gjennom pågåande planarbeid.</p> <p>Cruise er ein del av totalbelastninga og må ta sin del av ansvaret for den tilpassinga som må skje. Kommunen ønskjer å sjå heile biletet ved desse problemstillingane og prøvar etter beste evne å gjere avbøtande tiltak (jf. ovanfor). Men vi vil ikkje utan vidare akseptere at overordna mynde stiller krav for verdsarvområda gjennom konkurransevriding som overfører risikoen med eit svekka næringsgrunnlag/tapte inntekter til kommunen åleine og der i gjennom svekker mulegheitene våre til å vidareutvikle området i meir miljøvennleg retning.</p>	
	<p><b>Ureinar-skal-betale-prinsippet</b></p> <p>1. Dei negative følgjene av «overturisme» som cruise nokre stadar er ein del av, skal ikkje belastast små lokalsamfunn og kommunar. Prinsippet om at at den som ureinar skal betale er eit berande element i Ureiningslova (1981). Dette vil seie at det alltid er den som ureinar som har ansvaret for å avgrense ureininga, overvake og konsekvensutgreie følgjene av den slik at den vert minimert og at avfall vert forsvarleg handtert.</p> <p>2. Sjølv om cruisenæringa ikkje er ansvarleg for heile belastninga på verdsarvområdet kan det ikkje vere tvil om at den utgjer ein</p>	

	<p>vesentleg del for visse typar ureining t.d. partikkelutslepp. Å innføre restriksjonar og avbøtande tiltak for område med slike utfordringar som vi no ser kome i verdensarvfjordane er fullt ut i tråd med dette prinsippet, og i tillegg også med føre-var-prinsippet.</p>	
	<p><b>Konklusjon:</b> Stranda kommune støttar intensjonen med det nye regelverket, men på vilkår:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Innretninga på regelverket må ikkje undergrave det økonomiske grunnlaget for å drifte utgiftene til lån og avdrag på dei store investeringane kommunen alt har gjort i hamneanlegg eller vidare investeringar for å forbetre miljøretta tiltak for framtida, m.a. etablering av mottaksanlegg for kloakk/gråvatn.</li> <li>· Innretninga på regelverket må ikkje undergrave næringsgrunnlaget for dei som i dag – direkte eller indirekte - lever av dei tenestetilboda som vert skapte av crusienæringa i kommunen.</li> <li>· Ureinar-skal-betale-prinsippet er lovheimla (Ureiningslova) og må leggjast til grunn også for dei tiltaka som må gjennomførast for å kome krav i nytt regelverk i møte</li> <li>· Fylke/stat må ta ein større del av ansvaret for dei investeringane og tiltaka som er naudsynte for å få Geiranger som eit nasjonalt reiselivikon opp på eit meir berekraftig nivå for besøksforvaltning</li> </ul> <p>For at desse vilkåra skal kunne oppfyllest finn vi ikkje etter ei samla vurdering gode nok argument for å innføre særreglar for verdensarvfjordane, og stør dermed Stranda hamnevesen si fråsegn om at inføring av den nye forskrifta må gjelde nasjonalt.</p>	<p>Vi viser til at det ikke er mulig å innføre tiltak, uten at det vil ha effekt på antall skipsanløp. De fartøyene som forurensar mest, vil være de første som uteblir. Dersom ledig havnekapasitet ikke blir benyttet av mer miljøvennlige skip, vil antall cruiseturister blir redusert.</p> <p>I valget mellom inntekter på den ene siden og miljø og helse på den andre, kan konsekvensen bli færre cruiseturister.</p> <p>Sjøfartsdirektorates oppdrag er avgrenset til å gjelde verdensarvfjordene.</p>
	<p><b>Kommentarar til dei ulike bestemmelsane i forslaget:</b> <b>§ 9 første ledd</b> <b>Kommentar:</b> Det er viktig å synleggjere problemstillinga og å presisere regelverket. Her kjem det meir utgreiingar, og kommunen vil då ev. ta konkret stilling til spørsmålet i neste runde.</p>	
	<p><b>§ 10 annet ledd</b> Ingen kommentar.</p> <p><b>Ny § 10a Særlige regler om utslipp av kloakk og gråvann i verdensarvfjordene</b></p>	<p>Tatt til orientering.</p>

	<p><b>Kommentar:</b> Ja, dette bør komme på plass. Dette har både ei miljømessig side og ikkje minst ei omdømemessig side. Det er også viktig at krava vert gjort så spesifikke at kommunane vert sett i stand til å ta stilling til korleis dette ev. må følgjast opp i praksis m.a. med omsyn til prosjektering av mottaksanlegg. Det er også viktig at desse særreglane vert innarbeidde i anbodsregelverket, t.d. for ferjeløyver/-konsesjonar.</p>	
	<p><b>§ 10a første ledd</b> <b>Kommentar:</b> Geirangerfjorden er ein typisk terskelfjord, og er dermed ekstra utsett for problematikken rundt redusert utskifting av vassmassane. Ein må rekne med stadig strengare miljøkrav i desse fjordane, og det er viktig for kommunen at rammene for reinsekrava vert konkretiserte slik at krava vert føreseielege med omsyn til investeringsbehov og planlegging av infrastruktur innan VA.</p>	Notert.
	<p><b>§ 10a annet ledd</b> <b>Kommentar:</b> I følgje rapporten frå Menon representerer ferjene på verdsarvfjorden ei viktig kjelde til denne type ureining av fjordbassenget. Men det innslagspunktet som er foreslått (100 personar) vil dette omfatte dagens ferjer og dermed vere ein målretta innsats for å redusere denne type ureining. Grunngevinga (rekreasjon, omdøme) er heilt i samsvar med det kommunen meiner er mest relevant. Dette punktet er også viktig med tanke på at kommunane truleg vil bli ansvarleg for å syte for naudsynt infrastruktur på land (mottaksanlegg) for gråvatn og treng tid for å planlegge slike tiltak.</p>	Tatt til orientering.
	<p><b>§ 10a tredje ledd</b> <b>Kommentar:</b> Den inste delen av Sunnylvsfjorden er eit elvedelta – Korsbrekke naturreservat (som er strengaste vernekategori etter Naturmangfaldlova). Sjå: <a href="http://faktaark.naturbase.no/?id=VV00001948">http://faktaark.naturbase.no/?id=VV00001948</a></p>	Mandatet vår gjelder verdensarvfjordene, og det er derfor ikke aktuelt å inkludere andre områder.



	<p>Vi meiner dette bør gi grunnlag for at heile fjordbotnen ved Hellesylt vert teke med i avgrensinga, dvs. gjer unntak frå at regelverket slavisk skal følgje grensa for verdsarvområdet.</p>	
	<p><b>§ 10a fjerde ledd</b>  <b>Kommentar:</b>          Ferjestrekninga Geiranger – Hellesylt er ei kommersiell rute. Etter yrkestransportlova er det alt i dag krav om løyve for alle båtar over 8 meter som går i rutetraffikk. Ferja mellom Hellesylt og Geiranger er såleis alt undergitt eit løyve- eller konsesjonssystem, og fylkeskommunen har sett miljøvilkår i dette løyvet. Dersom fylkeskommunen ønskjer det, er det høve til å stramme inn dette vilkåret, jf. yrkestransportlova § 27 fjerde ledd.          Det finst i dag berre eitt kommersielt ruteløyve i området - The Fjords si ferje mellom Hellesylt og Geiranger.          I 2012 fekk dåverande Fjord1 løyve til å drive ferja i 10 år, jf. vedtak i samferdselsutvalet av 7. mars 2012 punkt 1:          «Fjord 1 blir tildelt konsesjon for å drive persontransport med fartøy i sambandet Geiranger-Hellesylt i 10 år, frå 1. april 2012 til og med 30. mars 2022.»          Under handsaminga vart det også gjort framlegg om eit eige miljøvilkår i punkt 5, som vart vedteke samrøystes:          «Det skal så snart nødvendig teknologi er tilgjengeleg, settast i gang utgreiing og forhandlingar for innfasing av nytt miljømessig ferjemateriell, i form av batteri, gass eller hybrid teknologi, der dette støttar opp under prosjektet «Grøn fjord» for verdsarvområdet Geirangerfjorden.»          I tillegg til den generelle heimelen til å i legge miljøvilkår er det altså alt sett eit tilleggsvilkår om at det skal setjast i gang utgreiing og forhandlingar med tanke på å fase inn nytt materiell          Vilkåra omfattar som vi ser primært drivstoff, men slik kommunen tolkar dette vil ein også kunne setje andre miljøvilkår for løyvet. Sidan fornying av løyvet er nært føreståande bør vilkåra i § 10a fjerde ledd lett kunne fasast inn ved denne fornyinga av løyvet.</p>	<p>Når det gjelder ruteløyver til fergeanbud i Geiranger, har vi fått bekreftet fra Møre og Romsdal fylkeskommune at nye løyver skal gjelde fra 2022.</p> <p>Samferdselsutvalget, som har myndighet til å gi løyver, sa i et vedtak i februar 2016 at neste gang det skal utlyses fergeanbud i Geirangerfjorden skal det stilles miljøkrav/krav til lavutslipp ved utlysningen. Det vil således bli et nytt regime fra 2022.</p>
	<p><b>§ 13 annet ledd</b>  <b>Kommentar:</b></p>	<p>Tatt til orientering.</p>

	<p>Stranda kommune har fått utarbeidd ein rapport for å kartlegge moglegheitene for å ta i bruk alternative drivstoff for kommersielle ferjeruter på fjorden (Kommersielle ferjekonsesjoner og båtruter i verdensarvområdet Geirangerfjorden med omland. DNV- GL rapport 2017-1011). Sjå vedlegg.</p> <p>Prosjektet hadde som hovudmål å greie ut moglegheitene for heilskaplege og praktiske konsesjonsmodellar som fremjar og stiller krav til låg- og nullutsleppsteknologi for innanriks konsesjonspliktig og ikkje-konsesjonspliktig kommersiell fjordturisttrafikk og båtruter i Geirangerfjorden.</p> <p>I tillegg har kommunen gjennomført eit KLIMASATS-prosjekt (Hellesylt Hydrogen Hub – HHH) der ein greidde ut moglegheitene for eit etterfølgjande investeringsprosjekt for etablering av infrastruktur basert på hydrogenproduksjon frå småkraftverk med såkalla innestengd energi i området. Sjå vedlegg.</p> <p>Konklusjonen frå sistnemnde prosjekt var at ei slik satsing er fullt ut mogleg, både teknisk og økonomisk. Fleire større aktørar kan tenkje seg å etablere eit selskap som skal stå for produksjon og distribusjon av hydrogen, men dei krev klare signal på at ein ønskjer å ta i bruk hydrogen som drivstoff for farty som driv transportverksemd på fjorden (ferjer, annan fjordtrafikk). Det er opp til styresmaktene å gi sterke nok incitament til at aktørane tør satse på nullutsleppsteknologi.</p> <p>Ein viktig føresetnad for å få til eit teknologiskifte er at det vert sett krav til dei som får tildelt løyve/konsesjonar frå styresmaktene.</p> <p>Forslaget i § 13 andre lekken vil vere med på å framskande denne overgangen.</p> <p>Når det gjeld landstraum har kommunen hittil konkludert med at dette ikkje er realistisk å få til i Geiranger av fleire grunnar, m.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Langt for liten kapasitet på eksisterande forsyningsnett (frå Eidsdal/Tafjord)</li> <li>· Forsterking av forsyningsnettet er urealistisk grunna strenge restriksjonar på slike tiltak i samband med landskapsvernområdet og verdsarvstatusen</li> <li>· Ev . forsyning til Geiranger frå Hellesylt via sjøkabel er p.t. urealistisk grunna kostnader under gjeldande offentlege tilskottsregime</li> </ul>	
--	---	--

	<p>Punktet om forsyning frå Hellesylt byggjer også på ein del uavklarte føresetnader fordi dette har som føresetnad at eksisterande line frå Tryggestad til Tomasgard (i Hornindal) må forsterkast dersom ein skal kunne føre fram nok kapasitet til landstraum frå Hellesylt kai (cruisekai). Sogn og Fjordande Energi har nemleg sett minstekrav til ekstra utbygging av småkraft i Sunnylvn (min. + 8,4 MW) for at dei skal ta denne kostnaden. Det er søkt om konsesjon på tre småkraftverk i området (Røyarhus, Hauge, Langedalselva). NVE har gitt konsesjon til alle desse, men vedtaket er påklaga til OED og enno ikkje slutthandsama der. Dermed er landstraumalternativet p.t. noko uavklart også for Hellesylt sin del.</p>	
	<p>§ 13 tredje ledd  <b>Kommentar:</b>  Kommunen meiner innslagspunkta (2 timar) er lite restriktive, men har ikkje kompetanse til å vurdere om krava må setjast slik ut i frå tekniske eller andre føresetnader.</p>	
	<p><b>Ny § 14b Særlige regler om utslipp av svoveloksider (SOx) fra skip i verdensarvfjordene</b>  <b>Kommentar:</b>  Her har kommunen ingen innvendingar/kommentar ut over at dei nye krava er svært godt grunnlagt. Kommunen ser heller ingen grunn til at Geiranger skal vere utanfor lågutsleppsområdet. Verdsarvstatusen er grunngeving god nok i seg sjølv for å setje spesielle krav her.</p>	<p>Vi har endret dette punktet og sendte en ny høring 29. oktober 2018 der vi foreslo en ny § 14 b, se mer om dette i høringsmatrise 2.</p>
	<p><b>Ny § 14c Særlige regler om utslipp av nitrogenoksider (NOx) fra skip i verdensarvfjordene</b>  <b>Kommentar:</b>  Ingen kommentar ut over at krava må vere realistiske. Vi ser at grunngevinga for å lempe noko på krava byggjer på innspel frå cruisenæringa. Som faginstans må Sjøfartsdirektoratet sjølv vurdere om krava til lemping frå cruisenæringa si side byggjer på fakta eller ønskje. Kommunen har ikkje føresetnader for å gjere denne type vurderingar.</p>	
	<p><b>Ny § 14d Krav om miljøinstruks for skip med bruttotonnasje over 10 000 som seiler i verdensarvfjordene</b>  <b>Kommentar:</b></p>	

	<p>Ingen kommentar ut over at Sjøfartsdirektoratet må syte for at kontrollregimet rundt dette vert følgt opp på tilfredsstillande måte.</p>	
	<p><b>Administrative og økonomiske konsekvenser</b>  <b>Kommentar:</b>  Vi skjønner at det er vanskeleg å vege ulike omsyn mot ein annan, t.d. verdsarvstatus opp i mot økonomi og inntektsmoglegheiter for lokalsamfunnet/turistnæringa.  Men kommunen meiner at omsynet til statusen og omdømet for verdsarvfjorden må vere overordna. Det ligg til myndigheitene (nasjonalt og lokalt) å tenkje berekraft over tid. Kommersielle aktørar vil naturleg nok ikkje i den grad kjenne på dei same forpliktingane. Men det som har vist seg i andre jamførbare problemstillingar er at også aktørane har evne til å omstille seg når krava kjem, jf. t.d. bilindustrien. Skjerpa krav vil spisse konkurransen om ny teknologi. Dette treng slett ikkje vere nokon ulempe, spesielt ikkje dersom ein ser overordna på dette og set det inn i eit næringspolitisk perspektiv. Vestlandet og i særleg grad Møre og Romsdal har eit næringsliv som har svært gode moglegheiter til å hevde seg i front på maritim miljøteknologi om dei berre får sterke nok incitament til å satse.  Men det er viktig myndigheitene også brukar gulrot for å oppnå ønska endringar. Det bør ikkje vere slik at dei aktørane som viser vilje til omstilling og tek store risikoar med kostnadskrevjande tiltak sit att med heile/store deler av risikoen. Like viktig som auka krav er difor incitamentordningar som premierer dei som går føre og tek risiko med å omstille seg.  For Stranda kommune sin del ser vi det som svært avgjerande at krava vert ein del av anbodsgrunnlaget i samband fornying av løyver/konsesjonar for dei kommersielle aktørane for ferjetrafikken på fjorden.  Omsynet til folkehelse bør som peika på ovanfor vere svært avgjerande. Krava må vere så strenge at lokalbefolkninga kan føle seg trygge på at aktiviteten ikkje medfører helsemessige ulemper.  Nå ein no har fått målingar som seier deler av utsleppa ligg over grenseverdiane for helsemessig skade, bør tiltaka vere tilpassa situasjonen og implementerast så raskt råd er.</p>	<p>Tatt til orientering.</p>

	<p>Når det gjeld avveginga mellom ulike interesser i denne saka er vi inneforstått med at dette er svært krevjande fordi ein manglar modellar som fangar opp verdsetjing av ikkje-kvantiserbare verdiar på ein fullverdig måte. Det vi frå kommunen si side observerer er likevel at slike verdiar (estetikk, miljø, helse) har meir merksemd frå opinionen enn tidlegare. Om vi ser på trendar er det tydeleg av turistar er meir medvitne om miljømessige konsekvensar av turisme enn tidlegare og at dei vektlegg slike sider av reiseaktivitetane sine meir enn før. Slike trendar er viktige å ta med i vurderingane når ein set krav som ikkje berre skal gjelde dagens situasjon, men ta høgde for tilpassing til utvikling over tid.</p> <p>Når det gjeld konkurransevriding av miljøkrav trur vi i alle fall at dei lokale aktørane (ferjer m.m.) kan tilpasse seg dette over tid. Men det må strekast under at regimet slik det fungerer i dag ikkje i tilstrekkeleg grad premierer 'early birds', dvs. dei som tek skjerpa krav på alvor og stor risiko ved å introdusere ny teknologi. Dette er drepende på positive miljøinitiativ.</p> <p>Konkurransevridinga innan cruisenæringa, dvs. at området vil misse anløp til andre hamner så skal ikkje dette undervurderst. Men her har ein gode døme på at slike utfordringar let seg løyse (jf. t.d. Glacier Bay-modellen). Ved å premiere farty som tek miljøomsyn oppnår ein både mindre fotavtrykk og like stor/større inntening fordi ein prioriterer miljømessig gode skip og eit kundesegment som både kan og vil betale tilsvarande meir enn dei ordinære skipa og dermed kompenserer for ev. volumtap. I tillegg vil ein oppnå at verdsarvfjordane kan kome i front på miljøkrav som i neste omgang gir eit stort konkurransefortrinn, ikkje minst for vår regionale verftsindustri.</p>	
<p><b>47. Telenor Kystradio/Radioinspeksjonen</b></p>	<p>Telenor Kystradio/Radioinspeksjonen har ingen merknader til høringen.</p>	
<p><b>48. Verdsarvrådet for Vestnorsk</b></p>	<p>Vestnorsk fjordlandskap representert ved Geirangerfjorden- og Nærøyfjorden med omland vart i 2005 innskrevet på UNESCO si liste over verdas natur- og kulturarv. Verdsarvrådet for Vestnorsk</p>	

<p><b>fjord-landskap</b></p>	<p>fjordlandskap har som si fremste oppgave å arbeide for å ivareta og fremje verdsarvstatusen tildelt Geirangerfjord- og Nærøyfjordområdet i fellesskap.</p> <p>Verdsarvrådet for Vestnorsk fjordlandskap helsar strengare regulering i verdsarvfjordane velkommen. Endringa i regelverket til Sjøfartsdirektoratet for ferdsel i verdsarvfjordane er ein milepæl for forvaltninga av verdsarvområdet. Det er svært viktig at miljøutsleppa til vatn og luft i dei norske verdsarvfjordane vert kraftig redusert og til slutt heilt eliminert i åra som kjem. Vestnorsk fjordlandskap er eitt av berre omlag 200 andre naturområde på heile kloden som UNESCO har klassifisert som verdsarv fordi området representerer eit unikt naturlandskap som fortel noko om jorda og menneska sitt opphav og bakgrunn.</p> <p>I Stortingsmelding 35 (2012-13) og 19 (2016-17) heiter det at «Norske verdsarvområde skal utviklast som fyrstårn for den beste natur- og kulturminneforvaltninga». Vi må utvikle verdsarvfjordane til GRØNE FYRTÅRN også i norsk forvaltning. Vi må i fellesskap snu blåroyk, eksos, trafikkaos og fråflytting – til grønne, reine og levande fjordsamfunn i vekst. Strengare regulering som kan fremje låg- og nullutsleppsfri ferdsel både på fjord og land må på plass, slik at næringsaktørar som har mot til å investere i slik teknologi, ikkje vert straffa med at andre aktørar seglar inn og tek marknadsposisjonar med utrangert materiell til lågare pris.</p> <p>14. november 2017 vart Norge valt inn som medlem av UNESCO sin prestisjetunge verdsarvkomité. Det kviler og av den grunn eit ekstra stort ansvar for Norge å vise veg i god forvaltning av sine verdsarvområde dei neste 4 åra. Statsparten Norge kan ikkje sitje i verdsarvkomiteen og samstundes ikkje klare å løyse utfordringane med forureining i verdsarvfjordane. Vi helsar difor strengare regulering for sjøfarten frå Sjøfartsdirektoratet velkommen og verdsarvrådet utfordrar samstundes ei samla forvaltning av Vestnorsk fjordlandskap til å gjere modige grep som kan støtte opp under visjonen om «sporlaus ferdsel» i verdsarvfjordane i åra framover. Vi er overtydde om at dette vil få positive verknader for norsk maritim skipsfart, samstundes som det vil skape meirverdiar i lokalt reiseliv, meir robuste fjordsamfunn for framtida, og samstundes sikre varige verdsarverdiar for framtidige generasjonar.</p>	
------------------------------	--	--

	<p><b>Kvifor særreglar i verdsarvfjordane?</b></p> <p>Verdsarvstatusen er ei nasjonal forplikting til det internasjonale samfunn og framtidige generasjonar. Som nemnt innleiingsvis kviler det store forventningar til at Noreg skjøttar dette ansvaret på ein framifrå måte. Heilt sidan inskripsjonen av naturarven Vestnorsk fjordlandskap i 2005, så har forureiningssaka vore på agendaen i Verdsarvrådet. Det vart tidleg avdekka svakheiter ved den norske forvaltningsmodellen for verdsarvfjordane. Det er difor heilt naudsynt med ei strengare regulering av verdsarvfjordane for å få bukt med forureininga, særreglar er difor høgst naudsynt for å sikre verdsarvstatusen, folkehelsa til lokalbefolkninga og ei berekraftig utvikling av lokalsamfunna og lokalt næringsliv kring desse verdskjende fjordane.</p> <p>Verdsarvrådet ynskjer særreglar for verdsarvfjordane for å unngå at verdsarvstatusen vert truga. Ingen andre fjordar i Noreg er innskrivne på UNESCO si liste over verdas natur- og kulturarv, ei heller er andre fjordar så truga av forureining og omdømmesvekking som vårt fjordlandskap. Dette fordrar difor heilt særskilde tiltak. Forureininga i verdsarvfjordane strider mot kriterie vii) i inskripsjonen til Vestnorsk fjordlandskap. Delar av kriteriet lyder som følgjer:</p> <p>Criterion (vii): The Nærøyfjord and Geirangerfjord areas are considered to be among the most scenically outstanding fjord areas on the planet....</p> <p>Dette betyr og at ei «rein visuell» forureining av verdsarvfjordane strider mot naturskjønneheits kriteriet i inskripsjonen. Det kviler difor eit særleg ansvar på nasjonale, regionale og lokale forvaltningsmynde å syte for at verdsarvinskripsjonen «held vatn» til ei kvar tid.</p> <p>Nokre ferske bilete frå årets turistsesong (2018), som syner det internasjonale samfunn at verdsarvfjordane IKKJE er «among the most scenically outstanding fjord areas on the planet...».</p> <p>Trugsel for folkehelsa: Både dokumenterte berekningar av utslepp i verdsarvfjordane frå Sjøfartsdirektoratet og faktiske målingar av luftkvaliteten i Geiranger (Prof. Løfler, Universitetet i Bonn), stadfestar at forureininga er relativt høg i periodar av året. Folkehelseinstituttet har i 2 rundar tilrådd ansvarleg</p>	<p>Tatt til orientering.</p>
--	--	------------------------------

	<p>forureiningsmynde at det vert iverksett tiltak for å redusere forureininga. Sjøfartsdirektoratet har òg gjennom presentasjonar av sine funn uttalt «at Geiranger har nådd eit metningspunkt for utslepp av NOX for lenge sidan». Verdsarvrådet ber forvaltninga gjere alt dei kan for å innføre tiltak for å reduserer forureininga, slik at folkehelsa til innbyggjarane er ivareteke.</p> <p>Dokumentert forureining er ikkje berre ein trugsel for verdsarvstatusen og folkehelsa, men òg ein stor trugsel for alle næringsdrivande i desse små bygdene. Negative medieoppslag og omtale av forureiningsproblematikk har prega nyhendebiletet av verdsarvfjordane dei siste åra. Å snu dette mediebiletet vil vere heilt avgjerande og svært viktig for lokalt næringsliv. Stadig fleire lokale bedrifter melder om kanselleringar og klager frå kundar som konsekvens av opplevd og visuell forureining. Strengare regulering som får bukt med forureininga kan skape eit verdifullt fortrinn for lokalt næringsliv, som ein no sårt treng for å rette oppatt ei negativ utvikling av vårt omdømme over tid. Særreglar for verdsarvfjordane kan vere med å skape ein ny æra for ei meir berekraftig verdiskaping i verdsarvfjordane. Verdsarvrådet har stor tru på at verdsarvfjordane vil bli meir attraktive med ein strengare bevaringspolitikk. Det vil samstundes lede næringslivet inn i ei viktig og naudsynt omstilling, då «business as usual» ikkje lenger er eit alternativ.</p>	
	<p>Verdsarvrådet er overtydd om at verdsarvfjordane og Norge kan ta ein internasjonal posisjon som pådrivarar i ei maritim klima- og miljøvenleg utvikling. Dette handlar ikkje berre om strengare regulering, men òg om å skape eit nytt rom for utvikling!</p> <p>Når verdsarvrådet med dette støttar Sjøfartsdirektoratets forslag om særleg streng regulering i verdsarvfjordane, så betyr ikkje dette at rådet ikkje ser verdien av at andre norske fjordar og reisemål kan følge etter, dersom norske myndigheiter ønskjer dette. Ei utviding av virkeområdet for strengare regelverk vil sjølvstundt gje den største miljøeffekten, samt gje rederia endå sterkare insentiv til å framskande ei kommande omstilling mot det grønne skiftet. Men det må ikkje skje dersom det medfører ei utsetting eller utvasking av reglementet for verdsarvfjordane. Verdsarvrådet sitt mandat er å skjømte verdsarvstatusen. Etter nok ein sommar og turistsesong med stor, negativ mediemerksemd på forureininga i verdsarvfjordane, så</p>	



	<p>må det ikkje vere tvil om at det hastar med å få på plass tiltak som gir ein synleg og god miljøeffekt. Verdsarvrådet minner om at fjordane våre står på UNESCO si verdsarvliste som eit av dei vakraste områda i verda. Då må ivaretakinga stå i stil med verdiane. Eit nasjonalt ansvar kviler no på forvaltninga av verdsarvfjordane og internasjonale forventningar følgjer oss!</p>	
	<p><b>Fråsegn til forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretningar</b></p> <p><b>Utslepp av kloakk og gråvatn: (§ 10)</b></p> <p>Den nye endringa i forskrifta som gjeld forbod mot utslepp av kloakk og gråvatn er bra og heilt naudsynt. Det er svært viktig at forbodet også gjeld innanriksfart, då vi ikkje har noko kjennskap til at internasjonale cruiseskip driv med slik aktivitet i fjordane. I Nærøyfjordområdet har utslepp av kloakk frå lokal skipsfart vore eit aukande problem, spesielt då trafikken (fjordcruise) har auka betydeleg dei siste 13 åra. Tilførsel av kloakk i fjordane har negative konsekvensar, spesielt fordi vassmengdene i fjordane er innestengde og at vassutskiftinga er lita. Men dette er like mykje eit viktig forbod for å sikre eit omdømme om at fjordane skal vere reine og vakre. Det er viktig at opplevinga også for kajakkpadlarar som skal nyte kvalitetane på fjorden vert positive. Reglementet fordrar imidlertid mottaksanlegg på land/ved fjorden for dei lokale fjordcruisebåtane. Det synest difor naturleg at dei lokale selskapa kan ha ei mogelegheit til å søkje ei tidsavgrensa løyve for utslepp, men det må ikkje verte hovudregelen. Eit strengt regelverk signaliserer krav om omstilling som fortsatt må få høg prioritet. Dersom aktørar går saman med vertskommunane, så burde det vere løyseleg å få på plass slike anlegg på land/ved fjorden innan ei rimeleg tid i begge delområda. Eit forbod vil dessutan gje vertskommunane naudsynt stimuli til å få dette på plass. I Gudvangen har The Fjords allereie fått på plass ein flytande Power Dock/ladestasjon, som etter det vi kjenner til og kan ha mogelegheit for å kunne ta imot kloakk og gråvatn. Dette er difor eit forbod som er fullt ut mogeleg å løyse gjennom eit offentleg privat samarbeid.</p> <p><b>Verdsarvrådet si fråsegn: Verdsarvrådet støttar fullt forbod mot utslepp av kloakk og gråvatn i verdsarvfjordane. Dispensasjon må berre gjevast i særlege høve, der det ligg føre ein konkret</b></p>	

	<p><b>framdriftsplan for å imøtekomme krava. Verdsarvrådet ønskjer å verte orientert når slike løyve vert gitt.</b></p> <p><b>Bruk av eksosvaskesystem og utslepp av svoveldioksid: (§ 13 og § 14b)</b></p> <p>Det er heilt naudsynt med eit strengt regelverk knytt til utslepp av svoveldioksid i begge fjordområda. Sidan Geirangerfjordområdet ligg nord for ECA sona, så har det inntil i 2018 vore lovleg å nytte tungolje ved innsegling heilt inn til Geiranger.</p> <p>Dei nye reglane for utslepp av svoveldioksid tillèt fortsatt bruk av tungolje i verdsarvfjordane, men med ei innskjerping gjennom bruk av eksosvaskesystem (opne eller lukka) for å redusere svovelinnhaldet. Vi ber Sjøfartsdirektoratet på ny vurdere eit totalforbod mot bruk av tungolje i verdsarvfjordane. På Svalbard er det ikkje lov å nytte tungolje og det er heller ikkje lov å ha tungolje i tankane om bord i skipa under besøket. Dette fordi ei grunnstøyting eller større ulykke kan utrette svært stor skade. Dette meiner vi òg er ein reell trugsel i tronge verdsarvfjordar med lite vassutskifting. Ei større ulykke her kan òg valde store skadar for naturmiljøet. Vi er kjend med at det har vore fleire krevjande hendingar for cruiseskip i verdsarvfjordane, mellom anna på dagar med svært sterke kastevindar. Terrorhendingar kan òg vere ein potensiell trugsel mot ei internasjonal cruisenæring og ei slik hending vil gjere langt større skade på naturmangfaldet i fjordane, dersom skipa lagrar store mengder tungolje om bord.</p> <p>Ved bruk av tungolje med reinsing (bruk av eksosvaskesystem), så er partikkelutsleppa litt mindre enn ved bruk av marin diesel (lav svovel). Med andre ord er tungolje og reinesystem (lukka eller opne) minst like miljøvennlig som marin diesel. Men vi har for liten kunnskap i dag til å kunne konkludere med at utsleppa til sjø etter reinseprosessen frå tungolja ikkje er ein trugsel for naturmiljøet i innestengde og tronge fjordarmar. Ikkje berre til kai, men òg under transporten inn/ut av tronge fjordarmar. Av den grunn bør ein vurdere forbod mot tungolje som drivstoff.</p> <p>Ein tredje grunn er at reinesystema dannar mykje damp som blandar seg med dei øvrige utsleppa. Dette gjer at vi får ei tydeleg røyksky over skipet. Visuell forureining er ei stor utfordring for</p>	<p>Vi har endret dette punktet og sendte en ny høring 29. oktober 2018 der vi foreslo en ny § 14 b. Utdypende kommentarer er gitt i matrise 2.</p>
--	---	--

	<p>omdømmet til verdsarvfjordane, sjølv om det er underordna dei to førstnemnde grunnane til å forby tungolje i verdsarvfjordane. Dersom eit forbod mot bruk av tungolje vert innført så kan skipa fortsatt nytte marin diesel og LNG per i dag. Hurtigruta og enkelte cruiseskip nyttar i dag marin diesel som eit alternativ til tungolje. Når krava om reduksjon av NOx trer i kraft, så vil den reinseteknologien også kunne nyttast på marin diesel. Dette saman med ei rivande utvikling på nullutsléppsteknologi og hybridløysingar, trur vi kan revolusjonere internasjonal skipsfart på lengre sikt. Eit klart forbod mot bruk av tungolje i verdsarvfjordane meiner vi er eit tydeleg signal til cruiserederia om at dette ikkje er eit framtidsretta drivstoff, dersom dei ønskjer innsegling i sårbare og verdifulle naturområde på kloden. Det vil vere ein styrke at Noreg har ein praksis på dette frå før på Svalbard, noko som vil styrke forvaltningsregimet i verdsarvfjordane.</p> <p><b>Verdsarvrådet si fråsegn: Frå 2019 forby tungolje som drivstoff i verdsarvfjordane (også med dagens eksosvaskesystem).</b></p> <p><b>Sjøfartsdirektoratet bør òg vurdere å innføre forbod mot å ha tungolje i tankane under segling og opphald i verdsarvfjordane, ev. ei gradvis innskjerping opp mot 2025.</b></p>	
	<p><b>Utslepp av nitrogenoksid: (§ 14 c)</b></p> <p>Utslepp av NOX er eit dokumentert problem i periodar i verdsarvfjordane. Heilt ferske målingar frå Geiranger viser at utsleppa er urovekkande høge i periodar under sommaren. Utslepp av NOX kan reduserast ved bruk av SCR-katalysatorar eller ved eksosresirkulering.</p> <p><b>Verdsarvrådet si fråsegn: Verdsarvrådet støttar innstillinga til Sjøfartsdirektoratet med ei gradvis innskjerping av NOX - krava. Foreslått innfasing av krav til NOX – reduksjon gir tilstrekkeleg tid for næringa til å omstille seg dei nye krava.</b></p>	Tatt til orientering.
	<p><b>Krav om miljøinstruks: (§ 14 d)</b></p> <p>Det er svært gledeleg at Sjøfartsdirektoratet vil innføre eit krav om ein miljøinstruks om bord i alle større skip som seglar i verdsarvfjordane. Miljøinstruksen skal sikre at skipet opererer på ein mest mogeleg miljøvennleg måte.</p>	Sjøfartsdirektoratet mener at det ikke har noe for seg å innføre kravet om miljøinstruks for mindre fartøy, da det ikke er så mye et mindre fartøy kan endre på i driftsmønstere, sett i forhold til hva et cruiseskip kan. Vi fastholder at kravet om miljøinstruks gjelder for skip med bruttotonnasje 10 000 eller mer.

	<p>Miljøinstruksen kan minne om dei kravspek. som verdsarvområdet Glacier Bay i Alaska nyttar i sine anbodsutlysingar for innsegling i fjordlandskapet. Dette kan verte eit nyttig verkty både for Sjøfartsdirektoratet og for dei lokale hamnevesena sitt miljøarbeid. Ein slik miljøinstruks kan i neste rekke danne grunnlag for ein «rating» av dei beste skipa i si klasse på miljø (kan danne grunnlag for ein positiv miljøkonkurranse).</p> <p><b>Verdsarvrådet si fråsegn: Miljøinstruksen bør innførast for all kommersiell skipsfart i verdsarvfjordane (inkl. lokal skipsfart/fjordcruise). Instruksen kan verte eit nyttig verkty for dei lokale hamnevesena gjennom tildeling av hamneplass, samt kunne nyttast som grunnlag for tildeling av ruteløyver på verdsarvfjordane (fylkeskommunale ruteløyver).</b></p>	
	<p><b>Forbrenning av søppel: (Nytt tema)</b></p> <p>Vi har motteke opplysningar/tips frå maritim kompetanse som opererer cruiseskip i verdsarvfjordane, om at enkelte cruiseskip brenn søpla si under opphald i Geirangerfjorden. Opplysningane vart meldt inn til Sjøfartsdirektoratet. Det er ikkje lovleg å brenne søppel/næringsavfall på land i verdsarvområdet og same reglane bør gjelde for sjøarealet.</p> <p><b>Verdsarvrådet si fråsegn: Frå 01.01.2019 innføre totalforbod mot brenning av søppel om bord i skip, så lenge skipet oppheld seg i verdsarvfjordane.</b></p>	<p>Tatt til følge. Vi sendte den 29. 10.18 ut en ny høring der vi foreslår et forbud mot forbrenning av avfall om bord i skip i verdensarvfjordene. Dette er ytterligere kommentert i matrise 2.</p>
	<p><b>Reduksjon av partiklar: (Manglar)</b></p> <p>Det er ei svakheit at det per i dag ikkje fins ein god teknisk metode for å redusere svevestøvet (partiklar) frå skipsfarten. Det vert opplyst at det vert arbeidd med metodar på forskingsnivå og i nye krav i IMO. Sjøfartsdirektoratet bør arbeide for å få på plass eit regelverk for reduksjon av partiklar, så straks dette er teknisk mogeleg. Utslepp av svevestøv av dei minste partiklane er dei verdiane som ein er mest bekymra for i Geiranger, då desse er urovekkande høge i periodar i sommarhalvåret. Nye reinseteknologiar eller filter for partikkelstøv er difor heilt naudsynt å få på plass. Eksempelvis har euroklasse 6 bussar per i dag filtre som reinsar dieselen for partiklar, det same burde vore tilgjengeleg også for bruk av marin diesel i skipsfarten.</p>	<p>Per i dag er det ikke funnet en løsning på problemet med de minste partiklene.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet arbeider for å lage eit best mulig regelverk, og det er et løpende arbeid å holde forskrifter oppdaterte.</p>

	<p><b>Verdsarvrådet si fråsegn: Det kviler eit stort ansvar på Sjøfartsdirektoratet, at ein følgjer utviklinga av reinseteknologiar tett. Dersom metode for reinsing av partiklar frå marin diesel kjem på plass, så må forskrifta snarast oppdaterast/rullerast eller ein må vurdere å bake inn ein ordlyd som kan gje heimel for innskjerping også på dette området.</b></p>	
	<p><b>Eldre skip med slitne motorar: (Manglar)</b> Sjøfartsdirektoratet bør vurdere å innføre strengare regelverk knytt til bruk av gamle og slitne motorar i skip. Sjølv om slike skip nyttar marin diesel, så kjem det smørølje inn i forbrenninga som dannar røyk, og til dels svært mykje røyk. Eit eksempel er dei gamle ferjene som opererer på strekninga Geiranger – Hellesylt som går på marin diesel, men som det ryk svart røyk ut frå kvar einaste dag, spesielt ved oppstart.</p> <p><b>Verdsarvrådet si fråsegn: Sjøfartsdirektoratet bør gjennom regelverket forby skip å bruke gamle, slitne motorar, som har ein betydeleg negativ effekt på miljøutslepp og røykproduksjon, alternativt nekte skipa tilgang til verdsarvfjordane inntil dei kan dokumentere at motorane er reparert.</b></p>	<p>Når det gjelder ruteløyver til fergeanbud i Geiranger, har vi fått bekreftet fra Møre og Romsdal fylkeskommune at nye løyver skal gjelde fra 2022.</p> <p>Samferdselsutvalget, som har myndighet til å gi løyver, sa i et vedtak i februar 2016 at neste gang det skal utlyses fergeanbud i Geirangerfjorden skal det stilles miljøkrav/krav til lavutslipp ved utlysningen. Det vil således bli et nytt regime fra 2022.</p>
	<p><b>Synleg røyk: (Manglar)</b> <b>Verdsarvrådet si fråsegn: Sjøfartsdirektoratet bør søkje å finne heimel også for å regulere synleg røyk frå skipsfarten. Røyken er eit omdømmeproblem både for cruisenæringa og for reisemåla som skipsfarten besøker.</b></p>	<p>Vi mener at tiltakene vi foreslår, totalt sett vil medføre mindre røykdannelse i verdsarvfjordene.</p>
<p><b>49. Verneområdestyret for Geiranger-Herdalen</b></p>	<p>Verneområdestyret for Geiranger-Herdalen landskapsvernområde vedtok einstemmig følgjande innstilling til høringsuttale 13.09.18: « Verneområdestyret for Geiranger-Herdalen landskapsvernområde sluttar seg til Nærøyfjorden verneområdestyre si innstilling til høyring, jf sak 2018/2227.</p> <p>Strengare reguleringar av utslepp til luft og sjø i dei norske verdsarvfjordane er naudsynt. Det er viktig med tiltak for å unngå auka problem med utslepp av miljøgifter til luft og sjø.</p> <p>Verneforskrifta for landskapsvernområdet seier ikkje noko direkte om slike utslepp, men ureininga vil ha negativ innverking på formålet med vernet- på kort og lang sikt. Opplevinga av</p>	<p>Tatt til orientering.</p>

	<p>landskapsvernområdet synest truga i dag, og faktiske naturverdiar er truga på lengre sikt.</p> <p>Alle verneområde i Norge vil ha utarbeidd ferske besøksstrategiar innan 2020</p> <p>, noko som er særleg utfordrande i område med så høge besøkstal som Geirangerfjord- og Nærøyfjorden. Her vil tiltak for å redusera utslepp til sjø og luft vere svært relevante, tiltak som vil bidra til betre forvaltning av både verneområdet og verdsarvområdet.</p>	
	<p>Verneområdeforvaltninga støttar framlegg til krav om miljøinstruks i alle større skip, men meiner at dette bør innførast for all kommersiell båttrafikk i verdsarvområdet.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet mener at det ikke har noe for seg å innføre kravet om miljøinstruks for mindre fartøy, da det ikke er så mye et mindre fartøy kan endre på i driftsmønstere, sett i forhold til hva et cruiseskip kan. Vi fastholder at kravet om miljøinstruks gjelder for skip med bruttotonnasje 10 000 eller mer.</p>
	<p>I rapporten frå Sjøfartsdirektoratet vert fartsreduksjon nemnt som eit av tiltaka for å redusera utslepp til luft frå skip over 20 000 tonnasje. Verneområdestyret i Nærøyfjorden har fått utarbeidd ein rapport om erosjon frå skipsbølger som slår fast at desse kan føra til erosjon og utvasking av strandlinja og kulturminne. Føremålet med vern av Nærøyfjorden og Geiranger-Herdalen landskapsvernområde er å ta vare på eit unikt natur- og kulturlandskap. Erosjon av strandlinja og kulturminne kan såleis utgjera ein trussel mot verneverdiane, også i Geirangerfjorden. Ved å endra tilrådde fartsreduksjonar til heller å gjelde for båtar over 30 fot, vil det gje positiv effekt både med omsyn til verneverdiane og utslepp av miljøgifter til luft.</p> <p>Oppmoding om å vurdere soner med fartsreduksjon vert utgreidd i eiga sak og sendt som oppmoding til vidare vurdering i Samferdselsdepartementet og Kystverket, opplyser verneområdestyret for Nærøyfjorden. Verneområdestyret for Geiranger-Herdalen landskapsvernområde støttar dette tiltaket.»</p>	<p>Fartsbestemmelser hører under Samferdelsesdepartementet og Kystverkets ansvarsområde.</p>
<p><b>50. Viking Ocean Cruises Ltd</b></p>	<p>Innspillet belyser hvordan Viking mener myndighetene best mulig kan verne verdensarvfjordene mot uønsket forurensing av sjø og luft, samtidig som de lokale og nasjonale negative økonomiske konsekvensene blir minst mulig.</p> <p>Verdensarvfjordene på Vestlandet er blant verdens vakreste og mest unike landskap, og som UNESCO påpeker er det områder som er en</p>	<p>Tatt til orientering.</p>

	<p>del av menneskehetens felles eie. Ansvar for forvaltning av slike områder er derfor både å bevare og sikre dem for fremtiden, og gjøre dem tilgjengelige for mennesker fra hele verden. Ferdsel med båt er blant de mest skånsomme transportformene i verdensarvområdet, og skipstrafikk både er – og vil være – den beste metoden for å la folk oppleve fjordene. I den grad vi etterlater noe i fjordene, ønsker vi at det skal være det positive avtrykket vi gjør på lokalsamfunnene i form av bærekraftig økonomisk aktivitet. Vi mener forslaget til regulering av Verdensarvfjordene vil bidra til både å bevare fjordene, gi folk mulighet til å fortsatt oppleve dem, og legge til rette for verdiskapning som lokalsamfunnene er avhengige av. Vi er derfor generelt positive til forslaget. Likevel mener vi at man kan være enda mer ambisiøse i kravene man stiller og vi beskriver under derfor ytterligere innskjerpelser på noen punkter som vi mener vil kunne bidra positivt til forvaltningen av fjordene.</p>	
	<p>Verdensarvfjordene utgjør en spydspiss for miljøreguleringer langs norskekysten. Vi oppfordrer Norge til å ta en ledende rolle i utviklingen av en grønnere skipsfart ved å raskt også utvide miljøkravene omtalt i denne høringen til å gjelde alle norske fjorder. Det vil eliminere potensialet for at de mest forurensende skipene driver «fjordbytte», som skissert i Menons samfunnsøkonomiske analyse av miljøkrav, og vil kunne anspore cruisenæringen til en raskere omlegging til lavutslippsløsninger. Viking støtter den gradvise innstramningen Sjøfartsdirektoratet legger opp til, da denne gir rederiene muligheten til å fase inn ut ulike teknologier og løsninger som kan bidra til reduserte utslipp både i fart og ved landligge.</p>	<p>Det ligger utenfor Sjøfartsdirektoratets mandat å utvide forskriften til å gjelde for alle norske fjorder.</p>
	<p><b>Kloakk - § 10a første og fjerde ledd</b>          Utslipp av kloakk bør ikke være tillatt i verdensarvfjordene, eller andre fjorder langs norskekysten. Derfor synes Viking det er en god start at Sjøfartsdirektoratet går inn for strengere utslippskrav. Vi har forståelse for at deler av skipene som går i lokaltrafikk og på anbudsruiter ikke umiddelbart kan etterkomme forbudet mot kloakkutslipp og trenger en overgangsperiode. Samtidig mener vi overgangsperioden er for lang. Tatt i betraktning den teknologi og</p>	<p>Vi har en dispensasjonsmulighet for å gi de etablerte aktørene tid til å innrette seg. Dispensasjon kan gis etter en konkret helhetsvurdering for kortere perioder i omstillingsperioden, for skip som betjener ruter på anbud og skip som driver etablert fjordcruise i verdensarvfjordene.</p>

	<p>de løsninger som er tilgjengelig for skipsutrustning allerede i dag er en overgangsordning på inntil seks år for raus. Moderne cruiseskip har fullskala renseanlegg for kloakk og gråvann generert ombord samt tilstrekkelig tankkapasitet til å gjøre utslipp i kystnære strøk unødvending.</p>	
	<p><b>Gråvann - § 10a annet ledd</b>  Viking er positiv til et forbud mot utslipp av gråvann i verdensarvfjordene. Våre cruiseskip er blant de nyeste og mest moderne skipene i verden, og har allerede rensesystemer som ligger i forkant av krav til rensing i internasjonale forskrifter for skipsfarten, samt tankkapasitet for oppbevaring av gråvann i flere dager. Vi mener det er riktig å belønne skip med denne teknologien installert ved å gi dem fortrinnsrett i fjordene over skip uten rensesystemer.</p>	<p>Tatt til orientering.</p>
	<p><b>SOx - § 13 annet og tredje ledd, § 14b</b>  Viking støtter Sjøfartsdirektoratets forslag om å innføre en ny bestemmelse om utslipp av svoveloksider fra skip i verdensarvfjordene.  Vi har mindre forståelse det gjelder skip med åpne eksosvaskesystemers mulighet til å kjøre disse anleggene i to timer etter ankomst og to timer før avgang. Sjøfartsdirektoratet bør kreve lukkede eksosvaskeanlegg på alle skip (om man ikke bruker lavsvovelholdig drivstoff) som besøker verdensarvfjordene og andre norske fjorder. Alle skip med åpne eksosvaskesystemer må etter to timer uansett skifte til lavsvoveldrivstoff, og har dermed slikt drivstoff ombord. Vi klarer derfor ikke se noen tungtveiende grunn til å gi en totimers overgangsperiode.  Åpne eksosvaskesystemer medfører, som påpekt av Miljødirektoratet, store belastninger på fjorden og det marine miljøet, og dette blir ekstra tydelig når skipene ligger til anker eller til kai i de innerste og smaleste delene av fjordene, der sirkulasjonen av vann gjerne også er liten.</p>	<p>Vi har sendte ut en ny høring den 29.10.18 der vi foreslår en ny §14 b. For nærmere omtale se matrise 2.</p>
	<p><b>NOx - § 14c</b>  Viking er positiv til reguleringer som sikrer lavere Nox-utslipp fra skip i verdensarvfjordene. Dette er et enkelt grep som sikrer verdensarvfjordene besøk av de nyeste cruiseskipene med,</p>	<p>Tatt til orientering.</p>



	eventuelt ombygde skip som innfrir utslippskravene. En slik regulering vil belønne skip med den beste renseteknologien og være et incentiv for andre skip og rederier til å investere i miljøteknologi.	
	<b>Miljøinstruks - § 14d</b> Viking støtter at det utarbeides miljøinstrukser for alle skip med bruttotonnasje 10.000 eller mer. Dette vil være en nyttig intern øvelse for å bli oppmerksomme på hvordan vi kan besøke sårbare områder mest mulig skånsomt. En instruks kan også være et verdifullt verktøy for myndighetene i oppfølgingen av de forslåtte og eventuelt fremtidige miljøkrav.	Tatt til orientering.
	<b>Vikings råd</b> Viking støtter Sjøfartsdirektoratets innstilling og anbefaler følgende ytterligere skjerpelser: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dispensasjoner for kloakkutslipp bør ikke gis lenger enn til 2020.</li> <li>• Åpne eksosvaskesystemer bør forbys i norske fjorder.</li> <li>• Miljøkravene for verdensarvfjordene omtalt i denne høringen bør gjøres gjeldene for alle norske fjorder.</li> </ul>	
<b>51. Voss kommune</b>	<b>Vedtak</b> Voss kommune støtter forbod mot utslepp av kloakk og gråvatn i verdsarvfjordane. Punkta som gjeld regulering av utslepp i verdsarvfjordane, bør på sikt vera generelle nasjonale krav langs heile kysten. Dispensasjon må berre gjevast i særlege høve, der det føreligg ein konkret framdriftsplan for å imøtekomme krava.	Hvorvidt krav skal gjøres nasjonale er ikke en del av Sjøfartsdirektoratets mandat i dette oppdraget.
	Frå 2019 bør ein forby bruk av tungolje som drivstoff i verdsarvfjordane.	Tatt til følge ved at vi i en ny høring 29. oktober 2018 foreslo at drivstoff som brukes mens skipene er i verdensarvfjordene har et maksimalt svovelinnhold på 0,10 vektprosent, og forslag om at bruk av eksosvaskesystem ikke skal være tillatt.
	Voss kommune støtter innstillinga om ei gradvis innskjerping av NOX - krava.	
	Frå 01.01.2019 bør ein innføre totalforbod mot brenning av søppel om bord i skip, så lenge skipet oppheld seg i verdsarvfjordane.	Tatt til følge. Forslag om forbud mot forbrenning av avfall om bord i verdensarvfjordene ble sendt på høring 29. oktober 2018, med høringsfrist 10. desember 2018.
	Sjøfartsdirektoratet bør søkje å finne heimel også for å regulere synleg røyk frå skipsfarten. Røyken er eit omdømmeproblem både for cruisenæringa og for reisemåla som skipsfarten besøker	Vi mener at de foreslåtte tiltakene totalt sett vil medføre mindre synlig røyk i verdensarvfjordene.

<b>52. Yara Internationa I ASA</b>	<p><b>Det haster å redusere NOx-utslipp – løsninger finnes allerede i dag</b>  Yara International viser til høringsnotat om forslag til forskrift om endring av forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger. Som en av verdens største leverandører av løsninger som bidrar til å fjerne NOx fra fabrikker, kjøretøyer og skip, ønsker Yara å bidra til at norske myndigheter sitter på tilstrekkelig kunnskap og grunnlag til å revidere regelverket slik at det gjenspeiler både utfordringene og mulighetene som foreligger.</p>	<p>Tatt til orientering.</p>
	<p>» Utslipp av NOx-forårsaker helseproblemer som følge av forringet luftkvalitet. Særlig lasteskip og cruiseskip slipper ut store mengder nitrogenoksider som påviselig forårsaker helseproblemer i den norske befolkningen.</p> <p>» Skipstrafikk er den største kilden til NOx-utslipp. Et containerskip bruker opptil 300 tonn fossilt brennstoff per døgn. Bare på én dag i Geirangerfjorden, slipper et cruiseskip ut NOx-utslipp tilsvarende 1000 biler som står med motoren på.</p> <p>» Yara mener at ved å utarbeide et regelverk som fremmer bruken av eksisterende teknologi, kan problemene knyttet til NOx-forurensing reduseres på kort sikt.</p> <p>» Utfordringene knyttet til utslipp skjer i dag, og Yara mener at norske myndigheter bør implementere NOx-grenseverdier raskere enn det som er foreslått i utkast til forskrift.</p> <p>» Yara mener at utfordringer knyttet til NOx ikke bare er knyttet til Verdensarvfjordene, men i tillegg andre populære cruisedestinasjoner langs kysten – og at forskriften bør reflektere dette.</p>	<p>Vi har vurdert hvilke krav som er forsvarlige og realistiske. Gjennom dialog og involvering, er det felles forståelse med næringen om at de innføringstidspunktene som er satt er gjennomførbare. Tilgjengelig på utstyr samt innstallering av utstyr tar nødvendigvis noe tid. I tillegg er rensesystemer for NOx fortsatt en relativt ny teknologi.</p>
	<p><b>Løsningen er på markedet i dag</b>  Løsninger som nær eliminerer utslippene av NOx eksisterer i dag. Norske myndigheter bør derfor legge til grunn i lovverket at cruiseindustrien installerer løsninger som effektivt eliminerer NOx fra eksosen.</p> <p>Kostnaden med å installere NOx-rensing på skip i dag, er relativt marginal, sett i lys av driftsutgiftene til et cruiseskip. I SCR-teknologien (Selective Catalytic Reduction) som Yara benytter for å</p>	<p>Vi noterer oss disse innspillene.</p>

	<p>fjerne NOx, tilføres reagens som fjerner store deler av utslippene. Den mest brukte teknologien for rensing av NOx-utslipp benytter ammoniakk- eller urea-reagenser til å stimulere en kjemisk reaksjon som forvandler skadelige NOx-utslipp til ufarlig nitrogen og vanndamp. Dermed forsvinner 98% av forurensningen. Kostnaden ved å installere SCR-katalysatorer er i størrelsesorden én million norske kroner per motor.</p> <p>Kostnaden er marginal sett i forhold til investeringssummen på skipene, og i forhold til kostnadene det er å kontrahere nye skip. Katalysatorene kan etter-installeres under seiling, og båtene behøver derfor ikke gå i opplag for installasjon, noe som ytterligere reduserer den finansielle belastningen på rederiene.</p>	
	<p><b>Forskriftens geografiske virkeområde</b></p> <p>Det er norske myndigheter som kontrollerer og regulerer norsk territorialfarvann. Det er derfor opp til norske myndigheter å beslutte grensene for NOx-utslipp i eget farvann, for å beskytte befolkning og verdifull natur.</p> <p>Yara mener det er en stor miljøgevinst å hente ved å utvide forskriftens geografiske virkeområde. Som følger bør norske myndigheter vurdere andre populære cruisedestinasjoner, i tillegg til de nevnte verdensarvfjordene. Yara mener at Hardangerfjorden, Nordfjord, Storfjorden, Romsdalsfjorden, Boknafjorden-Lysebotn og Sognefjorden er like utsatt for NOx-utslipp som verdensarvfjordene. Som prognosene på neste side viser, er dette de mest besøkte cruisedestinasjonene. Mange av cruiseskipene som besøker verdensarvfjordene besøker i tillegg én eller flere av disse andre reisemålene, og det vil derfor være med på å øke insentivet til faktisk å installere utslippsreducerende løsninger, og ikke bare flytte trafikken fra et farvann til et annet.</p> <p>Yara betviler at en omdirigering fra de mest populære cruisedestinasjonene, til mindre trafikkerte fjordarmer vil være en ønsket løsning for noen parter – ikke minst cruiseoperatørene selv. Snarere vil det bare forflytte problemet med lokal luftforurensing fra verdensarvfjordene til andre destinasjoner langs kysten.</p> <p>Yara er av den oppfatning at forskriften bør ha som siktemål å omfatte hele cruiseflåten som hvert år besøker norske turistmål langs kysten. I Menon-rapporten pekes det på at nye krav fra norske</p>	<p>Å utvide forskriften fra å omfatte verdensarvfjordene til å bli nasjonale ligger utenfor Sjøfartsdirektoratets mandat.</p>

	<p>myndigheter vil i liten grad har en utløsende effekt på NOx-reducerende tilpasninger av skipene, basert på at hvert enkelt cruiseskip besøker verdensarvfjorden kun et begrenset antall ganger i året. Nettopp derfor vil det være et langt sterkere insentiv for cruiseoperatørene om forskriften fikk et virkeområde som også inkluderer andre norske fjorder.</p> <p>Et bredere virkeområde vil også bety et regelverk som er enklere å forholde seg til, for rederiene som ønsker å operere i Norge. Ikke minst styrker det insentivet om å investere i ny renseteknologi, ettersom det er mange attraktive turistmål langs norskysten, utover verdensarvfjordene. På denne måten vil regelverket være med å endre takten på omstilling i rederinæringen. Som en tilleggsdimensjon er det i dag få cruiseskip som er tilpasset for å ta i mot landstrøm, noe som også ble reflektert da ENOVA sommeren 2018 av slo å gi støtte til Bergen Havn for å etablere et landstrøm-anlegg til cruiseskipene der. Det må i sin tur bety at myndighetene ønsker at dette ansvaret tilhører rederiene, slik at det ikke er lokalbefolkningen og miljøet som blir skadelidende.</p> <p>Det er nettopp mangel på regulering som er hovedforklaringen på at cruiseskipselskapene ikke har sett det nødvendig å ta i bruk eksisterende teknologi.</p> <p>Det anslås av Innovasjon Norge at 3,6 millioner cruiseturister vil ta turen innom norske byer og fjorder i løpet av 2018. Det er i så fall en vekst på 18 prosent fra 2017. Klart størst trafikk vil Bergen oppleve, deretter følger Stavanger, Ålesund og Geiranger. Ved å utvide det geografiske virkeområdet til forskriften, vil de økonomiske konsekvensene som følge av reduksjoner i inntektsstrømmene fra turistene bli fordelt bredere – og ikke konsentrert rundt de fem fjordene.</p> <p>Cruisedestinasjon Prognose passasjerer 2018*</p> <p>Bergen 659.536  Stavanger 348.615  Ålesund 321.720  Geiranger 320.000  Flåm 280.548  Oslo 200.000  Romsdalsfjord (Molde, Åndalsnes og Eresfjord) 197.071</p>	
--	---	--

	<p>Nordfjord Olden-Loen 182.000 Trondheim 167.568 *(Tall fra Kystverket / Innovasjon Norge)</p>	
	<p><b>Innspill fra Yara</b> <b>Implementering av Tier I-III</b> Renseteknologien som benyttes til å rense NOx fra skip tilbys i markedet, den er effektiv med en rensegrad opp til 98% av all utsluppet NOx, og den er relativt sett rimelig å installere – noe som kan i tillegg kan gjøres under seilas og slik unngå kostbare opplag. Med dette bakteppet, er det gode grunner til å sette strenge krav til implementering av TIER I, II og III med bakgrunn i mulighetene som ligger i det å etterinstallere NOX-rensesystemer. Det er forståelig at aktørene i cruisenæringen ønsker å skyve denne typen investeringer frem i tid, men det man da oppnår er at eldre skip med høye NOx-utslipp for lov til å, men i mellomtiden er det lokalbefolkningen og naturen som blir den skadelidende. For å evne å opprettholde et ønsket nivå av turisme, men som også samspiller med miljømessige forhold, foreslår Yara følgende implementeringsfase:</p>	
	<p>§14c Særlige regler om utslipp av nitrogenoksider (NOx) fra skip i norsk territorialfarvann [eventuelt]</p>	
	<p>§14c Særlige regler om utslipp av nitrogenoksider (NOx) fra skip i deler av norsk territorialfarvann, herunder Hardangerfjorden, Nordfjord, Storfjorden, Romsdalsfjorden, Boknafjorden-Lysebotn, Sognefjorden. - Nivå I-kravene jf. MARPOL regel VI/13, fra 1. januar 2018 - Nivå II-kravene jf. MARPOL regel VI/13, fra 1. januar 2019 - Nivå III-kravene jf. MARPOL regel VI/13, fra 1. januar 2022</p>	<p>Dette forslaget ligger utenfor vårt mandat.</p>
<p><b>53. Yoland Wadsworth (Dr), Australia</b></p>	<p>Even though it is exceptionally costly to travel from Australia to stay in Flam, I have done so four times in the past thirteen years. I have stayed in four different kinds of accommodation during those times and experienced much of what Flam and surrounds have to offer. [...]</p> <p><b>Drawing on the principles and properties of fully living systems to ensure Flam continues to remain a beautiful and healthy ecosystem:</b></p>	<p>We take note of this comment.</p>

- |  |   |  |
|--|---|--|
|  | <ol style="list-style-type: none"><li>1. Please keep applying traditional Norwegian aesthetics (which include good design) to everything that can be seen. The colours, building materials, vegetation, and clever additions like the public toilet boxes are all exemplary.</li><li>2. Please work to preserve silence and dark night skies. Contain if you can the manmade lighting. E.g. switch off unnecessary lights on parked ferries, accommodation where people are sleeping, and street lighting on unused roads at 22:00 or midnight. Be emulated by others for instituting the virtue of midnight to 6:00am darkness (and avoid getting to the point as in the USA where parks have to be gazetted as 'dark parks' as nowhere can people see the stars anymore). Move as quickly as possible to electricity-charged battery systems on ferries, and any overnight anchorage or quayside for giant ships be required to be silent or anchor out away from the village. Issue schedules for when this will be mandatory in the Aurlandfjord to give the companies time to change their production systems. But do not delay the scheduling.</li><li>3. Please keep trying to preserve clean air. E.g. by requiring filters on every ship running a fuelengine in the fjord or lorries on the roads and in tunnels.</li><li>4. Mainimise use of fossil-fuel resources. E.g. busses and ferries could move to higher percentage usage before a service runs (like aeroplanes). Or reward for higher percentage usage. Are they paying carbon credits? – these could be funding reafforestation and other ways to build sustainable energy sources to replace them, and to draw down the existing excessive carbon from the atmosphere.</li><li>5. Don't feel compelled to compromise living ecologies to 'tidy them up' too much. Wild natural verges are beautiful to look at. We can look at pruned and mown ones anywhere in the cities we come from. I watched an older Chinese man unable to contain his joy as he picked a handful of large, lush green, edible wild leaves from a verge.</li><li>6. Continue to make things that delight people by building in community consulting to architectural, artistic, planning, industrial, and leisure co-design efforts. Don't hesitate to amend things if they don't work, if after a period of time giving them a chance to 'take', they don't.</li></ol> |  |
|--|---|--|

	<p>7. And finally, sometimes in my imagination, I picture every tourist being addressed or handed a sheet of advice on arrival about savouring these sights and how to adopt Norwegian cultural norms of close observation, speaking quietly, and taking account of others, and especially being aware that this is a real village and home to local residents and an ancient rich natural ecosystem. You have an enormous power to send people home with a new deeper understanding of what it takes to retain and sustain a rich natural ecology. Many tourists are coming from big cities where they may not ever witness one in the normal course of their lives.</p>	
<p><b>54. Zero</b></p>	<p>Det er bra at det nå endelig kommer strengere utslippskrav for verdensarvfjordene. ZERO støtter gjennomføring av utslippskravene i forslaget nå med de forslag til endringer som vi går i gjennom i denne høringen. Videre er vårt viktigste synspunkt at det snarest må utarbeides steg 2 for utslippskravene med krav til nullutslipp i tråd med Stortingsvedtaket fra 3.mai, gjennomført og iverksatt ila 2019.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratets mandat i dette oppdraget gjelder kun for verdensarvfjordene.</p>
	<p><b>Utslippskravene må lede fram til utslippsfri løsninger</b>  Norge er nå i en unik posisjon med en verdensledende maritim leverandørindustri på nullutslippsløsninger. Vi har et veldig godt utgangspunkt for å ta en ledende posisjon globalt på utslippsfrie og hybride skipstyper, særlig takket være politiske vedtak og strenge krav i fergeanbudene. Mangel på miljøkrav og virkemidler i øvrige deler av maritim sektor gjør at utviklingen har gått tregere i andre deler av sektoren. For å få til tilsvarende utvikling i hele den maritime bransjen trengs det tilsvarende krav til utslippsfri løsninger som for nye fergeanbud.  Det er store klima- og miljøskadelige utslipp i fjordene i dag. Den store veksten som er forventet i cruise-/turistnæringen gjør at det er viktig å få innført reguleringer som sørger for utvikling av og overgang til utslippsfri løsninger for turistnæringen. Norge har et ekstra stort ansvar for Norge gjennomføre en god forvaltning av våre verdsarvområder nå, igjennom rollen som medlem i UNESCOs prestisjetunge verdensarvkomité.</p>	
	<p><b>Gjennomfør Stortingsvedtaket fra 3.mai 2018 om nullutslipp som steg 2 på utslippskrav ila 2019.</b></p>	<p>Stortingsvedtaket er ikke en del av Sjøfartsdirektorates mandat i dette oppdraget.</p>

	<p>Stortinget vedtok 3.mai følgende; «Stortinget ber regjeringen implementere krav og reguleringer til utslipp fra cruiseskip og annen skipstrafikk i turistfjorder samt andre egnede virkemidler for å sørge for innfasing av lav- og nullutslippsløsninger i skipsfarten fram mot 2030, herunder innføre krav om nullutslipp fra turistskip- og ferger i verdensarvfjordene så snart det er teknisk gjennomførbart, og senest innen 2026.»</p> <p>Oppdraget og prosessen med utslippskravene som nå er på høring var satt i gang ett år før Stortingsvedtaket. Vi har derfor forståelse for at det ikke har vært tilstrekkelig tid til å utarbeide kravene i henhold til Stortingsvedtaket i denne omgang. Vi støtter at det gjøres som en to stegs prosess hvor det nå fastsettes utslippskrav til SOx og NOx og at det parallelt utarbeides neste steg for utslippsregulering i tråd med Stortingsvedtaket. Dette forslaget bør komme på høring innen neste sommer og iverksettes ila 2019. Forslaget må inneholde krav om nullutslipp for fartøygrupper hvor det er teknisk tilgjengelig i dag og sette en tidsplan for nullutslippskrav til alle fartøy i tråd med hva som er teknisk mulig å gjennomføre og sørger for å forsere investeringer i utvikling og implementering av utslippsfri løsninger for alle skip som brukes i fjordene. En klar og tydelig regulering om nullutslipp vil være en katalysator for utviklingen og implementering av nye løsninger, slik det har skjedd for ferger.</p>	
	<p>Tidsfristen for gjennomføring bør være relativt nærme i tid, slik at det fører til forsering av utviklingsaktiviteter på dette. Med vedtatte krav ila 2019, bør det kunne stilles krav til nullutslippsløsninger for alle skip innen utgangen av 2023. Da har bransjen hatt over 5 år på å tilpasse seg dette fra Stortingsvedtaket, noe som bør være tilstrekkelig med tid til å gjøre nødvendige investeringer og ombygginger. Alle aktørene vil ha alternativer å velge mellom for tilpassing til et slikt nytt regelverk med ombygging, nybygg, utslippsfri energiforsyning underveis, eller nye løsninger med mindre turistskip i indre fjordstrøk.</p> <p>Det er blitt gjennomført store investeringer og utvikling av nye løsninger i cruise- og turistskip industrien, som landstrøm, naturgass og renseløsning. Det er en stor vilje og evne til å investere i nye</p>	<p>Vi viser til at det ikke eksisterer nullutslippsteknologi for store cruiseskip i dag. Når det en gang finnes, skal det bygges nytt eller ombygges. Det er stort press på verftene, og det må påregnes flere års ventetid for modifikasjoner og nybygg.</p>



	<p>løsninger fra cruiseselskapene. Skipene med den beste teknologien blir i dag brukt i de områdene hvor det er strengest krav som i dag er i andre områder enn i Norge.</p> <p>Målet med en slik regulering er å få til investeringer i både ombygging av eksisterende skip og bygging av nye utslippsfrie skip, og å skape ny næringsvirksomhet og konkurranse om de beste utslippsfrie løsningene. Overgangsfasen vil kreve økte investeringer, men vil gi tilsvarende igjen i arbeidsplasser og verdiskaping i norsk maritim næring som vil levere mange av løsningene. Norsk maritim næring har stor kompetanse på utslippsfrie skip og løsninger og vil være i god posisjon til å løse utfordringene med å oppskalere løsningene til å ta de i bruk også i store cruiseskip.</p> <p>Det vil også sikre en framtidig langsiktig bærekraftig reiselivsnæring og framtidig verdiskaping ved at viktige turistfjorder blir utslippsfri og forblir attraktive turistmål for nasjonal og internasjonal turistindustri. De store utslippene fra cruiseskipene er med på å gi et negativt omdømme for destinasjonene og Norge som en ikke bærekraftig turistdestinasjon. Dette vil kunne medføre betydelig inntektstap som en rask omlegging til nullutslipp vil unngå og kunne snu til en økt inntekt ved utslippsfrie løsninger som bygger opp under Norge som en bærekraftig turistdestinasjon for ren og utslippsfri natur.</p> <p>Det bør også nå innføres miljødifferensierte avgifter på turisttrafikken som gjør det lønnsomt å legge om til nullutslippsløsninger som vil gi insentiv til raskere skifte.</p>	
	<p><b>Utslippskrav for alle fjorder, ikke bare verdensarvfjordene i steg 2.</b></p> <p>Stortingsvedtaket er tydelig på at det skal stilles utslippskrav til cruiseskip og annen skipstrafikk i alle turistfjorder. Disse utslippskravene i alle fjordene bør ha et stegvist utslippskrav til et nullutslippskrav på linje med verdensarvfjordene. Det kan f.eks. settes med 2 års senere tidsfrist enn for verdensarvfjordene, dersom den kommende prosessen med nytt forskriftsforslag finner det riktig å ikke innføre nullutslippskrav for alle turistfjordene samtidig nå. Det vil sikre at det blir likebehandling og fører til investeringer i nye løsninger og ikke bare flytting av skip til andre fjorder utenfor verdensarvområdet.</p>	<p>Dette er ikke en del av Sjøfartsdirektoratets mandat.</p>

	<p><b>Synspunkter på forslagene i høringen</b></p> <p><b>Utslippskrav SOx og NOx</b></p> <p>Vi støtter forslaget om krav til at skip ikke skal bruke drivstoff med mer enn 0,1 vektprosent svovelinnhold.</p> <p>For de foreslåtte utslippskravene for NOx mener vi de er for dårlige. Utslippskravene bør settes i tråd med tidligere forslag av Sjøfartsdirektoratet med:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nivå II-kravene oppfylles fra 1. januar 2019.</li> <li>• Nivå III-kravene oppfylles fra 1. januar 2020.</li> </ul>	<p>Sjøfartsdirektoratet har gjort en vurdering av hvilke krav som er realistiske og gjennomførbare. Vi mener at en forsering av kravene ikke er realistisk.</p>
	<p><b>Totalforbud mot brenning av søppel</b></p> <p>Vi støtter forslaget om totalforbud mot forbrenning av søppel om bord i skip, spesielt så lenge skipet oppholder seg i verdensarvfjordene, men også utenfor fjordene.</p>	<p>Støttes når det gjelder verdensarvfjordene. Et forslag om forbud mot forbrenning om bord på skip ble sendt på høring 29. oktober 2018. Dette er nærmere kommentert i matrise 2.</p>
	<p><b>Totalforbud mot utslipp av kloakk og gråvann</b></p> <p>Vi støtter forslaget om totalforbud mot utslipp av kloakk og gråvann i verdensarvfjordene. Det bør også innføres tilsvarende krav for alle fjorder langs hele den norske kystlinja.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet har fått i oppdrag fra Klima- og miljødepartementet om å utrede behovet for endring i kloakkreglene langs hele norskekysten.</p>
	<p><b>Totalforbud mot tungolje i verdensarvfjordene</b></p> <p>Vi mener at det bør innføres forbud mot tungolje i verdensarvfjordene nå. Selv om det finnes røykvaske-systemer med tungolje som gir tilstrekkelig utslippsreduksjon for å tilfredsstille de foreslåtte utslippskravene, så er tungolje et drivstoff som ikke bør tillates brukt i de mest verdifulle naturområdene som verdensarvfjordene. Det vil være et viktig signal å sende til bransjen på skiftet til andre drivstoff. En utvikling som kommer for fullt med steg 2 i utslippskravene med nullutslippskrav.</p>	<p>Forslaget om å forby skip å ha tungolje i tankene tas ikke til følge. Et forbud mot tungolje ombord har store konsekvenser logistikkmessig og vanskelig gjennomførbart. Det kan også vanskelig forsvares at et slikt forbud kun skal gjelde for verdensarvfjordene. De stedene det i dag er forbudt, er svært sårbare arktiske områder.</p>
	<p><b>Rapporteringskrav og ingen dispensasjonsmuligheter for utslippskravene</b></p> <p>Det må innføres rapporteringskrav for alle skip som opererer i verdensarvområdene, slik Sjøfartsdirektoratet har anbefalt tidligere. God oversikt over skipene og utslippene i området er sentralt for å sikre at de nye miljøreguleringene blir fulgt og gjennomført av alle og vil gi nødvendige utslippsreduksjoner.</p> <p>Det er også viktig at det ikke blir noen mulighet for dispensjoner fra regelverket. Det er viktig for at de nye reglene skal bli fulgt av alle og utløse de nødvendige investeringer og endringer som trengs. Viljen</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet fastholder dispensasjonsmulighetene som foreslått.</p>

	til å investere i utslippsfri løsninger kan bli undergravet dersom noen aktører kan få dispensasjon til å fortsette med drift med fartøy med utrangert materiell og høye utslipp, som må unngås.	
--	--	--