

Store utslipp fra utenriks sjøfart

Norge er en sjøfartsnasjon med stor utenriksflåte som slipper ut betydelige mengder klimagasser. Ettersom denne utslippskilden ikke er inkludert i Kyotoavtalen, er det gjort lite for å utarbeide gode beregningsmetoder for utslipp til luft. Anslag viser at utslipp fra utenriks sjøfart tilsvarende 20-40 prosent av de samlede utslippene. Statistisk sentralbyrå arbeider med å gjøre beregningene bedre.

Kristine E. Kolshus og
Ketil Flugsrud

Det betyr at norskdrivne skip i utenriks sjøfart slipper ut mellom 10 og 20 millioner tonn CO₂-ekvivalenter per år (Statistisk sentralbyrå 2008). Anslaget er svært usikkert av grunner som er forklart nedenfor, men beregningene viser at omfanget av utslippene er betydelig, og at det er nødvendig at de inkluderes i internasjonale klimaavtaler.

Uenige om ansvaret

Utenriks sjøfart inngår ikke i Kyotoavtalen. Det er kun utslipp fra innenriks sjøfart som skal regnes med. Det vil si at for Norge er det bare utslipp fra skip som trafikkerer mellom to norske havner, som tas med når Kyotoregnskapet gjøres opp. Skip som går i trafikk mellom forskjellige land, holdes utenfor. Globalt betyr dette at store mengder utslipp av klimagasser holdes utenfor Kyotoavtalen.

I FNs sjøfartsorganisasjon (IMO) har det de siste årene foregått arbeid med å etablere forpliktende avtaler for å redusere utslipp fra skip. I forhandlingene om ny global klimaavtale etter 2012 diskuteres det nå om utslipp fra utenriks sjøfart skal bli tatt med, eller om arbeidet med å få på plass en internasjonal klimaavtale for utenriks sjøfart skal håndteres kun av IMO.

For at utenriks sjøfart skal inngå i en internasjonal klimaavtale, må man også bli enige om hvem som skal bære ansvaret for utslippene fra et skip. Et problem er at det er mange mulige måter å fordele ansvaret på. Både et skips flaggstat, eierstat, driftsstat og land som selger drivstoff, er mulige prinsipper for fordeling.

Norskdrivne skip

Skipsfartsbransjen opererer med kompliserte eier- og driftsforhold. Et skip kan ha en norsk eier, være registrert i Panama, bli leid av en amerikaner og trafikkere i Asia. Når Statistisk sentralbyrå i dag beregner klimagassutslipp, regner vi norsk utenriks sjøfart å være norskdrivne skip. Det betyr at rederiet som drifter skipene og står for innkjøp av drivstoff, må være registrert i Norge, uavhengig av skipenes eierskap eller flaggstat.

Vanskelig å beregne

Det er skipenes drivstoffbruk som fører til klimagassutslipp. Statistisk sentralbyrå kan derfor bruke informasjon om skipenes forbruk av drivstoff som utgangspunkt når vi skal beregne hvor mye klimagasser de slipper ut. Men beregning av utslipp fra utenriks sjøfart er igjen et eksempel på at det er vanskelig å forene teori og praksis. Forbruket er i hovedsak beregnet ut fra opplysninger som er samlet inn om utgifter og priser for drivstoff, og det har vist seg vanskelig å få god nok informasjon og godt samsvar mellom ulike datakilder.

Det er et stort behov for bedre statistikk over utslipp fra utenriks sjøfart. Dette gjelder både for å bedre kvaliteten på dagens utslippsberegninger og som grunnlag for internasjonale klimaforhandlinger.

Referanser

Statistisk Sentralbyrå (2008): Rapporter 2008/17, Utslipp av klimagasser i Norge – i dag, i går og den nære framtid.



Kristine E. Kolshus (t.v.) er ressursøkonom og rådgiver i Statistisk sentralbyrå, Seksjon for miljøstatistikk. (kristine.kolshus@ssb.no)

Ketil Flugsrud er biolog og rådgiver i Statistisk sentralbyrå, Seksjon for miljøstatistikk. (ketil.flugsrud@ssb.no)