



Nyhetsbrev - Juni 2023

---

## Nytt om GSP

### Nye partnere

Vi har gleden av å ønske [Cape Omega](#), [Amon Maritime](#), [Direktoratet for forvaltning og økonomistyring \(DFØ\)](#) velkomne som partnere i GSP.

### Nye piloter godkjent på Partnermøtet i mai

- Bunkring av ammoniakk i Stavangerområdet - piloteier Yara. Pilotdeltakere: Equinor, Aker BP og Altera.
- Mer realistiske EPD-kalkylier for sjøtransport - piloteier Statens Vegvesen. Pilotdeltakere: Topeka (Wilhelmsen) og Kystverket.

Begge pilotene ønsker flere pilotdeltakere. Er du interessert? Kontakt [narve.mjøs@dnv.com](mailto:narve.mjøs@dnv.com).

### Stinn brakke på GSPs arrangementer under Nor-Shipping

Både GSPs [rundebord på Lektor'n](#) om ammoniakk som drivstoff i deep sea shipping og pre-BBQ pilotseminaret på Høvik trakk fulle hus. Presentasjonene finner du [her](#).

### Offentlige, bærekraftige og grønne innkjøp av skip og maritime tjenester

GSP Servicekontor for grønn flåtefornyelse inngår et samarbeide med Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) og Miljødirektoratet (MDIR) om et prosjekt for å teste om erfaringene fra vareeier- og rederisporet kan brukes effektivt i et tredje spor for offentlige maritime anskaffelser. Oppstart for serviceaktiviteten er planlagt i sept./okt.

### Grieg bygger ammoniakk-skip

Grieg [bestiller inntil fire store nybygg](#) som skal kunne drives på ammoniakk. Investeringen baserer seg blant annet på erfaringer som Grieg har tilegnet seg som partner i GSP, og da spesielt i rollen som piloteier for [piloten «ammoniakk-drevet bulkskip»](#), med mål om å realisere verdens første havgående «open hatch» bulkskip som går på grønn ammoniakk – ettermontering.

### Color Line ønsker nullutslipp hurtigående ferge - men det er for høy økonomisk risiko

M/S SuperSpeed 1 trafikkerer mellom Kristiansand og Hirtshals. Color Lines mål er å tilby sine

kunder dette som en [utslippsfri seilas - og fortsatt med en hastighet på 27 knop](#). GSP [pilotstudien](#) viser at den hurtiggående fergen kan bygges om til batteri- eller metanoldrift, men at det er dyrt og innebærer stor økonomisk risiko.

### **Næringstopper vil ha CO2-avgifter i internasjonal skipsfart**

GSP rådsmedlemmer mener den viktigste mekanismen for å redusere utslipp til sjøs vil være [å sette en pris på klimagassutslipp](#). GSP administrasjonen er helt enig, men nasjonalt og regionalt må en avgift være på tvers av transportsektorer, slik at man ikke flytter last fra sjø til vei.

### **Klimaavgifter fra skipsfarten til grønn flåtefornyelse?**

Statsministeren lover at klimaavgifter betalt av én sektor skal brukes til å utløse nye kutt i samme sektor - men [avviser et CO2-fond](#).

### **Det grønne skiftet på sjøen har stagnert**

Årets utgave av [«Barometer for grønn omstilling av skipsfarten»](#) viser at omstillingstempoet på sjøen har falt, og at Norge er langt bak målet om å halvere utslippene fra skipsfarten innan 2030. «Ferjerevolusjonen» som starta i 2015 er den først bølgen i det grønne skiftet. [Nå har utviklingen stagnert](#), og vi ser enda ikke noe tegn til en «andre bølge».

GSPs Magnus Strandmyr Eide håper den neste bølgen kommer blant de gamle «arbeidshestene» langs kysten, altså lasteskipene. Her har GSP Servicekontor gryteklare prosjekt som kan resultere i 39 nullutslippsskip. Utfordringen er at prosessene stopper opp i styrerommet - risikoen blir for stor uten differansekontrakter for grønt drivstoff.

### **Hydrogen blir for dyrt - vi trenger differansekontrakter mot brukerne**

15 skip har fått støtte fra Enova for å kunne pilotere hydrogen og ammoniakk som drivstoff. Samtidig har 5 produsenter også fått støtte fra Enova for å etablere produksjon og distribusjon av hydrogen til de samme skipene – i tillegg til andre kunder. Risikoen øker nå for at tildelingene ikke kommer til nytte slik tiltenkt. Vil vi se et digert mageplask?

Narve Mjøs, GSPs programdirektør, mener at [differansekontrakter kan løse denne «knoten»](#):  
*«Differansekontrakter som sikrer at prisen på nullutslippsdrivstoff blir forutsigbart og konkurransedyktig mot fossilt drivstoff for sluttbrukerne, er essensielt både for dem som skal investere i produksjon og distribusjon, og for rederiene som skal investere i nullutslippsløsninger for sine skip.»*

Og kostnadene ved innføring av differansekontrakter er overkommelige: En halvering av utslippskuttene i skipsfarten innen 2030 [vil koste staten rundt 2-3 milliarder kroner](#) akkumulert over hele perioden.

## Ny, revidert Ammonia Safety Handbook

For to år siden publiserte Grønt Skipsfartsprogram (GSP) den første versjonen av «*Ammonia as a marine fuel safety handbook*», som ga industrien praktisk veiledning om håndtering av risikoer som oppstår ved bruk av en giftig gass som drivstoff. En [ny utgave av håndboken](#) er nå ferdigstilt og ble delt med bransjen på Nor-Shipping.

## Et steg nærmere IMO regelverk for ammoniakk som maritimt drivstoff

Sjøfartsdirektoratet og DNV har [prinsipp-godkjent ammoniakk-bulkskip](#) fra Amon Maritime og Viridis Bulk Carriers. IMOs IGF kode og retningslinjene for alternativ design, samt klassereglene for ammoniakk som drivstoff er benyttet i arbeidet, men Norge er også en viktig bidragsyter i arbeidet med å utvikle et internasjonalt regelverk for ammoniakk i IMO. Sjøfartsdirektoratet har fått med seg de nordiske landene og sendt inn et forslag til regelverk til IMO, basert på arbeidet som er gjort i [Nordisk veikart](#).

## Innspill til hydrogenstrategien

LO og NHO har sammen med en rekke bedrifter og organisasjoner fra ulike deler av hydrogenverdikjeden, laget et felles [forslag til en norsk hydrogenstrategi](#). GSP har bidratt med innspill på vegne av maritim næring.

En utredning fra Oslo Economics ber regjeringen vurdere å [ikke kaste seg på hydrogenbølgen](#), men heller importere subsidiert hydrogen og nyte godt av andre lands virkemidler. GSP administrasjonen, sammen med Felleskjøpet og Glomfjord Hydrogen, møtte olje- og energidepartementet 20. juni for å diskutere rapporten og veien videre, spesielt i relasjon til innretningen av maritime differansekontrakter.

## Det er nylig publisert tre pilot-rapporter på GSPs sider:

- [Ammoniakk-drevet tråler](#) - piloteier Lerøy
- [Nullutslipp hurtiggående ferge](#) - piloteier Color Line
- Ombygging av eksisterende containerskip til metanoldrift: "[A greener workhorse](#)" - piloteier Thome og SinOceanic

## GSP arrangement

Vi vil minne om følgende GSP arrangementer:

- **Tirsdag 8. august kl 09.00-10.00:** : IMO og EU strammer kravene - en status og oppdatering. Med Tore Longva, DNV. Miniseminar for GSP-medlemmer. Mer informasjon og påmelding [her](#).
- **Tirsdag 15. august:** Topplederdebatt under Arendalsuka. Hvordan få realisert nye miljøvennlige skip? Mer informasjon [her](#).

[Følg oss på LinkedIn!](#)

## Andre nyhetsklipp

- Norge trenger [50 TWt mer kraft for å nå klimamålet](#) - storstilt elektrifisering er nødvendig.
- Norge og Danmark inngår [industrisamarbeid for å akselerere det grønne skiftet](#) - med karbonfangst og -lagring i fokus.
- [Skipsfinansieringen styrkes](#) - kan bidra til at Vestfjorden-fergene leveres fra et norsk verft.
- Fitjar Mekaniske Verksted [bygger nå alle skrogene hjemme i Norge](#) - noe som bidrar til stor verdiskapning.
- Regjeringen vil ha [dieseldrevet skip på Svalbard](#) - selv om det går på bekostning av miljø og muligheter for norske verft.
- Enova [dropper støtten til landstrøm](#) - noe som bekymrer hos næringen.
- Tyskland innfører [differansekontraktar for karbon](#) for å fremme klimavennlig produksjon.
- Enova rapport: Hydrogen fra fornybar kraft [kan ikke konkurrere med fossilt](#) brennstoff.
- EU skal [harmonisere regler](#) for sjøsikkerhet og forurensning med IMO-standarder.
- Regjeringen vil gjøre det [raskere og enklere å registrere skip](#).
- Norwegian Hydrogen [investerer i grønn hydrogenproduksjon](#) i Norden.
- Biodrivstoff kan spille [en sentral rolle](#) når skipsfart skal avkarbonisere. En oppsummering av regulatoriske spørsmål, sikkerhet og operasjonelle aspekter ved biodrivstoff finner du [her](#).
- Skipstunnelen på Stad [settes på vent](#) grunnet økte kostnader.
- Hurtigbåtene mellom Kristiansund og Trondheim blir [elektrisk fra 2024](#) - med et konsept der batteriene blir byttet ut ved anløp.
- [Hurtigrutens nye nullutslippsskip](#) - utstyrt med seil og store batterier.
- Frakteskipet Eidsvaag Pioner har gjennomført de første [helautonome testseilaser](#).
- Wilson bestiller [14 nye fartøy](#) - fleksible og rettet mot en bærekraftig fremtid.
- NoGAPS får [prinsippgodkjenning for amoniakk-drevet gasskip](#).
- Wärtsila får [prinsippgodkjenning for "Ammonia Release Mitigation Systems"](#).
- MF Hydra og Yara Birkeland er to av seks kandidater for [Norwegian Tech Awards 2023](#)
- Avkarbonisering og digitalisering vil kreve opplæring og økt kompetanse blant sjøfolket. Les den nye studien fra Singapore Maritime Foundation og DNV [her](#).
- Regjeringen [åpner for gruvedrift på havbunnen](#) - miljøbevegelsen reagerer sterkt.

- Lav [kronkurs skaper trøbbel](#) for norske eksportbedrifter - og dette til tross for høyere inntekter.



*Grønt Skipsfartsprogram*

[Besøk vår nettside](#)

Grønt Skipsfartsprogram

Veritasveien 1, Oslo,

[Unsubscribe](#)