

Bergen, 5. juni 2024

Høringssvar fra Kystrederiene

Forslag til forskrift om håndtering av begroing på skrog

Kystrederiene takker for muligheten til å komme med høringssvar vedrørende forslag til forskrift om håndtering av begroing på skrog.

Kystrederiene er hovedorganisasjon for nærskipsfarten og representerer over 200 rederier som driver transport og tjenester langs kysten, i Europa og internasjonalt.

Denne flåten er en viktig del av næringslivet langs kysten og er engasjert i mange ulike transportkjeder, fra gods- til passasjertransport.

Om høringen og forslaget

Forskriftsforslaget gjelder håndtering av begroing på skrog for skip og flyttbare innretninger som er sertifisert for internasjonal fart, og som kommer inn i norske farvann. Samtidig vil den også gjelde for skip som er sertifisert for innenriksfart ved at §§ 9 og 10 også gjelder disse.

Det er svært viktig at nye miljøkrav som blir innført for næringen, er grundig konsekvensutredet. Samtidig er det også viktig at det blir tatt høyde for administrative og konkurransemessige konsekvenser, da sjøtransporten er internasjonal, og utsatt for stor konkurranse fra utenlandske aktører og rederi.

Vi mener at det utsendte forslaget fra Sjøfartsdirektoratet må utredes bedre enn hva som i dag foreligger, da det vil kunne få unødvendig store konsekvenser for næringen.

I en næring med stor internasjonal konkurranse, er det viktig at å søke en mest mulig lik regulering av skipsfarten, og unngår særnorske krav. Like konkurransevilkår mot utenlandske aktører er svært viktig for næringen. Med dette som bakgrunn, bør ikke den foreslåtte forskriften tre i kraft før den er vesentlig bedre utredet.

Nærmere om forslagene – mye uklarhet

Det er viktig at retningslinjene og regelverket på dette området er klare, tydelige og forankret i næringen selv.

Skipsfarten er internasjonal og er en næring med stor konkurranse. Det er derfor viktig med internasjonale standarder og at en unngår særregler for det enkelte land. Dette opplever vi i dag på andre områder, og med stor negativ virkning. Ved å regulere skipsfarten gjennom et regelverk som gjelder for alle, sikres man en mest mulig lik tilnærming til maritim sikkerhet og miljø. Dette sikrer også at alle aktører i internasjonal skipsfart opererer under de samme reglene og standardene.

Skip sertifisert for utenriksfart

En innføring av et særnasjonalt regelverk for håndtering av begroing på skrog for norskregistrerte skip for utenriksfart vil skape en konkurranseulempe for norske rederier, og dermed undergrave prinsippene om rettferdig konkurranse og likebehandling for rederiene.

Mange norske rederier har valgt å registrere sine skip med norsk flagg på grunn av et profesjonelt register og at reglene er ryddige å forholde seg til. Særnorske regler for begroing på skrog vil være stikk i strid med den linje som en ellers søker ved reguleringer.

Mange fartøy er sertifisert for internasjonal fart, men går kun i Norge. Dette er også lett å dokumentere for de aktuelle rederiene dette gjelder. For disse fartøyene bør andre regler, og eventuelle unntak, vurderes.

Skip sertifisert for innenriksfart

Formålet med forskriften er å «... hindre at skadelige fremmede arter kommer til Norge via begroing på skrog fra internasjonal skipstrafikk, og hindre videre spredning i norske farvann.»

Rederiene har allerede i dag fokus på begroing og vask av skip. Et økt fokus og oppmerksomhet på dette er positivt, og noe næringen ønsker å bidra til.

Men, spredningsfaren for fremmede arter i norsk farvann via begroing er begrenset fra skip som utelukkende opererer i norsk farvann. Det er også klart at forslaget kan medføre både administrative og kostnadmessige store konsekvenser for rederiene, samtidig som det er utilsiktede konsekvenser vi ikke ser rekkevidden av i dag.

Før implementering av nytt regelverk er det derfor svært viktig med en tett dialog med næringen selv. Det er derfor ønskelig at Sjøfartdirektoratet tar initiativ til en slik dialog med næringens organisasjoner.

Høringssvar fra Bellona

Forskriften gjør det tydelig at Norge ikke vil legge seg på IMOs linje – en linje som støttes av verdensledende forskere og marinbiologer.

Den foreslåtte forskriften fjerner bl.a. incentivet for hyppig vask ved å utelukke en av to tilgjengelige vaskemetoder, og ved å begrense vask til den mest komplekse, tidkrevende og dyreste løsningen. Ved å utelukke løsninger, legger direktoratet en unødvendig stor byrde på norske og utenlandske rederier, og risikerer å forverre problemet de forsøker å løse.

Viser her til høringssvar fra Bellona.

Avslutningsvis

Kystrederiene mener at slik forslaget til ny forskrift fremstår i dag har det for store mangler og bør ikke tre i kraft før det er vesentlig bedre utredet og sendt på ny høring.

Nærmere dialog med næringen i det videre arbeidet er derfor svært viktig.

Kystrederiene, som Rederiforbundet gjør i sitt høringssvar, oppfordrer norske myndigheter til å ta initiativ til en referansegruppe for håndtering av begroing fra skip, hvor formålet er å sikre god dialog på tvers av myndigheter og berørte aktører og for en mest mulig hensiktsmessig gjennomføring og implementering av regelverket nasjonalt.

Oppsummert mener vi følgende:

- Særregler for norske skip må unngås – vil føre til konkurransemessige ulemper
- Uklart regelverk – behov for flere avklaringer før eventuell implementering
- Spredningsfaren fra skip som kun opererer i norske farvann er lite dokumentert
- Det bør tillates vask av mikrobegroing uten oppsamling og videre stimulering til forebyggende vedlikeholdstiltak
- Det er i dagens marked et begrenset tilbud av tjenestetilbydere som tilbyr denne type vask (for eksempel med ROV) – dagens kapasitet bør derfor utredes
- Det må gis en åpning for dispensasjon fra regelverket
- Det er nødvendig med en lengre implementeringsperiode – i dialog med næringen/organisasjonene
- Forskriften må ikke gå videre enn retningslinjer som er gitt av IMO – sikre likt internasjonal regulering/regelverk

Vi stiller oss gjerne til dispensasjon for ytterligere dialog.

Med vennlig hilsen

Kenneth Erdal
Seniorrådgiver
Kystrederiene

Nærmere om de enkelte paragrafene/forslagene

§ 7 - Kravet spesifiserer ikke om det vil være tillatt at det gjenstår begroing etter at det er vasket. Dette kan medføre at skipseiere og operatører som kan dokumentere vask mindre en 30 dager før ankomst til norsk havn likevel kan bli få pålegg om fjerning av begroing etter §10, som vil medføre en vesentlig risiko for unødvendige kostnader.

§ 8 - Hvordan slik overvåkning skal gjennomføres i praksis er ikke spesifisert og bør ytterligere utdypes i regelverket.

§ 8 – I høringsforslaget står det at «Inspeksjon bør utføres av tredjepart». Regelverket spesifiserer ikke hvem som akkrediterer tredjepart. Regelverket avklarer heller ikke hvordan inspeksjoner på internasjonale fartøyer som blir utført utenfor Norges jurisdiksjon kan gjøres i henhold til regelverket.

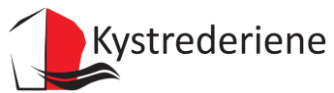
§ 9 – I høringsforslaget står det at "skip og flyttbare innretninger ... skal bruke en vaskemetode som sikrer oppsamling av begroingen og hindrer spredningen av skadelige arter ". Regelverket spesifiserer ikke hvordan skipseier eller operatør kan sikre at de benytter en godkjent vaskemetode i mangel av et godkjennings- og akkrediteringsregime. Regelverket spesifiserer heller ikke hvilken grad av oppsamling som vil være nødvendig for at en vaskemetode er i henhold til regelverket, eller om alle vaskemetoder med oppsamling vil være godkjente under regelverket.

§ 9 – i forslaget står det videre til at «hvis det kan dokumenteres at vask av skrog uten oppsamling også vil hindre spredning av skadelige fremmede arter, kan andre vaskemetoder aksepteres». Dette må utdypes ytterligere.

§ 10 – i forslaget åpnes det for at Sjøfartsdirektoratet kan gi pålegg om fjerning av begroing som utgjør en særlig fare for spredning av skadelige fremmede arter. Uten klare retningslinjer for hva som definerer "en særlig fare", kan det være vanskelig for skipseiere og operatører å vite nøyaktig hvilke tiltak som er nødvendige for å etterleve kravene. Mangel på definisjon kan videre føre til uensartet håndhevelse av reguleringen, avhengig av tolkningen til tilsynsmyndighetene. Uten klare retningslinjer kan det hende at tilsynsmyndighetene griper inn på en overdreven måte, noe som kan resultere i unødvendige kostnader og forstyrrelser for skipseiere og operatører. Reguleringen bør inkludere tydelige definisjoner og retningslinjer for hva som utgjør "en særlig fare", samt klare kriterier for håndhevelse av kravene.

Videre bør regelverket tillate vask av mikrobegroing uten oppsamling, i tråd med IMOs retningslinjer.

Vaskemetoder ved bruk av ROV med lukket avfallshåndteringssystem er ofte svært kostbart og krever omfattende opplæring for å betjene. De nåværende løsningene på markedet tilbyr heller ikke operasjonsfleksibilitet for når og hvor vasking kan finne sted, blant annet på grunn av behov for tilgjengelig infrastruktur for avfallshåndtering. Høye kostnader og manglende tilgang til godkjent vaskemetode vil øke sannsynligheten for at skip vaskes sjeldnere, og føre til økt risiko for spredning.



Regelverket bør fremme bruk av forebyggende vedlikeholdstiltak, slik som behandling med godkjente og effektive bunnstoff og regelmessig forebyggende rengjøring av skrog, noe som også er betydelig mer kostnadseffektivt for rederiene.